

RELAÇÃO DE MULTAS EM 28/07/2026

Concessionária: CONSORCIO TRANSCARIOCA DE TRANSPORTES		
Série-CM	Enquadramento	Ordem
D -00015409	023.IX	C27186
D -00015410	023.II	C44664
D -00015413	023.IX	C44504
Concessionária: CONSORCIO INTERNORTE DE TRANSPORTES		
Série-CM	Enquadramento	Ordem
D -00015414	023.IX	B44646
D -00015407	023.IX	B44588
D -00015408	025.III	B44588
D -00015411	023.IX	B44521
D -00015412	023.IX	B11656
D -00015405	024.XV	B44653
Concessionária: CONSORCIO SANTA CRUZ DE TRANSPORTES		
Série-CM	Enquadramento	Ordem
D -00015406	024.XV	D13274
D -00015415	023.IX	D33139

**COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO
ESCLARECIMENTO Nº 3**

Processo: 000300.002176/2026-69
Concorrência: CO SMTR nº 001/2026

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) Aplicabilidade da Resolução SMTR no 3.934/2026 e compatibilização com o Edital.

a) Entende-se que a Resolução SMTR no 3.934/2026 será aplicável às concessões da Etapa 2 do Sistema Rio. Solicita-se confirmar se o entendimento está correto e indicar o marco temporal de sua incidência sobre os novos contratos.

RESPOSTA:

A Resolução SMTR nº 3.934/2026 é norma vigente e será aplicável enquanto não for modificada ou substituída. Ressalta-se, contudo, que as resoluções dessa natureza estabelecem apenas parâmetros técnicos para a aferição das viagens, devendo ser validadas todas aquelas realizadas em conformidade com o plano operacional, observado que, nos termos do ANEXO V - MATRIZ DE RISCO, falhas na instalação, integração e inadequação tecnológica dos sistemas ITS dos veículos são risco da concessionária.

b) Esclarecer se a metodologia da Resolução no 3.934 substitui, complementa ou se aplica cumulativamente aos critérios de validação, conformidade e remuneração previstos no Anexo I.8, na Minuta de Contrato e nos demais Anexos, apresentando matriz integrada de requisitos e a hierarquia aplicável em caso de divergência.

RESPOSTA: A Resolução SMTR nº 3.934/2026 aplica-se de forma complementar aos critérios do Edital e de seus Anexos, conforme ANEXO I.8 - REMUNERAÇÃO PELO SERVIÇO DA CONCESSIONÁRIA. A integração opera-se em duas etapas sucessivas: as viagens que não atendam aos parâmetros de validação técnico-operacional da Resolução são classificadas como "Viagem Não Apurada"; as demais são submetidas à validação em conformidade com a Cláusula 20 do ANEXO II - MINUTA DE CONTRATO do ANEXO I.8 - REMUNERAÇÃO PELO SERVIÇO DA CONCESSIONÁRIA. Em caso de eventual divergência, aplica-se a hierarquia de normas fixada na Cláusula 2.1 do ANEXO II - MINUTA DE CONTRATO.

c) Entende-se que critérios supervenientes que alterem substancialmente o reconhecimento das viagens ou a remuneração efetivamente capturável deverão ser formalmente publicizados, ter vigência e transição claramente definidas e ser acompanhados da avaliação de seus efeitos sobre as obrigações e a equação econômico-financeira das concessões. Solicita-se confirmar se o entendimento está correto.

RESPOSTA: Todas as viagens realizadas em conformidade com o plano operacional serão consideradas válidas para fins de remuneração, observado que, nos termos do ANEXO V - MATRIZ DE RISCO, falhas na instalação, integração e inadequação tecnológica dos sistemas ITS dos veículos são risco da concessionária. Portanto, não se pressupõe a adoção superveniente de critérios de aferição de viagens válidas que alterem o reconhecimento das viagens ou a remuneração prevista na modelagem econômico-financeira da concessão. Eventual edição de resolução será publicada como de praxe, e terá período de vacatio definido de modo a não prejudicar a operação.

d) Caso a Resolução no 3.934 integre a metodologia aplicável à Etapa 2, apresentar a memória que demonstre como seus critérios e a taxa esperada de invalidação foram refletidos no Estudo Econômico de Referência, na TARIFA DE REFERÊNCIA e na necessidade de capital de giro.

RESPOSTA: A Resolução nº 3.934 limita-se a estabelecer parâmetros técnicos para a aferição da validade das viagens. Todas as viagens executadas em conformidade com o plano operacional deverão ser consideradas válidas, observado que, nos termos do ANEXO V - MATRIZ DE RISCO, falhas na instalação, integração e inadequação tecnológica dos sistemas ITS dos veículos são risco da concessionária. Por essa razão, seus critérios não produzem impacto sobre o Estudo Econômico de Referência, a Tarifa de Referência ou a necessidade de capital de giro.

e) Indicar, de forma individualizada, quais dispositivos da Resolução no 3.552/2022 permanecem aplicáveis após 1º de agosto de 2026, especialmente quanto à publicação dos relatórios, comunicação de incidentes externos, prazo e julgamento de recursos, pagamento de viagens posteriormente reconhecidas e utilização de médias históricas.

RESPOSTA: Nos termos do item 3.1 do Edital, os pedidos de esclarecimento devem versar sobre a licitação ou sobre disposições do Edital. Dessa forma, o questionamento apresentado não se insere no escopo previsto para essa finalidade.

f) Informar o procedimento de homologação, testes e transição que será adotado antes da aplicação da metodologia às concessionárias da Etapa 2, incluindo ambiente de testes, critérios de aceite e período de operação assistida sem efeitos financeiros adversos.

RESPOSTA: A concessionária deverá atender aos requisitos de tecnologia vigentes na assinatura do contrato, incluindo a Resolução SMTR Nº 3909 de 27 de março de 2026, que institui o Sistema de Credenciamento de Instituições Certificadoras Competentes (ICC) de Sistemas Inteligentes de Transporte (ITS) no âmbito da Secretaria Municipal de Transportes.

2) Substituição da metodologia e critérios geográficos de validação.

a) Entende-se que a Resolução Nº 3.934 não promove mero ajuste de tolerâncias, mas substitui a arquitetura de validação vigente desde 2022 por metodologia segmento a segmento. Solicita-se confirmar se o entendimento está correto.

RESPOSTA: Nos termos do item 3.1 do Edital, os pedidos de esclarecimento devem versar sobre a licitação ou sobre disposições do Edital. Dessa forma, o questionamento apresentado não se insere no escopo previsto para essa finalidade.

b) Apresentar os estudos técnicos, testes de campo, análises estatísticas e avaliações de impacto que fundamentaram a adoção do buffer de 30 metros, da cerca de 100 metros, do limiar de 90%, dos segmentos de aproximadamente 1.000 metros e das demais regras da metodologia.

RESPOSTA: Nos termos do item 3.1 do Edital, os pedidos de esclarecimento devem versar sobre a licitação ou sobre disposições do Edital. Dessa forma, o questionamento apresentado não se insere no escopo previsto para essa finalidade.

c) Informar se a metodologia Viagens 2.0 foi simulada ou reprocessada sobre dados históricos e, em caso positivo, disponibilizar, por período, operador, serviço, faixa horária e motivo de invalidação, o total de viagens processadas, a taxa de invalidação, a quilometragem excluída e o impacto financeiro estimado.

RESPOSTA: Nos termos do item 3.1 do Edital, os pedidos de esclarecimento devem versar sobre a licitação ou sobre disposições do Edital. Dessa forma, o questionamento apresentado não se insere no escopo previsto para essa finalidade.

d) Apresentar análise de sensibilidade dos resultados às variações dos parâmetros geográficos e temporais, incluindo buffers, cercas, comprimento dos segmentos, percentual mínimo de validação, tolerância de sobreposição e janelas de início e término.

RESPOSTA: Nos termos do item 3.1 do Edital, os pedidos de esclarecimento devem versar sobre a licitação ou sobre disposições do Edital. Dessa forma, o questionamento apresentado não se insere no escopo previsto para essa finalidade.

e) Esclarecer como a metodologia trata cânions urbanos, terminais cobertos, viadutos, vias sobrepostas em níveis distintos, corredores paralelos, retornos, multipercursos, desvios temporários, pontos finais deslocados do eixo do shape e demais situações que possam degradar ou deslocar o sinal de GPS.

RESPOSTA: Nos termos do item 3.1 do Edital, os pedidos de esclarecimento devem versar sobre a licitação ou sobre disposições do Edital. Dessa forma, o questionamento apresentado não se insere no escopo previsto para essa finalidade.

f) Entende-se que a referência à PARTIDA INFORMADA no art. 3º, XVII, alínea "a", constitui erro material, devendo ser substituída por CHEGADA INFORMADA. Solicita-se confirmar se o entendimento está correto, promover a retificação formal e informar qual lógica foi implementada no código-fonte.

RESPOSTA: Nos termos do item 3.1 do Edital, os pedidos de esclarecimento devem versar sobre a licitação ou sobre disposições do Edital. Dessa forma, o questionamento apresentado não se insere no escopo previsto para essa finalidade.

g) Esclarecer a denominação do indicador chegada posterior partida, associado ao art. 7º, VII, alínea "a", à hipótese de chegada anterior à partida, e confirmar que a nomenclatura não produzirá ambiguidade nos relatórios, recursos ou rotinas de processamento.

RESPOSTA: Nos termos do item 3.1 do Edital, os pedidos de esclarecimento devem versar sobre a licitação ou sobre disposições do Edital. Dessa forma, o questionamento apresentado não se insere no escopo previsto para essa finalidade.

3) Primeiro e último segmentos: invalidação integral e comprovação alternativa.

a) Entende-se que a ausência de um único registro válido no primeiro ou no último segmento invalida integralmente a viagem e elimina toda a quilometragem correspondente, ainda que o veículo tenha percorrido e validado os demais segmentos e concluído o itinerário. Solicita-se confirmar se o entendimento está correto.

RESPOSTA: O entendimento está correto. Inexiste conclusão de itinerário sem a validação do primeiro e do último segmento nos termos da Resolução SMTR nº 3.934/2026 ou de legislação ulterior. A ausência de validação do segmento inicial ou final descaracteriza a conclusão do trajeto e classifica a viagem como "Viagem Não Apurada".

b) Apresentar a fundamentação técnica, estatística e econômica da regra de invalidação autônoma, incluindo taxa de falsos negativos, testes em terminais e pontos finais e impacto estimado sobre as viagens remuneradas.

RESPOSTA: Nos termos do item 3.1 do Edital, os pedidos de esclarecimento devem versar sobre a licitação ou sobre disposições do Edital. O questionamento não busca esclarecer determinada regra, mas solicita a apresentação de estudos, testes e análises adicionais, não integrantes do Edital ou de seus Anexos. Dessa forma, não se insere no escopo do pedido de esclarecimento.

c) Confirmar que será admitida comprovação alternativa da execução integral quando a ausência de registro no primeiro ou último segmento decorrer de falha pontual de GPS, mediante o conjunto probatório formado pelos demais segmentos, cercas eletrônicas, AVL, registros do validador, CFTV, telemetria, vista eletrônica e outras evidências objetivas.

RESPOSTA: O entendimento está parcialmente correto. Tendo em vista que falhas na instalação, integração e inadequação tecnológica dos sistemas ITS dos veículos são riscos da concessionária, não será admitida comprovação alternativa da execução integral em sede de impugnação na forma da cláusula 24 do ANEXO II - MINUTA DE CONTRATO em decorrência de evento que decorra da materialização desses riscos.

d) Esclarecer, de forma exaustiva, todos os efeitos remuneratórios, de desempenho e sancionatórios decorrentes da invalidação do primeiro ou do último segmento, indicando se o mesmo evento afetará simultaneamente QC, IPA, IDT, PRD, descontos fixos e infrações administrativas.

RESPOSTA: A invalidação do primeiro ou do último segmento implica a invalidação integral da viagem nos termos da Resolução SMTR 3.934/2026 ou de legislação ulterior, classificando-a como "Viagem Não Apurada" para os fins do edital. Por conseguinte, aplicam-se os efeitos remuneratórios, de desempenho e sancionatórios previstos no Edital, em seus Anexos e na legislação vigente ou ulterior, incidindo diretamente sobre o QC, o IPA, o IDT, o PRD, os descontos fixos e a apuração de infrações administrativas.

e) Esclarecer se será adotado tratamento proporcional, reprocessamento automático ou regra de exceção para terminais cobertos, áreas com interferência eletromagnética, pontos finais fora do shape, alterações viárias e demais ocorrências comprovadamente alheias à atuação da CONCESSIONÁRIA.

RESPOSTA: As regras, tolerâncias e métodos de validação de viagens encontram-se atualmente disciplinados na Resolução SMTR 3.934/2026. Eventuais invalidações alheias à responsabilidade da CONCESSIONÁRIA poderão ser objeto de impugnação na forma da cláusula 24 do Anexo II - Minuta de Contrato, desde que observados os requisitos formais, os prazos e a apresentação de evidências probatórias e memória de cálculo, conforme legislação vigente e o ANEXO II.

4) Prazo D+5, disponibilidade da API e integridade probatória.

a) Informar qual mecanismo oficial, imutável e auditável comprovará que determinada viagem foi disponibilizada tempestivamente pela CONCESSIONÁRIA antes do encerramento de D+5, distinguindo-se o momento da disponibilização do momento da captura realizada pela SMTR.

RESPOSTA: Nos termos do item 3.1 do Edital, os pedidos de esclarecimento devem versar sobre a licitação ou sobre disposições do Edital. Dessa forma, o questionamento apresentado não se insere no escopo previsto para essa finalidade.

b) Informar se o AMBIENTE INSTITUCIONAL DE DADOS disponibilizará comprovante individualizado de cada captura, contendo identificador da viagem, data e hora da consulta, hash ou resumo do conteúdo capturado, versão do esquema, resultado da operação e eventuais mensagens de erro, bem como esclarecer o valor probatório dos logs autenticados mantidos pela CONCESSIONÁRIA para demonstrar a disponibilidade tempestiva dos dados.

RESPOSTA: Nos termos do item 3.1 do Edital, os pedidos de esclarecimento devem versar sobre a licitação ou sobre disposições do Edital. O questionamento solicita o detalhamento de funcionalidades técnicas, procedimentos de registro e critérios de valoração probatória não previstos no Edital ou em seus Anexos. Dessa forma, não se insere no escopo do pedido de esclarecimento.

c) Entende-se que atraso, indisponibilidade, perda de dados, falha de captura ou erro do AMBIENTE INSTITUCIONAL DE DADOS não prejudicarão viagem comprovadamente disponibilizada de forma tempestiva pela CONCESSIONÁRIA.

RESPOSTA: O entendimento está correto. Eventuais falhas, indisponibilidades ou atrasos na captura imputáveis exclusivamente ao AMBIENTE INSTITUCIONAL DE DADOS da SMTR não prejudicarão a validação e a remuneração da viagem, conforme cláusulas 13.6 e 20.5 do ANEXO II - MINUTA DO CONTRATO.

d) Definir o procedimento de contingência e a prorrogação automática do D+5 quando a API, o ambiente institucional, as redes de comunicação ou outros sistemas sob controle do PODER CONCEDENTE ou de terceiros por ele contratados estiverem indisponíveis ou apresentarem funcionamento degradado.

RESPOSTA: Nos termos do item 3.1 do Edital, os pedidos de esclarecimento devem versar sobre a licitação ou sobre disposições do Edital. O questionamento solicita a definição de procedimento de contingência e de hipótese de prorrogação automática não previstos no Edital ou em seus Anexos. Dessa forma, não se insere no escopo do pedido de esclarecimento.

e) Confirmar que correções posteriores de OS, GTFS, shapes ou outras bases oficiais produzirão o reprocessamento automático das viagens afetadas, ainda que já ultrapassado o D+5, sem exigir retificação impossível pela CONCESSIONÁRIA nem recurso individual.

RESPOSTA: Eventual invalidação decorrente de erro em base oficial poderá ser revista de ofício pelo Poder Concedente ou mediante impugnação apresentada pela Concessionária, na forma da Cláusula 24 do ANEXO II - MINUTA DE CONTRATO.

f) Informar os prazos de retenção dos dados brutos, logs, respostas da API, versões das bases e evidências de processamento, assegurando sua preservação durante todo o prazo de recurso, auditoria, cobrança e eventual controvérsia judicial.

RESPOSTA: Nos termos do item 3.1 do Edital, os pedidos de esclarecimento devem versar sobre a licitação ou sobre disposições dos documentos editalícios. O questionamento solicita a definição de prazos e procedimentos técnicos de retenção e preservação de dados não previstos no Edital ou em seus Anexos. Dessa forma, não se insere no escopo do pedido de esclarecimento.

g) Esclarecer a compatibilidade entre a vedação absoluta de retificação após D+5 e o prazo e as hipóteses de recurso que permanecerem vigentes, inclusive quanto a erros materiais demonstráveis e informações cuja inconsistência somente seja revelada após o processamento da SMTR.

RESPOSTA: Eventuais alegações de erro material ou de inconsistências supervenientes serão submetidas à análise individualizada de mérito e decididas no âmbito do procedimento de impugnação previsto na cláusula 24 do ANEXO II - MINUTA DE CONTRATO.

5) Governança do algoritmo, GitHub, versionamento e alterações metodológicas.

a) Esclarecer se o GitHub ou o código-fonte possuem função exclusivamente técnica, de transparência e auditoria, destinada à implementação dos critérios formalmente estabelecidos, e indicar o procedimento aplicável caso uma atualização possa modificar parâmetros, causas de invalidação ou efeitos remuneratórios.

RESPOSTA: Nos termos do item 3.1 do Edital, os pedidos de esclarecimento devem versar sobre a licitação ou sobre disposições do Edital. O questionamento trata de elementos externos ao Edital e solicita a definição de procedimento técnico não previsto em seus Anexos. Dessa forma, não se insere no escopo do pedido de esclarecimento.

b) Informar quais tipos de alteração poderão ser implementados diretamente no repositório sem novo ato formal, esclarecendo se tais alterações poderão modificar o resultado produzido para o mesmo conjunto de dados e parâmetros normativos.

RESPOSTA: Nos termos do item 3.1 do Edital, os pedidos de esclarecimento devem versar sobre a licitação ou sobre disposições do Edital. O questionamento solicita o detalhamento de procedimentos de atualização de repositório externo ao Edital e de seus possíveis efeitos técnicos. Dessa forma, não se insere no escopo do pedido de esclarecimento.

c) Definir quais categorias de alteração exigirão nova Resolução, quais poderão ser implementadas como correção técnica e qual instância administrativa autorizará e motivará cada tipo de mudança.

RESPOSTA: Alterações regulatórias serão formalizadas por ato normativo, enquanto correções técnicas e ajustes de sistemas poderão ser determinadas pelos setores competentes conforme a organização administrativa vigente à época, mediante motivação. Em qualquer caso, deverão ser observados o Edital e o Contrato, vedada a alteração de suas obrigações ou da alocação de riscos por simples ato técnico ou regulamentar unilateral.

d) Informar o procedimento de versionamento e auditoria, com identificação, em cada período de apuração e em cada viagem, do commit, hash, imagem de execução, parâmetros e versões das bases utilizados.

RESPOSTA: Nos termos do item 3.1 do Edital, os pedidos de esclarecimento devem versar sobre a licitação ou sobre disposições do Edital. O questionamento apresentado solicita o detalhamento de procedimentos técnicos internos de versionamento e auditoria, não previstos no Edital ou em seus Anexos, razão pela qual não se insere no escopo do pedido de esclarecimento.

e) Confirmar que serão preservados de forma imutável o código, os parâmetros e as bases aplicáveis a cada viagem, de modo que qualquer recurso ou reprocessamento observe a versão vigente na data da operação.

RESPOSTA: A Cláusula 24 do ANEXO II - MINUTA DE CONTRATO trata da impugnação da invalidação de viagens e dos descontos, com decisão motivada, e deverá observar a regulamentação vigente na data da viagem.

f) Disponibilizar documentação técnica completa, esquema da API, dicionário de dados, casos de teste, histórico de alterações, comparação entre versões e ambiente de homologação acessível às concessionárias antes da entrada em produção.

RESPOSTA: A documentação técnica pertinente será disponibilizada às concessionárias de cada lote após a assinatura dos respectivos contratos decorrentes da Concorrência Pública CO SMTR nº 001/2026, em prazo compatível com as etapas de implantação da operação.

g) Informar como será definido o regime de transição e o prazo de adaptação aplicável às alterações da metodologia de validação ou apuração que imponham novos deveres operacionais ou tecnológicos à CONCESSIONÁRIA, considerando a complexidade dos ajustes exigidos e o art. 23 da LINDB.

RESPOSTA: O regime de transição e o prazo de adaptação serão definidos no ato que instituir cada alteração, considerando sua complexidade e seus impactos, sempre em conformidade com o Edital, o Contrato e a legislação aplicável.

h) Entende-se que nenhuma atualização de código, parâmetro ou base produzirá efeitos retroativos sobre viagens realizadas antes de sua vigência formal. Solicita-se confirmar se o entendimento está correto.

RESPOSTA: Os critérios de validação de viagens deverão observar a regulamentação vigente na data da viagem.

i) Informar o tratamento contratual aplicável caso alterações supervenientes da metodologia, do código ou dos parâmetros produzam impacto comprovado sobre investimentos, custos operacionais, carga administrativa, taxa de invalidação ou remuneração efetivamente capturável, indicando sua relação com as cláusulas de equilíbrio econômico-financeiro e com a Matriz de Riscos.

RESPOSTA: Eventuais alterações supervenientes dos parâmetros de validação de viagens observarão a alocação de riscos prevista no ANEXO II - MINUTA DE CONTRATO e ANEXO V - MATRIZ DE RISCOS. Enquadra-se como risco do Poder Concedente a alteração unilateral das especificações dos serviços objeto da concessão ou a solicitação de substituição de bem ou equipamento por outro de tecnologia distinta. Esse enquadramento não se aplica, contudo, quando a alteração decorrer da obsolescência dos bens vinculados à concessão ou for necessária ao cumprimento dos Indicadores de Desempenho.

6) Recursos administrativos, causas sistêmicas e auditabilidade em escala.

a) Entende-se que, quando múltiplas viagens forem afetadas pela mesma falha sistêmica, erro de base, versão de algoritmo, indisponibilidade de API ou causa técnica comum, será admitido recurso coletivo ou em lote, com fundamentação única e relação individualizada das viagens. Solicita-se confirmar se o entendimento está correto.

RESPOSTA: A exigência de apresentação individualizada da impugnação nos termos da cláusula 24.1 do ANEXO II - MINUTA DE CONTRATO não significa que deva ser protocolado um recurso autônomo para cada viagem. Quando diversas viagens forem afetadas pela mesma falha sistêmica ou por outra causa técnica comum, poderá ser apresentada impugnação única, desde que contenha fundamentação aplicável ao conjunto e permita a identificação individualizada das viagens contestadas, sem prejuízo da demonstração de que todas foram atingidas pelo mesmo fundamento fático e técnico.

b) Disponibilizar, para cada viagem inválida, relatório estruturado e exportável contendo todos os dados de entrada, motivos e indicadores de invalidação, memória de cálculo da SMTR, versão do código, parâmetros, OS, GTFS, shape e registros de GPS efetivamente utilizados.

RESPOSTA: Conforme a cláusula 20.5 do ANEXO II - MINUTA DE CONTRATO, o PODER CONCEDENTE manterá disponíveis, por meio de data lakehouse ou solução tecnológica equivalente, os dados consolidados relativos à apuração da execução dos serviços, com resultados individualizados por linha/serviço, sentido e período de apuração, para fins de verificação da conformidade com o PLANO OPERACIONAL e com os critérios de REMUNERAÇÃO do ANEXO I.8.

c) Entende-se que o prazo de recurso somente começará após a disponibilização integral e tecnicamente utilizável das informações referidas na alínea anterior. Solicita-se confirmar se o entendimento está correto.

RESPOSTA: O entendimento não se confirma nos termos propostos. A contagem do prazo da impugnação prevista na Cláusula 24 do ANEXO II - MINUTA DE CONTRATO iniciar-se-á estritamente a partir da disponibilização das informações previstas na Cláusula 20.

d) Confirmar que a SMTR apresentará memória de cálculo reproduzível de sua própria apuração antes de exigir da CONCESSIONÁRIA demonstração do cálculo alternativo.

RESPOSTA: Conforme item 20.5, do ANEXO II - Minuta de Contrato, o PODER CONCEDENTE manterá disponíveis, por meio de data lakehouse ou solução tecnológica equivalente, os dados consolidados relativos à apuração da execução dos serviços, compreendendo, no mínimo, os resultados individualizados por linha/serviço, sentido e período de apuração para fins de verificação da conformidade com o PLANO OPERACIONAL e com os critérios de REMUNERAÇÃO estabelecidos neste CONTRATO e no ANEXO I.8 - REMUNERAÇÃO PELO SERVIÇO DA CONCESSIONÁRIA.

e) Confirmar que erro sistêmico reconhecido produzirá reprocessamento de ofício de todas as viagens afetadas, sem necessidade de repetição de recursos individuais.

RESPOSTA: A exigência de apresentação individualizada da impugnação nos termos da cláusula 24.1 do ANEXO II - MINUTA DE CONTRATO não significa que deva ser protocolado um recurso autônomo para cada viagem. Quando diversas viagens forem afetadas pela mesma falha sistêmica ou por outra causa técnica comum, poderá ser apresentada impugnação única, desde que contenha fundamentação aplicável ao conjunto e permita a identificação individualizada das viagens contestadas, sem prejuízo da demonstração de que todas foram atingidas pelo mesmo fundamento fático e técnico.

f) Definir o órgão julgador, os prazos de decisão, a instância recursal, o tratamento da parcela incontrolada e o regime de atualização e juros dos valores posteriormente reconhecidos.

RESPOSTA: Nos termos da Cláusula 24.1.2 do ANEXO II - MINUTA DE CONTRATO, o Poder Concedente poderá editar ato normativo com normas complementares sobre o procedimento de impugnação, observados os parâmetros já previstos nas Cláusulas 24.1 a 24.3. A parcela incontroversa será paga nos prazos contratuais, e os valores posteriormente reconhecidos poderão ser objeto de correção anual, na forma da Cláusula 33.2.

g) Informar se a remuneração da viagem será provisoriamente preservada quando a invalidação decorrer de controvérsia técnica sobre algoritmo, base oficial ou sistema sob responsabilidade do PODER CONCEDENTE, até decisão conclusiva do recurso.

RESPOSTA: O item 5 do ANEXO I.8 - Remuneração pelo Serviço da Concessionária disciplina os critérios de validação de viagens.

h) Confirmar que o reproprocessamento utilizará o código, os parâmetros e as bases formalmente aplicáveis à data da viagem e efetivamente empregados na apuração original, vedada a utilização de versão posterior mais restritiva ou diversa, sem prejuízo do reproprocessamento de ofício quando correção posterior de erro de código ou de base oficial produzir resultado mais favorável à CONCESSIONÁRIA.

RESPOSTA: O reproprocessamento deverá observar a regulamentação vigente na data da viagem.

i) Indicar o procedimento técnico e jurídico que assegurará a reprodução da apuração quando houver alteração de código, parâmetros ou bases entre a data da apuração e a data da análise do recurso, de modo a preservar a reprodutibilidade exigida pelo art. 11 da Resolução no 3.934/2026 e o contraditório.

RESPOSTA: Nos termos do item 3.1 do Edital, os pedidos de esclarecimento devem versar sobre a licitação ou sobre disposições do Edital. Dessa forma, o questionamento apresentado não se insere no escopo previsto para essa finalidade.

7) Fórmula final da remuneração, incidência cumulativa e limite de descontos.

a) Publicar a fórmula final líquida da REMUNERAÇÃO PELO SERVIÇO, incluindo, em ordem de incidência, FCF, QC, QR, IP, PRD, viagens inválidas ou não conformes, operação precária, evasão, TARIFA DE BILHETAGEM, compensações, retenções e demais descontos.

RESPOSTA: A fórmula da REMUNERAÇÃO PELO SERVIÇO está prevista no item 3 do ANEXO I.8 e será apurada a partir da proposta econômica da homologada em cada lote, incluindo TARIFA DE REMUNERAÇÃO fixada no CONTRATO e os percentuais para CAPEX e OPEX informados na assinatura do contrato de acordo com o item 31.2 do EDITAL. Os descontos por operação precária e por evasão tarifária, previstos nos itens 6.2 e 6.3 do ANEXO I.8, incidem sobre a REMUNERAÇÃO PELO SERVIÇO apurada.

b) Esclarecer se os descontos por operação precária e evasão incidem somente sobre a parcela de OPEX, sobre a remuneração total, sobre o CAPEX ou também sobre eventual incentivo à eletrificação.

RESPOSTA: Nos termos dos itens 6.2 e 6.3 do ANEXO I.8, os descontos por operação precária e por evasão tarifária incidem sobre a REMUNERAÇÃO PELO SERVIÇO. A REMUNERAÇÃO DE INCENTIVO À ELETRIFICAÇÃO faz parte da REMUNERAÇÃO PELO SERVIÇO, nos termos dos itens 3 e 8.1 do ANEXO I.8.

c) Definir o significado de “cada apuração” para os valores fixos de R\$ 600,00 e R\$ 1.200,00, indicando se a incidência ocorre por serviço, sentido, faixa horária, dia, viagem, quinzena ou outro universo.

RESPOSTA: Nos termos do item 6.1 do ANEXO I.8, o indicador de PERCENTUAL DE ATENDIMENTO é apurado por serviço, sentido e intervalo de apuração, conforme PLANO OPERACIONAL.

d) Apresentar exemplos numéricos completos de uma quinzena, por LOTE, demonstrando a incidência cumulativa dos fatores e descontos em cenários representativos.

RESPOSTA: Nos termos do item 3.1 do Edital, os pedidos de esclarecimento devem versar sobre a licitação ou sobre disposições do Edital. O questionamento apresentado não busca esclarecer regra específica, mas solicita a elaboração de simulações numéricas adicionais, não integrantes do Edital ou de seus Anexos. Dessa forma, não se insere no escopo previsto para o pedido de esclarecimento.

e) Confirmar se a remuneração líquida poderá tornar-se negativa e, em caso positivo, esclarecer o tratamento do saldo: em caso negativo, indicar o limite máximo de deduções por período.

RESPOSTA: A REMUNERAÇÃO PELO SERVIÇO é apurada por LOTE e quinzena conforme a fórmula do item 3 do ANEXO I.8, sobre a qual incidem os DESCONTOS POR DESEMPENHO previstos no item 6, inclusive os descontos fixos por operação precária (item 6.2) e o desconto por evasão tarifária (item 6.3), e a REDUÇÃO POR DESEMPENHO do item 7. O item 23.4 do ANEXO II - MINUTA DE CONTRATO disciplina os descontos por desempenho em razão do descumprimento do PLANO OPERACIONAL, aplicando-se na forma do ANEXO I.8. A apuração observa integralmente essa metodologia, não havendo, no Edital, regra de limite de deduções ou de tratamento de saldo distinta da ali estabelecida.

f) Entende-se que um mesmo fato não poderá produzir cumulativamente invalidação integral da viagem, redução do IPA, incidência de PRD, desconto fixo e sanção administrativa sem demonstração de fundamentos e efeitos autônomos, sob pena de duplicidade punitiva e econômica. Solicita-se confirmar se o entendimento está correto.

RESPOSTA: O entendimento não está integralmente correto. O item 41.1.4 do ANEXO II - MINUTA DE CONTRATO distingue os efeitos de natureza remuneratória das decisões de natureza sancionatória. A invalidação de viagens, a redução associada ao PERCENTUAL DE ATENDIMENTO, a incidência do PRD e os demais descontos previstos na Cláusula 23 destinam-se a adequar a contraprestação ao serviço efetivamente prestado e ao desempenho verificado, não possuindo natureza punitiva. Diversamente, a aplicação de sanção administrativa depende da configuração de infração contratual, de fundamento próprio e da observância do procedimento sancionatório aplicável, respeitado ainda o item 41.1.3, segundo o qual, salvo previsão contratual expressa, em especial no ANEXO VI - QUADRO DE INFRAÇÕES, não serão aplicadas penalidades em razão de conduta já considerada no cálculo do IDT.

8) Viagem integralmente executada sem transação de embarque.

a) Entende-se que a ausência de transação de embarque, por si só, não invalida viagem cuja execução integral tenha sido comprovada pelos critérios da Resolução no 3.934 e pelos demais sistemas operacionais. Solicita-se confirmar se o entendimento está correto.

RESPOSTA: O entendimento não está correto. O registro de, ao menos, uma transação de embarque, com validador em pleno funcionamento, é critério de validação de viagem, nos termos do item 5 do ANEXO I.8 - REMUNERAÇÃO PELO SERVIÇO DA CONCESSIONÁRIA. A validação, a classificação e a apuração das viagens observam o disposto no referido item.

b) Caso o entendimento seja negativo, esclarecer como se compatibiliza a exigência de transação do Anexo I.8 com a metodologia da Resolução no 3.934 e com a obrigação de cumprir viagens determinadas ainda que sem demanda.

RESPOSTA: Respondido no item anterior.

c) Confirmar que será admitida validação alternativa mediante posicionamento GPS íntegro, aderência ao itinerário, vista eletrônica correta, validador operante, telemetria, registros do CFTV e demais evidências objetivas, com classificação da viagem como válida e conforme para todos os efeitos remuneratórios e de indicadores.

RESPOSTA: Respondido no item anterior.

d) Definir procedimento automático para distinguir ausência real de passageiro de falha do SBD, falha do validador ou evasão, sem exigir impugnação individual de cada viagem.

RESPOSTA: O ANEXO V - Matriz de Risco disciplina as falhas devidamente comprovadas no sistema de bilheteagem eletrônica.

e) Esclarecer se a viagem integralmente executada sem transação afetará, além da remuneração direta, o IPA, o IDT, o PRD e os descontos por evasão ou operação precária.

RESPOSTA: Os critérios de validação de viagens estão exaustivamente definidos no ANEXO I.8 - REMUNERAÇÃO PELO SERVIÇO DA CONCESSIONÁRIA. A VIAGEM que não atender a pelo menos um dos requisitos (i), (ii), (iii) ou (iv) previstos no item 5 do ANEXO I.8 será considerada INVÁLIDA.

9) Apuração do IPA em células de baixa frequência de viagens.

a) Informar se haverá regra de agregação mínima, arredondamento, suavização ou tratamento estatístico para células com número reduzido de viagens programadas, indicando a metodologia e sua base normativa.

RESPOSTA: Inexiste previsão de aplicação de regra de agregação mínima, arredondamento, suavização ou tratamento estatístico diferenciado para células com número reduzido de viagens programadas. Os critérios de apuração do IPA estão descritos no ANEXO I.8 - Remuneração pelo Serviço da Concessionária.

b) Apresentar exemplos numéricos da apuração do IPA e da remuneração correspondente para células com 1, 2 e 3 viagens programadas, nas hipóteses de nenhuma ou uma viagem não realizada ou invalidada.

RESPOSTA: Nos termos do item 3.1 do Edital, os pedidos de esclarecimento devem versar sobre a licitação ou sobre disposições do Edital. O questionamento não busca esclarecer regra específica, mas solicita a elaboração de simulações numéricas adicionais, não integrantes do Edital ou de seus Anexos. Dessa forma, não se insere no escopo do pedido de esclarecimento.

c) Esclarecer se o percentual de atendimento é apurado pelo número de viagens, pela quilometragem programada ou por outro critério, e como são tratadas viagens parcialmente executadas.

RESPOSTA: O percentual de atendimento consiste na razão entre a soma da quantidade de VIAGENS CONFORMES e NÃO CONFORMES sobre a quantidade de VIAGENS PROGRAMADAS, conforme item 6.1 do ANEXO I.8. O indicador de percentual de atendimento IPA é apurado por serviço, sentido e intervalo de apuração, conforme PLANO OPERACIONAL.

d) Informar se será admitida compensação entre sentidos, faixas horárias contíguas ou viagens realizadas em reforço do mesmo serviço no mesmo dia.

RESPOSTA: Inexiste previsão para compensação entre sentidos ou faixas horárias contíguas ou não para fins de apuração do IPA. As viagens adicionais ou de reforço, para serem validadas e remuneradas, devem enquadrar-se estritamente no conceito de “Viagem Autorizada”, observando todas as regras e critérios estipulados no ANEXO I.8 - Remuneração pelo Serviço da Concessionária e em ato normativo específico.

e) Entende-se que a execução conforme de parte da programação não poderá ter remuneração anulada exclusivamente por efeito discreto do denominador de uma célula de baixa frequência, sem relação proporcional com a falha efetivamente verificada. Solicita-se confirmar se o entendimento está correto.

RESPOSTA: O entendimento está incorreto. Conforme o ANEXO I.8 - Remuneração pelo Serviço da Concessionária, o indicador de percentual de atendimento (IPA) é apurado por serviço, sentido e intervalo de apuração, conforme o Plano Operacional. Quando o percentual de atendimento for inferior a 60%, o IPA assume o valor 0 (zero), implicando desconto por desempenho de 100% sobre a parcela do OPEX da remuneração pelo serviço em determinado serviço, sentido e intervalo de apuração. Eventual anulação de parte da remuneração em determinado intervalo decorre estritamente do descumprimento operacional do patamar mínimo exigido, e não de suposto “efeito discreto do denominador”.

f) Informar se o Estudo Econômico de Referência incorporou a distribuição real de serviços e células de baixa frequência e o correspondente efeito esperado do IPA sobre a receita capturável.

RESPOSTA: O ESTUDO ECONÔMICO DE REFERÊNCIA considera o cumprimento da quilometragem operacional de referência prevista no PLANO OPERACIONAL DE REFERÊNCIA, nos termos do ANEXO I.2 - SISTEMA DE REFERÊNCIA, observados os critérios de validação de viagens.

10) Falhas de sistemas públicos ou de terceiros e manutenção dos validadores.

a) Entende-se que falhas comprovadamente imputáveis ao SBD, à API, ao AVL, ao ambiente institucional, às bases OS ou GTFS, aos shapes ou a outros sistemas sob controle do PODER CONCEDENTE ou de terceiros por ele contratados preservarão integralmente a remuneração, o IPA, o IDT e o PRD da CONCESSIONÁRIA. Solicita-se confirmar se o entendimento está correto.

RESPOSTA: As obrigações do Poder Concedente relativas à gestão de informação e tecnologia estão previstas na Cláusula 13.6 e, especificamente quanto ao SBD, na Cláusula 13.7 do ANEXO II - MINUTA DE CONTRATO. Eventual invalidação de viagem decorrente de fato comprovadamente imputável ao Poder Concedente poderá ser revista de ofício ou mediante impugnação apresentada pela Concessionária, na forma da Cláusula 24.

b) Indicar o procedimento técnico e os prazos para identificação da origem da falha, compartilhamento de logs, realização de perícia e solução de divergências, apresentando a matriz de responsabilidade aplicável a equipamento embarcado, AVL da CONCESSIONÁRIA, telecomunicações, API disponibilizada, ambiente de captura da SMTR, bases oficiais, SBD e processamento institucional.

RESPOSTA: A gestão da bilheteagem digital e as obrigações do PODER CONCEDENTE observam a cláusula 13.7 do ANEXO II - MINUTA DE CONTRATO. As obrigações da concessionária em relação ao ITS estão descritas em 12.6 do ANEXO II - MINUTA DE CONTRATO. Nos termos do item 3.1 do Edital, o detalhamento de procedimento, prazos e perícia não constitui disposição do Edital sujeita a esclarecimento.

c) Confirmar que, enquanto a causa estiver controversa, a parcela incontroversa será paga e a viagem não será definitivamente invalidada nem considerada para efeitos sancionatórios.

RESPOSTA: A parcela incontroversa da remuneração será paga nos prazos estabelecidos na Cláusula 22 do ANEXO II - Minuta de Contrato. O Poder Concedente poderá, de ofício e independentemente da apresentação de impugnação, reconhecer e corrigir eventual invalidação indevida de viagem, desconto aplicado incorretamente,

erro de processamento ou de classificação, falha em base ou sistema institucional e repercussão indevida sobre os indicadores de desempenho. Não sendo realizada a correção de ofício, a Concessionária poderá apresentar impugnação na forma da Cláusula 24, e, caso esta seja acolhida, serão corrigidos os respectivos efeitos financeiros e sobre os indicadores.

d) Compatibilizar a Matriz de Riscos com a cláusula 34.5, promovendo a retificação necessária para impedir que risco alocado ao PODER CONCEDENTE produza perda econômica ou redução de indicadores para a CONCESSIONÁRIA.

RESPOSTA: Os riscos expressamente alocados ao Poder Concedente não produzirão perda econômica nem redução de indicadores para a Concessionária, desde que comprovados sua materialização e o respectivo nexo causal. A Cláusula 34.5 do ANEXO II - MINUTA DE CONTRATO disciplina, em caráter geral, os eventos escusáveis e o período de tolerância, sem afastar as alocações específicas da Matriz de Riscos, que prevalecem nos termos da Cláusula 34.4 do ANEXO II - MINUTA DE CONTRATO. Assim, não se verifica incompatibilidade que exija retificação.

e) Informar qual área ou agente será responsável por certificar a ocorrência e o período de erro das bases oficiais e por determinar o conjunto completo de viagens sujeito ao reproprocessamento de ofício.

RESPOSTA: A confirmação da ocorrência e do período de falhas em bases oficiais, bem como a determinação de eventual reproprocessamento de ofício de viagens, são de competência e responsabilidade exclusivas do PODER CONCEDENTE, exercidas por meio dos órgãos e setores técnicos competentes da SMTR, nos termos do ANEXO V - MATRIZ DE RISCOS e da regulamentação vigente.

f) Divulgar a tabela vigente de preços dos serviços de manutenção dos validadores, o instrumento que a formaliza e os níveis de serviço, prazos de atendimento, disponibilidade de peças e penalidades aplicáveis à concessionária do SBD.

RESPOSTA: A tabela de valores para os componentes dos validadores vigente está publicada no sítio eletrônico da SMTR.

g) Indicar os critérios objetivos de razoabilidade de preço, o procedimento e o prazo de decisão do PODER CONCEDENTE em caso de dissenso e o regime aplicável enquanto pendar a decisão.

RESPOSTA: Nos termos do item 6.6.3 do ANEXO I - TERMO DE REFERÊNCIA, os preços da manutenção sujeitam-se à prévia aprovação do PODER CONCEDENTE na hipótese de não haver consenso entre as concessionárias. O Edital não fixa critérios, procedimento ou prazo adicionais.

h) Informar o valor considerado no Estudo Econômico de Referência para manutenção dos validadores, por LOTE, e disponibilizar a respectiva memória de cálculo.

RESPOSTA: Caberá a cada LICITANTE realizar, por sua própria conta e risco, investigações, levantamentos e estudos, bem como desenvolver projetos para permitir a apresentação de sua PROPOSTA ECONÔMICA.

i) Entende-se que a indisponibilidade do validador decorrente de atraso, falha ou descumprimento do nível de serviço pela concessionária do SBD não prejudicará a validação, a remuneração ou os indicadores da concessionária de ônibus. Solicita-se confirmar se o entendimento está correto e indicar o procedimento de registro da ocorrência.

RESPOSTA: Conforme o ANEXO V - MATRIZ DE RISCOS, a falha operacional no SBD que comprometa a arrecadação tarifária ou interfira nos indicadores de desempenho constitui risco alocado ao PODER CONCEDENTE.

j) Informar o quantitativo de validadores de reserva, o prazo máximo de substituição e a responsabilidade pelo fornecimento e custeio dos equipamentos substituídos durante reparos.

RESPOSTA: As informações acerca dos validadores estão previstas no item 6.6 do ANEXO I - Termo de Referência.

11) Tarifa de Bilhetagem, evasão, precisão dos contadores e atraso do IDT

a) Informar o percentual vigente da TARIFA DE BILHETAGEM, sua base normativa ou contratual, o histórico de valores, as hipóteses e periodicidade de alteração e a forma de publicidade das mudanças.

RESPOSTA: A TARIFA DE BILHETAGEM está regulamentada no Contrato de Concessão SMTR N° 005/2022, firmado com a CBD BILHETE DIGITAL S/A(JAÊ), disponível no sítio eletrônico da SMTR.

b) Entende-se que a remuneração líquida recebida pela CONCESSIONÁRIA corresponde à REMUNERAÇÃO PELO SERVIÇO deduzida da TARIFA DE BILHETAGEM. Solicita-se confirmar se o entendimento está correto.

RESPOSTA: O entendimento está correto. Nos termos do item 11 do ANEXO I.8 - REMUNERAÇÃO PELO SERVIÇO DA CONCESSIONÁRIA, o componente da REMUNERAÇÃO PELO SERVIÇO correspondente à RECEITA DA TARIFA PÚBLICA é repassado à CONCESSIONÁRIA já deduzida a TARIFA DE BILHETAGEM. O ESTUDO ECONÔMICO DE REFERÊNCIA considera a TARIFA DE BILHETAGEM como custo da CONCESSIONÁRIA para o cálculo da TARIFA DE REFERÊNCIA.

c) Entende-se que qualquer variação futura do percentual ou da base de cálculo, inclusive por repactuação do contrato do SBD, ensejará recomposição do equilíbrio automática em favor da CONCESSIONÁRIA. Solicita-se confirmar se o entendimento está correto.

RESPOSTA: Conforme explicitado no ANEXO V - Matriz de Risco, página 11, em caso de materialização da variação da tarifa de bilhetagem, seja positiva ou negativa, caberá pleito de reequilíbrio econômico financeiro. A partir da comprovação documental do impacto gerado pela variação da Tarifa de Bilhetagem sobre a REMUNERAÇÃO PELO SERVIÇO líquida devida no período de referência, será adotado procedimento de reequilíbrio econômico-financeiro, em favor da CONCESSIONÁRIA ou do PODER CONCEDENTE, conforme o caso.

d) Informar a precisão mínima exigida dos contadores automáticos de passageiros e demonstrar como o erro de medição e o intervalo de confiança serão descontados antes da aplicação da tolerância de evasão.

RESPOSTA: A precisão mínima exigida dos contadores automáticos é de 95%, conforme disciplinado no ANEXO I.5 - DESCRITIVO DE ITS. Nos termos do item 6.3 do ANEXO I.8, banda de tolerância de 5% aplicável à apuração da evasão tarifária foi fixada respeitando os limites de precisão técnica dos contadores eletrônicos utilizados, de modo que a margem de erro do equipamento é absorvida pela própria tolerância.

e) Definir o tratamento de gratuidades, integrações, dupla catraca, passageiros em conexão, falha de validador, evasão em tumultos e divergências entre contador, catraca e SBD.

RESPOSTA: Nos termos do ANEXO V - MATRIZ DE RISCOS, a evasão decorrente de fatores externos e imprevisíveis alheios à CONCESSIONÁRIA (tumultos, invasões, grave perturbação da ordem pública) e a evasão decorrente de falhas comprovadas no sistema de bilhetagem eletrônica alheias à CONCESSIONÁRIA constituem riscos alocados ao PODER CONCEDENTE, eventos cuja mitigação em caso de materialização se dará mediante comprovação do nexo causal e dos valores efetivamente afetados.

f) Entende-se que o desconto por evasão ficará suspenso enquanto houver controvérsia técnica relevante sobre os equipamentos, bases ou metodologia e que a caracterização de conduta ilícita exigirá prova de ação ou omissão imputável à CONCESSIONÁRIA. Solicita-se confirmar se o entendimento está correto.

RESPOSTA: A apuração e a aplicação do desconto por evasão tarifária observam o disposto no item 6.3 do ANEXO I.8 - REMUNERAÇÃO PELO SERVIÇO DA CONCESSIONÁRIA, em linha com a alocação do risco de evasão prevista no ANEXO V - MATRIZ DE RISCOS.

g) Entende-se que, quando a nova apuração do IDT não ocorrer por indisponibilidade de dados ou atraso não imputável à CONCESSIONÁRIA, não será mantido PRD anterior desfavorável, devendo ser aplicado fator neutro até a nova medição. Solicita-se confirmar se o entendimento está correto.

RESPOSTA: Nos termos do item 2 do ANEXO I.7 - ÍNDICE DE DESEMPENHO DE TRANSPORTE, o IDT permanece vigente até que haja novo IDT calculado, apurado e oficialmente divulgado, e a última pontuação de cada indicador continua vigente até a divulgação de nova que a substitua. O PRD é atualizado a cada novo cálculo do IDT, nos termos do item 7 do ANEXO I.8.

h) Caso seja mantido provisoriamente o PRD anterior, indicar o prazo máximo para a nova apuração e a correção monetária e os juros incidentes sobre os valores restituídos.

RESPOSTA: Nos termos do item 7 do ANEXO I.8 - REMUNERAÇÃO PELO SERVIÇO DA CONCESSIONÁRIA, na hipótese de impossibilidade de cálculo do IDT em determinado trimestre por indisponibilidade técnica das fontes de dados, o último PRD apurado continuará sendo aplicado provisoriamente até que nova apuração possa ser realizada e, caso os dados daquele período sejam posteriormente recuperados e o IDT venha a ser calculado retroativamente, eventuais diferenças na aplicação do PRD serão compensadas na REMUNERAÇÃO PELO SERVIÇO em data posterior. Não há previsão de incidência de juros sobre eventuais diferenças.

i) Esclarecer como se impedirá que atraso de medição alocado ao PODER CONCEDENTE produza perda temporária de caixa ou custo de financiamento para a CONCESSIONÁRIA.

RESPOSTA: Conforme o ANEXO V - MATRIZ DE RISCO, o risco de atrasos injustificados na medição dos indicadores, sem que a CONCESSIONÁRIA tenha dado causa, é alocado ao PODER CONCEDENTE. Eventual impacto comprovado sobre a equação econômico-financeira será analisado conforme as Cláusulas 34 e 35 do ANEXO II - MINUTA DE CONTRATO.

12) Viagens adicionais, reforços emergenciais e alterações do Plano Operacional

a) Definir as autoridades competentes, os canais, os registros e os prazos para autorização de viagens adicionais e reforços emergenciais, inclusive fora do horário administrativo.

RESPOSTA: A autorização de viagens adicionais e reforços emergenciais observará os procedimentos operacionais estabelecidos pelo PODER CONCEDENTE por meio do Centro de Controle Operacional do SISTEMA RIO (CCO RIO), nos termos da cláusula 13.1, inciso (x), do ANEXO II - MINUTA DE CONTRATO, e dos conceitos previstos no ANEXO I.8 - REMUNERAÇÃO PELO SERVIÇO DA CONCESSIONÁRIA.

b) Entende-se que será admitida autorização ou validação retroativa quando a contingência exigir resposta imediata e não for materialmente possível obter autorização prévia. Solicita-se confirmar se o entendimento está correto.

RESPOSTA: Nos termos da cláusula 23.7.2 do ANEXO II - MINUTA DE CONTRATO, a aplicação das disposições relativas à Operação de Contingência depende de comunicação prévia do PODER CONCEDENTE à CONCESSIONÁRIA.

c) Esclarecer o tratamento remuneratório de viagens adicionais realizadas para evitar superlotação, atender demanda extraordinária, substituir viagem interrompida ou cumprir determinação operacional verbal ou eletrônica do PODER CONCEDENTE.

RESPOSTA: Nos termos da cláusula 20.6.1 do ANEXO II - MINUTA DE CONTRATO e do item 5 do ANEXO I.8, as viagens realizadas além da programação não serão consideradas para fins de REMUNERAÇÃO PELO SERVIÇO, salvo se devidamente autorizadas pelo PODER CONCEDENTE. Nos termos do ANEXO I.8, o procedimento de autorização da "Viagem Autorizada" será definido pelo PODER CONCEDENTE. Uma vez autorizada, a viagem observará os mesmos critérios de validação previstos no ANEXO I.8. Em particular, nos termos do item 6.1 do ANEXO I.8, a viagem autorizada não alterará a quantidade de VIAGENS PROGRAMADAS no denominador do PERCENTUAL DE ATENDIMENTO.

d) Entende-se que alterações qualitativas do PLANO OPERACIONAL que aumentem frota de pico, pessoal, ciclos, tempo de viagem, quilometragem improdutiva, tipologia veicular, CAPEX ou OPEX poderão gerar reequilíbrio mesmo quando a variação agregada de quilometragem permanecer dentro da banda de 10%. Solicita-se confirmar se o entendimento está correto.

RESPOSTA: A variação do Poder Concedente, conforme item 13.2 do ANEXO II - MINUTA DE CONTRATO, deverá "Avaliar, quando necessário, as solicitações da CONCESSIONÁRIA para revisão do PLANO OPERACIONAL, especialmente diante de eventos excepcionais, alterações de demanda ou de infraestrutura viária, assegurando a manutenção da regularidade e do equilíbrio econômico-financeiro da CONCESSIONÁRIA".

A necessidade de avaliação de reequilíbrio econômico-financeiro, no que se refere à Banda de Variação de Quilometragem Operacional, deverá observar os limites definidos no item 34.7 do ANEXO II - Minuta de Contrato.

e) Apresentar a metodologia de comparação da equivalência econômica entre o PLANO OPERACIONAL DE REFERÊNCIA e o plano vigente, incluindo frota de pico, horas de pessoal, quilometragem útil e improdutiva, velocidades, ciclos, tipologias e distribuição temporal e espacial.

RESPOSTA: Nos termos do item 3.1 do Edital, os pedidos de esclarecimento devem versar sobre a licitação ou sobre disposições do Edital. O questionamento não busca esclarecer regra específica, mas solicita a elaboração de metodologia e estudo comparativo adicionais, não integrantes do Edital ou de seus Anexos. Dessa forma, não se insere no escopo do pedido de esclarecimento.

f) Entende-se que a banda de 10% constitui apenas gatilho quantitativo presumido e não franquia econômica absoluta capaz de impedir pleito fundado em impacto qualitativo ou desproporcional comprovado. Solicita-se confirmar se o entendimento está correto.

RESPOSTA: A variação da quilometragem total mensal planejada prevista no PLANO OPERACIONAL DE REFERÊNCIA constante do ANEXO I.2 - SISTEMA DE REFERÊNCIA em até 10%, para mais ou para menos, não enseja recomposição do equilíbrio econômico financeiro, e deve ser considerada na elaboração da proposta econômica da licitante.

Os pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro deverão seguir o procedimento definido no item 35 do ANEXO II - Minuta de Contrato. A avaliação da necessidade de reequilíbrio econômico-financeiro decorrente de alterações qualitativas do PLANO OPERACIONAL, inclusive quando a variação agregada de quilometragem permanecer dentro da Banda de Variação de Quilometragem Operacional, deverá observar os limites e critérios definidos na cláusula 34 do ANEXO II - MINUTA DE CONTRATO.

g) Explicar qual parcela do risco de variação é efetivamente suportada pelo PODER CONCEDENTE antes da decisão final do processo de reequilíbrio e em que consiste o caráter compartilhado atribuído pela Matriz de Riscos.

RESPOSTA: O risco de variação de quilometragem tem alocação compartilhada, nos termos da Matriz de Riscos, observado o mecanismo da Banda de Variação de Quilometragem Operacional previsto no item 34.7 do ANEXO II - Minuta de Contrato, sem prejuízo do processo de reequilíbrio definido no item 35.

h) Indicar o prazo de decisão, os efeitos retroativos, a atualização financeira e o mecanismo de pagamento provisório da parcela incontroversa quando a alteração determinada produzir impacto imediato.

RESPOSTA: O tratamento de eventuais impactos imediatos observará o processo de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro previsto no item 35 do ANEXO II - Minuta de Contrato.

i) Confirmar que mudanças de faixas horárias, critérios de validação, bases de ou métodos de apuração que afetem a relação entre operação determinada e remuneração capturável serão precedidas de transição e terão seus efeitos econômicos avaliados, independentemente de permanecerem dentro da banda agregada de quilometragem.

RESPOSTA: As alterações serão realizadas no exercício das competências regulatórias e operacionais do Poder Concedente, observados o Edital e o Contrato. Quando exigirem adaptação da Concessionária, poderá ser estabelecido regime de transição compatível com sua complexidade. A avaliação econômico-financeira dependerá da comprovação do impacto e do enquadramento nas hipóteses da Cláusula 34 do ANEXO II - MINUTA DE CONTRATO.

COMPANHIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES COLETIVOS - MOBI-Rio
RESULTADO DA ANÁLISE DE RECURSOS DO TESTE
PROCESSO SELETIVO SIMPLIFICADO - EDITAL Nº 015/2026

A COMPANHIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES COLETIVOS CMTC - MOBI-Rio, no uso das atribuições legais que lhe são conferidas pela legislação em vigor, torna público o resultado da análise de recursos, referente a 2ª etapa do Processo Seletivo Simplificado do Edital nº 015/2026.

NOME DO CANDIDATO	RESULTADO
ANDRÉ LUIZ DOS SANTOS	DEFERIDO
DANIEL JUSTINO PEIXOTO	INDEFERIDO
ROBERTO NARCISO DE PAULA	INDEFERIDO

COMPANHIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES COLETIVOS
MOBI-Rio

PROCESSO SELETIVO SIMPLIFICADO REGULAMENTADO PELO EDITAL 015/2026.

A Diretora-Presidente, no uso das atribuições legais que lhe são conferidas pela legislação em vigor, e conforme autorização contida no processo administrativo 007300.001115/2026-23, nos termos do art. 37, IX, da Constituição Federal de 1988, da Lei Municipal nº 8.666, de 08 de novembro de 2024 e, regulamentada pelo Decreto nº 56.164/2025, para atendimento de necessidade temporária de excepcional interesse público, **HOMOLOGO** o **Resultado Final** dos candidatos inscritos no Processo Seletivo - **Edital nº 015/2026**, destinado à contratação de pessoal por tempo determinado, para atuar na **COMPANHIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES COLETIVOS CMTC - MOBI-Rio**.

CLASSIFICAÇÃO	NOME	CTPS/SÉRIE	ESCOLARIDADE	FUNÇÃO	REMUNERAÇÃO
1º	ADÃO DE ANDRADE DOMINGOS	46615/123	ENSINO MÉDIO COMPLETO	MOTORISTA DE ARTICULADO	R\$ 4.104,18
2º	DANIEL NASCIMENTO DA SILVA	25299/084	ENSINO MÉDIO COMPLETO	MOTORISTA DE ARTICULADO	R\$ 4.104,18
3º	WALDIR BELLO DE SANTANA	75686 / 170	ENSINO MÉDIO COMPLETO	MOTORISTA DE ARTICULADO	R\$ 4.104,18
4º	ANTÔNIO SEVERINO DE LIMA	DIGITAL	ENSINO MÉDIO COMPLETO	MOTORISTA DE ARTICULADO	R\$ 4.104,18
5º	OZIEL DA PAZ	81598/142-RJ	ENSINO MÉDIO INCOMPLETO	MOTORISTA DE ARTICULADO	R\$ 4.104,18
6º	MARCOS DE ALMEIDA CASTILIONE	31915790040RJ	ENSINO MÉDIO INCOMPLETO	MOTORISTA DE ARTICULADO	R\$ 4.104,18
7º	RODRIGO DA SILVA LISBOA	73446/130RJ	ENSINO MÉDIO COMPLETO	MOTORISTA DE ARTICULADO	R\$ 4.104,18
8º	CLAUDIO LUIZ DOS SANTOS	2437119 / 0040 RJ	ENSINO MÉDIO INCOMPLETO	MOTORISTA DE ARTICULADO	R\$ 4.104,18
9º	FABIO PERES ALVES	DIGITAL	ENSINO MÉDIO COMPLETO	MOTORISTA DE ARTICULADO	R\$ 4.104,18
10º	VITOR HUGO DOS SANTOS GOUVEA	40017/133RJ	ENSINO MÉDIO COMPLETO	MOTORISTA DE ARTICULADO	R\$ 4.104,18
11º	ALEX SANDRO AZEVEDO SANT ANNA	23512 / 111RJ	ENSINO MÉDIO COMPLETO	MOTORISTA DE ARTICULADO	R\$ 4.104,18
12º	ALEXANDER CUNHA	37524129RJ	ENSINO MÉDIO INCOMPLETO	MOTORISTA DE ARTICULADO	R\$ 4.104,18
13º	GUSTAVO SOUZA FERREIRA	19031069852/147RJ	ENSINO MÉDIO COMPLETO	MOTORISTA DE ARTICULADO	R\$ 4.104,18
14º	JUSCELINO PEREIRA	14325/054RJ	ENSINO MÉDIO INCOMPLETO	MOTORISTA DE ARTICULADO	R\$ 4.104,18
15º	FERNANDO LÚCIO BARROS CALADO	7978397/0030	ENSINO FUNDAMENTAL INCOMPLETO	MOTORISTA DE ARTICULADO	R\$ 4.104,18
16º	MARCELO DOS SANTOS	79027 095 RJ	ENSINO SUPERIOR COMPLETO	MOTORISTA DE ARTICULADO	R\$ 4.104,18
17º	ALEXANDRE XAVIER BATISTA	15260/078	ENSINO MÉDIO COMPLETO	MOTORISTA DE ARTICULADO	R\$ 4.104,18
18º	FLÁVIO TEIXEIRA DE ABREU	31667/117 RJ	ENSINO MÉDIO COMPLETO	MOTORISTA DE ARTICULADO	R\$ 4.104,18

19º	NILSON DAMACENO GOMES	1366221/002-0	ENSINO SUPERIOR COMPLETO	MOTORISTA DE ARTICULADO	R\$ 4.104,18
20º	RAFAEL MIRANDA	9557508/0040	ENSINO MÉDIO COMPLETO	MOTORISTA DE ARTICULADO	R\$ 4.104,18
21º	ELIEL MARTINS SANTOS	1235160/0060	ENSINO MÉDIO COMPLETO	MOTORISTA DE ARTICULADO	R\$ 4.104,18
22º	BRUNO DE ALMEIDA MENESES	0492981/0050	ENSINO MÉDIO COMPLETO	MOTORISTA DE ARTICULADO	R\$ 4.104,18
23º	REGIMARIO FONTES DO NASCIMENTO	DIGITAL	ENSINO MÉDIO COMPLETO	MOTORISTA DE ARTICULADO	R\$ 4.104,18
24º	PEDRO IVO CHAGAS DE OLIVEIRA	2038967/050	CURSANDO ENSINO SUPERIOR	MOTORISTA DE ARTICULADO	R\$ 4.104,18
25º	ANDERSON SILVA DE ALMEIDA	3560729 / 002-0	ENSINO MÉDIO COMPLETO	MOTORISTA DE ARTICULADO	R\$ 4.104,18
26º	BRUNO LIMA CAINELLI	800/291	ENSINO MÉDIO COMPLETO	MOTORISTA DE ARTICULADO	R\$ 4.104,18
27º	RODRIGO PINHO DA CUNHA	7333181- 0050	ENSINO MÉDIO COMPLETO	MOTORISTA DE ARTICULADO	R\$ 4.104,18
28º	LUCAS CARVALHO DE ARAUJO PIMENTA	5119566/ 0066	ENSINO MÉDIO COMPLETO	MOTORISTA DE ARTICULADO	R\$ 4.104,18
29º	THIAGO ALVES MARTINS	9554865/0040	ENSINO MÉDIO COMPLETO	MOTORISTA DE ARTICULADO	R\$ 4.104,18
30º	FABIO LIRA AUGUSTO	37776/129	ENSINO MÉDIO COMPLETO	MOTORISTA DE ARTICULADO	R\$ 4.104,18
31º	JORGE RODRIGUES HILÁRIO	87859 / 120 RJ	ENSINO MÉDIO COMPLETO	MOTORISTA DE ARTICULADO	R\$ 4.104,18
32º	MÁRCIO AGOSTINHO COSTA	8054727/0040	ENSINO MÉDIO COMPLETO	MOTORISTA DE ARTICULADO	R\$ 4.104,18
33º	GEOVANI SANCHES DE FIGUEIREDO	68568 131	ENSINO MÉDIO COMPLETO	MOTORISTA DE ARTICULADO	R\$ 4.104,18
34º	MAICON FABIANO GONÇALVES GREGORIO	2438417 série 002-0	ENSINO MÉDIO COMPLETO	MOTORISTA DE ARTICULADO	R\$ 4.104,18
35º	CLEITON MARINHO DA SILVA	73763/166	ENSINO FUNDAMENTAL COMPLETO	MOTORISTA DE ARTICULADO	R\$ 4.104,18
36º	VICTOR HUGO SEVERINO LOUREIRO	0022239/0040	ENSINO MÉDIO COMPLETO	MOTORISTA DE ARTICULADO	R\$ 4.104,18
37º	RONALDO BRUNO DE SOUZA BENEVENUTO	29372/147	ENSINO MÉDIO INCOMPLETO	MOTORISTA DE ARTICULADO	R\$ 4.104,18
38º	RAFAEL LOPES DE ALMEIDA	4594244/0060RJ	ENSINO MÉDIO COMPLETO	MOTORISTA DE ARTICULADO	R\$ 4.104,18
39º	ANDRÉ L S ANJOS	45381800010	ENSINO MÉDIO COMPLETO	MOTORISTA DE ARTICULADO	R\$ 4.104,18
40º	JOAO GABRIEL DOS SANTOS ALMEIDA	5406672/001-0	ENSINO SUPERIOR COMPLETO	MOTORISTA DE ARTICULADO	R\$ 4.104,18
41º	RAFAEL SILVA DO NASCIMENTO	DIGITAL	ENSINO MÉDIO COMPLETO	MOTORISTA DE ARTICULADO	R\$ 4.104,18
42º	MARLON FARIA MOURA DA CRUZ	1678286/002-0	ENSINO MÉDIO COMPLETO	MOTORISTA DE ARTICULADO	R\$ 4.104,18
43º	ALLAN AZEVEDO DE SOUZA	9549903/001-0	ENSINO MÉDIO COMPLETO	MOTORISTA DE ARTICULADO	R\$ 4.104,18
44º	EMERSON GONÇALVES SILVA DE JESUS	0960463/0050	ENSINO MÉDIO COMPLETO	MOTORISTA DE ARTICULADO	R\$ 4.104,18
45º	JOSÉ HENRIQUE GOMES VANDERLEI	25466/179	ENSINO MÉDIO COMPLETO	MOTORISTA DE ARTICULADO	R\$ 4.104,18
46º	WILLIAM STODUTO BATELIAO DE MELO	6378087/0040	ENSINO MÉDIO COMPLETO	MOTORISTA DE ARTICULADO	R\$ 4.104,18
47º	JOSE RICARDO MATHEUS DA FONSECA	8995503/0050	ENSINO SUPERIOR COMPLETO	MOTORISTA DE ARTICULADO	R\$ 4.104,18
48º	MÁRCIO RENE SILVESTRE DE SOUSA	DIGITAL	ENSINO MÉDIO COMPLETO	MOTORISTA DE ARTICULADO	R\$ 4.104,18
49º	LEANDRO MELGAÇO GARCIA	22669 035RJ	ENSINO MÉDIO COMPLETO	MOTORISTA DE ARTICULADO	R\$ 4.104,18
50º	SIDNEI DOS SANTOS DAMASCENO	49595/125	ENSINO MÉDIO COMPLETO	MOTORISTA DE ARTICULADO	R\$ 4.104,18
51º	MARCELO DO NASCIMENTO FEIJÓ	8418758 001-0	ENSINO MÉDIO COMPLETO	MOTORISTA DE ARTICULADO	R\$ 4.104,18
52º	WAGNER GOMES DA SILVA	DIGITAL	ENSINO MÉDIO COMPLETO	MOTORISTA DE ARTICULADO	R\$ 4.104,18
53º	ATOALDO GRIGORIO BARRETO DE SOUZA	79412/118	ENSINO MÉDIO COMPLETO	MOTORISTA DE ARTICULADO	R\$ 4.104,18
54º	GABRIEL NASCIMENTO SILVA	5238482/0030	ENSINO MÉDIO COMPLETO	MOTORISTA DE ARTICULADO	R\$ 4.104,18
55º	RENATO RODRIGUES DE CASTRO	72810/113RJ	ENSINO MÉDIO COMPLETO	MOTORISTA DE ARTICULADO	R\$ 4.104,18