

SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES
ESCLARECIMENTO Nº 14

PROCESSO SEI nº 000300.002176/2026-69

EDITAL DE CONCORRÊNCIA CO SMTR Nº 001/2026 - 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 - Etapa 2.

- 1. PREÇO DE REFERÊNCIA DOS ÔNIBUS E BENS NÃO REVERSÍVEIS: O Esclarecimento no 5 (item 1) já confirmou os valores unitários de referência utilizados no CAPEX de FROTA: R\$ 574.948,40 para Miniônibus, R\$ 843.111,92 para Midiônibus e R\$ 1.083.283,61 para Ônibus Básico Piso Baixo (chassi + carroceria), apurados pela média de notas fiscais atualizada pelo Índice de Ônibus Urbano (IOU/FGV, série 1428476). No entanto, o mercado de fornecimento de ônibus tem reajustado os preços acima dos índices, haja vista, inclusive, as mudanças tecnológicas.**

Pergunta-se: (i) A prefeitura obteve cotações reais de mercado contemporâneas? Caso a CONCESSIONÁRIA comprove que incorreu em custo superior a esses valores unitários de referência, haverá direito à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro?

RESPOSTA: Remete-se ao Esclarecimento nº 5 (item 1). Os valores unitários de referência dos ônibus resultam da média de notas fiscais, contemplando chassi e carroceria, atualizadas pelo Índice de Ônibus Urbano da Fundação Getúlio Vargas (série 1428476), e são adequados às exigências do EDITAL e seus ANEXOS, inclusive às especificações técnicas do ANEXO I.4. Ressalta-se que os valores constantes do Estudo Econômico têm caráter referencial, cabendo a cada LICITANTE realizar as investigações, levantamentos e estudos necessários à apresentação de sua PROPOSTA ECONÔMICA. Eventual pleito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro observará as hipóteses e os procedimentos previstos nas cláusulas 34 e 35 do ANEXO II – MINUTA DE CONTRATO e a alocação de riscos do ANEXO V – MATRIZ DE RISCOS, que contempla, entre seus itens, o “Risco de Investimento em Frota”.

- 2. CONSUMO DE COMBUSTÍVEL — ÔNIBUS BÁSICO (PISO BAIXO): A planilha oficial “Premissas do Modelo Econômico” confirma os coeficientes de consumo de diesel (com ar-condicionado) de referência: 0,34 L/km para Miniônibus, 0,38 L/km para Midiônibus e 0,45 L/km para Ônibus Básico — tipologia para a qual o piso baixo é obrigatório, conforme o ANEXO I.4.**

Pergunta-se: (i) o coeficiente de 0,45 L/km para o Ônibus Básico (piso baixo) permanece válido e representativo para a frota Euro VI (PROCONVE P-8) especificada no ANEXO I.4, ou está desatualizado em relação à tecnologia veicular efetivamente exigida no Edital, tendo em vista a data-base citada de abril de 2025? (ii) esse

coeficiente poderá ser revisto mediante comprovação técnica apresentada pela LICITANTE ou CONCESSIONÁRIA, caso o consumo real observado na operação seja superior ao estimado, com reflexo no reequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO?

RESPOSTA: Os coeficientes de consumo adotados no ESTUDO ECONÔMICO DE REFERÊNCIA foram estimados segundo a metodologia da Associação Nacional de Transportes Públicos, considerando coeficientes específicos por tipologia de veículo, e são considerados adequados às exigências do EDITAL e seus ANEXOS, inclusive às especificações técnicas do ANEXO I.4. Ressalta-se que os valores constantes do Estudo Econômico têm caráter referencial, cabendo a cada LICITANTE realizar as investigações, levantamentos e estudos necessários à apresentação de sua PROPOSTA ECONÔMICA. Eventual pleito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro observará as hipóteses e os procedimentos previstos nas cláusulas 34 e 35 do ANEXO II – MINUTA DE CONTRATO e a alocação de riscos do ANEXO V – MATRIZ DE RISCOS.

- 3. SALÁRIO DO MOTORISTA — ÍNDICE DE ATUALIZAÇÃO ATÉ A DATA DO ORÇAMENTO:** A planilha oficial “Premissas do Modelo Econômico” registra os valores de R\$ 2.907,15 (Mini/Midi) e R\$ 3.420,16 (Básico/Padron/Despachante) como “Valor Original”, com data-base de junho de 2025, corrigidos por IPCA (fator 1,044739689) até a data do orçamento da licitação — maio de 2026, conforme a Cláusula 33.1.1 da Minuta de Contrato —, resultando em R\$ 3.037,21 e R\$ 3.573,18 (“Valor Corrigido”). A janela temporal da correção está, portanto, alinhada à data do orçamento. Persiste, contudo, uma dúvida sobre o índice utilizado: a atualização entre junho de 2025 e maio de 2026 foi feita por IPCA (índice geral de preços), e não pela variação do piso salarial efetivamente negociado na Convenção Coletiva de Trabalho (CCT) da categoria nesse mesmo período. Essa distinção é relevante porque a própria Minuta de Contrato (item 6 do ANEXO I.8, fórmula de reajuste paramétrico anual da TARIFA DE REMUNERAÇÃO) prevê, para os reajustes ao longo da execução contratual, a variável CCT.MO — a média aritmética dos pisos salariais efetivamente vigentes no instrumento coletivo de trabalho na data-base de cada reajuste — e não um índice genérico de inflação. Caso a CCT da categoria conceda, entre junho de 2025 e maio de 2026, reajuste real acima do IPCA — prática comum em dissídios de categorias de transporte coletivo —, o custo de mão de obra embutido na TARIFA DE REFERÊNCIA poderá estar subestimado em relação ao piso salarial efetivamente vigente na data de apresentação das propostas.

Pergunta-se: (i) a correção por IPCA (fator 1,044739689) do valor original de R\$ 3.420,16 (Básico/Padron) e R\$ 2.907,15 (Mini/Midi) — com data-base de junho de 2025 — até a data do orçamento da licitação (maio de 2026) é equivalente, ou aproxima de forma satisfatória, à variação do piso salarial efetivamente pactuado na Convenção Coletiva de Trabalho da categoria no mesmo período, ou houve algum ajuste adicional pelo piso negociado (dissídio) que a planilha não explicita? (ii) Será recomposto o desequilíbrio econômico-financeiro caso a CCT vigente na data de apresentação das propostas fixe piso salarial superior ao valor corrigido por IPCA (R\$ 3.573,18 para Básico/Padron e R\$ 3.037,21 para Mini/Midi), uma vez que essa

diferença causará desequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO — ainda que o item CCT.MO na fórmula de reajuste paramétrico anual da TARIFA DE REMUNERAÇÃO (ANEXO I.8) garanta no 1º reajuste a variação global, pois o reajuste ocorrerá de forma defasada, obrigando despesa adicional da CONCESSIONÁRIA com a folha de pagamento até que o 1º reajuste efetivamente ocorra?

RESPOSTA: Os valores constantes das premissas do ESTUDO ECONÔMICO DE REFERÊNCIA têm caráter referencial, cabendo a cada LICITANTE realizar as investigações, levantamentos e estudos necessários à apresentação de sua PROPOSTA ECONÔMICA, inclusive quanto ao instrumento coletivo de trabalho vigente na data de apresentação das PROPOSTAS. O reajuste da TARIFA DE REMUNERAÇÃO observa a fórmula paramétrica prevista no item 12 do ANEXO I.8, na qual a variável CCT.MO corresponde, no primeiro reajuste, à média aritmética simples dos pisos salariais previstos no instrumento coletivo de trabalho vigente na data do orçamento da licitação, nos termos da subcláusula 33.1.1 do ANEXO II – MINUTA DE CONTRATO. Eventual pleito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro observará as hipóteses e os procedimentos previstos nas cláusulas 34 e 35 do ANEXO II – MINUTA DE CONTRATO e a alocação de riscos do ANEXO V – MATRIZ DE RISCOS.

4. **SALÁRIO DO MOTORISTA DIFERENCIADO POR TIPOLOGIA DE VEÍCULO:** A planilha oficial “Premissas do Modelo Econômico” (Premissas MEF Sistema RIO – Etapa 2, publicada pela SMTR) registra salário mensal de referência do motorista diferenciado por tipologia de veículo: R\$ 2.907,15 (base) para MINI e MIDI, e R\$ 3.420,16 (base) para BÁSICO e PADRON — uma diferença de cerca de 17%. No Esclarecimento no 7 (item 3), uma licitante propôs adotar, para toda a frota, o salário de R\$ 3.420,16 (igual ao valor do Básico/Padron) e fator de utilização (FU) de 2,4 motoristas por ônibus; a Comissão respondeu apenas que “compete à CONCESSIONÁRIA organizar e gerir os recursos humanos... cabe a cada LICITANTE realizar as investigações, levantamentos e estudos necessários”, sem confirmar se a diferenciação salarial por tipologia corresponde a categoria distinta prevista na Convenção Coletiva de Trabalho ou é apenas premissa de modelagem. A mesma planilha registra, ainda, Fator de Utilização do motorista variável por LOTE (de 2,50 a 2,80), diferente do valor único de 2,4 mencionado no Esclarecimento no 7.

Pergunta-se: (i) a diferenciação salarial entre motoristas de Mini/Midi (R\$ 2.907,15) e Básico/Padron (R\$ 3.420,16) constante da planilha oficial de premissas corresponde a categoria profissional distinta prevista na Convenção Coletiva de Trabalho aplicável, ou é apenas premissa de modelagem sem correspondência obrigatória na estrutura de custos da CONCESSIONÁRIA? (ii) tal como já esclarecido de forma genérica no Esclarecimento no 7, confirma-se que a CONCESSIONÁRIA está livre para adotar estrutura salarial e Fator de Utilização diversos das premissas oficiais (inclusive salário único para todas as tipologias, ou FU distinto dos valores por LOTE constantes da planilha), capturando o eventual ganho ou perda de eficiência em sua PROPOSTA ECONÔMICA? (iii) Caso a CONCESSIONÁRIA comprove que o salário de R\$ 2.907,15 não seja factível de aplicação de forma ampla como adotado nas premissas da Prefeitura, haverá direito à reequilíbrio econômico-financeiro?

RESPOSTA: Remete-se ao Esclarecimento nº 7 (item 3). As premissas do ESTUDO ECONÔMICO DE REFERÊNCIA, inclusive quanto a valores salariais e fatores de utilização, têm caráter referencial e não são vinculantes, nos termos da subcláusula 34.1.2 do ANEXO II – MINUTA DE CONTRATO. Por se tratar de concessão, compete à CONCESSIONÁRIA organizar e gerir os recursos humanos necessários à adequada prestação dos serviços, inclusive quanto ao dimensionamento de pessoal e à estrutura remuneratória adotada, observadas a legislação trabalhista e as obrigações contratuais, cabendo a cada LICITANTE realizar as investigações, os levantamentos e os estudos necessários à elaboração de sua PROPOSTA ECONÔMICA, de acordo com a estratégia operacional e empresarial que pretenda adotar. Eventual pleito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro observará as hipóteses e os procedimentos previstos nas cláusulas 34 e 35 do ANEXO II – MINUTA DE CONTRATO e a alocação de riscos do ANEXO V – MATRIZ DE RISCOS.

Rio de Janeiro, 26 de agosto de 2026