

SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES
COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO
AVISO DE ESCLARECIMENTO Nº 08

Processo: MTR-PRO-2025/15873

Concorrência: CO SMTR nº 001/2025

Objeto: Seleção das PROPOSTAS mais vantajosas para 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

1) PERGUNTA: Conforme os documentos inseridos na pasta "Quadro Horário - Google Drive" disponibilizada pelo Poder Concedente, verificam-se três informações principais: Horário, ETT e ETA. Compreende-se que “Horário” se refere ao horário de parada de cada viagem, “ETT” consiste no tempo de viagem estimado de cada viagem (Estimated Transit Time) e o “ETA” equivale ao tempo estimado de chegada de cada viagem (Estimated Arrival Time). Assim, entende-se que o ETA deveria ser equivalente ao Horário+ETT. Diante do exposto, questiona-se: Para fins de elaboração do plano operacional, o tempo estimado de chegada de cada viagem deve ser considerado conforme o ETA ou deve ser calculado pela soma Horário + ETT? A título de exemplo, no serviço 870 da Rede Plena, lote A2, viagem no 10, consta: Horário = 05h00:00, ETT = 00:37, ETA = 05:47.

RESPOSTA: Para fins de elaboração do plano operacional, o Tempo Estimado de Chegada (ETA) informado nos materiais disponibilizados pelo Poder Concedente já contempla, além do tempo de viagem projetado (ETT), o acréscimo do tempo de placa previsto para o serviço em questão. Esse intervalo adicional corresponde ao período estimado para procedimentos operacionais na parada terminal.

No exemplo citado (Serviço 870 – Rede Plena, Lote A2, viagem nº 10), embora a soma direta de *Horário (05h00) + ETT (00:37)* resulte em *05h37*, o ETA informado é *05h47*, incorporando 10 minutos de tempo de placa definidos para este serviço.

Assim, para fins de planejamento, deve-se adotar o ETA disponibilizado, pois ele expressa o horário operacional final considerado pelo Poder Concedente e inclui os parâmetros adicionais necessários à conformidade da programação.

2) PERGUNTA: Conforme item “4.4 - Área de Pátio de Estacionamento” do Anexo I.6 do Edital atualizado, “O pavimento do pátio deverá ser em paralelepípedo ou outra solução a ser aprovada pelo Poder Concedente. Deve-se garantir uma drenagem eficiente de águas pluviais, em especial no caso de pátios descobertos.” Diante da redação supra, solicitamos os seguintes esclarecimentos: Entende-se que o uso de paralelepípedo pode empregar o uso de pedra natural. É autorizado o uso de blocos pré-moldados de concreto (pavers)? Entende-se que outras soluções podem ser aprovadas pelo Poder Concedente. É autorizado o uso de revestimento asfáltico?

RESPOSTA: O Anexo I.6, em seu item 4.4, estabelece de forma expressa que o pavimento do pátio deverá ser executado em paralelepípedo, entendendo-se que tal

especificação refere-se, por definição técnica e construtiva, ao paralelepípedo de rocha natural. Trata-se, portanto, da solução base prevista pelo edital, à qual eventuais alternativas somente poderão ser consideradas mediante submissão prévia ao Poder Concedente, na apresentação do projeto.

Dessa forma, blocos pré-moldados de concreto (pavers), revestimento asfáltico ou qualquer outro sistema construtivo poderão ser apresentados como alternativas técnicas, observadas as condições de desempenho, durabilidade e drenagem estabelecidas para a área de pátio. A adoção de tais soluções, contudo, dependerá de autorização expressa e exclusiva do Poder Concedente, que avaliará sua adequação aos requisitos operacionais, durabilidade, estruturais e de manutenção.

3) PERGUNTA: Nos termos do Anexo I - Termo de Referência, encontra-se disposto que a Rede de Referência será implementada a partir de algumas etapas, quais sejam, (i) Período de Transição; (ii) Operação Assistida e (iii) Operação Plena. O Período de Transição deverá ser implementado em até 4 meses a partir da Ordem de Início, de maneira que, nesta fase, a Concessionária deverá, nos termos do documento mencionado, disponibilizar a Frota da Rede de Entrada; dar início aos serviços para implantação da Garagem Pública e apresentar e obter a aprovação do Plano de Transição. Uma vez implementadas as condições estipuladas para o Período de Transição, entende-se que poderá ser iniciada a operação pela Concessionária, sendo que o TR deixa claro que “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”. Assim, uma vez implementadas as condições estipuladas no Período de Transição, entende-se que o Anexo deixa clara a prerrogativa de que a operação poderá ser antecipada, desde que aprovado pelo Poder Concedente e que a Concessionária tenha condições operacionais de executar a operação. Importante ressaltar que o próprio TR não restringe essa possibilidade de antecipação a uma fase específica da operação (como a Operação Assistida), mas sim ao início da operação como um todo, vinculando tal antecipação tão somente à plena capacidade operacional da Concessionária e à aprovação do Concedente. Da leitura do Anexo I, extrai-se que o início da operação, por sua vez, foi dividido em duas etapas, qual seja, a Fase de Operação Assistida, que a princípio deverá ocorrer em até 9 meses a partir da Ordem de Início e Etapa de Operação Plena, que deverá ocorrer a partir de 9 meses da Ordem de Início. Ocorre que, conforme já pontuado, o TdR estabelece expressamente a possibilidade de antecipação da operação, por parte da Concessionária, desde que haja aprovação do Concedente e que estejam implementadas as condições operacionais necessárias. Dessa forma, compreende-se que, caso a Concessionária já disponha das condições técnico-operacionais correspondentes à Etapa de Operação Plena antes do 9º mês contado da Ordem de Início, inclusive a frota exigida para essa fase, não há exigência no TR que a obrigue a permanecer integralmente na fase de Operação Assistida até o esgotamento do prazo máximo inicialmente previsto. Assim, compreende-se que seria possível a solicitação de antecipação da Etapa de Operação Plena perante o Poder Concedente, desde que já atendidos os requisitos operacionais dessa fase, inclusive a disponibilização da frota correspondente, sem

prejuízo do cumprimento dos requisitos mínimos aplicáveis à fase de Operação Assistida. Está correto o entendimento?

RESPOSTA: O Edital e seus anexos determinam que a progressão entre as fases — Transição, Operação Assistida e Operação Plena — somente poderá ocorrer mediante o pleno atendimento das especificações previstas no Edital e seus anexos. Adicionalmente, qualquer adiantamento de fase exige acordo prévio e expresso entre a Concessionária e o Poder Concedente, que, por sua vez, deve observar as diretrizes do Acordo Judicial vigente. Assim, a antecipação é possível, mas condicionada simultaneamente ao cumprimento das especificações editalícias, ao consenso entre as partes e ao atendimento do estabelecido no Acordo Judicial celebrado.