

SECRETARIA MUNICIPAL DE TRANSPORTES - SMTR
COMISSÃO ESPECIAL DE LICITAÇÃO
ESCLARECIMENTO Nº 7

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. O Edital não estabelece quilometragem produtiva mínima ou máxima para a execução contratual. Entretanto, verifica-se que o estudo econômico que embasa a licitação adota uma quilometragem de referência utilizada como premissa para os cálculos de formação de preços. Diante disso, solicita-se esclarecer se essa quilometragem de referência deverá ser considerada apenas para fins de estimativa ou se constituirá parâmetro contratual para a execução do objeto.

RESPOSTA: Nos termos do Estudo Econômico de Referência, a quilometragem operacional de referência foi definida com base no PLANO OPERACIONAL DE REFERÊNCIA, nos termos do Anexo I.2 – Sistema de Referência, contemplando os prazos operacionais da CONCESSÃO, nos termos do Anexo I – Termo de Referência, sendo estabelecida individualmente para cada LOTE.

2. O Edital não estabelece regras claras acerca da renovação da frota durante a vigência contratual. Verifica-se apenas a previsão de que, caso a execução do contrato seja iniciada com veículos usados (Euro VI – modelo 2025), estes deverão ser substituídos por veículos 0km a partir de 2028. Assim, solicita-se esclarecer se na hipótese de o contrato ser iniciado com veículos 0km, haverá obrigação de renovação ou substituição da frota ao longo da execução contratual.

Caso positivo, por gentileza, informar os critérios, prazos e condições aplicáveis para esta substituição.

RESPOSTA: O Estudo Econômico de Referência contempla a aquisição inicial da FROTA e sua utilização ao longo de sua vida útil, sem prever novo investimento em frota durante o prazo contratual. Aspectos do CONTRATO poderão ser reavaliados no âmbito da revisão ordinária prevista no item 32.2 do Anexo II – Minuta de Contrato, a ser realizada decorridos 5 (cinco) anos, contados da data fixada para o início da operação dos serviços. Ressalva-se que, na hipótese de a CONCESSIONÁRIA iniciar a execução contratual com veículos usados, nos termos do item 12.4.2 do Anexo II, estes deverão ser obrigatoriamente substituídos por veículos novos (zero quilômetro) até janeiro de 2028, conforme item 12.4.2.1 do mesmo Anexo.

- 3. O Edital e seus anexos não estabelecem os parâmetros a serem considerados para o dimensionamento da mão de obra, não havendo indicação do fator de utilização (FU) de motoristas por veículo, tampouco previsão quanto à estimativa de horas extras a ser considerada na formação dos custos. Desta forma, esta licitante está considerando, para fins de elaboração de proposta, o salário normativo previsto na Convenção Coletiva do Trabalho vigente (2025/2026), no valor de R\$ 3.420,16, bem como o fator de utilização de 2,4 motorista por ônibus. Solicita-se confirmar se os parâmetros mencionados estão em conformidade com o planejamento da Administração. Caso contrário, requer-se informar o fator de utilização de motoristas e a estimativa de horas extras que deverão ser adotados pelos licitantes, de modo a garantir a uniformidade na composição dos custos.**

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.

Nesse sentido, o Estudo Econômico de Referência e a planilha de premissas disponibilizados no sítio eletrônico da SMTR auxiliam a compreensão e a reprodução dos valores incorporados à modelagem de referência.

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.

- 4. Solicita-se esclarecer se o custo de aquisição e instalação do ITS embarcado foi considerado no CAPEX estimado para a frota. Ademais, requer-se informar se o CAPEX utilizado pela Administração para a composição da estimativa de custos foi elaborado considerando a aquisição integral de veículos 0 km ou se contemplou outra premissa para a formação dos investimentos iniciais.**

RESPOSTA: O custo relativo à Tecnologia Embarcada (ITS) foi considerado no Estudo Econômico de Referência como OPEX Indireto, no item 5.2, alínea "a" (Mão de Obra e Serviços Terceirizados), que compreende a locação e manutenção da Tecnologia Embarcada (ITS).

O Estudo Econômico de Referência considera a aquisição de veículos novos zero km, 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.

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.

- 5. Considerando que o Edital prevê a cessão de imóveis pela Prefeitura para reforma e/ou construção das garagens destinadas à execução do contrato, e considerando que tais imóveis são atualmente, ou já foram anteriormente, utilizados como garagens de ônibus, solicita-se esclarecer se a Administração realizou estudos ou avaliações ambientais para identificação de eventual passivo ambiental existente nas referidas áreas. Adicionalmente, requer-se informar se eventual passivo ambiental preexistente, bem como os custos decorrentes de sua investigação, contenção, remediação ou recuperação ambiental, serão de responsabilidade da Administração ou da futura Contratada.**

RESPOSTA: Nos termos da subcláusula 7.12 do Anexo II – Minuta do Contrato, identificado passivo ambiental preexistente por ocasião do licenciamento ambiental da GARAGEM PÚBLICA que impossibilite o exercício das atividades, a execução das intervenções necessárias ao gerenciamento das áreas contaminadas cabe à CONCESSIONÁRIA, porém com recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato. Essa alocação é confirmada pelo Anexo V – Matriz de Risco, que atribui à CONCESSIONÁRIA o gerenciamento ambiental relacionado à própria concessão (prevenção, remediação e monitoramento das áreas de operação), reservando ao PODER CONCEDENTE, como risco próprio e mitigado pelo reequilíbrio contratual, o ônus econômico decorrente de passivo ambiental preexistente que inviabiliza a operação.

- 6. Verifica-se que o Edital e seus anexos não apresentam informações suficientes acerca da programação operacional das linhas, especialmente quanto aos horários de operação, intervalos, quadro de viagens e critérios para eventuais alterações ao longo da execução contratual. Diante disso, solicita-se esclarecer como será estruturada a operação das linhas, com as informações operacionais necessárias ao adequado dimensionamento da equipe de motoristas e demais recursos envolvidos na prestação dos serviços.**

RESPOSTA: As planilhas com o Quadro Horário por LOTE e linha, referentes ao PLANO OPERACIONAL DE REFERÊNCIA, estão disponíveis no sítio eletrônico da SMTR.

7. O Edital e seus anexos não estabelecem a metodologia ou os critérios que serão adotados pela Administração para promover alterações na operação decorrentes de variações na demanda, tais como a ampliação ou a supressão de linhas e, conseqüentemente, a inclusão ou exclusão de veículos da frota. Diante disso, solicita-se esclarecer quais serão os critérios técnicos e operacionais utilizados para justificar tais alterações, bem como o procedimento administrativo para sua implementação. Adicionalmente, requer-se informar se haverá parâmetros mínimos quanto ao período de permanência dos veículos eventualmente acrescentados à operação, ou outro mecanismo que assegure previsibilidade à Contratada quanto à utilização desses ativos, considerando que a mobilização de novos veículos envolve investimentos, custos operacionais e planejamento. Por fim, solicita-se esclarecer de que forma serão tratados os impactos econômico-financeiros decorrentes da ampliação ou redução da operação, inclusive quanto à recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, quando as alterações implicarem acréscimo ou redução dos custos inicialmente considerados na formação da proposta.

RESPOSTA: O 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 CONCESSÃO”.

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.

- 8. O Edital atribui à futura Contratada a responsabilidade pelos impactos decorrentes da evasão de receita durante a execução contratual. Entretanto, não há definição quanto à alocação dos riscos relacionados a ocorrências de segurança pública que possam afetar a operação, tais como furtos, roubos, interrupções de serviço, dentre outros eventos decorrentes de situações alheias ao controle da Contratada. Diante disso, solicita-se esclarecer se os riscos decorrentes de eventos relacionados à segurança pública serão de responsabilidade exclusiva da futura Contratada ou se tais ocorrências serão consideradas hipóteses de risco extraordinário, passíveis de tratamento específico pela Administração. Adicionalmente, requer-se informar se haverá protocolo operacional ou mecanismo de compensação para os casos em que eventos relacionados à segurança pública impeçam ou restrinjam a regular prestação dos serviços, ocasionem evasão de receita ou imponham custos adicionais à Contratada, bem como se tais situações poderão ensejar a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, nos termos da legislação aplicável.**

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.

Rio de Janeiro, 11 de agosto de 2026.