

ANEXO I - TERMO DE REFERÊNCIA

ANEXO I - TERMO DE REFERÊNCIA

1. INTRODUÇÃO

1.1. OBJETO

O OBJETO da presente LICITAÇÃO é a delegação, mediante CONCESSÃO COMUM, sem exclusividade, da PRESTAÇÃO DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS POR ÔNIBUS, designado REDE INTEGRADA DE ÔNIBUS (“SISTEMA RIO”) do MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO, consistente na OPERAÇÃO de um volume determinado de quilômetros mensais, conforme a Lei nº 8.987, de 13 de fevereiro de 1995, Lei Complementar Municipal nº 37, de 14, de junho de 1998, atualizada pela Lei Complementar Municipal nº 237, de 02 de dezembro de 2021, demais legislação aplicável e normas regulamentares.

A prestação dos SERVIÇOS no âmbito do LOTE observará, como referência inicial, o PLANO OPERACIONAL DE REFERÊNCIA definido para REDE PLENA, constante do ANEXO I.2 - SISTEMA DE REFERÊNCIA, que define a configuração das LINHAS e SERVIÇOS, e a quilometragem base para o equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO, podendo a ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA, promover alterações na configuração dos SERVIÇOS e respectivas quilometragens.

A concessão compreenderá 3 LOTES (A2; B1 e B2), com respectivo volume de quilômetros operacionais de referência mensais definidos com base no PLANO OPERACIONAL DE REFERÊNCIA, incluindo a IMPLANTAÇÃO DE GARAGEM e FORNECIMENTO DE FROTA, com o prazo de vigência contratual de 10 (dez) anos.

Os serviços de ônibus que compõem a REDE DE REFERÊNCIA para os referidos lotes encontram-se nos bairros de Campo Grande, Cosmos, Inhoaíba, Paciência, Santa Cruz, Santíssimo, Senador Vasconcelos e Sepetiba, conforme o Anexo I do Acordo Judicial celebrado na data de 30.04.2025, nos autos do processo nº 0072879-94.2023.8.19.0001.

A concessão visa atender às necessidades atuais e futuras de deslocamento da população, abrangendo as seguintes obrigações:

- Fornecimento, operação e gestão da frota de veículos;

- Informações aos usuários disponibilizadas nos veículos;
- Manutenção de equipamentos e serviços de garagem;
- Desenvolvimento de projetos e execução da obra de implantação da garagem pública;
- Serviços de tecnologia e gestão de informação aplicados à gestão da frota, ao compartilhamento de informações operacionais e de demanda, ao planejamento, à operação, à regulação e ao monitoramento do SISTEMA RIO.

1.1.1. Natureza do contrato: Delegação de serviço público, mediante concessão comum.

1.1.2. Critério de julgamento: Menor valor da tarifa combinada com maior valor de outorga.

1.1.3. Modo de disputa: Fechado e aberto.

1.2. OBJETIVOS GERAIS

Com esta contratação, a Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro (PCRJ) objetiva:

- Promover a implantação, operação, manutenção e modernização do PRESTAÇÃO DO SERVIÇO PÚBLICO DE TRANSPORTE COLETIVO DE PASSAGEIROS POR ÔNIBUS, designado REDE INTEGRADA DE ÔNIBUS (SISTEMA RIO), em conformidade com os princípios de transparência, regularidade, continuidade, eficiência, segurança, conforto, atualidade, generalidade, cortesia, modicidade tarifária, defesa do meio ambiente, respeito ao usuário e ao cidadão;
- Alcançar níveis objetivos de adequação, conforme especificados no TERMO DE REFERÊNCIA, no Regulamento dos SERVIÇOS e no CONTRATO e respectivos ANEXOS, em especial o ANEXO I.7 - ÍNDICE DE DESEMPENHO DE TRANSPORTE - IDT;
- Contribuir para a melhoria da mobilidade urbana, promovendo o uso racional do sistema viário e a prioridade ao transporte coletivo, em articulação com a

política pública de mobilidade, conforme previsto no Plano de Mobilidade Urbana Sustentável - PMUS e legislação correlata.

- Promover a sustentabilidade do sistema de transporte público, por meio da redução de emissões de poluentes, incentivo à eficiência energética, uso de tecnologias limpas, integração com outros modos de transporte e adoção de práticas de gestão transparente e participativa.

1.3. JUSTIFICATIVAS

1.3.1. Necessidade da contratação

Esta contratação se justifica pela necessidade de o Município do Rio de Janeiro promover a continuidade e melhoria dos serviços de transporte público urbano, Rede Integrada de Ônibus - SISTEMA RIO¹, garantindo qualidade e consistência do serviço prestado aos cidadãos, sendo a concessão da operação etapa fundamental deste processo. Nesse contexto, é fundamental resgatar os marcos regulatórios e institucionais que moldaram a atual configuração do sistema, uma vez que eles subsidiam as decisões relativas à contratação ora proposta.

A Concorrência nº CO 10/2010 marcou uma profunda reestruturação no modelo de transporte público por ônibus na cidade do Rio de Janeiro. O modelo anterior, baseado em permissões individuais, fomentava a desorganização e a concorrência predatória, dificultando o controle regulatório e a qualidade do serviço. Em resposta, o município implementou um novo marco regulatório com a adoção do regime de concessão por consórcios regionais, a integração física e tarifária dos modais e a criação do Bilhete Único Municipal. Assim, quatro consórcios — Intersul, Internorte, Transcarioca e Santa Cruz — passaram a operar sob contratos de concessão celebrados em 2010, assumindo também a operação do Sistema BRT. No entanto, falhas graves na operação do BRT levaram a intervenções sucessivas a partir de 2019, culminando na retirada desse serviço do escopo das concessões e na sua transferência para a empresa pública MOBI-Rio, que promoveu uma transformação

¹ Doravante a sigla utilizada será RIO — Rede Integrada de Ônibus — em substituição à sigla anteriormente empregada, SPPO - Serviço Público de Passageiros por Ônibus.

operacional do sistema, com ampliação da frota, reforma de estações e aumento da demanda de usuários.

A homologação judicial da bilhetagem dos contratos originais do SPPO, aliada ao desenvolvimento de uma legislação municipal que conferiu ao Município a responsabilidade pela gestão do Sistema de Bilhetagem Digital (SBD) – concretizada pela licitação de 2022 e pela assinatura do Contrato de Concessão nº 05/2022 com a empresa CBD Bilhetagem Digital S/A – vem proporcionando um aumento do acesso em tempo real a dados operacionais e financeiros do sistema. A bilhetagem digital agora abrange todo o sistema municipal de transporte, incluindo BRT, VLT, ônibus e vans, e apresenta crescimento contínuo no número de passagens transacionadas no SBD.

Nos últimos anos, foram firmados Acordos Judiciais que representaram marcos essenciais na reestruturação do SPPO. O primeiro acordo, firmado em 2022 com o Ministério Público e os consórcios concessionários, consolidou a retomada da operação do BRT pelo Município e da bilhetagem digital, estabeleceu a antecipação do término dos contratos para 24 de agosto de 2028 e introduziu o subsídio tarifário com base na quilometragem rodada. Além disso, definiu a realização de nova licitação até essa data. O segundo acordo, firmado em abril de 2025, promoveu nova antecipação gradual do término contratual com início no ano de 2026, de forma escalonada em cinco fases, abrangendo áreas geográficas e serviços específicos em operação. O novo acordo visou a execução ordenada da transição contratual. Ambos os acordos reforçam o papel do poder público na condução estratégica do sistema de transporte, com ênfase em eficiência, transparência e sustentabilidade, sinalizando uma inflexão na política de mobilidade urbana da cidade rumo a um modelo mais moderno, integrado e orientado à prestação de um serviço de qualidade ao cidadão.

Diante da experiência acumulada e das disfunções constatadas ao longo da vigência dos contratos oriundos da Concorrência nº CO 10/2010, evidencia-se a imprescindibilidade de celebração de novos contratos de concessão para o sistema de transporte público por ônibus, capazes de refletir uma modelagem mais adequada à realidade operacional e institucional atual. A retirada do BRT do escopo

das concessões e sua gestão direta pelo Município, bem como a separação contratual do Sistema de Bilhetagem Digital, demonstraram resultados positivos expressivos, conferindo maior eficiência, transparência e controle ao Poder Concedente. Esses avanços, somados à necessidade de superação das deficiências estruturais dos contratos anteriores, fundamentam a reestruturação do modelo de concessão como etapa crítica para a qualificação da política de mobilidade urbana.

Os Acordos Judiciais celebrados em 2022 e 2025 consolidaram o novo arranjo institucional do SPPO, estabelecendo as bases jurídicas e operacionais para a transição ordenada entre modelos contratuais. A antecipação do fim das concessões vigentes e a delimitação de fases para a nova licitação viabilizam um processo de transição planejado, alinhado às diretrizes do Município para o setor. Nesse contexto, conforme apresentado no Estudo Técnico Preliminar, a celebração de novo contrato de concessão referente à Fase I deste acordo, que abrange bairros da Zona Oeste, conforme previsto no Anexo I do Acordo Judicial de 30 de abril de 2025, constitui passo essencial para a continuidade da reestruturação do sistema e para a garantia de um serviço de transporte público adequado à população.

1.3.2. Divisão por lotes

A divisão dos LOTES para a concessão da operação do serviço de transporte coletivo por ônibus na cidade do Rio de Janeiro foi concebida a partir de uma lógica inicialmente territorial, refletindo a estrutura geral da rede de serviços e a necessidade de cobertura ampla da cidade, conforme diretrizes estabelecidas no Estudo Técnico Preliminar – ETP. Contudo, a definição final dos LOTES não se restringe a um recorte geográfico convencional, sendo orientada por critérios operacionais e logísticos, com especial ênfase na distribuição da quilometragem programada e na localização das garagens disponíveis ou previstas para cada subconjunto da rede.

A delimitação levou em consideração a capacidade projetada das garagens vinculadas a cada LOTE, de forma a garantir condições adequadas para a alocação

da frota, a manutenção dos veículos e a partida eficiente dos SERVIÇOS. Assim, os LOTES foram estruturados a partir da relação entre a posição estratégica das garagens e a carga operacional correspondente, mensurada em termos de produção em quilômetros-ônibus.

Essa configuração visa assegurar o equilíbrio entre os LOTES no que se refere ao esforço operacional, contribuindo para a viabilidade econômico-financeira dos contratos, ao mesmo tempo em que promove maior eficiência na operação, reduz deslocamentos improdutivos e otimiza o uso da infraestrutura logística.

Entre os principais benefícios desta abordagem destacam-se:

- Adequação da divisão à realidade operacional do sistema, com base em dados de produção;
- Otimização da infraestrutura pública ou privada existente, especialmente quanto ao uso racional das garagens;
- Redução de custos logísticos, ao aproximar os pontos de partida da frota dos trechos efetivamente atendidos;
- Maior isonomia entre os concorrentes, ao estruturar LOTES com proporções semelhantes de esforço operacional e demanda por investimento.

Essa metodologia busca garantir a eficácia do serviço público, o equilíbrio concorrencial no certame e a sustentabilidade dos contratos ao longo do período de concessão.

1.4. IMPACTOS AMBIENTAIS E SUSTENTABILIDADE

A solução apresentada parte do princípio que serão aceitos apenas veículos com tecnologia EURO VI (PROCONVE P-8) ou superior. Essa iniciativa visa minimizar os impactos ambientais causados por veículos movidos a combustíveis fósseis. Além disso, a rede operacional foi reavaliada de forma a tornar o sistema mais eficiente e ainda, as garagens contarão com um programa mínimo com especificações de forma a atender todas as demandas ambientais. Estes esforços representam:

- Redução significativa de óxidos de nitrogênio (NOx), monóxido de carbono (CO) e material particulado (MP), principais responsáveis pela poluição atmosférica e agravamento de problemas respiratórios na população.
- Uso de catalisadores e sistemas avançados de pós-tratamento dos gases de escape, resultando em menor impacto ambiental.
- Maior eficiência na queima de combustível, reduzindo o consumo e, conseqüentemente, a emissão de gases de efeito estufa (GEE), como o dióxido de carbono (CO₂).
- Redução do risco de poluição nas garagens, devido ao maior controle das atividades.

1.5. CRITÉRIO DE JULGAMENTO, MODO DE DISPUTA

A escolha do critério de julgamento por maior desconto sobre a TARIFA DE REFERÊNCIA, limitado a um percentual máximo previamente definido no EDITAL, com a possibilidade de oferta de outorga como critério de desempate, tem como principal objetivo equilibrar a modicidade tarifária com a sustentabilidade econômico-financeira da concessão e a atratividade da licitação.

Esse modelo é inspirado em práticas já aplicadas com sucesso em concessões federais, como nos leilões de rodovias organizados pela Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT e pelo Ministério dos Transportes, onde a combinação entre teto de desconto tarifário e oferta adicional de outorga permitiu garantir tarifas sustentáveis e maximizar benefícios para o poder público sem comprometer a qualidade do serviço. Ressalta-se que a limitação do desconto evita propostas financeiramente inviáveis, que poderiam acarretar desequilíbrios futuros no contrato, além de garantir maior previsibilidade para o planejamento orçamentário e regulatório do sistema.

Assim, essa modelagem garante maior transparência, competitividade e responsabilidade financeira no processo licitatório, assegurando um serviço de transporte público urbano eficiente e acessível à população, com adequada remuneração ao concessionário e fortalecimento da capacidade de gestão do Poder Concedente.

O modo de disputa adotado combina os formatos fechado e aberto, visando assegurar maior transparência e competitividade ao certame, ao mesmo tempo em que preserva a integridade do processo licitatório. A fase aberta permite que todos os participantes acompanhem, em tempo real, as ofertas apresentadas, promovendo um ambiente dinâmico e estimulando a formulação de propostas mais vantajosas para a administração pública. Por sua vez, o modo fechado impede que os licitantes conheçam antecipadamente as propostas finais dos concorrentes, minimizando riscos de conluio, manipulação ou estratégias que possam comprometer a isonomia e a lisura do certame.

Essa combinação equilibrada entre visibilidade e sigilo contribui para a maximização da competitividade, garantindo que os lances sejam efetuados de forma autônoma e transparente, em conformidade com os princípios legais que regem as licitações públicas, e atende à necessidade de preservar a eficiência e a confiabilidade no julgamento das propostas.

1.6. QUALIFICAÇÃO TÉCNICA

Entre os principais critérios técnicos, destacam-se a capacidade operacional do licitante, qualificação da equipe, e o nível de serviço oferecido, com metas claras de pontualidade, conforto e atendimento ao usuário.

A complexidade do objeto implicará da LICITANTE a experiência na operação de serviços de transporte público coletivo de passageiros. A LICITANTE deverá comprovar tempo mínimo de experiência em operação contínua de serviço de transporte público, somado a um mínimo de demanda diária transportada ou operação mínima de veículos tipo ônibus, conforme EDITAL.

O EDITAL apresenta os critérios técnicos mínimos exigidos para comprovação da experiência operacional por parte dos proponentes, de acordo com as características de cada LOTE. Os valores indicados na tabela correspondem a, aproximadamente, 50% das características operacionais projetadas para cada LOTE, de forma a assegurar a compatibilidade entre a capacidade operacional previamente demonstrada e as exigências do serviço a ser contratado. Essa

definição visa garantir que os licitantes possuam experiência prática proporcional à complexidade e à escala de operação previstas.

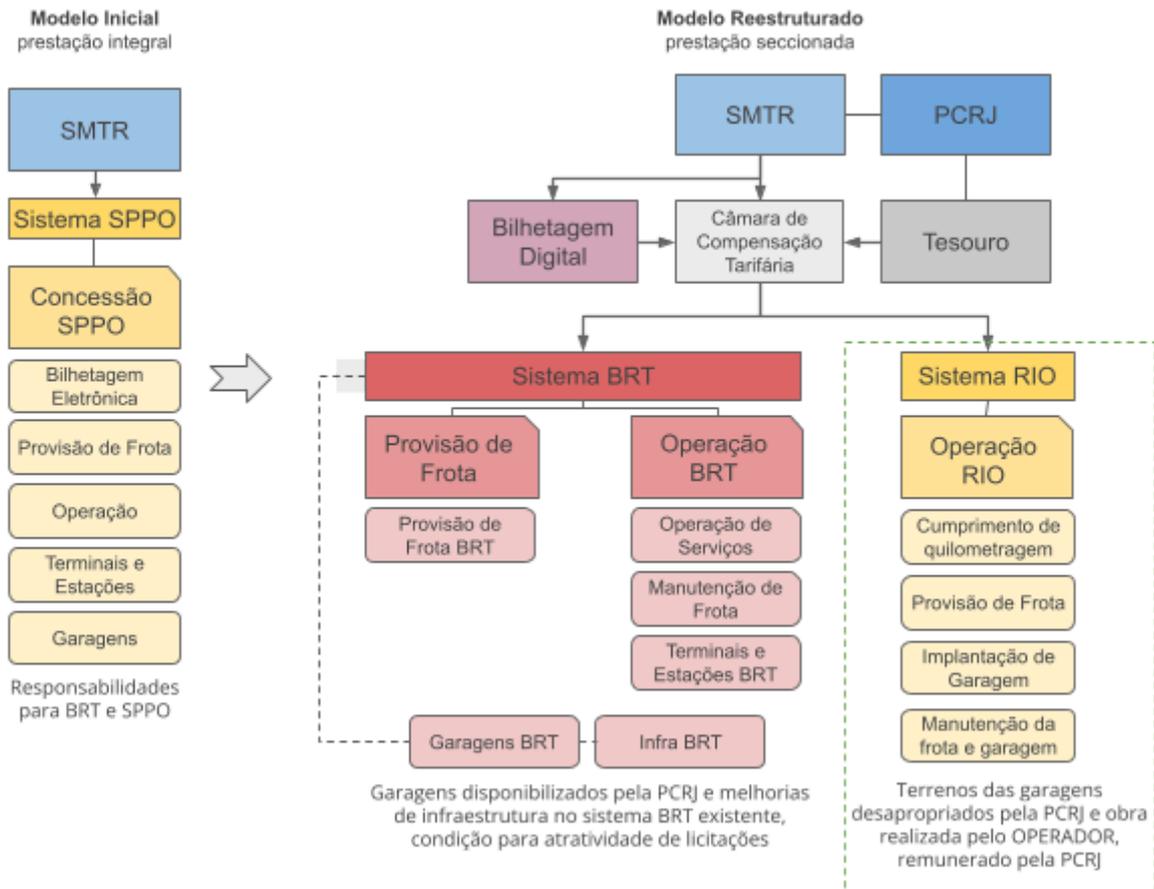
1.7. VISÃO GERAL DA CONTRATAÇÃO

Para a reorganização da Rede Integrada de Ônibus - RIO e, de forma mais ampla, do transporte público coletivo da cidade do Rio de Janeiro, está sendo implantado um novo modelo de gestão e governança que compreende:

- A contratação de uma concessionária, segregada da operação do sistema de transporte por ônibus, para organizar e gerir o sistema de bilhetagem do transporte público coletivo municipal. Esta concessionária é responsável por promover a arrecadação tarifária e repassar as receitas para controle e repartição pelo PODER CONCEDENTE.
- O estabelecimento de CÂMARA DE COMPENSAÇÃO TARIFÁRIA, sob gestão da Prefeitura, para pagamento às CONCESSIONÁRIAS de transporte de suas respectivas remunerações.
- A contratação de CONCESSIONÁRIAS para operação dos serviços públicos de transporte de passageiros da Rede Integrada de Ônibus - SISTEMA RIO (doravante, OPERADOR), a serem escolhidas por meio de licitação.

Figura 1. Modelo da Concorrência nº CO 10/2010 e Modelo a ser implantado para prestação do serviço

Fonte: Elaboração SMTR.



Para fins de definição do modelo de negócios da contratação, foram definidos os seguintes componentes inerentes à operação do SISTEMA RIO, e as responsabilidades e os riscos do sistema foram alocados entre o PODER CONCEDENTE e a CONCESSIONÁRIA responsável por cada um dos LOTES de operação, detalhados na matriz a seguir.

Tabela 4. Responsabilidades dos Agentes envolvidos na Operação do SISTEMA RIO.

Fonte: Elaboração SMTR.

Categoria	Atividade	PODER CONCEDENTE	CONCESSIONÁRIA
Frota	Fornecer frota de veículos com equipamentos embarcados (conforme definido nos Anexos I.4 - ESPECIFICAÇÃO DA FROTA e I.5 - DESCRITIVO DE ITS)		✓
	Manter a disponibilidade imediata de insumos operacionais		✓
	Pagar impostos e taxas relacionadas à operação da frota		✓
	Realizar a manutenção da frota		✓
	Realizar a inspeção da manutenção da frota	✓	✓
	Proceder com a revenda e/ou reaproveitamento dos veículos		✓
Garagem	Desapropriar os terrenos para garagens	✓	
	Desenvolver Projetos e Obra da garagem e equipagem		✓
	Realizar operação, manutenção e vigilância patrimonial das garagens		✓
	Disponibilizar e operar reboques e veículos de apoio operacional		✓
Operação	Planejar operação do SISTEMA RIO	✓	
	Fiscalizar a operação	✓	
	Controlar a operação	✓	✓
	Operar serviços de contingência na via		✓
	Fornecer informações operacionais solicitadas pela SMTR		✓
Sistema de informação	Gerir a Sistema de Bilhetagem	✓	
	Contratar serviço de ITS	✓	✓
	Processar informações operacionais	✓	✓
	Realizar serviços de Informações aos usuários	✓	✓
Terminais e Pontos de E/D	Implantar e ampliar terminais	✓	
	Operar e conservar terminais e pontos de E/D	✓	
Gestão	Desenvolver planejamento estratégico do sistema	✓	
	Supervisionar a prestação do serviço	✓	
	Monitorar a operação	✓	✓
	Aferir resultados da operação para efeitos de remuneração do serviço prestado	✓	
	Contratar pessoal para operação e manutenção da frota		✓
	Treinar pessoal para operação e manutenção da frota		✓

2. DESCRITIVO DO SISTEMA DE REFERÊNCIA

A OPERAÇÃO de ônibus para o novo SISTEMA da Rede Integrada de Ônibus - RIO, do município do Rio de Janeiro, contará nesta primeira licitação com a disponibilização de 3 (três) LOTES, sendo eles A2, B1 e B2, com respectivo volume determinado de quilômetros mensais, conforme tabela a seguir.

Tabela 6. Definição do volume de QUILOMETROS OPERACIONAIS DE REFERÊNCIA a serem percorridos por LOTE

Fonte: Elaboração SMTR

Lote	Volume determinado de QUILOMETRAGEM OPERACIONAL DE REFERÊNCIA (km/mês)
A2	1.342.970
B1	1.085.885
B2	772.144

A QUILOMETRAGEM OPERACIONAL DE REFERÊNCIA foi definida com base no PLANO OPERACIONAL DE REFERÊNCIA, estruturado a partir de uma demanda média mensal estimada, contemplando as variações sazonais observadas ao longo do ano. Tal abordagem busca assegurar a coerência entre a oferta planejada de serviços e os padrões de demanda, garantindo um dimensionamento operacional aderente às necessidades do sistema.

Para cada LOTE, o PODER CONCEDENTE irá fornecer ao menos uma área de garagem para operação de forma a acomodar todos os veículos previstos. As garagens atreladas aos LOTES foram indicadas de forma a minimizar a quilometragem improdutiva e atender à característica de prestação de serviços.

As características dos LOTES, com base no PLANO OPERACIONAL DE REFERÊNCIA, podem ser observadas brevemente na tabela a seguir e detalhadas no ANEXO I.2 - SISTEMA DE REFERÊNCIA.

Tabela 7. Características gerais dos lotes de operação

Fonte: Elaboração SMTR

Lote	Localização do terreno para a implantação das Garagens	Nº Serviços	Frota Determinada Total	PMM Comercial [km/veículo/mês]	PMM Improdutivo [km/veículo/mês]	Demanda Diária [pax./dia]
A2	Estrada do Campinho, 8.500 - Campo Grande - Rio de Janeiro/RJ	25	216	5.512	632	41.874
B1	Estrada do Campinho, 8.500 - Campo Grande - Rio de Janeiro/RJ	10	152	6.812	564	34.230
B2	Estrada do Campinho, 8.500 - Campo Grande - Rio de Janeiro/RJ	19	160	4.771	491	20.522
Total		54	528	5.699	562	96.626

Os mapas das Figuras 2, 3 e 4 demonstram a REDE PLENA de cada LOTE de operação a ser licitada, considerando os serviços e as garagens públicas. Ressalta-se que a REDE PLENA contém o conjunto de SERVIÇOS para operação inicial plena (PLANO OPERACIONAL DE REFERÊNCIA) e que seu dimensionamento não caracteriza exclusividade de SERVIÇOS ou de regiões contempladas para a CONCESSIONÁRIA.

Figura 2. REDE PLENA para o Lote A2

Fonte: Elaboração SMTR

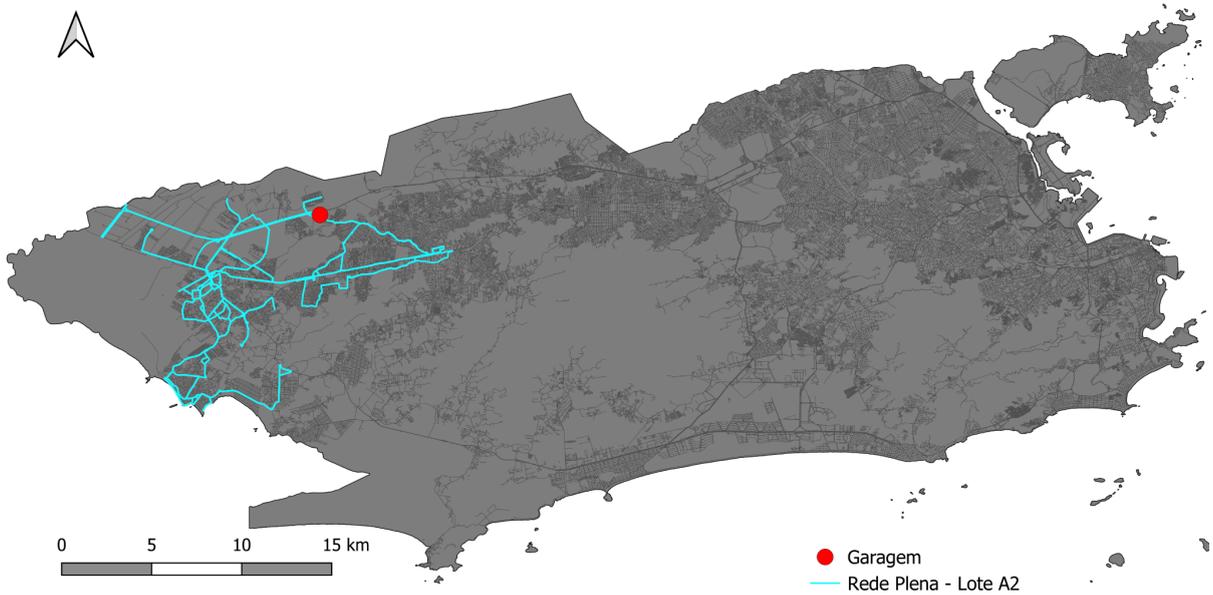


Figura 3. REDE PLENA para o Lote B1

Fonte: Elaboração SMTR

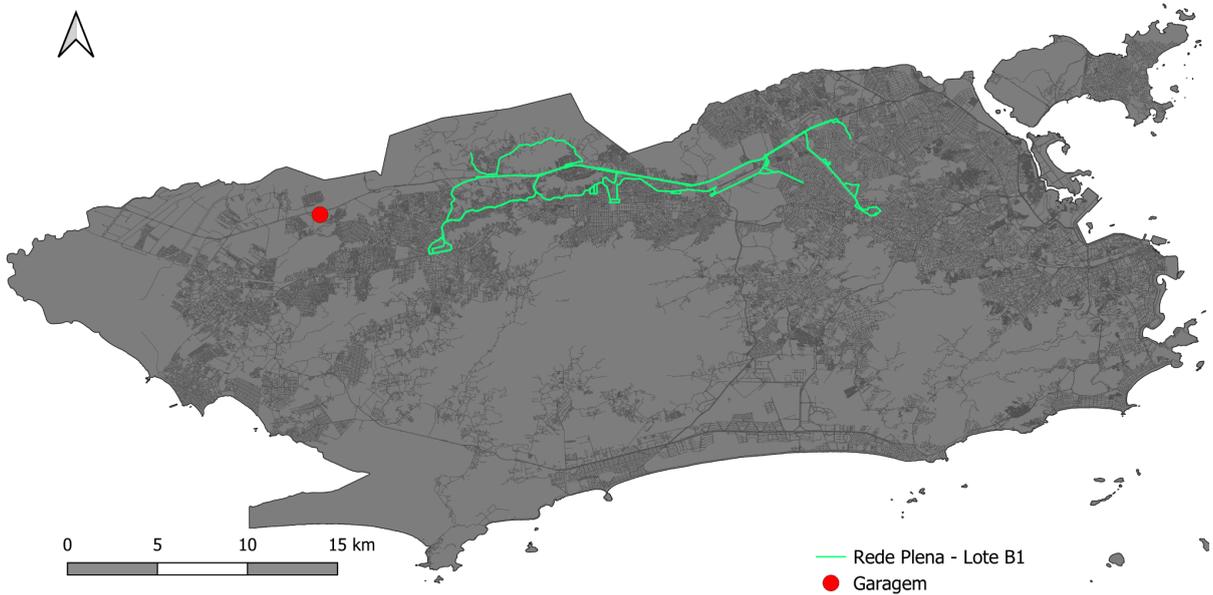


Figura 4. REDE PLENA para o Lote B2

Fonte: Elaboração SMTR

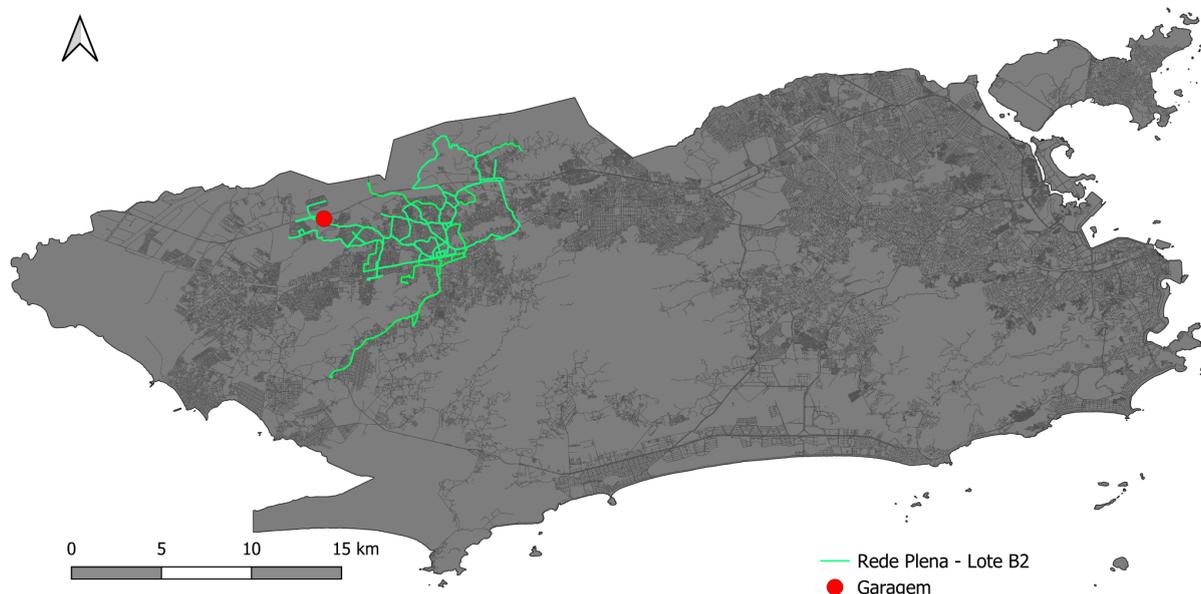


Tabela 8. Frota determinada de referência por tipo de veículo

Fonte: Elaboração SMTR

Lote	Frota determinada por tipo de veículo			
	Básico	Midi	Mini	Total
B1	141	11	0	152
B2	16	10	134	160
A2	79	35	102	216
Total	236	56	236	528

Tabela 9. Descritivo dos Tipos de Veículos

Fonte: Elaboração SMTR

Tipos de veículos	Pbt mínimo (t)	Comprimento total ² (m)	Área reservada para assentos preferenciais	Capacidade (passageiros sentados e em pé)
Miniônibus	≥ 7	≤ 10	≥10% assentos sentados + PPD	≥ 21
Midiônibus	≥ 10	≤ 12	≥10% assentos sentados + PPD	≥ 40
Básico	≥ 16	≤ 14	≥10% assentos sentados + PPD	≥ 70

² Para os veículos básicos admite-se comprimento até 15 m, desde que o veículo seja dotado de terceiro eixo de apoio direcional e suspensão dos tipos pneumática ou mista.

A CONCESSIONÁRIA deverá apresentar quantitativo de ônibus em conformidade com a FROTA DETERMINADA, que contemplará a reserva técnica.

3. GARAGENS PÚBLICAS

As garagens de ônibus desempenham papel fundamental na operação dos sistemas de transporte coletivo, sendo indispensáveis para o estacionamento, manutenção preventiva e corretiva, limpeza e abastecimento dos veículos que atendem diariamente à população. Em uma cidade com desafios logísticos e geográficos complexos, como o Rio de Janeiro, as garagens de ônibus ajudam a otimizar as rotas, reduzir o tempo de espera e melhorar a qualidade do serviço oferecido à população.

3.1. DEFINIÇÃO DAS ÁREAS PARA IMPLANTAÇÃO DAS GARAGENS

Com o objetivo de assegurar a equidade no processo licitatório, o PODER CONCEDENTE definiu previamente as áreas destinadas à implantação das garagens operacionais pelas futuras CONCESSIONÁRIAS. Tais áreas serão objeto de desapropriação por parte do Poder Público, que assumirá integralmente os custos relacionados a esse procedimento. Essa medida visa garantir condições isonômicas de participação, possibilitando que empresas sem infraestrutura preexistente no Município concorram em igualdade de condições, promovendo, assim, um ambiente concorrencial justo, transparente e não discriminatório.

Os terrenos desapropriados para fins de implantação das garagens serão formalmente cedidos, mediante instrumento jurídico específico, à empresa CONCESSIONÁRIA, sob regime não oneroso, conforme disposto neste Edital e em seus anexos. A cessão terá vigência vinculada ao prazo da concessão, sendo vedada qualquer utilização diversa daquela prevista contratualmente, salvo autorização expressa do PODER CONCEDENTE. Ao término da concessão, o imóvel deverá ser restituído ao Poder Público, livre de quaisquer ônus ou benfeitorias não autorizadas.

A manutenção do vínculo desses imóveis com o sistema de transporte coletivo municipal assegurará uma logística operacional mais eficiente, reduzindo os tempos

de deslocamento ocioso entre as garagens e os pontos iniciais dos SERVIÇOS, e vice-versa. Como consequência, será possível alcançar menores custos operacionais, beneficiando tanto as CONCESSIONÁRIAS quanto os usuários do transporte público.

As características da área para implantação das garagens dos lotes licitados neste edital podem ser observadas a seguir.

Figura 5. Localização da área a ser utilizada para implantação das garagens

Fonte: Elaboração SMTR



Tabela 10. Características gerais da área para implantação das garagens

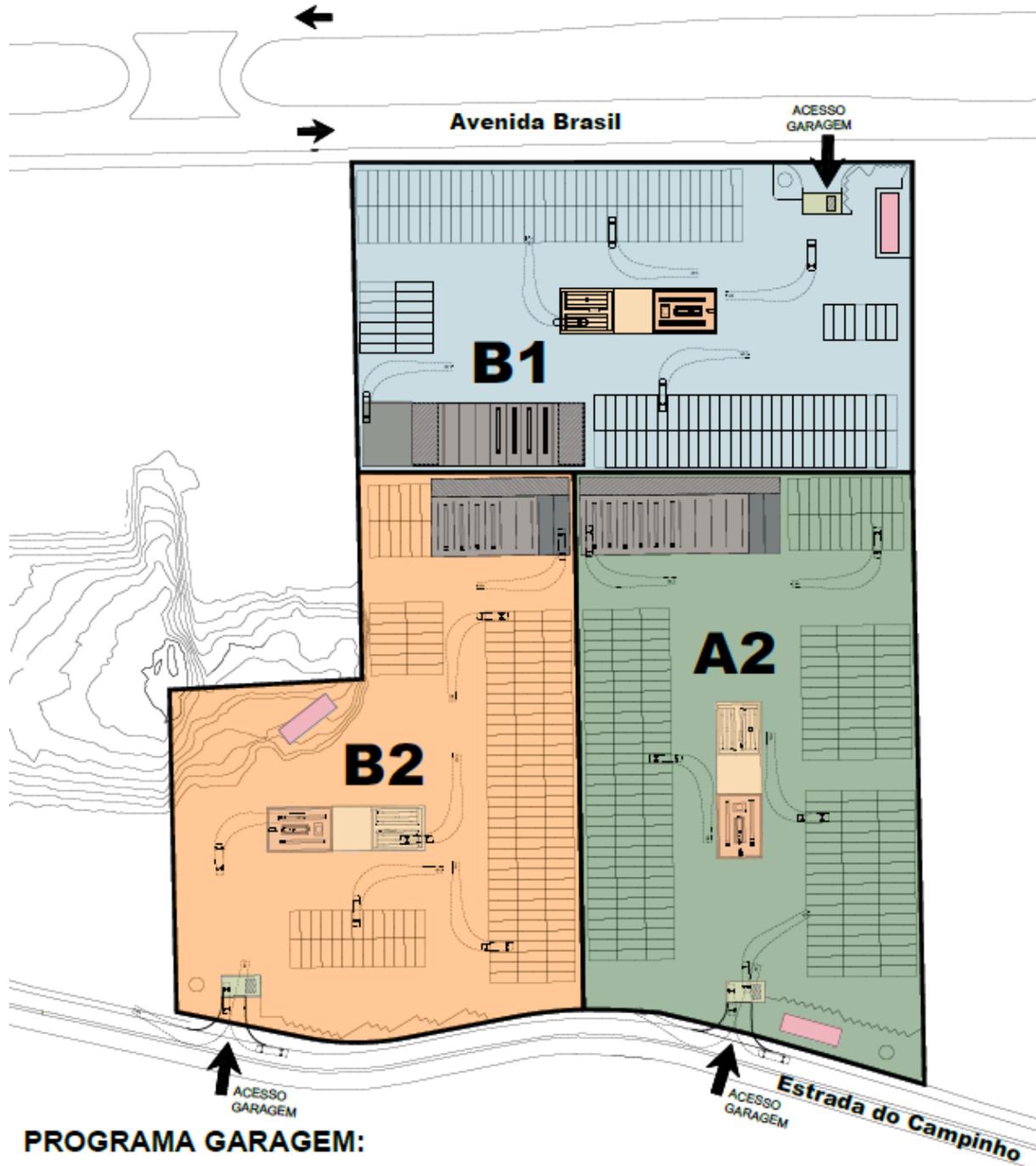
Fonte: Elaboração SMTR

Lote	Endereço	Área aproximada
A2	Estrada do Campinho, 8500 - Campo Grande - Rio de Janeiro/RJ	28.600 m ²
B1	Estrada do Campinho, 8500 - Campo Grande - Rio de Janeiro/RJ	25.730 m ²
B2	Estrada do Campinho, 8500 - Campo Grande - Rio de Janeiro/RJ	27.650 m ²

A área indicada na Figura 5 será desmembrada em três lotes, de forma a atender cada CONCESSIONÁRIA de forma independente, conforme pode ser observado na Tabela 10 com as respectivas áreas.

Figura 6. Layout da área a ser utilizada para implantação das garagens

Fonte: Elaboração SMTR



PROGRAMA GARAGEM:

- Guarita
- Edifício administrativo
- Inspeção/abastecimento
- Lavagem/pré-lavagem
- Manutenção (borracharia, lubrificação, capotaria e área de apoio)
- Lanternagem/ Pintura

A Figura 6 inclui a sugestão de layout para a implantação de cada uma das três garagens. O programa de arquitetura deve atender a operação da FROTA DETERMINADA e ao conteúdo presente no ANEXO I.6 – PROGRAMA MÍNIMO DE GARAGENS PÚBLICAS.

Mesmo no caso onde uma mesma CONCESSIONÁRIA seja adjudicatária de mais de um LOTE, esta não poderá solicitar ao PODER CONCEDENTE a utilização de uma única GARAGEM para operação integrada entre os LOTES. Os LOTES deverão ser tratados de forma independente, com suas respectivas GARAGENS.

3.2. IMPLANTAÇÃO DAS GARAGENS

A CONCESSIONÁRIA será responsável por todos os processos de implantação e equipagem da garagem operacional na área previamente indicada pelo PODER CONCEDENTE, observando obrigatoriamente os limites e diretrizes de uso conforme a divisão física apresentada no layout constante da Figura 6.

A CONCESSIONÁRIA será responsável por elaborar todos os projetos necessários à implantação da garagem, bem como submetê-los aos órgãos competentes. Os projetos deverão atender integralmente às especificações técnicas estabelecidas no ANEXO I.6 – PROGRAMA MÍNIMO DE GARAGENS PÚBLICAS, bem como às normas técnicas vigentes aplicáveis à infraestrutura de transporte coletivo por ônibus, incluindo legislação urbanística, de acessibilidade, segurança contra incêndio, drenagem, licenciamento ambiental e demais exigências legais pertinentes.

A CONCESSIONÁRIA deverá submeter o projeto básico e o cronograma de obras para aprovação do PODER CONCEDENTE em até 30 (trinta) dias corridos da ORDEM DE INÍCIO. O Projeto Básico deverá conter, no mínimo, planta de implantação, layout funcional, fluxogramas operacionais, especificações das instalações prediais e operacionais, dimensionamento da frota alocada, áreas de apoio, oficinas, abastecimento, lavagem, estacionamento e demais funcionalidades previstas para o pleno funcionamento da operação. O PODER CONCEDENTE, por meio da Secretaria Municipal de Transportes, poderá solicitar ajustes ou complementações técnicas, sendo obrigatória a sua incorporação pela

CONCESSIONÁRIA como condição para o início da execução da obra. O PODER CONCEDENTE terá até 5 (cinco) dias úteis para analisar o PROJETO BÁSICO e realizar a devolutiva à CONCESSIONÁRIA para possíveis ajustes. A CONCESSIONÁRIA terá mais 5 (cinco) dias corridos para devolutiva.

A CONCESSIONÁRIA deverá encaminhar o PROJETO EXECUTIVO ao PODER CONCEDENTE até o início das obras, atendendo todos os requisitos do EDITAL, para ciência.

A CONCESSIONÁRIA é responsável por obter as licenças necessárias para plena operação da garagem, além de cumprir todas as condicionantes ambientais estabelecidas. Também cabe a ela gerenciar os passivos ambientais gerados, incluindo monitoramento e medidas de controle e restauração.

Concluída a implantação da garagem operacional, a CONCESSIONÁRIA deverá comunicar formalmente ao PODER CONCEDENTE a finalização da obra, instruindo o pedido de aprovação com a documentação técnica pertinente, incluindo relatório de conformidade, registros fotográficos, certificados de instalação, laudos de vistoria e eventuais autorizações expedidas pelos órgãos competentes. A CONCESSIONÁRIA deverá apresentar os documentos *as built*³, acompanhados de DECLARAÇÃO DE ATENDIMENTO OPERACIONAL, na qual certifique que as instalações atendam plenamente à operação definida para o respectivo LOTE.

O PODER CONCEDENTE procederá à inspeção técnica da infraestrutura implantada, com o objetivo de verificar sua conformidade com as especificações previstas no ANEXO I.6 – PROGRAMA MÍNIMO DE GARAGENS PÚBLICAS, bem como com o PROJETO BÁSICO previamente aprovado. Caso sejam identificadas inadequações, omissões ou ausência de equipamentos e instalações indispensáveis à plena operação do sistema, o PODER CONCEDENTE poderá determinar, mediante justificativa técnica, as correções, adequações ou complementações necessárias, as quais deverão ser executadas pela CONCESSIONÁRIA, no prazo estipulado pelo PODER CONCEDENTE de acordo com a complexidade das atividades.

³ Documentos que registram como a obra foi realmente executada, com todas as alterações feitas em relação ao projeto original.

A aprovação e recebimento definitivo da garagem pelo PODER CONCEDENTE constituirá condição para o início da operação plena dos serviços nos termos do Contrato de CONCESSÃO.

A CONCESSIONÁRIA deverá ter a garagem apta e aprovada pelo PODER CONCEDENTE para o seu uso no SISTEMA RIO até setembro de 2026, quando a CONCESSIONÁRIA deverá iniciar a operação plena, conforme definido no ANEXO I.2 - SISTEMA DE REFERÊNCIA.

3.2.1. Garagem provisória

Com o objetivo de assegurar a regularidade, a continuidade e a execução dos serviços, bem como o cumprimento do cronograma de implantação do novo SISTEMA RIO, a CONCESSIONÁRIA deverá utilizar uma garagem provisória definida pelo PODER CONCEDENTE, enquanto perdurarem as obras de infraestrutura definitiva e a instalação dos equipamentos permanentes previstos em projeto.

A garagem provisória estará disponível para uso concomitante por todas as CONCESSIONÁRIAS, cabendo ao PODER CONCEDENTE a gestão operacional da garagem para assegurar o funcionamento ordenado e seguro. As CONCESSIONÁRIAS serão responsáveis pelas despesas de consumo (como água, energia elétrica e outros serviços) decorrentes da utilização da infraestrutura. A divisão desses custos entre as CONCESSIONÁRIAS será estabelecida pelo PODER CONCEDENTE em instrumento próprio.

A utilização da garagem provisória está autorizada até setembro de 2026. Caso as obras da garagem definitiva não estejam concluídas até essa data, a CONCESSIONÁRIA poderá solicitar uma prorrogação de uso, mediante o pagamento de um valor mensal equivalente a 3% do laudo de avaliação do imóvel definido pelo PODER CONCEDENTE. O prazo máximo para essa prorrogação será dezembro de 2026, quando a operação deverá, obrigatoriamente, ser transferida para a garagem definitiva.

O PODER CONCEDENTE será responsável por definir a localização da garagem provisória, que se localizará em endereço adequado ao cumprimento do PLANO OPERACIONAL.

3.2.2. Modificações e atualizações das especificações das garagens ao longo do contrato

As exigências mínimas relativas à infraestrutura, equipamentos e funcionalidades das garagens poderão ser objeto de revisão ao longo da vigência contratual, especialmente em decorrência de alterações na legislação aplicável, na regulamentação setorial, em normas técnicas vigentes ou por necessidade de adequação às diretrizes de modernização e eficiência operacional do sistema de transporte coletivo. O PODER CONCEDENTE e a CONCESSIONÁRIA deverão planejar em conjunto as eventuais intervenções de modo a minimizar os impactos na operação dos serviços do SISTEMA RIO.

Nessas hipóteses, a CONCESSIONÁRIA deverá promover, às suas expensas, as adaptações necessárias para assegurar o pleno atendimento às novas exigências, observando os prazos e condições estabelecidos pelo PODER CONCEDENTE. A CONCESSIONÁRIA será comunicada formalmente sobre novas atualizações pelo PODER CONCEDENTE, cujo prazo para atendimento será definido com base na complexidade das adaptações.

Caso as alterações impliquem impactos significativos nos encargos originalmente assumidos ou desequilíbrio econômico-financeiro do contrato, a CONCESSIONÁRIA poderá apresentar pedido de reequilíbrio contratual, devidamente fundamentado, nos termos da legislação vigente e das cláusulas contratuais aplicáveis. A análise e eventual acolhimento do pleito observarão os princípios da legalidade, razoabilidade e interesse público.

A CONCESSIONÁRIA poderá propor a construção de novas edificações e/ou intervenções de engenharia, inclusive para fins de exploração de RECEITAS ACESSÓRIAS, que serão executadas por sua integral e exclusiva conta e risco, desde que aprovadas pelo PODER CONCEDENTE. A CONCESSIONÁRIA ficará

responsável por apresentar as autorizações, licenças e alvarás necessários assim como respeitar a legislação vigente e a delimitação do terreno.

Ao término de cada obra ou serviço, a CONCESSIONÁRIA deverá apresentar ao PODER CONCEDENTE o relatório detalhado, com registros fotográficos, e sua respectiva documentação *as built*. Após análise desses relatórios e constatação da qualidade e suficiência dos trabalhos executados, o PODER CONCEDENTE os aceitará e atestará sua conclusão ou, em caso de rejeição, apresentará as exigências para adequação, repetindo-se o ciclo inicial.

3.3. OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DAS GARAGENS DEFINITIVAS

Para o início das operações da REDE PLENA, a CONCESSIONÁRIA deve contar com a garagem que será destinada ao abrigo, abastecimento e manutenção da frota operacional, além de oferecer suporte para as atividades administrativas. Essas instalações precisam estar em conformidade com as especificações técnicas estabelecidas no ANEXO I.6 – PROGRAMA MÍNIMO DE GARAGENS PÚBLICAS, e preparadas para atender a plena operação do sistema.

A partir do início da operação da REDE PLENA, a CONCESSIONÁRIA passa a se responsabilizar pelos serviços e obras de manutenção e operação da garagem. A manutenção da garagem compreende o conjunto de intervenções físicas, sejam elas operações rotineiras ou de emergência que a CONCESSIONÁRIA deverá realizar com o objetivo de preservar, recompor ou aprimorar as características técnicas e operacionais de suas instalações, dentro dos padrões de serviços estabelecidos e conforme o disposto no ANEXO I.6 – PROGRAMA MÍNIMO DE GARAGENS PÚBLICAS.

A CONCESSIONÁRIA deve permitir que outra CONCESSIONÁRIA do SISTEMA RIO, em casos emergenciais, utilize as garagens sob sua responsabilidade mediante comunicação prévia e anuência do PODER CONCEDENTE para estacionamento.

Com o intuito de garantir a integridade do patrimônio, a CONCESSIONÁRIA deverá dispor de uma estrutura de vigilância patrimonial, 24 horas por dia, 7 dias por semana.

O PODER CONCEDENTE deverá ter livre acesso às dependências da garagem para fins de fiscalização da infraestrutura e dos veículos. Anualmente, o PODER CONCEDENTE deverá realizar avaliação da infraestrutura da garagem, conforme regulamentação a ser editada pelo PODER CONCEDENTE.

A CONCESSIONÁRIA deverá atuar em permanente contato com o Centro de Controle Operacional - CCO do SISTEMA RIO, de modo a planejar as atividades de manutenção da garagem. A CONCESSIONÁRIA deverá manter armazenados registros das manutenções e a descrição dos serviços realizados. Estas informações devem estar sempre disponíveis para consulta do CCO do SISTEMA RIO, SMTR ou outras instâncias determinadas pelo PODER CONCEDENTE.

Conforme a necessidade detectada na manutenção da garagem, seja por iniciativa da CONCESSIONÁRIA ou do PODER CONCEDENTE, as ações cabíveis podem envolver reabilitação, restauração, reconstrução ou reposição de partes das garagens. Toda reabilitação, restauração, reconstrução ou reposição de partes ou todo da garagem será de responsabilidade da CONCESSIONÁRIA. Dessa forma, a manutenção da garagem deverá compreender a execução de todos os serviços e obras previstos, bem como aqueles que poderão surgir inadvertidamente durante o período de CONCESSÃO.

A CONCESSIONÁRIA poderá realizar guarda ou manutenção de veículo(s), na garagem sob sua gestão, que não esteja(m) vinculado(s) à frota do SISTEMA RIO, desde que não comprometa a operação regular do serviço concedido, e com anuência prévia do PODER CONCEDENTE.

4. RESPONSABILIDADES SOBRE A FROTA DE ÔNIBUS

É responsabilidade de cada CONCESSIONÁRIA o fornecimento da totalidade da frota correspondente ao(s) LOTE(s) de operação, conforme ANEXO I.2 - SISTEMA DE REFERÊNCIA. A manutenção preventiva e corretiva da frota, bem como toda a provisão de insumos e recursos para estas atividades, serão de responsabilidade da CONCESSIONÁRIA, em estrita observância aos manuais e determinações de cada fabricante. As atribuições da CONCESSIONÁRIA em relação à frota de seu(s) LOTE(s) incluirão sua apresentação, operação e manutenção.

A CONCESSIONÁRIA fica obrigada a manter e operar a frota do seu respectivo LOTE a partir da garagem indicada pelo PODER CONCEDENTE, bem como realizar nesta garagem todos os procedimentos de manutenção necessários.

A CONCESSIONÁRIA terá seus processos de manutenção avaliados e sua frota inspecionada, a qualquer tempo, conforme os procedimentos específicos estabelecidos pelo PODER CONCEDENTE.

Os veículos de transporte coletivo urbano de passageiros utilizados no SISTEMA RIO devem ser do tipo ônibus, e devem atender às características técnicas e operacionais dos serviços onde são utilizados. Os veículos devem atender estritamente às especificações presentes no ANEXO I.4 - ESPECIFICAÇÃO DE FROTA. Além disso, deverão apresentar características que atendam integralmente às Normas Brasileiras NBR-15570, para fabricação dos veículos, NBR-14022, NBR-15646, Portaria INMETRO nº 260 e suas atualizações, e demais documentos técnicos legais pertinentes, inclusive os referentes à acessibilidade nesses veículos.

4.1. APRESENTAÇÃO E EXCLUSÃO DA FROTA

Para o início das operações dos lotes licitados, a CONCESSIONÁRIA deverá fornecer a FROTA, apresentando cronograma de aquisição de veículos inserido no PLANO DE TRANSIÇÃO, seguindo todas as definições estabelecidas no ANEXO I.4 - ESPECIFICAÇÃO DE FROTA e ANEXO I.5 - DESCRITIVO DE ITS. A frota está dimensionada para cada LOTE, conforme ANEXO I.2 - SISTEMA DE REFERÊNCIA, incluída a reserva técnica.

A CONCESSIONÁRIA deverá, previamente à apresentação da FROTA, validar o layout destes veículos. A inserção de veículos no SISTEMA RIO deverá atender todos os procedimentos administrativos vigentes, definidos pelo PODER CONCEDENTE. É obrigatória a apresentação das notas fiscais dos veículos (chassi e carroceria) e manual do chassi ao PODER CONCEDENTE.

Também será necessário disponibilizar manuais de instrução e projeto de instalação dos cabos e fixadores compatibilizados com as informações constantes nos manuais técnicos dos veículos.

A CONCESSIONÁRIA deverá submeter à aprovação do PODER CONCEDENTE o veículo cabeça de série representativo dos veículos que comporão o LOTE. Para cada tipo de veículo — ou seja, sempre que houver variação de carroceria, chassi ou dimensões — deverá ser apresentado um veículo cabeça de série específico, correspondente a cada configuração distinta prevista para a operação, sempre seguindo as especificações do ANEXO I.4 - ESPECIFICAÇÃO DE FROTA e ANEXO I.5 - DESCRITIVO DE ITS. A apresentação ocorrerá no local definido pelo PODER CONCEDENTE, preferencialmente na garagem referente ao respectivo LOTE.

A CONCESSIONÁRIA deverá informar ao PODER CONCEDENTE, com antecedência mínima de 10 (dez) dias úteis, as datas propostas para a vistoria e aprovação dos veículos cabeças de série. A vistoria e aprovação dos veículos deverão seguir regulamentação a ser editada pelo PODER CONCEDENTE.

Ao iniciar a operação do LOTE, a CONCESSIONÁRIA deverá apresentar uma FROTA com veículos novos (zero quilômetro) que atendam o ANEXO I.4 - ESPECIFICAÇÃO DE FROTA.

Os veículos incorporados após o início da operação do LOTE deverão cumprir integralmente todos os procedimentos estabelecidos no processo de aceitação aplicável aos veículos introduzidos no início da operação.

Após o início da operação plena, sempre que houver a inclusão de novos veículos na frota vinculada à prestação do SERVIÇO, estes deverão possuir idade igual ou inferior ao período de vigência do CONTRATO e deverão atender integralmente aos requisitos estabelecidos no ANEXO I.4 - ESPECIFICAÇÃO DE FROTA. .

No caso de existirem divergências entre as características dos veículos apresentados para a operação e aquelas descritas nos padrões técnicos veiculares, constatadas na inspeção de inclusão e admitidas pelo PODER CONCEDENTE, a adequação plena deverá ocorrer no prazo de até 3 (três) meses da comunicação das não conformidades às CONCESSIONÁRIAS, sendo que essas não poderão prejudicar a operação do veículo, nem comprometer sua segurança e acessibilidade, além de estarem atendendo todas as normas técnicas vigentes.

Deve-se destacar os seguintes pontos:

- É vedada, a qualquer tempo, a operação de veículos sem ar-condicionado em pleno funcionamento.
- Decorridos 30 (trinta) dias de atraso na adequação do veículo, o mesmo será excluído do Sistema e deverá ser substituído imediatamente.

Todos os veículos utilizados na operação do SISTEMA RIO deverão ser cadastrados previamente junto à Secretaria Municipal de Transportes - SMTR. A ocasional substituição dos veículos deverá ser programada, de forma a manter a plena operação dos serviços, assim como a frota determinada.

Em caso de ocorrência de indisponibilidade permanente do veículo não programada, a CONCESSIONÁRIA deverá solicitar a baixa do mesmo dos cadastros do PODER CONCEDENTE em um prazo de 5 (cinco) dias úteis.

Após a constatação da indisponibilidade permanente, a CONCESSIONÁRIA deve apresentar, um PLANO DE FORNECIMENTO DE VEÍCULOS para recomposição da frota em um prazo de 5 (cinco) dias úteis a partir da constatação, devendo os novos veículos de recomposição de frota serem fornecidos no prazo máximo de 6 (seis) meses a contar da data da constatação da indisponibilidade permanente, às suas expensas, e de acordo com requisitos mínimos das características construtivas e dos equipamentos auxiliares, conforme exposto no ANEXO I.4 - ESPECIFICAÇÃO DE FROTA. O não atendimento do prazo de recomposição de frota deverá ser justificado e a justificativa deverá ser aprovada pelo PODER CONCEDENTE.

O PLANO DE FORNECIMENTO DE VEÍCULOS deverá apresentar cronograma de entrega, características do veículo, fabricante do chassi e carroceria e empresa fornecedora.

A CONCESSIONÁRIA poderá substituir sua frota a qualquer tempo, sendo necessária sua baixa junto à SMTR. A apresentação de novo veículo para substituição deverá ser programada de forma a não comprometer o plano operacional.

Os diferentes tipos de veículos para o SISTEMA RIO são essenciais para atender às diversas demandas do transporte público municipal. Na fase de planejamento será

determinada o tipo de veículo para cada serviço do LOTE licitado, podendo ser Miniônibus, Midiônibus ou Básico, conforme demonstra a tabela a seguir.

Tabela 11. Descritivo das Tipos de Veículos Solicitadas

Fonte: SMTR

Tipo	Tipologia de veículo	Piso
Ônibus	Miniônibus	Alto
Ônibus	Midiônibus	Alto
Ônibus	Básico	Baixo

A CONCESSIONÁRIA poderá, por decisão própria, optar por veículos de tipo Ônibus Padron no lugar de veículos da tipo Ônibus Básico, desde que sejam respeitados os requisitos mínimos determinados para o Ônibus Básico e desde que as plantas sejam previamente aprovadas pelo PODER CONCEDENTE.

O PODER CONCEDENTE poderá, a seu exclusivo critério, planejar o uso de outro(s) tipo(s) de ônibus, desde que a CONCESSIONÁRIA seja previamente comunicada, conforme procedimentos estabelecidos no ANEXO I.3 - PROCEDIMENTOS PARA ELABORAÇÃO DO PLANO OPERACIONAL.

4.1.1. INCLUSÃO DE FROTA POR MUDANÇAS OPERACIONAIS

Caberá à CONCESSIONÁRIA providenciar possíveis expansões da frota em decorrência de ajustes operacionais, através de atualizações do plano operacional apresentado no ANEXO I.3 - PROCEDIMENTOS PARA ELABORAÇÃO DO PLANO OPERACIONAL, sendo responsável pela solicitação de reequilíbrio econômico-financeiro, quando aplicável.

Em caso de alteração da FROTA DETERMINADA, o PODER CONCEDENTE deverá comunicá-la formalmente à CONCESSIONÁRIA, com antecedência mínima de 6 (seis) meses, garantindo tempo hábil para os trâmites para fornecimento da nova frota, bem como para o devido planejamento operacional e integração dos novos veículos ao sistema.

Em situações emergenciais devidamente justificadas, e mediante autorização expressa do PODER CONCEDENTE, a CONCESSIONÁRIA poderá utilizar, de

forma transitória, veículos pertencentes a terceiros ou à frota da PCRJ, observadas as condições de segurança, padronização e compatibilidade técnica com a operação contratada.

4.2. CAPACITAÇÃO E TREINAMENTO SOBRE FROTA

A CONCESSIONÁRIA deverá viabilizar a realização de capacitação e treinamento do pessoal que atuará na OPERAÇÃO do SISTEMA RIO, garantindo conhecimento dos componentes dos diferentes sistemas que integram o veículo e as melhores práticas e cuidados de forma a assegurar a manutenção profissional, ágil e segura dos veículos.

O PODER CONCEDENTE poderá ter seus processos de manutenção auditados e sua frota inspecionada de acordo com procedimentos específicos a serem definidos pelo PODER CONCEDENTE através de resolução.

A CONCESSIONÁRIA deverá fornecer, na entrega da frota, os documentos e manuais referentes à operação e manutenção de todo o conjunto de componentes dos veículos. O PODER CONCEDENTE também poderá designar equipes próprias para acompanhar a capacitação e treinamento.

As atividades de capacitação e treinamento serão elaboradas pela CONCESSIONÁRIA que deve disponibilizá-las para os diversos cargos relacionados, tais como técnicos e engenheiros de manutenção e demais colaboradores, bem como profissionais e técnicos com responsabilidade direta por acompanhar e gerir as atividades de manutenção e demais envolvidos na operação, de forma a garantir a gestão do conhecimento sobre a tecnologia a operar. As capacitações direcionadas aos motoristas devem ser oferecidas aos instrutores e motoristas orientadores para que estes realizem a formação de toda equipe de motoristas.

A CONCESSIONÁRIA também é responsável pelo aperfeiçoamento contínuo da atuação de todo seu pessoal (motoristas, fiscais, pessoal de manutenção, etc.), de modo a garantir maior qualidade na prestação do serviço, cortesia na relação com os clientes e promover a segurança de seus usuários, colaboradores e de terceiros.

Todas as categorias de profissionais que atuam no SISTEMA RIO deverão ser submetidos a programa de treinamento e atualização profissional periodicamente. As formações de atualização devem ser oferecidas anualmente ou sempre que ocorrerem não-conformidades buscando, neste caso, promover entendimento conjunto sobre o motivo da falha ou desvio verificado, formas de superá-los e não permitir reincidências.

A CONCESSIONÁRIA deve assumir inteira responsabilidade pela atuação de todos os seus colaboradores, devendo registrar os motoristas perante a SMTR, conforme regulamentação a ser expedida do PODER CONCEDENTE. A CONCESSIONÁRIA deve seguir o programa de monitoramento e controle de conduta dos motoristas, de acordo com o Decreto N° 37083/2013, suas atualizações e legislações em vigor.

Além das capacitações mencionadas anteriormente, todos os colaboradores devem realizar treinamento relativo às Normas Regulamentadoras (NR) pertinentes à atuação profissional, seguindo as especificidades das legislações brasileiras e das normas de trabalho que regem a atividade.

A CONCESSIONÁRIA pode ainda promover outros tipos de treinamento, capacitação, atualização e desenvolvimento profissional a todos os colaboradores. A CONCESSIONÁRIA é responsável por todos os recursos, logística e demais processos necessários para implementação do programa de capacitação, não podendo cobrá-lo dos funcionários.

A CONCESSIONÁRIA deve realizar todas as adaptações de materiais, metodologia, equipamentos e recursos para atender as necessidades de capacitação das pessoas com deficiência, seja nas formações oferecidas de modo presencial ou a distância.

O PODER CONCEDENTE poderá designar servidores para acompanhar estas capacitações e treinamentos, devendo a CONCESSIONÁRIA permitir-lhes acesso completo aos programas e materiais.

4.3. MANUTENÇÃO DA FROTA

4.3.1. PROGRAMA DE MANUTENÇÃO DA FROTA

A CONCESSIONÁRIA disponibilizará, a qualquer momento, ao PODER CONCEDENTE o PROGRAMA DE MANUTENÇÃO da frota com as diretrizes básicas das ações de manutenção a serem realizadas. Neste programa deverão estar descritas todas as atividades necessárias com as respectivas frequências e prazos de tolerância para execução, juntamente com todos os manuais, documentos e demais materiais informativos necessários sobre dispositivos, peças e equipamentos que compõem os diferentes sistemas dos veículos, informações de estoque mínimo a ser mantido, descrição dos componentes e peças do veículo, sobre as ferramentas necessárias (inclusive especiais) e procedimentos de reboque.

O PODER CONCEDENTE poderá, a qualquer tempo e mediante justificativa técnica, solicitar revisões, complementações ou ajustes no PROGRAMA DE MANUTENÇÃO apresentado pela CONCESSIONÁRIA, com o objetivo de assegurar os níveis adequados de disponibilidade, confiabilidade e segurança operacional da frota. Tais ajustes poderão abranger, entre outros aspectos, a periodicidade das intervenções preventivas, os critérios para manutenção corretiva, os procedimentos de controle de qualidade, os indicadores de desempenho da manutenção, bem como a inclusão de tecnologias ou metodologias mais eficientes. A CONCESSIONÁRIA deverá acatar as alterações determinadas pelo PODER CONCEDENTE, promovendo as adequações necessárias no prazo estabelecido, sem prejuízo da continuidade e da eficácia dos serviços de transporte público prestados.

A CONCESSIONÁRIA deve adotar boas práticas de manutenção e de gestão da manutenção para garantir a confiabilidade e disponibilidade dos veículos, além de zelar pela contínua preservação das condições de manutenção dos bens inerentes à prestação dos serviços de transporte coletivo público.

A CONCESSIONÁRIA é responsável por efetuar a manutenção preventiva e corretiva da frota em estrito acordo com o PROGRAMA DE MANUTENÇÃO e os manuais referentes a todos os componentes que compõem o veículo, bem como reparos, limpeza e demais atividades necessárias para assegurar conforto e

segurança dos passageiros e colaboradores. A CONCESSIONÁRIA deverá manter a disponibilidade imediata de combustível, materiais, suprimentos, implementos, peças de reposição e outros insumos necessários para a execução da operação e manutenção dos veículos do SISTEMA RIO, de forma a garantir a continuidade e qualidade na prestação do serviço, seguindo as normas técnicas vigentes e arcando com os custos associados.

O PROGRAMA DE MANUTENÇÃO deverá ser atualizado sempre que houver acréscimo de veículos na frota da CONCESSIONÁRIA, quando houver evolução das tecnologias existentes nos veículos ou quando houver o desenvolvimento de novas práticas ou tecnologias para manutenção no mercado. O PODER CONCEDENTE e a CONCESSIONÁRIA poderão realizar acordo para revisão conjunta do PROGRAMA DE MANUTENÇÃO, a fim de garantir ações, cronogramas e periodicidade da inspeção da manutenção mais adequados à operação, ao bom funcionamento dos veículos e aos custos envolvidos.

A CONCESSIONÁRIA deverá manter atualizado permanente e mensalmente, em meio eletrônico, um Inventário de Veículos com cadastro e “Folha de Vida”⁴ de cada um dos veículos, onde deverão estar detalhados as intervenções de manutenção realizadas, os quilômetros percorridos, falhas apresentadas e acidentes, com o detalhamento da quilometragem em que ocorreu o evento, seus respectivos custos com peças de reposição ou suprimentos, mão de obra e tempos de intervenção em horas.

O Inventário de Veículos e as Folhas de Vida deverão permanecer à disposição do PODER CONCEDENTE durante toda a vigência da CONCESSÃO. As informações nesses cadastros devem ser consistentes e gerenciadas por meio de sistema de informação computadorizado.

4.3.2. INSPEÇÃO E AUDITORIA DA MANUTENÇÃO

A manutenção realizada pela CONCESSIONÁRIA está sujeita a passar por mecanismos de vistoria e auditoria sobre a manutenção da frota, a qualquer tempo,

⁴ A “Folha de Vida” corresponde ao registro de todas as informações do veículo, de todos os procedimentos nele realizados, bem como de eventuais intercorrências ao longo da vida útil do veículo.

que ocorrerão por meio de Inspeção sob conveniência e oportunidade do PODER CONCEDENTE. O PODER CONCEDENTE deverá realizar anualmente vistoria dos veículos, com procedimento a ser regulamentado pela SMTR.

As Inspeções serão realizadas através de Inspeção Documental de toda a frota e de Inspeção Amostral sobre uma fração da quantidade de veículos em operação. A Inspeção Documental será realizada por equipe do PODER CONCEDENTE designada para este fim e considerará as “Folhas de Vida” de cada veículo através do acesso remoto ao Inventário de Veículos da CONCESSIONÁRIA. Nesta Inspeção Documental, serão analisados os registros das intervenções efetuadas em cada veículo, principalmente, nas atividades de manutenção corretiva e preventiva em comparação ao previsto pelo PROGRAMA DE MANUTENÇÃO. De forma complementar, será realizada a Inspeção Amostral com o intuito de verificar as condições físicas dos veículos.

A não realização parcial ou integral das obrigações concernentes ao PROGRAMA DE MANUTENÇÃO pela CONCESSIONÁRIA ensejará sanções contratuais a partir das verificações realizadas pelo PODER CONCEDENTE.

É obrigação da CONCESSIONÁRIA fazer as correções, reparos e ajustes necessários para corrigir as não conformidades, falhas ou defeitos detectados durante o processo de Inspeção e Auditoria.

5. PLANEJAMENTO, EXECUÇÃO E MONITORAMENTO DA OPERAÇÃO

O planejamento, monitoramento e controle da operação do SISTEMA RIO serão realizados no mesmo local onde opera o CCO do BRT, e será denominado Centro de Controle Operacional RIO. O CCO RIO será implantado e gerenciado pelo PODER CONCEDENTE. A CONCESSIONÁRIA fica responsável pela execução de todas as atividades necessárias para a operação dos serviços do seu LOTE com os veículos disponibilizados, em acordo com o PLANO OPERACIONAL e requisitos de qualidade determinados pelo PODER CONCEDENTE, apresentados neste Edital

A CONCESSIONÁRIA deverá dispor de sistema próprio de monitoramento e gestão da frota, dotado de tecnologia compatível e plenamente integrada ao sistema de

supervisão e controle operacional gerido pelo Centro de Controle Operacional – CCO RIO, permitindo intercâmbio em tempo real de dados operacionais, localização dos veículos, desempenho da operação e demais informações relevantes para o gerenciamento e fiscalização do serviço.

Uma vez disponibilizadas a garagem e a frota necessária para operação determinada, aprovadas pelo PODER CONCEDENTE, a CONCESSIONÁRIA dará início à operação dos serviços do SISTEMA RIO, com base no PLANO OPERACIONAL apresentado na REDE DE REFERÊNCIA, detalhado no ANEXO I.2 - SISTEMA DE REFERÊNCIA. A CONCESSIONÁRIA selecionada para cada LOTE deverá prestar um serviço de transporte público seguro, limpo, confiável, inclusivo e com boa comunicação e relacionamento com o usuário para os serviços de acordo com o PLANO OPERACIONAL aprovado pelo PODER CONCEDENTE.

5.1. PLANEJAMENTO OPERACIONAL

A oferta de serviços com respectivos detalhamentos sobre intervalos por hora, horário de operação, tecnologia veicular e quilometragem comercial será estabelecida inicialmente no PLANO OPERACIONAL e revisada periodicamente pelo PODER CONCEDENTE conforme padrões de qualidade, princípio e critérios descritos no ANEXO I.3 - PROCEDIMENTOS PARA ELABORAÇÃO DO PLANO OPERACIONAL. O PLANO OPERACIONAL que servirá para início da operação dos LOTES licitados será elaborado com base na REDE DE REFERÊNCIA descrita no ANEXO I.2 SISTEMA DE REFERÊNCIA. O PLANO OPERACIONAL determinado pelo PODER CONCEDENTE deverá ser disponibilizado publicamente conforme padrão de Especificação Geral sobre Feeds de Transporte Público (GTFS, sigla em inglês) ou outro formato definido pelo PODER CONCEDENTE.

O PLANO OPERACIONAL para a REDE DE REFERÊNCIA será a base de início para as CONCESSIONÁRIAS, o qual será referência para o fornecimento da FROTA. A implantação da REDE DE REFERÊNCIA será realizada em duas etapas progressivas, garantindo uma transição eficiente e segura para a nova rede:

Na etapa de Operação Assistida (até abril de 2026), a CONCESSIONÁRIA implementará a REDE DE ENTRADA⁵. Na etapa de Operação Plena (até setembro de 2026), o sistema passará a operar com 100% da REDE PLENA⁶, consolidando a infraestrutura completa.

A CONCESSIONÁRIA deverá considerar, em seu planejamento operacional, a necessidade de adaptações na frota para atender a eventuais ajustes na operação. Para tanto, deverá estar preparado para a ampliação da frota, quando necessário, cabendo-lhe a solicitação de reequilíbrio econômico-financeiro, conforme previsto contratualmente.

A CONCESSIONÁRIA poderá solicitar ajuste da FROTA em até 30 dias após a ORDEM DE INÍCIO. Desde que respeitados os parâmetros operacionais estabelecidos no PLANO OPERACIONAL DE REFERÊNCIA e aprovado pelo PODER CONCEDENTE.

O PODER CONCEDENTE deverá comunicar formalmente à CONCESSIONÁRIA, com antecedência mínima de 6 (seis) meses, a necessidade de fornecimento de novos veículos, assegurando tempo hábil para disponibilização dos veículos e incorporação da frota ao sistema, garantindo a continuidade e a eficiência da operação.

Os SERVIÇOS que compõem o(s) Lote(s) da CONCESSIONÁRIA serão estabelecidos pelo PODER CONCEDENTE, observadas as características de grupo de LOTES e as tipologias dos SERVIÇOS, conforme ANEXO I.2 - SISTEMA DE REFERÊNCIA e ANEXO I.3 - PROCEDIMENTOS PARA ELABORAÇÃO DO PLANO OPERACIONAL.

Ao longo da vigência do contrato, o PODER CONCEDENTE poderá, a qualquer tempo, tomar a iniciativa de realizar ajustes nas características operacionais dos serviços de acordo com as necessidades para atender a demanda da população, de futuros projetos de estruturação e otimização da rede de transporte, bem como

⁵ REDE DE ENTRADA: Rede de transporte de transição sem adição de novos serviços em relação à rede atual

⁶ REDE PLENA: Rede de transporte com maior oferta, com a inclusão de novos serviços em relação a Rede de entrada e melhorias de intervalos.

eventos extraordinários de duração definida. Estas alterações poderão também ser realizadas a partir do acesso a novas informações ou ainda em decorrência da necessidade de promover uma reorganização da rede de forma a torná-la mais eficiente e aprimorar a qualidade do serviço prestado.

A CONCESSIONÁRIA deverá cumprir as determinações do PODER CONCEDENTE para atendimento de Operações Especiais de Eventos Extraordinários, sendo estes para o atendimento a eventos pré-programados, tais como: “Operação Réveillon”, “Operação Carnaval”, “Serviços Especiais” e etc.

Os serviços a serem criados para atendimento de Operações Especiais de Eventos Extraordinários serão classificados como Serviços Temporários, conforme especificado no ANEXO I.2 - SISTEMA DE REFERÊNCIA.

As alterações determinadas pelo PODER CONCEDENTE poderão implicar na operação de serviços não previstos no seu respectivo LOTE descrito no ANEXO I.2 - SISTEMA DE REFERÊNCIA, de forma temporária ou permanente, e/ou na realocação da frota designada para o SISTEMA RIO.

O PODER CONCEDENTE revisará periodicamente os parâmetros técnicos operacionais dos serviços de cada LOTE conforme previsto no ANEXO I.3 - PROCEDIMENTOS PARA ELABORAÇÃO DO PLANO OPERACIONAL e considerando os indicadores de desempenho descritos no ANEXO I.7 - ÍNDICE DE DESEMPENHO DE TRANSPORTE (IDT). Alterações necessárias deverão ser comunicadas previamente, 10 dias corridos, às CONCESSIONÁRIAS.

A qualquer tempo, sob aprovação do PODER CONCEDENTE, será também facultado às CONCESSIONÁRIAS de cada LOTE solicitar criação, alteração das características operacionais ou eliminação de serviços desde que justificadas por estudos de demanda e observados os padrões de qualidade, princípios e premissas definidas no ANEXO I.2 - SISTEMA DE REFERÊNCIA e no ANEXO I.3 - PROCEDIMENTOS PARA ELABORAÇÃO DO PLANO OPERACIONAL.

O PODER CONCEDENTE terá o prazo máximo de 10 dias úteis prorrogáveis uma única vez, por igual período, para analisar as solicitações de alterações de especificações operacionais dos serviços, contados a partir da instrução completa

do processo. Em caso de indeferimento ou deferimento parcial, a CONCESSIONÁRIA poderá solicitar reavaliação mediante apresentação de informações adicionais àquelas apresentadas no primeiro processo.

O PLANO OPERACIONAL poderá ser modificado por desvios e alterações transitórias supervenientes como intervenções viárias, mudanças nas regras de circulação, acesso a novas estações, atendimento a grandes eventos, eventos naturais adversos ou outras causas de natureza similar. O PODER CONCEDENTE deverá supervisionar os ajustes necessários na operação durante todo o período de sua duração. A CONCESSIONÁRIA deverá informar ao PODER CONCEDENTE qualquer alteração nas condições que requerem ações para restabelecimento dos serviços planejados.

Caberá à CONCESSIONÁRIA garantir a disponibilidade de insumos e mão de obra necessários para executar todas as atividades relacionadas à operação de cada LOTE conforme planejamento definido pelo PODER CONCEDENTE incluindo contratação e definição de escala de motoristas, fiscais, mecânicos, entre outros profissionais para operação dos serviços, definição da escala de veículos, manutenção preventiva e corretiva da frota, administração, bem como a cobertura de custos fixos e variáveis com combustível, lubrificantes, peças de reposição entre outros itens.

O PLANO OPERACIONAL definido pelo PODER CONCEDENTE, poderá sofrer alterações de tal forma que a quilometragem total mensal acumulada possa variar para mais ou para menos, observada a Banda de Variação de Quilometragem Operacional prevista em CONTRATO, em relação à quilometragem operacional de referência definida no PLANO OPERACIONAL DE REFERÊNCIA, de modo a refletir variações na dinâmica de deslocamento de passageiros.

Em caso de eventos extraordinários e não permanentes, o PODER CONCEDENTE poderá instruir ou aprovar alterações na operação do sistema de forma provisória. Os possíveis ajustes serão considerados na apuração dos indicadores operacionais, de forma a adequar os impactos na remuneração da CONCESSIONÁRIA.

Procedimentos operacionais regulamentados para garantir a continuidade de viagens nestas situações deverão ser atendidos pela CONCESSIONÁRIA, conforme determinação do PODER CONCEDENTE. Em casos extremos, a CONCESSIONÁRIA poderá ser solicitada a reforçar temporariamente serviços existentes em LOTES atribuídos a outras CONCESSIONÁRIAS do SISTEMA RIO. Em situações emergenciais, o PODER CONCEDENTE poderá também autorizar o compartilhamento temporário de garagens entre CONCESSIONÁRIAS, sem que isso incorra em qualquer tipo de custo ou retribuição onerosa pela sua utilização temporária.

5.2. CONTROLE OPERACIONAL

O PODER CONCEDENTE será responsável por supervisionar e monitorar o cumprimento do PLANO OPERACIONAL e apurar os indicadores operacionais e de qualidade do serviço detalhados no ANEXO I.7 - ÍNDICE DE DESEMPENHO DE TRANSPORTE de cada LOTE. O PODER CONCEDENTE também será responsável por supervisionar e monitorar a operação do SISTEMA RIO, a inspeção e a qualidade da manutenção realizada nos ônibus, apurar incidentes ocorridos, entre outros aspectos, relativos a cada serviço e LOTE.

Os veículos fornecidos pelas CONCESSIONÁRIAS serão equipados com Telemetria para Ônibus (Módulo de coleta e leitura de dados conectado à rede CAN-Bus com transmissão remota), sensor de ar-condicionado, painel do condutor para visualização das câmeras, sistema ADAS e DMS, equipamentos para Interação com o Usuário (Microfone ambiente, painel de mensagem variável, Sistema de Alto-falante, Tomadas USB e USB-C para usuários), Botão de Pânico e Assédio, Painel de Interface e Comunicação do Condutor, Circuito Fechado de Televisão (CFTV), equipamento de Contagem Automática de Passageiros e equipamento de validação do sistema de Bilhetagem Eletrônica determinado pelo PODER CONCEDENTE, dentre outros equipamentos, conforme disposto no ANEXO I.5 - DESCRITIVO DE ITS.

A CONCESSIONÁRIA deverá possuir o serviço de rastreamento da frota em tempo real que contemple o monitoramento eletrônico com a identificação dos ônibus, através do Sistema de Posicionamento Global (GPS) e com transmissão contínua

de dados através de tecnologia de comunicação 4G (ou superior), conforme disposto no ANEXO I.5 - DESCRITIVO DE ITS.

O Sistema de Monitoramento de Frota e a Telemetria tem como função básica o monitoramento dos serviços prestados pela CONCESSIONÁRIA e será operado e gerenciado pelo PODER CONCEDENTE a partir de dados gerados pela CONCESSIONÁRIA, através do PROVEDOR DE ITS, devendo ser disponibilizado o acesso para visualização através de software ou ferramentas de visualização. A CONCESSIONÁRIA deve prover também as interfaces de programação de aplicação (APIs) para que programas diferentes se comuniquem e interajam, recebendo os dados de posição de veículos, viagens executadas e o funcionamento de equipamentos específicos.

Cada CONCESSIONÁRIA deverá manter o equipamento de validação do SBD ativo em cada veículo em OPERAÇÃO, com as versões de atualização adequadas, com as associações veículo-vista corretas e em pleno funcionamento para controle da arrecadação e gestão da demanda por parte do PODER CONCEDENTE.

O PODER CONCEDENTE, através do CCO RIO, deverá receber a integralidade dos dados da operação provenientes de sistemas embarcados nos veículos. Todos os dispositivos instalados no SISTEMA RIO deverão estar integrados e conectados com o sistema do CCO RIO.

Caberá às CONCESSIONÁRIAS garantir a integridade, atualização, manutenção, operação e o funcionamento correto dos sistemas embarcados nos veículos de cada LOTE conforme orientações fornecidas pelo PROVEDOR DE FROTA, pelo PROVEDOR DE ITS, ao PODER CONCEDENTE ou terceiro designado por essa.

A CONCESSIONÁRIA ficará obrigada a prover, a qualquer hora, acesso a todas as informações relevantes para planejamento, controle e coordenação operacional assim como franquear o acesso, aos órgãos e empresas designadas pelo PODER CONCEDENTE às garagens e veículos do SISTEMA RIO.

Além de responsabilidades definidas por contratos a CONCESSIONÁRIA deverá:

1. Operar o painel de bordo e outros dispositivos de entrada de informação em equipamentos embarcados;

2. Dar entrada de dados do serviço e sentido (ida/volta) em operação, nos equipamentos de bordo e na caixa de vista frontal do ônibus, incluindo também a informação caso o veículo esteja em deslocamento fora de serviço;
3. Operar os equipamentos embarcados de informação ao usuário, como o painel de mensagem variável e alto-falantes.
4. Assegurar que os equipamentos embarcados estejam devidamente configurados antes do início de cada viagem, de modo a garantir a compatibilização das informações enviadas ao CCO RIO com o PLANO OPERACIONAL determinado pelo PODER CONCEDENTE;
5. Comunicar ao CCO RIO e PODER CONCEDENTE informações sobre eventuais falhas ou problemas na operação ou funcionamento do veículo e seus respectivos equipamentos embarcados;
6. Executar os comandos recebidos no painel de bordo;
7. Verificar a correta associação do veículo com o serviço e condutor conforme programação de serviços;
8. Verificar o correto funcionamento dos dispositivos embarcados antes do início de operação do veículo;
9. Conceder e facilitar o acesso de técnicos do PODER CONCEDENTE ou terceiro designado por essa aos veículos e garagens para que realizem instalações e manutenções preventivas e corretivas necessárias para o funcionamento dos sistemas tecnológicos, bem como o *download* de dados ou eventuais desinstalações.
10. Acompanhar as ações de manutenção preventiva e corretiva dos Sistemas Inteligentes de Transporte e verificar o correto funcionamento após estas ações;
11. Zelar pelo uso correto dos equipamentos tecnológicos embarcados e aqueles instalados em terminais e estações;
12. Disponibilizar pessoal próprio para receber capacitação necessária para a operação e cuidado dos equipamentos que operam;
13. Responder por eventuais danos, roubos, vandalismo, intervenção de terceiros não autorizados ou mal uso dos equipamentos embarcados;
14. Manter corretamente os componentes que alimentam a informação dos sistemas de gestão de frota e todo equipamento embarcado cuja manutenção não seja de responsabilidade do PODER CONCEDENTE;
15. Distribuir aos condutores e demais agentes de operação e manutenção os manuais de operação dos equipamentos embarcados dos Sistemas Inteligentes de Transportes instalados pelo PROVEDOR DE FROTA e pelo PROVEDOR DE ITS;
16. Cumprir os procedimentos operacionais definidos nos manuais de procedimentos para a manutenção corretiva e preventiva dos equipamentos embarcados;
17. Reportar ao PODER CONCEDENTE ou a terceiro designado por essa qualquer incidente que possa afetar a prestação dos serviços desses sistemas, conforme procedimentos e prazos especificados;
18. Garantir o acesso ao PODER CONCEDENTE sobre todas informações e documentos que se relacionem à incidentes ocorridos na operação.

Todas as especificações técnicas e funcionais relativas ao Sistema Inteligente de Transporte por Ônibus – ITS, a serem observadas pelas CONCESSIONÁRIAS, estão detalhadas no ANEXO I.5 – DESCRITIVO DE ITS.

5.2.1. Centro de Controle Operacional da Rede Integrada de Ônibus - CCO RIO

O PODER CONCEDENTE será o responsável pela gestão e implementação do CCO RIO, assumindo integralmente os custos administrativos e operacionais associados à sua implementação e funcionamento. O CCO RIO será instalado em conjunto com o CCO BRT, visando a integração das atividades de supervisão e controle da operação do sistema de transporte público coletivo urbano.

Compete ao CCO RIO a consolidação, a gestão e a atualização contínua de todas as informações operacionais fornecidas pelas CONCESSIONÁRIAS, no que tange à prestação dos serviços contratados, garantindo a efetividade do monitoramento e da fiscalização das operações.

As principais atribuições do CCO RIO incluem, mas não se limitam a:

- Monitoramento em tempo real da operação da frota de ônibus;
- Interface direta e contínua com os operadores do sistemas;
- Fiscalização das condições operacionais e cumprimento dos parâmetros contratuais, no que couber;
- Análise e gestão de indicadores de desempenho;
- Interface com os usuários.

Cabe ainda ao CCO RIO assegurar a ampla divulgação das informações operacionais aos USUÁRIOS do SISTEMA RIO, de forma clara, acessível, contínua e tempestiva, por meio dos canais oficiais definidos pelo PODER CONCEDENTE.

As informações a serem publicadas devem abranger, no mínimo: a relação dos SERVIÇOS ativos, horários programados, itinerários regulares e eventuais alterações, pontos de parada, condições operacionais da frota, além de interrupções, desvios ou qualquer outro fator que impacte a regularidade ou previsibilidade do serviço.

5.3. COORDENAÇÃO OPERACIONAL

De forma a garantir respostas e soluções rápidas a eventos e incidentes inerentes ou exógenos à operação, será criado um Comitê de Integração Operacional - CIOP instalado no CCO RIO responsável por promover coordenação entre as CONCESSIONÁRIAS, órgãos públicos e empresas envolvidas ou que possuem influência no planejamento, gestão e controle do SISTEMA RIO. O regimento, composição e demais procedimentos deste comitê serão regulamentados pelo PODER CONCEDENTE.

Entre outras atribuições, o CIOP deverá elaborar e implantar um plano de contingência e comunicação integrado a partir das ações previstas por cada CONCESSIONÁRIA, visando assegurar a continuidade da prestação do serviço de transporte de passageiros diante de eventos e incidentes que afetem a operação. O plano integrado deverá conter mapeamento de eventos que afetam a operação, sua categorização conforme grau de criticidade para a continuidade da prestação de serviços aos usuários e prever ações específicas como reforço na operação de serviços, ajuste na oferta determinada no PLANO OPERACIONAL e suas atualizações, fornecimento de serviços de apoio à operação e comunicação aos usuários de acordo com protocolos pré-estabelecidos pelo PODER CONCEDENTE. A não elaboração ou não cumprimento de planos de contingências e comunicação por alguma CONCESSIONÁRIA poderá implicar na aplicação de sanções estipuladas no CONTRATO pelo PODER CONCEDENTE.

O PODER CONCEDENTE deverá atuar como ente coordenador dos demais órgãos e instâncias públicas e privadas que possuem interface com a operação do SISTEMA RIO, apoiando a CONCESSIONÁRIA na implantação de ações preventivas e corretivas que permitam o pleno funcionamento do Sistema. Entre essas ações, destacam-se a solicitação de serviços de equipe de apoio, reforço de operação de serviços, desvios de tráfego, elaboração e implantação de planos de contingência para eventos que afetem a operação do sistema e informação aos usuários.

6. ATIVIDADES COMPLEMENTARES

6.1. OPERAÇÃO DE TERMINAIS E PONTOS DE PARADA

As atividades de administração, operação, manutenção, vigilância, segurança e conservação nos terminais do SISTEMA RIO ficarão a cargo do PODER CONCEDENTE ou a quem este delegar. Nesta atribuição estão incluídas a limpeza e a manutenção de toda a estrutura e instalações dos Terminais, a instalação e manutenção de sinalização de orientação e equipamentos de comunicação com usuários e eventuais serviços acessórios e a gestão dos espaços operacionais, comerciais e publicitários nos Terminais.

A implantação, remoção, alteração e manutenção dos pontos de parada de ônibus da cidade do Rio de Janeiro serão de responsabilidade do PODER CONCEDENTE ou a quem este delegar.

A operação em terminais e pontos de parada, finais e reguladores deverão seguir todas as especificações contidas no ANEXO I.2 - SISTEMA DE REFERÊNCIA.

Nos terminais e pontos finais de SERVIÇO, a CONCESSIONÁRIA deverá observar e cumprir integralmente as diretrizes e determinações estabelecidas pelo PODER CONCEDENTE quanto à quantidade de veículos estacionados, aos locais designados para o estacionamento e aos tempos máximos de permanência. Tais orientações visam assegurar a organização operacional, a fluidez do sistema e o adequado uso da infraestrutura pública disponibilizada, sendo de responsabilidade da CONCESSIONÁRIA garantir o cumprimento das normas estabelecidas, sob pena de aplicação das sanções previstas no contrato de concessão.

6.2. SISTEMA DE INFORMAÇÃO AOS USUÁRIOS

É responsabilidade de cada CONCESSIONÁRIA a disponibilização do sistema de informação aos usuários, compreendendo as informações disponibilizadas e prestadas ao usuário nos veículos, conforme regulamentação do PODER CONCEDENTE.

A comunicação com os usuários em terminais e pontos finais de SERVIÇO deverão seguir o estabelecido no ANEXO I.2 - SISTEMA DE REFERÊNCIA.

A CONCESSIONÁRIA poderá disponibilizar anúncios e publicidade nos veículos e garagens, desde que pré-aprovados pelo PODER CONCEDENTE e dentro dos limites pré-estabelecidos em regulamentação própria, considerando espaço para informações da PCRJ. Esta atividade será considerada como receita acessória.

Os veículos deverão estar equipados com Painéis de Mensagens Variáveis e Sistema de alto-falante para comunicação com os usuários. É de responsabilidade da CONCESSIONÁRIA disponibilizar todas as informações dinâmicas provenientes do PROVEDOR DE ITS nos sistemas de áudio e de painéis de mensagem variável (PMV) de veículos e TFT, que integram o seu LOTE.

As informações que o veículo é adaptado para Pessoas com Deficiência (PcD) e para Pessoas com Mobilidade Reduzida devem ser disponibilizadas pela CONCESSIONÁRIA de forma acessível a todos os USUÁRIOS.

A CONCESSIONÁRIA de cada LOTE deve fornecer informações operacionais dentro do veículo ou qualquer outra informação que o PODER CONCEDENTE venha a estabelecer através de regulamentação.

6.2.1. INFORMAÇÕES AOS USUÁRIOS EM SITE E REDES SOCIAIS

O PODER CONCEDENTE será responsável por disponibilizar todas as informações oficiais relativas à operação dos serviços, incluindo, mas não se limitando a: mapas de conexões, quadros de horários, itinerários e quaisquer outros dados que venham a ser considerados relevantes para a adequada comunicação com os USUÁRIOS do SISTEMA RIO.

Todas as atividades de prestação de informações e comunicação com os usuários devem ocorrer sob a proteção de seus respectivos dados pessoais, conforme a Lei Federal nº 13.709 de 14 de agosto de 2018 - Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (LGPD) e respectivas alterações.

6.3. ATENDIMENTO AO USUÁRIO

O processo de atendimento ao usuário consiste no acolhimento, cadastro, tratamento e resposta às manifestações e reclamações dos usuários sobre os

serviços de transporte, encaminhadas por meio dos canais oficiais de comunicação estabelecidos pelo PODER CONCEDENTE e em particular pela Central 1746 de Atendimento ao Cidadão.

Todas as demandas (reclamações, solicitações e elogios) recebidas por meio dos canais especificados deverão ser registradas, encaminhadas e tratadas pelo PODER CONCEDENTE e encaminhadas às CONCESSIONÁRIAS, quando necessário. A CONCESSIONÁRIA terá o prazo de 48 (quarenta) horas, contados do recebimento de comunicação encaminhada pelo PODER CONCEDENTE, para responder à demanda do USUÁRIO, no que for de sua responsabilidade.

A resposta deverá ter caráter terminativo, ou seja, responder à questão apresentada pelo usuário, devendo contemplar o diagnóstico baseado em dados e informações circunstanciadas com a demanda apresentada e as ações adotadas ou medidas em andamento para solucionar a causa ou minimizar os efeitos. Caberá ao PODER CONCEDENTE controlar o atendimento aos prazos estabelecidos e verificar se a resposta encaminhada pela CONCESSIONÁRIA está consistente. Caso seja insatisfatória, essa será devolvida à CONCESSIONÁRIA para as complementações necessárias, dentro do prazo fixado pelo PODER CONCEDENTE, sem prejuízo da aplicação das penalidades estabelecidas no contrato. A resposta final ao interessado será disponibilizada pelo PODER CONCEDENTE de acordo com o canal utilizado para encaminhamento da demanda no prazo de até 30 dias.

6.4. SERVIÇOS DE EMERGÊNCIA E OPERAÇÃO DE TRÁFEGO

A CONCESSIONÁRIA será responsável pela implementação e gestão dos serviços de apoio operacional ao tráfego de seus veículos no SISTEMA RIO, sob supervisão do PODER CONCEDENTE, através do CCO RIO.

Os aspectos que abrangem os serviços de apoio operacional compreendem uma série de intervenções e ações para (I) garantir a acessibilidade e segurança da circulação dos USUÁRIOS, (II) manter a continuidade do fluxo dos veículos que atuarão no sistema e (III) desobstruir a via no menor tempo.

A função deste serviço será, principalmente, a detecção e a pronta-resposta em quaisquer tipos de ocorrências com os seus veículos do sistema RIO que possam afetar as condições de segurança e de circulação viária da cidade do Rio de Janeiro. As principais ações envolvem a implantação de sinalização de segurança e o socorro às vítimas de acidentes e o acionamento de meios e órgãos necessários ao atendimento, durante as 24 (vinte e quatro) horas do dia e em todos os dias da semana.

A CONCESSIONÁRIA deve documentar, implementar e manter planos de prevenção, preparação e resposta às emergências que definem a organização e procedimentos que devem ser seguidos para o atendimento eficaz e oportuno de emergências, através da identificação dos riscos endógenos e exógenos, recursos disponíveis e o treinamento das pessoas envolvidas, de forma a controlar e minimizar os impactos que possam causar à vida, à infraestrutura, ao meio ambiente e ao funcionamento do SISTEMA RIO, obedecendo ao disposto na regulamentação em vigor.

A CONCESSIONÁRIA deverá apresentar PLANO DE CONTINGÊNCIA E GERENCIAMENTO DE RISCOS para a operação do SISTEMA RIO em seu respectivo LOTE em até 15 (quinze) dias úteis da ORDEM DE INÍCIO.

Para a adequada execução dos serviços, poderão ser utilizadas as bases de apoio próprias ou do PODER CONCEDENTE, para armazenar os equipamentos utilizados nas atividades operacionais e também para atender às demais demandas relacionadas ao controle e execução da prestação dos serviços, mediante autorização do PODER CONCEDENTE.

A atuação em relação aos serviços de apoio operacional ao tráfego deverá ser permanente, sempre que verificada a relevância de atuar em função de ocorrências que venham a prejudicar a fluidez do corredor.

Será necessário também a atuação de pessoal especializado (apoiadores de tráfego), para orientação aos usuários e implantação da sinalização de segurança, para que a remoção de veículos parados nas vias ocorra com segurança e no

menor tempo possível. As equipes da CONCESSIONÁRIA responsáveis pelo serviço deverão, ainda:

- Prestar pronto atendimento aos USUÁRIOS, orientando-os quanto a situações operacionais críticas;
- Acionar mecanismos e recursos operacionais adequados com a máxima urgência;
- Propiciar ao USUÁRIO condições de segurança e de conforto, especialmente em situações de emergência;
- Efetuar sinalização de emergência em situações de risco à circulação. A sinalização temporária de emergência, implantada de imediato, deverá ter o objetivo de alertar os USUÁRIOS e demais veículos nas vias sobre ocorrências, propiciando-lhes tempo e condições adequadas para a adoção de novos comportamentos frente às mudanças impostas;
- Informar ao CCO RIO da ocorrência.

Para realização dos serviços, deverão ser disponibilizados veículos auto-socorro (reboques), pick-up (ou similar) e motocicletas. Para a realização dos serviços, todos os veículos deverão estar em perfeitas condições de funcionamento, conservação e limpeza. Todos os veículos operacionais, pessoal especializado (operador de reboque e apoiadores de tráfego) e bases de apoio deverão dispor de unidades móveis de radiocomunicação interligadas na faixa operacional da SMTR/CET-RIO/GAE e demais órgãos do PODER CONCEDENTE ou por ele delegado.

Para os serviços de interdição, segregação e balizamento de vias, deverão ser disponibilizados cones de sinalização, que devem ser mantidos em perfeito estado de conservação. A CONCESSIONÁRIA deverá disponibilizar para cada LOTE um quantitativo de veículos e efetivos mínimos expresso a seguir, além de 30 cones por cada veículo operacional.

A CONCESSIONÁRIA deverá cadastrar seus veículos que serão utilizados para os serviços de socorro em vias públicas junto a SMTR.

Tabela 12. Características operacionais dos veículos de apoio

Fonte: SMTR

VEÍCULOS			EFETIVO REFERENCIAL ESTIMADO		DISPONIBILIDADE	
Tipo	Quantidade (mínimo)		Tipo	Quantidade	Período à disposição	Dias de Atividade
	B1	A2, B2				
Reboque	2	1	Condutor de Reboque	1 em cada veículo operacional	24h por dia	7 dias por semana
Pick-up	1	1	Auxiliar Operacional Motorista	1 em cada veículo operacional	24h por dia	7 dias por semana
Motocicleta	1	1	Auxiliar Operacional Motociclista	1 em cada motocicleta	24h por dia	7 dias por semana

Em situações de emergência, eventos adversos ou ocorrências excepcionais que impactem a operação do sistema de transporte ou a mobilidade da cidade, a Prefeitura da Cidade do Rio de Janeiro – PCRJ poderá requisitar, a qualquer tempo, o apoio da CONCESSIONÁRIA em qualquer área do território municipal, independentemente do LOTE de atuação originalmente designado, para atendimento a veículos ou situações que demandem intervenção imediata. A CONCESSIONÁRIA deverá atender prontamente à solicitação, observando os protocolos estabelecidos pelo PODER CONCEDENTE, de forma a assegurar a continuidade e a segurança dos serviços prestados à população.

A CONCESSIONÁRIA responsável pelo LOTE B1 deverá disponibilizar 2 (dois) veículos de reboque: um destinado ao atendimento exclusivo das ocorrências na sua operação e outro que ficará à disposição da CET-RIO, sob sua responsabilidade operacional. O reboque adicional vinculado ao LOTE B1, a ser utilizado pela CET-Rio, deverá ser fornecido com operador capacitado para operar e dirigir o veículo em questão. Os veículos destinados à CET-Rio têm como finalidade reforçar as ações de desobstrução viária, promovendo maior agilidade nas intervenções emergenciais e contribuindo para o aumento da eficiência do SISTEMA RIO. Essa medida visa, ainda, à melhoria das condições de tráfego urbano, beneficiando todos os usuários das vias da cidade.

Os veículos e equipamentos devem seguir as seguintes especificações:

- **Veículos Reboque Pesado (Auto-Socorro)**

Os veículos do tipo reboque (auto-socorro) deverão ter até 06 (seis) anos de fabricação para ingresso no SISTEMA RIO; acionamento totalmente hidráulico;

carroceria com armários laterais; torre articulada elevatória extensível; guincho com capacidade para 25 (vinte e cinco) toneladas; lança telescópica com capacidade de elevação de até 10 toneladas; cambão de 2,5 m permitindo tracionar até 35 toneladas; sapatas hidráulicas; conjunto de sinalização para veículos de serviços em via pública, composto de iluminação de alto brilho e sirene; Sistema de Posicionamento Global (GPS); prancha dianteira para locomoção de veículos que necessitam ser empurrados (push); dois extintores de incêndio de 6 kg de pó químico; e identificação padronizadas (layout), com os seguintes acessórios:

- ◆ Luzes intermitentes (strobo) para veículos rebocados;
- ◆ Prancha dianteira para veículos que não necessitem ser guinchados (push);
- ◆ Farol manual para iluminação direcionada;
- ◆ Dois extintores de incêndio de 6 Kg de pó químico;
- ◆ Caixa de ferramentas;
- ◆ Local para guarda de 03 (três) cavaletes e 05 (cinco) placas;
- ◆ Recipiente plástico para o armazenamento de serragem;
- ◆ Reservatório para água (10 litros);
- ◆ Conjunto de sinalização para veículos de serviços em via pública, constituído de chassis em alumínio com pintura eletrostática, com sistema eletrônico composto de LED's de alto brilho para produção de flash sincronizados, sirene eletrônica com três tipos de sons, megafone, módulo e tampas em policarbonato injetado translúcidos na cor âmbar;
- ◆ Sistema de Telemetria - Sistema de Posicionamento Global (GPS) do mesmo modelo ou compatível com o sistema utilizado pelo sistema de monitoramento da frota de ônibus, para monitoramento dos veículos via satélite, permitindo controle de informações como: data, hora, localização, velocidade, direção e estado das entradas e saídas digitais do veículo. O sistema utilizado deverá conter funcionalidades como: bloqueio, comunicação de voz e dados, mapas e layers personalizados, cerca eletrônica, localização, sistema online de visualização em mapas, geração e gerenciamento de relatórios;

- ◆ Aparelho RÁDIO TRANSMISSOR-RECEPTOR, PORTÁTIL, disponibilidade de sistema digital de rádio troncalizado com alcance em todo Município do Rio de Janeiro. Recursos mínimos: sistema de rastreamento por GPS, chamada full duplex e semi-duplex, teclado reduzido, display colorido, carregador múltiplo de baterias, fone de ouvido com microfone e PTT de lapela, estojo de proteção com clip de cinto, nível de proteção mínimo IP54, capacidade de chamadas de voz e dados, chamadas individuais e em grupo, capacidade de interconexão com sistema de telefonia, licenças de operação no sistema de rádio inclusas durante a vigência do contrato. Modalidade: Locação mensal;
- ◆ Rádio AM/FM;
- ◆ Carregador veicular;
- ◆ Identificações padronizadas aprovadas pela prefeitura do Rio de Janeiro.

É expressamente proibida a utilização do reboque para veículos acima da carga limite do veículo.

A CONCESSIONÁRIA deverá enviar os documentos que comprovem a propriedade ou posse do veículo reboque em até 10 (dez) dias úteis antes do início da operação de ônibus do seu respectivo LOTE.

A CONCESSIONÁRIA deverá manter registros atualizados das manutenções preventivas e corretivas realizadas, devendo apresentá-los ao PODER CONCEDENTE sempre que solicitado, como forma de comprovar a regularidade e a eficiência da manutenção dos equipamentos.

A mão de obra para a operação do guincho deverá ter treinamento específico. A CONCESSIONÁRIA deverá comprovar habilitação compatível com o operador do reboque, sob pena de não poder operar o mencionado veículo e, como consequência, será considerada inadimplente em relação à exigência do quantitativo de reboques estipulados.

- **Pick-up (ou veículo compatível com as atividades)**

Veículo com até 4 anos de uso, cabine dupla, potência do motor acima de 170HP, equipado com aparelho de radiocomunicação, GPS, rádio AM/FM (PLL Digital), conjunto de sinalização, luzes intermitentes nas laterais e traseira, prancha dianteira

para locomoção de veículos que não necessitam ser guinchados (*push*), farol manual para iluminação direcionada, dois extintores de incêndio de 6 kg de pó químico, caixa de ferramentas, recipiente plástico para o armazenamento de serragem, tubo suporte para transporte de 30 cones na carroceria, reservatório para água (5 litros), rampa para embarque de motocicletas, caracterizado nas cores e identificações padronizadas pela SMTR/CET-RIO.

- **Motocicleta**

Motocicleta com até 4 anos de uso, com maleta central traseira, haste flexível anti-linha de pipas, conjunto de sinalização audiovisual, aparelho de radiocomunicação, GPS, a ser pintadas nas cores e identificações padronizadas pela SMTR/CET-RIO.

- **Itens de instalação obrigatória nos veículos de apoio**

Conjunto de sinalização para veículos de serviços em via pública, constituído por sistema eletrônico composto de LED's de alto brilho para produção de flash sincronizados, tendo incorporados sirene eletrônica com três tipos de sons, megafone, módulo e tampas em policarbonato injetado translúcidos na cor vermelha.

- **Cones de sinalização de poliuretano**

Base quadrada de 390 mm de lado e altura de 750mm, na cor laranja, contendo faixas refletivas horizontais de altura 100 mm, com impressão do logotipo da Prefeitura.

6.5. Diretrizes de Inclusão, Equidade e Proteção Social

A CONCESSIONÁRIA deverá apresentar em até 10 (dez) dias antes do início da operação, um Plano de Equidade de Gênero e Diversidade contendo o diagnóstico da empresa com dados desagregados por gênero, raça e função, metas da empresa para contratação, ações para capacitação, em especial de mulheres nos cargos operacionais e de gestão, ações para formação e sensibilização em diversidade, gênero e enfrentamento ao assédio e mecanismos para monitoramento e avaliação anual dos avanços nesta área.

6.5.1. Gênero e proteção da mulher

É responsabilidade da CONCESSIONÁRIA, em todas suas atividades, respeitar e fortalecer todas as medidas de igualdade de gênero e proteção da mulher estabelecidas por legislação específica e pelo PODER CONCEDENTE.

A CONCESSIONÁRIA deverá promover ações voltadas à capacitação, comunicação e coleta de dados e notificações a respeito do tema, em específico a prevenção e enfrentamento ao assédio, importunação e outras formas de violência contra a mulher nos veículos.

Ressalta-se aqui o Programa de Prevenção e Enfrentamento ao Assédio no Transporte Público, instituído via Decreto Rio nº 48.580/2021, bem como as seguintes resoluções conjuntas:

- RESOLUÇÃO CONJUNTA SMTR/SPM-RIO/SEGOVI Nº 52/2021: Institui as atividades de capacitação, formação e sensibilização de agentes públicos que atuam no Sistema Municipal de Transporte Público.
- RESOLUÇÃO CONJUNTA SMTR/SPM/SEGOVI Nº 53/2021: Estabelece os procedimentos de recebimento e tratamento de notificações de assédio, importunação e outras formas de violência contra a mulher nos veículos e nas estações que compõem o Sistema Municipal de Transporte Público, por meio da Central de Atendimento ao Cidadão 1746.
- RESOLUÇÃO CONJUNTA SMTR/SPM-RIO/SEGOVI Nº 54/2021: Dispõe sobre as campanhas de comunicação do Programa Permanente de Prevenção e Enfrentamento ao Assédio no Transporte Público.

É dever de cada CONCESSIONÁRIA também prezar pela equidade de gênero em seu quadro de funcionários, buscando aumentar a participação da força de trabalho de mulheres em suas atividades, incluindo as técnicas e operacionais, como por exemplo de condução de veículos, de forma a atender o disposto no Decreto 21.083/2002, suas atualizações e legislações pertinentes.

6.5.2. Racial

É responsabilidade da CONCESSIONÁRIA, em todas as suas atividades, observar, respeitar e fomentar as medidas de prevenção e combate ao racismo, conforme previsto na legislação vigente e nas diretrizes estabelecidas pelo PODER CONCEDENTE.

A CONCESSIONÁRIA deverá adotar práticas afirmativas voltadas à valorização, ao desenvolvimento profissional, à contratação e à promoção de pessoas negras (pretas e pardas), com especial atenção à ampliação de sua representatividade em cargos de liderança e gestão.

6.5.3. Pessoas com deficiência

É responsabilidade da CONCESSIONÁRIA, em todas as suas atividades, respeitar, promover e fortalecer as medidas de inclusão da pessoa com deficiência, em conformidade com a legislação vigente e com as diretrizes estabelecidas pelo PODER CONCEDENTE.

Destaca-se, nesse contexto, o cumprimento do disposto no Estatuto da Pessoa com Deficiência, instituído pela Lei Federal nº 13.146, de 6 de julho de 2015, que estabelece os direitos e garantias das pessoas com deficiência, bem como as obrigações dos entes públicos e privados quanto à sua efetiva inclusão social e profissional.

6.6. SISTEMA DE BILHETAGEM

Os usuários do novo SISTEMA RIO terão à disposição o **Sistema de Bilhetagem Digital (SBD)**. Não serão aceitos pagamentos em espécie nem qualquer outro meio de pagamento que não esteja explicitamente previsto no contrato do sistema de bilhetagem. Esta medida visa garantir maior segurança, agilidade e eficiência nas transações, proporcionando uma experiência mais moderna e integrada para os passageiros.

O PODER CONCEDENTE prestará por conta própria ou delegará a terceiro a organização e gestão do SISTEMA DE BILHETAGEM DIGITAL - SBD, incluindo a

venda de CRÉDITOS DE TRANSPORTE, a emissão de MÍDIAS para utilização dos referidos créditos, a estruturação da Central de Operações do SBD, a arrecadação da TARIFA PÚBLICA DE TRANSPORTE e a disponibilização dos VALIDADORES necessários para operacionalizar a arrecadação tarifária.

6.6.1. VENDA DE CRÉDITOS DE TRANSPORTE NO SISTEMA RIO

A CONCESSIONÁRIA DO SBD será responsável pelas atividades que envolvam a venda de cartões de transporte, crédito de transporte, checagem de saldo, alimentação e transferência de numerários das máquinas ATM, gestão e transferência de numerário em espécie, fechamento de caixa, seguro do numerário e fechamento de caixa, bem como garantir o direito às gratuidades e isenções autorizadas. A CONCESSIONÁRIA do SBD deverá manter canal de comunicação com a CONCESSIONÁRIA, para priorização da manutenção de validadores e ATMs em campo, a fim de garantir melhor disponibilidade e atendimento aos usuários.

A CONCESSIONÁRIA DO SBD deverá operar a venda de CARTÕES DE TRANSPORTE e recarga de CRÉDITOS DE TRANSPORTE nos locais indicados pelo PODER CONCEDENTE.

6.6.2. ACESSO À CENTRAL DE OPERAÇÕES

A CONCESSIONÁRIA DO SBD deverá prover às CONCESSIONÁRIAS meios para que possa acessar os dados de sua operação e de todas transações coletadas pelo SBD que ocorrerem em seus veículos. Para tanto, os dados pertencentes a cada CONCESSIONÁRIA deverão estar acessíveis em tempo real, em visões de dados que permitam exclusivamente a visualização das informações e dados suficientes para que ele execute sua operação de forma plena e possa auditar os dados quando achar conveniente. Também deve ser possível a disponibilização por web-services e exportação dos dados em formatos comerciais CSV, XLS, XML, TXT formatado ou outro formato que o PODER CONCEDENTE julgue necessário.

A CONCESSIONÁRIA poderá cadastrar diferentes agentes para acesso à CENTRAL DE OPERAÇÕES, tendo cada agente usuário e senha individualizados ao sistema. A CONCESSIONÁRIA receberá treinamento para seus funcionários da

CONCESSIONÁRIA DO SBD, de forma a prepará-los para interagir com a nova CENTRAL DE OPERAÇÕES DO SBD.

6.6.3. DISPONIBILIZAÇÃO DE VALIDADORES

A CONCESSIONÁRIA irá receber a quantidade de VALIDADORES necessária e suficiente aos veículos que compõem sua frota da REDE PLENA do respectivo LOTE, com chips SAMs do novo SBD e chips para conectividade entre os VALIDADORES e o SBD.

A CONCESSIONÁRIA será o responsável pela instalação dos VALIDADORES nos veículos e a CONCESSIONÁRIA DO SBD deverá disponibilizar, na entrega dos VALIDADORES às CONCESSIONÁRIAS, material esclarecendo os pré-requisitos para instalação e cuidados ordinários com os equipamentos, além dos mecanismos e canais de comunicação para que as CONCESSIONÁRIAS reportem problemas.

Durante todo o período da CONCESSÃO DO SBD, a CONCESSIONÁRIA DO SBD obriga-se a realizar manutenção técnica e providenciar o reparo ou a troca gratuita dos equipamentos ou peças que sofrerem desgaste natural decorrente do uso normal da operação. Nos demais casos, exemplificados a seguir, os custos dessa manutenção serão cobrados da CONCESSIONÁRIA em preços a serem definidos pela CONCESSIONÁRIA DO SBD mediante prévia aprovação pelo PODER CONCEDENTE:

- Quando os equipamentos forem abertos, ajustados ou reparados por pessoas ou empresas não homologadas e autorizadas pela CONCESSIONÁRIA DO SBD;
- Quando os equipamentos estiverem com os lacres violados;
- Quando os equipamentos forem usados com *software* não autorizado;
- Quando os equipamentos não estiverem em bom estado de funcionamento operacional devido a vandalismo, roubo, furto, mau-uso, modificação não autorizada das instalações, enchentes, ação da água ou outros líquidos, fogo, destruição do veículo, impactos físicos e outros abusos ao manuseio inadequado do equipamento ou *software*.

Para garantir a tempestividade de eventuais trocas, a CONCESSIONÁRIA DO SBD deverá garantir uma reserva técnica de VALIDADORES, chips SAM e chips de comunicação durante todo o prazo contratual.

A responsabilidade de manter todas as redes de comunicações, físicas ou não, de transferência de dados entre os VALIDADORES instalados nos veículos e infraestruturas de transporte e o SBD será da CONCESSIONÁRIA DO SBD, que devem permitir as seguintes operações *online* em, no máximo, a cada 30 (trinta) segundos:

- Recepção de todas as transações de utilização de créditos e monitoramento de frota, pendentes de envio, por parte dos equipamentos.
- Transmissão das novas versões de parâmetros e *software* para atualização por parte dos equipamentos.

A operação dos VALIDADORES exige que os profissionais das empresas operadoras de transporte tenham acesso a eles de forma segura e controlada. Para tanto existe a MÍDIA operacional, que por meio de um CARTÃO DE TRANSPORTE ou aplicativo de celular, permite a configuração e parametrização do VALIDADOR. É de responsabilidade da CONCESSIONÁRIA do SBD a emissão e controle das MÍDIAS operacionais ou disponibilização de aplicativo para identificação do condutor e fiscais. A MÍDIA de identificação dos condutores e fiscais deverá ser personalizada.

7. REMUNERAÇÃO PELO SERVIÇO DA CONCESSIONÁRIA

A REMUNERAÇÃO PELO SERVIÇO da CONCESSIONÁRIA será composta pelas seguintes fontes:

- (i) RECEITA DA TARIFA PÚBLICA: montante arrecadado junto aos USUÁRIOS por meio da TARIFA PÚBLICA vigente, cujo valor inicial será fixado em ato do PODER CONCEDENTE, conforme as condições estabelecidas no CONTRATO;
- (ii) SUBSÍDIO: complementação financeira devida pelo PODER CONCEDENTE sempre que a RECEITA DA TARIFA PÚBLICA for inferior à REMUNERAÇÃO PELO SERVIÇO devida.

A apuração da REMUNERAÇÃO PELO SERVIÇO será realizada quinzenalmente, com base na QUILOMETRAGEM CUMPRIDA em VIAGENS⁷ CONFORMES, ponderada pelo ÍNDICE DE PERCENTUAL DE ATENDIMENTO (IPA) e ajustada segundo o PERCENTUAL DE REDUÇÃO POR DESEMPENHO (PRD), conforme metodologia prevista no presente no ANEXO I.8 – REMUNERAÇÃO PELO SERVIÇO DA CONCESSIONÁRIA.

A classificação das VIAGENS em CONFORMES, NÃO CONFORMES, INVÁLIDAS ou INCOMPLETAS seguirá os critérios definidos pelo PODER CONCEDENTE. Apenas a QUILOMETRAGEM cumprida em VIAGENS CONFORMES será considerada para fins de cálculo da REMUNERAÇÃO PELO SERVIÇO, admitindo-se a inclusão proporcional de VIAGENS INCOMPLETAS nas hipóteses em que a interrupção do trajeto decorra de motivo alheio à responsabilidade da CONCESSIONÁRIA e tenha sido formalmente reconhecida.

A realização de VIAGENS NÃO CONFORMES ou INVÁLIDAS impactará negativamente o PERCENTUAL DE ATENDIMENTO, com reflexos diretos sobre a REMUNERAÇÃO PELO SERVIÇO, sem gerar direito ao pagamento da quilometragem correspondente.

O SUBSÍDIO corresponderá à diferença entre a REMUNERAÇÃO PELO SERVIÇO devida e a RECEITA DA TARIFA PÚBLICA efetivamente arrecadada, em caso de DÉFICIT TARIFÁRIO. Nos casos de SUPERÁVIT TARIFÁRIO, os valores serão compensados nos termos e prazos definidos pelo PODER CONCEDENTE.

O pagamento da REMUNERAÇÃO PELO SERVIÇO observará os fluxos operacionais da CÂMARA DE COMPENSAÇÃO TARIFÁRIA (CCT), conforme disciplinado no CONTRATO.

A TARIFA DE REMUNERAÇÃO (TRL) será reajustada anualmente, mediante fórmula paramétrica que reflete as variações dos principais componentes de custo da operação, de modo a preservar o equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO.

As fórmulas, parâmetros, definições e condições aplicáveis à apuração e ao pagamento da REMUNERAÇÃO PELO SERVIÇO encontram-se detalhados no ANEXO I.8.

8. TRANSIÇÃO E INÍCIO DA OPERAÇÃO

A TRANSIÇÃO corresponde ao período em que a CONCESSIONÁRIA deverá realizar a aquisição e preparação da FROTA, dar início à implantação da garagem e

⁷ Entende-se como viagem o trajeto entre pontos finais, ou seja, a viagem ida e a viagem volta representam duas viagens no percurso total de determinado serviço.

tomar as providências necessárias à assunção da operação. Nesse período a CONCESSIONÁRIA deverá apresentar sua frota para aprovação do PODER CONCEDENTE. Após a ORDEM DE INÍCIO, a CONCESSIONÁRIA deverá tomar as medidas necessárias para a transferência dos serviços do atual operador para a CONCESSIONÁRIA de cada LOTE, conforme PLANO DE TRANSIÇÃO fornecido pela CONCESSIONÁRIA e aprovado pelo PODER CONCEDENTE.

Em um prazo de até 5 (cinco) dias úteis a partir da ORDEM DE INÍCIO, a CONCESSIONÁRIA deverá apresentar PLANO DE TRANSIÇÃO ao PODER CONCEDENTE quanto à adequação ao atendimento dos serviços do seu respectivo LOTE e mobilização da infraestrutura.

O PODER CONCEDENTE terá 10 (dez) dias úteis para revisão e aprovação do referido PLANO DE TRANSIÇÃO apresentado pela CONCESSIONÁRIA. Em caso de não aprovação, caberá ao PODER CONCEDENTE indicar as eventuais alterações necessárias. A CONCESSIONÁRIA terá prazo de 5 (cinco) dias úteis para a análise e atendimento das alterações exigidas.

Esses procedimentos se repetirão até a efetiva aprovação, por parte do PODER CONCEDENTE, do PLANO DE TRANSIÇÃO, sem gerar alterações nos prazos definidos no CONTRATO.

O período de TRANSIÇÃO será iniciado a partir da ORDEM DE INÍCIO e deverá ocorrer até o quinto dia útil do mês de abril de 2026. No caso da CONCESSIONÁRIA estar com todos os requisitos necessários à operação do PLANO OPERACIONAL, poderá ser solicitado ao PODER CONCEDENTE o início da operação antecipadamente, ficando a cargo do PODER CONCEDENTE a análise do pleito.

A CONCESSIONÁRIA e o PODER CONCEDENTE designarão representantes para o acompanhamento da execução e gestão dos SERVIÇOS durante o PERÍODO DE TRANSIÇÃO, de modo que a CONCESSIONÁRIA tome conhecimento de todas as funções administrativas, econômicas, de OPERAÇÃO e manutenção, como, por exemplo: gestão contábil; recursos humanos; gestão de materiais; gestão patrimonial; comercial e de OPERAÇÃO e manutenção; através

dos seus procedimentos, rotinas, regulamentos, relatórios, ordens de SERVIÇOS, programações, contratos de fornecimento de bens e SERVIÇOS, tratamento dos assuntos contenciosos nas esferas administrativa e judicial e outros relativos à prestação dos SERVIÇOS.

O INÍCIO DA OPERAÇÃO se dará em duas etapas, conforme demonstrado a seguir e definido no ANEXO I.2 - SISTEMA DE REFERÊNCIA.

- **Fase 1 (OPERAÇÃO ASSISTIDA):** Deverá ser implantada até até o quinto dia útil do mês de abril de 2026. A CONCESSIONÁRIA fica responsável por implementar a REDE DE ENTRADA do seu respectivo LOTE, seguindo o PLANO OPERACIONAL DE TRANSIÇÃO estabelecido para essa fase. A REDE DE ENTRADA é uma rede de transição, que manterá a mesma estrutura da rede atual, sem a inclusão de novos SERVIÇOS, porém com ajustes operacionais. Nesta fase, a CONCESSIONÁRIA deverá operar com o quantitativo da FROTA DETERMINADA da REDE DE ENTRADA para o seu respectivo LOTE. Essa etapa permitirá uma adaptação gradual ao novo sistema, assegurando a estabilidade dos serviços durante o processo de transição.
- **Fase 2 (OPERAÇÃO PLENA):** Deverá ser implantada até setembro de 2026. A CONCESSIONÁRIA fica responsável por implementar a REDE PLENA do seu respectivo LOTE, seguindo o PLANO OPERACIONAL DE REFERÊNCIA estabelecido para essa fase. Nesta fase a CONCESSIONÁRIA deverá operar com 100% da frota planejada para o seu respectivo LOTE. A REDE PLENA é caracterizada por uma ampliação da oferta em relação a REDE DE ENTRADA. Essa etapa incluirá a adição de novos SERVIÇOS e melhoria dos intervalos, consolidando a infraestrutura completa e garantindo maior eficiência e cobertura.

Findo o PERÍODO DE TRANSIÇÃO, a CONCESSIONÁRIA deverá operar integralmente o estabelecido no PLANO OPERACIONAL, seja para a REDE DE ENTRADA ou para a REDE PLENA conforme ANEXO I.2 - SISTEMA DE REFERÊNCIA, e disponibilizar 100% da Frota Determinada de referência respectiva a cada rede.

Qualquer alteração no cronograma deverá ser informada ao PODER CONCEDENTE e estará sujeita a aprovação deste.

O INÍCIO DA OPERAÇÃO ocorrerá na data fixada por ATO do PODER CONCEDENTE, a ser publicado com antecedência mínima de 15 (quinze) dias. O início dependerá da comprovação, pela CONCESSIONÁRIA, do cumprimento de todas as condições previstas no CONTRATO e ANEXOS, especialmente quanto à FROTA disponível e funcionalidade dos sistemas tecnológicos. A partir dessa data, a CONCESSIONÁRIA assumirá a OPERAÇÃO dos SERVIÇOS da rede de referência do seu respectivo LOTE.

Para o INÍCIO DA OPERAÇÃO, será exigido que todos os veículos da frota sejam novos (zero quilômetro) e atendam às especificações estabelecidas no ANEXO I.4 - ESPECIFICAÇÃO DE FROTA. Além disso, os veículos deverão estar em perfeitas condições operacionais, devidamente licenciados e cadastrados junto à SMTR e atender a todas as normas de segurança, conforto e acessibilidade vigentes, estando sujeitos à inspeção e aprovação pelo PODER CONCEDENTE antes de sua entrada em operação.

A tabela 13, a seguir, apresenta as etapas de implantação e suas principais características.

Tabela 13. Etapas de implantação da REDE DE REFERÊNCIA

Fonte: Elaboração SMTR.

Etapa	Características	Prazo
Período de Transição	<ul style="list-style-type: none"> Disponibilização da FROTA da REDE DE ENTRADA Início dos serviços para implantação da Garagem Definitiva 	Da ORDEM DE INÍCIO até 5º dia útil de abril/2026
Operação assistida	<ul style="list-style-type: none"> Transferência de serviços do atual operador Operação da REDE DE ENTRADA / PLANO OPERACIONAL DE TRANSIÇÃO Disponibilização da FROTA da REDE PLENA Entrega da Garagem Definitiva 	Do fim do PERÍODO DE TRANSIÇÃO até setembro/2026
Operação Plena	<ul style="list-style-type: none"> Operação da REDE PLENA Operação e manutenção da Garagem Definitiva 	De setembro/2026 até o fim do CONTRATO