

SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES - SMTR

COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO

ESCLARECIMENTO Nº 5

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. Confirmar que os valores de R\$ 574.948,40 para Miniônibus, R\$ 843.111,92 para Midiônibus e R\$ 1.083.283,61 para Ônibus Básico Piso Baixo foram aplicados na formação do CAPEX e dos fluxos de caixa de todos os LOTES, identificando eventuais ajustes, valores distintos ou componentes considerados separadamente por fase, LOTE ou coorte de veículos.

RESPOSTA: Confirma-se que os valores foram utilizados para a elaboração do Estudo Econômico de Referência, resultando na estimativa de CAPEX e Fluxo de Caixa de todos os lotes. Ressalta-se que os valores constantes do Estudo Econômico tem caráter referencial, cabendo a cada LICITANTE realizar as investigações, levantamentos e estudos necessários à apresentação de sua PROPOSTA ECONÔMICA.

2. Informar, para cada tipologia, o número de notas fiscais e de veículos considerados, o período de emissão, os critérios de seleção da amostra, se a média foi simples ou ponderada e o tratamento conferido a valores atípicos, descontos de escala e operações vinculadas, disponibilizando memória anonimizada que permita reproduzir os valores.

RESPOSTA: A planilha de Premissas do Modelo Econômico registra que os valores foram obtidos pela média da soma de notas fiscais, atualizados pelo índice IOU/FGV. O item 4.2 do Estudo Econômico de Referência apresenta, ainda, os quantitativos, as tipologias e o faseamento da frota por lote, permitindo verificar a aplicação desses valores na modelagem. Assim, os documentos disponibilizados contêm os elementos necessários e suficientes à compreensão da modelagem e à elaboração das propostas. Cabe a cada LICITANTE realizar as investigações, levantamentos e estudos que considerar necessários à formulação de sua PROPOSTA ECONÔMICA.

- 3. Demonstrar a aderência dos veículos integrantes da amostra às especificações do Anexo I.4, indicando quantos atendiam cumulativamente aos requisitos de piso, motorização, suspensão, transmissão, portas, climatização, acessibilidade, equipamentos e padrão PROCONVE e, caso a amostra contenha configurações distintas, apresentar os ajustes técnicos e financeiros utilizados para sua homogeneização.**

RESPOSTA: Entende-se que as referências de preços utilizadas para o estudo econômico de referência são adequadas às exigências do Edital e seus anexos, inclusive às especificações técnicas estabelecidas no Anexo I.4. Ressalta-se que caberá a cada LICITANTE realizar suas próprias cotações e considerar, em sua PROPOSTA ECONÔMICA, veículos que atendam integralmente às especificações do Anexo I.4.

- 4. Esclarecer se os preços resultaram da soma de chassi e carroceria correspondentes ao mesmo veículo ou da soma de médias apuradas separadamente, identificando os componentes, equipamentos, tributos, frete, documentação, emplacamento, garantias, condições de pagamento e demais parcelas incluídas ou consideradas em outras rubricas.**

RESPOSTA: Conforme o documento de Premissas do Modelo Econômico, os preços utilizados como referência correspondem a valores de veículos que contemplam chassi e carroceria. As informações constantes do Estudo Econômico

de Referência e do documento de Premissas são suficientes para compreender e reproduzir os valores incorporados à modelagem. Por seu caráter referencial, caberá a cada LICITANTE realizar as investigações, levantamentos e estudos necessários à apresentação de sua PROPOSTA ECONÔMICA.

- 5. Identificar a série do IOU/FGV utilizada, sua denominação, código e valores aplicados, apresentando a memória de atualização de cada observação até outubro de 2025, quando emitida em data anterior, bem como a atualização do valor médio entre outubro de 2025 e maio de 2026.**

RESPOSTA: A série utilizada para correção dos valores de ônibus é o Índice de Ônibus Urbano, Código da Série 1428476, elaborado pela Fundação Getúlio Vargas (FGV) como parte da cesta de Dados Transporte Urbano.

- 6. Informar se o modelo considerou veículos novos, usados ou combinação entre coortes e, na hipótese de utilização transitória de frota usada, apresentar os valores residuais, o cronograma e o CAPEX destinado à substituição obrigatória por veículos novos até janeiro de 2028, indicando sua incidência nos fluxos de caixa e nas Tarifas de Referência.**

RESPOSTA: O Estudo Econômico de Referência considera a aquisição de veículos novos de acordo com as especificações presentes no Edital e seus anexos, contemplando os prazos operacionais da CONCESSÃO, nos termos do ANEXO I – TERMO DE REFERÊNCIA.

A concessionária pode iniciar o serviço com frota usada nas especificações e nos prazos do Edital com substituição obrigatória por frota nova até Janeiro de 2028, nos termos do ANEXO I – TERMO DE REFERÊNCIA.

Ressalta-se que os valores constantes do Estudo Econômico tem caráter referencial, cabendo a cada LICITANTE realizar as investigações, levantamentos e estudos necessários à apresentação de sua PROPOSTA ECONÔMICA.

- 7. Conciliar os preços publicados com as estimativas e resultados dos Pregões SMTR nº 305/2022, nº 1059/2023 e nº 90091/2025, quantificando as diferenças atribuíveis a tipologia, dimensão, capacidade, padrão PROCONVE, configuração técnica, escala, data-base, prazo de entrega e condições comerciais, considerando especialmente que a referência de abril de 2022 correspondia expressamente a veículo Padron PROCONVE P-7.**

RESPOSTA: Os pregões citados têm objeto diverso, não constituindo parâmetro dos preços de referência da licitação do SISTEMA RIO (Etapa 2), na medida em que se destinavam a veículos para o Sistema BRT, com exigências próprias do sistema, tais como capacidade mínima de 80 (oitenta) passageiros e portas de embarque à esquerda, distintas das especificações mínimas exigidas no presente Edital para o Ônibus Básico ou para o Ônibus Padron eventualmente admitido em sua substituição, nos termos do Anexo I.4 – Especificação de Frota, cuja capacidade mínima é de 70 (setenta) passageiros.

- 8. Demonstrar que os preços publicados eram reproduzíveis, em maio de 2026, para veículos integralmente compatíveis com o Anexo I.4 e, caso a amostra ou os ajustes adotados não justifiquem integralmente a premissa, apresentar os efeitos da correção sobre o CAPEX, as Tarifas de Referência, o VPL, a TIR e o valor estimado do Contrato, promovendo as retificações cabíveis e a reabertura do prazo na forma dos itens 3.6 e 35.6 do Edital.**

RESPOSTA: Não há divergência ou inconsistência a corrigir. As premissas adotadas na modelagem estão devidamente indicadas e registradas nos documentos auxiliares intitulados “Estudo Econômico de Referência” e “Premissas do Modelo Econômico”. Os valores divulgados possuem caráter referencial, cabendo a cada LICITANTE realizar os estudos, as cotações e as projeções necessárias à elaboração de sua PROPOSTA ECONÔMICA. Não se justificam, portanto, a alteração da modelagem, as retificações pretendidas ou a reabertura do prazo.

9. Qual a estimativa de horas extras que deverá ser considerada para fins de composição?

RESPOSTA: 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 eventual necessidade de horas extras, observadas a legislação trabalhista e as obrigações contratuais. Cabe, portanto, 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.

10. Caso não exista uma estimativa prévia de horas extras, está correto o entendimento de que não deverão ser considerados custos relacionados a horas extras na formação dos preços?

RESPOSTA: O entendimento está incorreto. É responsabilidade do licitante realizar as investigações, levantamentos e estudos necessários à apresentação de sua PROPOSTA ECONÔMICA, incluindo o dimensionamento operacional de necessidade de contratação de pessoal.

11. Qual será a escala/regime de trabalho previsto para a execução dos serviços e qual a quantidade de motoristas a ser considerada em cada lote?

RESPOSTA: 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 eventual necessidade de horas extras, observadas a legislação trabalhista e as obrigações contratuais. Cabe, portanto, 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.

12.Em relação aos custos de pedágio, entendemos que é necessário esclarecer: A responsabilidade pelo pagamento será da Contratante ou da Contratada? Caso seja de responsabilidade da Contratada, qual a estimativa ou média mensal de utilização a ser considerada para a elaboração da proposta?

RESPOSTA: O eventual pagamento de pedágio consiste em obrigação da CONCESSIONÁRIA, uma vez que se trata de despesa necessária a fiel prestação dos serviços (Cláusula 12.1, (iii), do ANEXO II - Minuta do Contrato). Para estimar essa despesa, o LICITANTE poderá considerar o PLANO OPERACIONAL DE REFERÊNCIA, os trajetos previstos e as tarifas de pedágio aplicáveis, bem como a alocação contratual de riscos. Cabe a cada LICITANTE realizar os levantamentos e as projeções necessários à elaboração de sua PROPOSTA ECONÔMICA.

Rio de Janeiro, 10 de agosto de 2026.