

CHAMAMENTO PÚBLICO CP SMDE Nº 02/2026

PROCEDIMENTO DE MANIFESTAÇÃO DE INTERESSE PARA A ELABORAÇÃO DE PROJETOS, LEVANTAMENTOS E ESTUDOS DE VIABILIDADE TÉCNICA E ECONÔMICO-FINANCEIRA, COM VISTAS A AUXILIAR A ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA MUNICIPAL NA CONCEPÇÃO DE PARCERIA COM O SETOR PRIVADO PARA MODERNIZAÇÃO, IMPLANTAÇÃO, OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DA REDE SEMAFÓRICA DO MUNICÍPIO DO RIO DE JANEIRO

RESPOSTAS AOS PEDIDOS DE ESCLARECIMENTO
PUBLICADO EM 18/06/2026



CCPar

Nº	Data	Esclarecimento/Sugestão/Crítica	Resposta
1	08/06/2026	<p>Transporte Público e Prioridade Semafórica</p> <p>a) O projeto contemplará prioridade para corredores BRT? Poderá ser incorporado no escopo como parte da solução?</p> <p>b) Haverá integração com TransBrasil, TransCarioca, TransOeste e TransOlímpica? Poderá ser incorporado no escopo como parte da solução? Ou seria de outra demanda de contrato?</p> <p>c) Existe previsão para ônibus convencionais e corredores futuros?</p> <p>d) Há requisitos específicos de Transit Signal Priority?</p>	<p>a) Sim. A sinalização semafórica associada aos corredores BRT integra os 12 Módulos da rede semafórica sob gestão da CET-Rio e, portanto, deverá ser considerada no contexto dos estudos a serem desenvolvidos pela AUTORIZADA.</p> <p>b) Sim. A sinalização semafórica associada aos corredores BRT, incluindo TransBrasil, TransCarioca, TransOeste e TransOlímpica, que integram a rede sob gestão da CET-Rio, deverá ser considerada nos estudos do PMI.</p> <p>c) Sim. Os estudos poderão considerar soluções aplicáveis ao transporte público por ônibus convencionais e a futuros corredores, desde que relacionadas à rede semafórica municipal e tecnicamente justificadas no contexto do projeto. A AUTORIZADA deverá avaliar, no diagnóstico e na proposta técnica, a possibilidade de implantação, ampliação ou adequação de funcionalidades de priorização semafórica, integração operacional e melhoria da fluidez do transporte público, considerando tanto a rede existente quanto futuras expansões ou demandas de implantação. As propostas deverão indicar premissas técnicas, interfaces operacionais, custos estimados, critérios de priorização e indicadores de desempenho que permitam à Administração avaliar sua viabilidade e eventual incorporação à modelagem final do projeto.</p> <p>d) Os estudos deverão avaliar a priorização semafórica para transporte público no contexto da rede semafórica municipal, incluindo corredores BRT, ônibus convencionais e eventuais expansões futuras, quando aplicável. A AUTORIZADA poderá propor requisitos técnicos para priorização do transporte, incluindo arquitetura de integração, critérios de acionamento, níveis de prioridade, interfaces com sistemas existentes, impacto na coordenação semafórica e indicadores de desempenho, desde que a solução seja tecnicamente justificada e compatível com a operação da CET-Rio. A definição final dos requisitos a serem incorporados ao futuro contrato dependerá da avaliação dos estudos apresentados e da modelagem final do projeto pela Administração Pública.</p>

Nº	Data	Esclarecimento/Sugestão/Crítica	Resposta
2	08/06/2026	<p>Escopo Futuro Smart City</p> <p>a) Videomonitoramento urbano poderá ser incorporado?</p> <p>b) Gestão de eventos urbanos será integrada?</p> <p>c) Monitoramento ambiental será considerado?</p> <p>d) Existe visão de evolução para Smart Mobility Platform?</p>	<p>a) O videomonitoramento urbano poderá ser incorporado aos estudos, seja como funcionalidade complementar da solução ITS, seja como escopo acessório associado à rede semafórica municipal. As câmeras de detecção propostas para os modos de controle de tráfego, bem como eventuais câmeras de CFTV incorporadas à solução, poderão compor o sistema de videomonitoramento da plataforma de gestão e operação centralizada da solução ITS.</p> <p>b) A gestão de eventos urbanos poderá ser avaliada pela AUTORIZADA como funcionalidade associada à plataforma de gestão e operação centralizada da solução ITS, bem como às tecnologias e serviços relacionados aos produtos acessórios que venham a ser propostos no âmbito dos estudos.</p> <p>c) Sim. O monitoramento ambiental poderá ser considerado pela AUTORIZADA no contexto das tecnologias e serviços relacionados aos produtos acessórios, especialmente quando demonstrada sua contribuição para a mobilidade urbana, a operação viária e a gestão integrada da cidade.</p> <p>d) Embora o questionamento não detalhe a profundidade ou o objetivo específico da consulta, sob o entendimento técnico da CET-Rio a AUTORIZADA poderá considerar que a plataforma proposta represente uma solução integrada de gestão da mobilidade urbana, desde que seja aderente ao objeto do PMI e às responsabilidades previstas para os produtos a serem entregues. A incorporação definitiva dessa visão à futura contratação dependerá da avaliação técnica, operacional, jurídica e econômico-financeira dos estudos apresentados e da modelagem final do projeto.</p>
3	08/06/2026	<p>Aspectos técnicos</p> <p>a) A Administração disponibilizará às autorizadas inventário técnico completo e georreferenciado da rede semafórica atualmente existente, contemplando, no mínimo, controladores, grupos focais, colunas, braços projetados, botoeiras, sensores/detectores, cabeamento, caixas de passagem, dutos, nobreaks, painéis de mensagens variáveis, equipamentos do tipo “X/seta” e demais ativos associados? Os sistemas ITS dos túneis</p>	<p>a) Sim. Serão disponibilizadas às AUTORIZADAS, mediante solicitação formal, as informações existentes e disponíveis sobre a rede semafórica, incluindo inventários, bases georreferenciadas, contratos vigentes e demais dados técnicos que possam subsidiar os estudos. Entretanto, caberá à AUTORIZADA complementar essas informações por meio dos levantamentos, inspeções, medições e avaliações que considerar</p>

Nº	Data	Esclarecimento/Sugestão/Crítica	Resposta
		<p>farão parte do escopo? A operação de túneis poderá ser incorporada ao contrato?</p> <p>b) O Inventário a ser disponibilizado conterá, para cada interseção ou travessia semaforizada, informações sobre fabricante, modelo, ano de instalação, vida útil estimada, estado de conservação, protocolo de comunicação, conectividade disponível, histórico de manutenção e grau de compatibilidade com sistemas centralizados e adaptativos?</p> <p>c) Há diagnóstico técnico prévio, elaborado pela CET-Rio ou por terceiros, que classifique os ativos existentes quanto à condição operacional, criticidade, obsolescência tecnológica, necessidade de substituição e possibilidade de reaproveitamento?</p> <p>d) Existe histórico consolidado de falhas dos últimos cinco anos?</p> <p>e) A diretriz constante do Termo de Referência quanto à “troca de todos os controladores” deve ser interpretada como exigência mandatária, inclusive para equipamentos eventualmente ainda em vida útil, tecnicamente operacionais, compatíveis com protocolo aberto e passíveis de integração aos sistemas propostos? Complementarmente, caso os estudos demonstrem que a manutenção de parte do parque semaforico existente, devidamente condicionada ao atendimento de indicadores de disponibilidade, segurança operacional, interoperabilidade, desempenho da rede e melhoria mensurável da mobilidade urbana, não compromete os resultados esperados pela Administração Pública, tal solução poderá ser considerada tecnicamente admissível?</p> <p>Nessa hipótese, caso seja aceito à manutenção de infraestrutura existente, propostas que preservem esses ativos aptos à operação, integração e atendimento aos níveis de serviço exigidos, reduzindo investimentos desnecessários, antecipando benefícios operacionais e promovendo maior eficiência no uso dos recursos públicos, serão avaliadas como solução potencialmente vantajosa para a Administração?</p> <p>f) A exigência de implantação de sistema adaptativo em todas as interseções semaforizadas deve ser interpretada como requisito obrigatório para 100% da rede, ou será admitida a proposição de soluções tecnológicas diferenciadas conforme a tipologia, criticidade, volume de tráfego, função</p>	<p>necessários para a elaboração do diagnóstico da rede semaforica e da proposta técnica.</p> <p>Quanto aos sistemas ITS e à operação de túneis, esses elementos poderão ser avaliados no âmbito das tecnologias e serviços relacionados aos produtos acessórios, desde que a AUTORIZADA demonstre sua aderência ao objeto do PMI, as interfaces com a rede semaforica e de mobilidade, as responsabilidades institucionais envolvidas, os custos, benefícios e condicionantes de implantação. A eventual incorporação desses sistemas ao futuro contrato dependerá da análise dos estudos apresentados e da modelagem final definida pela Administração Pública.</p> <p>b) Serão disponibilizadas às AUTORIZADAS as informações técnicas existentes e disponíveis sobre a rede semaforica municipal, incluindo dados de controladores, sistemas, comunicação, contratos vigentes, bases operacionais e demais registros mantidos pela CET-Rio. As informações poderão conter dados como localização, tipo de equipamento, fabricante, modelo, sistema de controle associado, protocolo de comunicação, conectividade e registros operacionais disponíveis. No entanto, caberá à AUTORIZADA avaliar a suficiência dessas informações e realizar os levantamentos complementares necessários para consolidar o diagnóstico técnico da rede.</p> <p>c) Serão disponibilizadas às AUTORIZADAS as informações técnicas e operacionais existentes, incluindo registros de manutenção do Sistema Informatizado de Gestão de Ordens de Serviços e Materiais (SIGOM), dados de atendimento, características dos equipamentos instalados, tecnologias em operação e demais informações disponíveis sobre a rede semaforica municipal. A partir desses registros, a AUTORIZADA poderá avaliar aspectos como histórico de falhas, tempo médio entre falhas das diferentes tecnologias, antiguidade das instalações, condição operacional, criticidade e necessidade de modernização dos ativos existentes.</p>

Nº	Data	Esclarecimento/Sugestão/Crítica	Resposta
		<p>urbana e potencial de ganho operacional de cada interseção ou conjunto de interseções?</p> <p>Solicita-se esclarecer se as autorizadas poderão propor uma arquitetura de controle semafórico segmentada, contemplando, conforme o caso, controle em tempo fixo otimizado, controle atuado ou semiatuado, controle coordenado em rede, controle centralizado, controle adaptativo ou soluções equivalentes, desde que tecnicamente justificadas e orientadas ao melhor desempenho global da rede.</p> <p>g) Solicita-se, ainda, confirmar se a Administração admitirá que a escolha tecnológica seja fundamentada em critérios de custo-benefício, considerando não apenas indicadores de mobilidade, mas também custos de investimento, operação, manutenção, licenciamento, conectividade e sensoriamento.</p> <p>Por fim, solicita-se esclarecer se os estudos deverão propor indicadores objetivos de melhoria da mobilidade urbana — tais como redução de tempos de viagem, tempos de parada, atrasos médios, filas e melhoria da progressão semafórica — e se tais indicadores poderão compor os compromissos contratuais e os mecanismos de aferição de desempenho do futuro operador.</p> <p>h) A determinação de que todos os controladores sejam “wireless” impede a proposição de arquiteturas híbridas de comunicação, com utilização de fibra óptica, rede cabeada, rádio dedicado, enlaces redundantes ou outras soluções tecnicamente equivalentes?</p> <p>i) A eliminação de 100% da rede aérea deve ser considerada requisito obrigatório e universal para toda a rede semafórica municipal, ou poderá ser tratada como meta técnica sujeita a exceções justificadas por restrições urbanísticas, interferências subterrâneas, patrimônio histórico, viabilidade econômica, continuidade operacional ou complexidade de implantação?</p> <p>j) O futuro parceiro privado poderá propor o reaproveitamento parcial de ativos existentes, além dos controladores semafóricos, desde que demonstradas a compatibilidade técnica, a economicidade, a segurança operacional e a aderência aos indicadores de desempenho definidos para o projeto?</p>	<p>d) Sim. Serão disponibilizados às AUTORIZADAS os registros de manutenção e atendimento disponíveis no Sistema Informatizado de Gestão de Ordens de Serviços e Materiais (SIGOM), incluindo ordens de serviço, ocorrências registradas, tempos de atendimento, falhas recorrentes, eventos de furto, vandalismo, falhas de energia e demais registros operacionais existentes. Essas informações poderão ser utilizadas pela AUTORIZADA para avaliar o comportamento histórico dos ativos, identificar tecnologias com maior incidência de falhas, estimar indicadores como tempo médio entre falhas, tempo médio de atendimento e tempo médio de restabelecimento, bem como subsidiar a análise de criticidade, obsolescência e necessidade de substituição ou modernização dos equipamentos.</p> <p>e) É facultada à AUTORIZADA a elaboração de soluções alternativas contanto que ao menos um dos cenários considerados para fins de orçamentação (item 2.6.5) inclua integralmente as diretrizes do Anexo I – Termo de Referência. Dessa forma, a AUTORIZADA poderá propor, como cenário de estudo, a manutenção de parte do parque semafórico existente, incluindo a não substituição de determinados controladores durante a vigência contratual ou na reversão do projeto, desde que essa alternativa esteja tecnicamente justificada e assegure o cumprimento dos níveis de serviço estabelecidos; e estejam dentro da vida útil de funcionamento. Nessa hipótese, a proposta deverá demonstrar que os equipamentos mantidos atendem aos requisitos de interoperabilidade, segurança operacional, disponibilidade, desempenho da rede e compatibilidade com o protocolo aberto UNE/AENOR nº 135401-4 IN Tipo M. Caso proponha a manutenção de parte do parque semafórico, a AUTORIZADA deverá justificar, nos PRODUTOS 1 e 2, que essa alternativa é válida técnica, operacional e economicamente, sem prejuízo aos objetivos de modernização tecnológica, homogeneização, desempenho da rede e melhoria da mobilidade urbana.</p> <p>f) É facultada à AUTORIZADA a elaboração de soluções alternativas contanto que ao menos um dos cenários considerados para fins de orçamentação</p>

Nº	Data	Esclarecimento/Sugestão/Crítica	Resposta
		<p>k) A Administração disponibilizará informações técnicas e documentais sobre os sistemas atualmente utilizados pela CET-Rio, incluindo arquitetura tecnológica, interfaces, APIs, bases de dados, protocolos de integração, sistemas de gestão de ordens de serviço, sistemas de detecção automática de incidentes, painéis de mensagens variáveis, equipamentos “X/seta” e demais plataformas relacionadas à operação semafórica, que deverão ser mantidos pelo futuro operador?</p> <p>l) A Administração apoiará as autorizadas na obtenção de acesso a campo, autorizações operacionais, acompanhamento técnico da CET-Rio, abertura de caixas, inspeção de dutos, verificação de controladores, avaliação de interferências e demais atividades necessárias à validação da infraestrutura existente?</p> <p>m) A Administração disponibilizará histórico de falhas, ordens de serviço, tempos de atendimento, registros de furtos, vandalismo, acidentes, falhas de energia, indisponibilidade de equipamentos e demais eventos que possam subsidiar o dimensionamento da operação, da manutenção e da matriz de riscos?</p> <p>n) A Prefeitura pretende consolidar outros sistemas ITS sob a mesma plataforma?</p> <p>o) Quais bases de dados de tráfego serão disponibilizadas?</p> <p>p) Existem registros históricos de volumes e níveis de serviço de atendimento e SLA de contratos vigentes que poderão ser de base para definição dos níveis de qualidade de atendimento dos serviços?</p> <p>q) Há dados de sensores, laços, radares ou câmeras existentes no município e em operação?</p> <p>r) Será permitida uso de visão computacional e IA?</p> <p>s) Quais requisitos de LGPD serão aplicados?</p> <p>t) Será permitida a utilização de câmeras inteligentes, visão computacional e inteligência artificial para monitoramento e operação adaptativa?</p> <p>u) Existe cadastro atualizado da infraestrutura subterrânea? Existe cadastro georreferenciado atualizado dos dutos subterrâneos e da infraestrutura associada à rede semafórica? Qual o percentual estimado de dutos obstruídos?</p>	<p>(item 2.6.5) inclua integralmente as diretrizes do Anexo I – Termo de Referência. Desta forma, a AUTORIZADA deverá avaliar, no âmbito dos estudos, a arquitetura de controle semafórico mais adequada para a rede municipal, considerando as características técnicas, operacionais e urbanas de cada interseção ou conjunto de interseções. Poderão ser propostas soluções tecnológicas diferenciadas, desde que tecnicamente justificadas e orientadas ao melhor desempenho global da rede. A definição da tecnologia deverá considerar critérios como criticidade viária, volume de tráfego, função urbana, potencial de ganho operacional, custos de implantação e operação, conectividade, sensoriamento, manutenção e aderência aos níveis de serviço esperados. Os níveis de serviço deverão considerar indicadores de melhoria efetiva da mobilidade urbana, tais como redução dos tempos de viagem, tempos de parada, atrasos médios, filas e melhoria da progressão semafórica.</p> <p>g) Sim. A AUTORIZADA deverá fundamentar a escolha tecnológica por meio de análise técnica e econômico-operacional, considerando critérios de custo-benefício, desempenho esperado, complexidade de implantação, custos de investimento, operação, manutenção, licenciamento, conectividade, sensoriamento e aderência aos níveis de serviço requeridos. Os indicadores poderão subsidiar a futura estrutura de desempenho contratual, incluindo critérios de aferição, acompanhamento e eventual remuneração vinculada a resultados, conforme a modelagem final definida pela Administração Pública.</p> <p>h) É facultada à AUTORIZADA a elaboração de soluções alternativas contanto que ao menos um dos cenários considerados para fins de orçamentação (item 2.6.5) inclua integralmente as diretrizes do Anexo I – Termo de Referência. Desta forma, é possível que a AUTORIZADA proponha arquiteturas híbridas ou redundantes de comunicação, desde que tecnicamente justificadas. A premissa básica é que a rede de transmissão não deverá ficar vulnerável quando da incidência de furtos de cabos e equipamentos.</p>

Nº	Data	Esclarecimento/Sugestão/Crítica	Resposta
		v) Quantas travessias utilizam rede aérea? Existem estudos prévios para eliminação da rede aérea?	<p>i) Requisito obrigatório a ser considerado no estudo.</p> <p>j) Não, exceto quanto ao cenário citado na resposta “e”).</p> <p>k) Sim. Serão disponibilizadas às AUTORIZADAS, mediante solicitação formal e conforme disponibilidade, as informações técnicas existentes sobre os sistemas atualmente utilizados pela CET-Rio e relacionados à operação, gestão e manutenção da rede semafórica municipal.</p> <p>l) A CET-Rio poderá prestar apoio técnico e institucional às AUTORIZADAS, dentro de suas competências, para facilitar o entendimento da rede semafórica municipal e das condições operacionais existentes, cabendo às AUTORIZADAS a obtenção de autorizações, licenças e anuências necessárias para a realização dos levantamentos, inclusive junto a outros órgãos, concessionárias ou entidades responsáveis, quando necessário. O acompanhamento técnico da CET-Rio ocorrerá conforme disponibilidade e sem transferir à Administração a responsabilidade pelos levantamentos que competem à AUTORIZADA, no âmbito dos estudos.</p> <p>m) Sim. Serão disponibilizados às AUTORIZADAS os registros de manutenção e atendimento disponíveis no Sistema Informatizado de Gestão de Ordens de Serviços e Materiais (SIGOM), incluindo ordens de serviço, ocorrências registradas, tempos de atendimento, falhas recorrentes, eventos de furto, vandalismo, falhas de energia e demais registros operacionais existentes.</p> <p>n) Sim. A AUTORIZADA poderá propor a consolidação de sistemas ITS em uma plataforma de gestão e operação centralizada, desde que a solução esteja aderente ao objeto proposto e contribua para a interoperabilidade, automação, eficiência operacional e melhoria da mobilidade urbana.</p>

Nº	Data	Esclarecimento/Sugestão/Crítica	Resposta
			<p>o) Poderão ser disponibilizados os dados da Plataforma de Informações de Tráfego (PIT) da CET-Rio. Porém, caso a AUTORIZADA considere necessários outros dados de contagem veicular, volumes classificados, tempos de viagem, atrasos, filas, níveis de serviço ou outras informações operacionais de tráfego, tais dados deverão ser objeto de avaliação própria, mediante metodologia, levantamentos, medições, levantamentos de campo, simulações ou outras fontes complementares definidas pela própria AUTORIZADA.</p> <p>p) A CET-Rio poderá disponibilizar às AUTORIZADAS os registros existentes relacionados à gestão da manutenção semafórica, incluindo ordens de serviço, tempos de atendimento, tempos de restabelecimento, ocorrências registradas, falhas críticas e normais, bem como demais informações operacionais disponíveis nos sistemas de gestão utilizados pela Companhia.</p> <p>q) A CET-Rio poderá repassar às AUTORIZADAS, conforme disponibilidade, as informações existentes sobre dispositivos associados à rede semafórica municipal e aos sistemas sob sua gestão, conforme resposta “o)”. Caso a AUTORIZADA considere necessária a utilização de outros dados para seus estudos, deverá realizar avaliação própria, por meio de levantamentos, medições, campanhas de campo, integrações ou outras fontes complementares definidas no âmbito da sua metodologia.</p> <p>r) Sim. A AUTORIZADA poderá propor o uso de visão computacional e inteligência artificial, desde que a solução esteja tecnicamente justificada e aderente aos objetivos de modernização, operação, manutenção e melhoria da mobilidade urbana.</p> <p>s) Havendo tratamento de dados pessoais no desenvolvimento das soluções propostas, deverá ser observada integralmente a Lei nº 13.709/2018 (LGPD).</p>

Nº	Data	Esclarecimento/Sugestão/Crítica	Resposta
			<p>t) Sim. A AUTORIZADA poderá propor a utilização de câmeras inteligentes, visão computacional e inteligência artificial para monitoramento, detecção, contagem, classificação veicular, apoio à operação adaptativa.</p> <p>u) Poderão ser disponibilizadas às AUTORIZADAS as informações existentes sobre a infraestrutura associada à rede semafórica, conforme disponibilidade, incluindo registros técnicos, bases operacionais, referências de campo e informações de contratos e sistemas em uso pela CET-Rio. Não está prevista, entretanto, a disponibilização de cadastro completo, atualizado e georreferenciado de toda a infraestrutura subterrânea da rede semafórica, nem percentual consolidado de dutos obstruídos para toda a rede municipal. Caberá à AUTORIZADA, no âmbito do PRODUTO 1, avaliar a infraestrutura subterrânea existente, identificar trechos com dutos obstruídos, caixas de passagem, interferências, limitações construtivas e necessidades de reconstrução ou implantação de nova infraestrutura. Essas informações deverão subsidiar, no PRODUTO 2, a proposta técnica e econômico-operacional para modernização da rede, incluindo soluções para enterramento de cabos, reconstrução de dutos, eliminação da rede aérea, continuidade operacional, custos, riscos e cronograma de implantação.</p> <p>v) Caberá à AUTORIZADA, no âmbito do PRODUTO 1, avaliar a infraestrutura semafórica existente. Essas informações deverão subsidiar, no PRODUTO 2, a proposta técnica e econômico-operacional para modernização da rede, incluindo soluções para enterramento de cabos, reconstrução de dutos, eliminação da rede aérea, continuidade operacional, custos, riscos e cronograma de implantação, levando em consideração a resposta “i)”.</p>
4	08/06/2026	<p>Administrativa e contratual</p> <p>a) O prazo da futura parceria para modernização, implantação, operação e manutenção da rede semafórica do Município do Rio de Janeiro já se encontra previamente definido pela Administração Pública, ainda que em caráter referencial, ou deverá ser objeto de avaliação e proposição pelas autorizadas no âmbito dos estudos da PMI?</p>	<p>a) e h) Não há definição prévia de prazo contratual. A Autorizada é livre para definir o prazo de referência, podendo levar em consideração aspectos como vida útil dos equipamentos e prazo para amortização dos investimentos.</p>

Nº	Data	Esclarecimento/Sugestão/Crítica	Resposta
		<p>b) A Administração Pública já possui diretriz preliminar quanto à modalidade jurídico-contratual da futura parceria, tais como concessão comum, concessão administrativa, concessão patrocinada, contrato de prestação de serviços com remuneração por desempenho, contrato de eficiência ou outro arranjo jurídico aplicável?</p> <p>c) Caso ainda não haja modalidade previamente definida, espera-se que as autorizadas avaliem e proponham, no âmbito dos estudos, alternativas de estruturação jurídico-contratual, indicando vantagens, desvantagens, riscos, requisitos legais, impactos fiscais e grau de adequação ao objeto pretendido?</p> <p>d) Além dos produtos expressamente previstos no Termo de Referência, as autorizadas deverão apresentar estudos jurídico-institucionais, matriz de riscos, minuta de edital, minuta de contrato, caderno de encargos contratual, sistema de mensuração de desempenho, modelo de remuneração e regras de reequilíbrio econômico-financeiro? Caso tais entregáveis sejam esperados, solicita-se esclarecer o nível de detalhamento requerido, considerando que o prazo previsto para elaboração dos estudos é reduzido e pode não ser compatível com a produção de documentos completos e em nível de maturidade suficiente para subsidiar diretamente a futura licitação. Nesse contexto, solicita-se confirmar se tais documentos poderão ser apresentados em caráter conceitual ou preliminar, como diretrizes e recomendações estruturantes, ou se a Administração espera minutas completas e consolidadas.</p> <p>e) A Administração espera que os estudos proponham critérios de julgamento para a futura licitação, tais como menor contraprestação pública, maior desconto, técnica e preço, menor valor global, maior outorga, combinação de variáveis econômico-técnicas ou outro critério compatível com o modelo contratual a ser definido?</p> <p>f) Deverão ser apresentadas propostas de governança contratual, incluindo papéis da CET-Rio, da SMDE, da futura contratada, de eventual verificador independente, de agentes reguladores ou fiscalizadores e de demais órgãos municipais envolvidos?</p>	<p>b) Os Estudos objeto do presente PMI, em especial o orçamento (item “iii” do Produto 2) e o Produto 3, têm por finalidade subsidiar a definição, pela Administração, da modalidade de contratação mais adequada. Embora não haja, até o momento, definição quanto ao modelo de contratação, conforme se depreende das disposições do Anexo I – Termo de Referência, observa-se preferência por um modelo de parceria que contemple: especificações baseadas em resultado (<i>output-based</i>), a integração entre implantação, operação e manutenção (<i>bundling</i>) e remuneração atrelada ao desempenho. Tais características são compatíveis com modelos de concessão comum e parcerias público-privadas (concessão administrativa ou patrocinada).</p> <p>c), d), e) e f) O escopo mínimo dos Estudos encontra-se definido no Edital e, em especial, no Anexo I – Termo de Referência. Sem prejuízo disso, é facultado à Autorizada propor e apresentar elementos, itens ou dispositivos adicionais e complementares, além do escopo mínimo estabelecido.</p> <p>g) Conforme descrito no Anexo I – Termo de Referência, o escopo do Produto 2 inclui a elaboração de subsídios para Caderno de Encargos (incluindo, no mínimo especificações técnicas de implantação, modernização, operação e manutenção) e proposta de Indicadores de Desempenho (incluindo, no mínimo, objetivo dos indicadores, método de aferição, forma de cálculo e parâmetros de referência). Sem prejuízo disso, é facultado à Autorizada propor e apresentar elementos, itens ou dispositivos adicionais e complementares, além do escopo mínimo estabelecido.</p>

Nº	Data	Esclarecimento/Sugestão/Crítica	Resposta
		<p>g) A Administração espera que os estudos indiquem minutas ou diretrizes para anexos contratuais, tais como plano de transição operacional, plano de implantação, plano de manutenção, matriz de responsabilidades, matriz de riscos, indicadores de desempenho, regras de medição, procedimentos de fiscalização, plano de continuidade operacional e regras de reversibilidade dos bens?</p> <p>h) Existe prazo contratual preliminar para esta modelagem?</p>	
5	08/06/2026	<p>Remuneração, receitas e sustentabilidade econômico-financeira</p> <p>i) A Administração já possui diretriz preliminar quanto à forma de remuneração do futuro parceiro privado, especialmente quanto à eventual existência de contraprestação pública, pagamento por disponibilidade, pagamento por desempenho, receitas acessórias, remuneração variável ou combinação desses mecanismos?</p> <p>j) Caso sejam admitidas receitas acessórias, solicita-se esclarecer se tais receitas poderão ser consideradas para reduzir a necessidade de contraprestação pública ou para compor a remuneração total do futuro parceiro privado.</p> <p>k) As receitas eventualmente decorrentes de escopos acessórios, tais como publicidade, small cells, dados agregados, estacionamento rotativo, recarga de veículos elétricos, fiscalização eletrônica, PMVs ou outros serviços correlatos, poderão ser apropriadas pelo futuro parceiro privado, compartilhadas com o Município ou utilizadas exclusivamente como mecanismo de modicidade contratual?</p> <p>l) Como deverão ser alocados os riscos relativos a furtos, vandalismo, acidentes de trânsito, falhas no fornecimento de energia elétrica, indisponibilidade de telecomunicações, interferências de concessionárias, obras públicas e eventos climáticos extremos?</p> <p>m) Os custos decorrentes de remanejamento de interferências, licenças, autorizações, desvios de tráfego, recomposição de pavimento, adequações urbanísticas e compatibilização com redes de concessionárias deverão ser assumidos pelo futuro parceiro privado ou tratados como risco compartilhado ou do Poder Público?</p>	<p>i) e o) Considerando que não há, no momento, definição do modelo de contratação (concessão comum, patrocinada ou administrativa), não há diretriz específica de mecanismo de remuneração. No entanto, o item 2.6.4.2, “ii”, do Anexo I – Termo de Referência, dispõe que os Indicadores de Desempenho devem possibilitar mecanismo de remuneração baseado em resultados. Ademais, o Produto 3 prevê em seu escopo a avaliação de eventuais fontes de receitas acessórias.</p> <p>j) e s) São admitidas receitas acessórias, sendo esse escopo integrante do Produto 3. Com relação aos Produtos 1 e 2, a Autorizada deve produzir ao menos um cenário que atenda integralmente às diretrizes constantes do Anexo I – Termo de Referência, sendo facultada a elaboração de cenários alternativos.</p> <p>k) Não há definição prévia do tratamento contratual de eventuais receitas acessórias, de forma que o Produto 3 deverá embasar futura definição pela Administração.</p> <p>l) e p) Não há, no momento, definição sobre alocação de riscos. Sem prejuízo disso, é facultado à Autorizada propor e apresentar elementos, itens ou dispositivos adicionais e complementares, além do escopo mínimo estabelecido.</p> <p>m) Conforme indicado no item 2.6.5.1, “i”, do Anexo I – Termo de Referência, a Autorizada deverá considerar todos os custos necessários para a instalação e modernização dos equipamentos. É facultada à Autorizada a</p>

Nº	Data	Esclarecimento/Sugestão/Crítica	Resposta
		<p>n) Existe diretriz preliminar da Administração Municipal quanto à titularidade e ao compartilhamento das receitas acessórias identificadas no Produto 3, ou os participantes possuem liberdade para propor modelos de alocação dessas receitas entre Poder Concedente e futura concessionária?</p> <p>o) A remuneração será baseada em desempenho?</p> <p>p) Quais riscos serão transferidos ao parceiro privado?</p> <p>q) Existe expectativa de financiamento privado?</p> <p>r) Qual o prazo contratual preliminar considerado pela Administração para a futura licitação?</p> <p>s) A remuneração do parceiro privado será baseada exclusivamente em contraprestação pública ou poderão existir receitas acessórias?</p>	<p>elaboração de soluções alternativas contanto que ao menos um dos cenários considerados para fins de orçamentação (item 2.6.5) inclua integralmente as diretrizes do Anexo I – Termo de Referência.</p> <p>n) Não há definição prévia do tratamento contratual de eventuais receitas acessórias. Sem prejuízo disso, é facultado à Autorizada propor e apresentar elementos, itens ou dispositivos adicionais e complementares, além do escopo mínimo estabelecido para o Produto 3.</p> <p>q) Embora não haja, até o momento, definição quanto ao modelo de contratação, conforme se depreende das disposições do Anexo I – Termo de Referência, observa-se preferência por um modelo de parceria que contemple: especificações baseadas em resultado (<i>output-based</i>), a integração entre implantação, operação e manutenção (<i>bundling</i>) e remuneração atrelada ao desempenho. Tais características são compatíveis com modelos de concessão comum e parcerias público-privadas (concessão administrativa ou patrocinada). Nesse sentido, há expectativa de que o parceiro privado obtenha financiamento ou utilize recursos próprios para realização dos investimentos, a serem amortizados ao longo do prazo contratual.</p> <p>r) Não há definição prévia de prazo contratual. A Autorizada é livre para definir o prazo de referência, podendo levar em consideração aspectos como vida útil dos equipamentos e prazo para amortização dos investimentos.</p>
6	08/06/2026	<p>Ressarcimento dos estudos</p> <p>a) Solicita-se confirmar se o valor máximo de ressarcimento para os Produtos 1 e 2 é de R\$ 1.000.000,00 e se o valor máximo de ressarcimento para o Produto 3 é de R\$ 250.000,00.</p> <p>b) Na hipótese de consolidação de soluções oriundas de diferentes estudos apresentados por diferentes autorizadas, qual metodologia será utilizada para atribuição proporcional de autoria, aproveitamento e ressarcimento?</p>	<p>a) O entendimento está correto. O valor de ressarcimento de R\$ 1.000.000,00 é conjunto para os Produtos 1 e 2. O valor máximo do Produto 3 é de R\$ 250.000,00, podendo ser desenvolvido independente dos demais produtos.</p> <p>b) Ainda que não haja metodologia predefinida, o Anexo I – Termo de Referência estabelece objetivamente os requisitos mínimos de conteúdo a</p>

PREFEITURA DA CIDADE DO RIO DE JANEIRO
Secretaria Municipal de Desenvolvimento Econômico
Rua Sacadura Cabral, 133 – Saúde
20081-261 - Rio de Janeiro, RJ

Nº	Data	Esclarecimento/Sugestão/Crítica	Resposta
		<p>c) Caso a futura licitação não venha a ser realizada ou não resulte em contratação, confirma-se que não haverá qualquer ressarcimento às autorizadas, ainda que os estudos tenham sido aprovados e utilizados internamente pela Administração ou parceiros privados que operam na Cidade do Rio de Janeiro?</p> <p>d) A cessão de direitos autorais e patrimoniais sobre os estudos ocorrerá no momento da entrega dos produtos, no momento de sua aprovação, no momento da homologação do valor de ressarcimento ou apenas após a aceitação formal do valor homologado pela autorizada?</p>	<p>ser apresentado nos Estudos, possibilitando a proporcionalização entre parcelas do escopo e o escopo total solicitado.</p> <p>c) O entendimento está correto e encontra respaldo no art. 81, § 2º, da Lei nº 14.133/2021, no art. 6º do Decreto Federal nº 8.428/2015, e no art. 77 do Decreto Rio nº 51.633/2022.</p> <p>d) Considerando que a apresentação da “Declaração de Transferência à Administração dos Direitos Associados aos Estudos Técnicos”, constante do Anexo III, devidamente preenchida e assinada, constitui condição para o protocolo de Requerimento de Autorização e para a subseqüente Autorização para elaboração de Estudos, entende-se que a cessão de direitos autorais ocorre automaticamente no momento da entrega dos Estudos. Não obstante, na hipótese de a Autorizada rejeitar o valor de ressarcimento homologado, o item 13.2.2.1 do Edital prevê que tais Estudos não sejam utilizados.</p>