

**SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES  
COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO  
AVISO DE ESCLARECIMENTO N° 08**

**Processo:** MTR-PRO-2025/15873

**Concorrência:** CO SMTM n° 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, comprehende-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, comprehende-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.