

## ANEXO VI.C

### ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS DA FROTA

#### 1 APRESENTAÇÃO

O presente Anexo faz parte integrante do Projeto Básico que instrui o Edital de Licitação Concorrência Pública que visa a contratação e empresa para a exploração do serviço de transporte público de passageiros na modalidade ônibus convencional no âmbito do município de Campo Bom - RS.

#### 2 Objetivos

Tem como finalidade apresentar os requisitos mínimos que deverão ser observados na frota operacional, visando a segurança, o conforto do usuário e a modicidade da tarifa.

#### 3 Condições Gerais:

A frota veicular a ser alocada aos serviços deverá atender aos seguintes itens básicos:

##### 3.1 Classificação Veicular

Classificação como ônibus atendimento ao Código de Trânsito Brasileiro 9503/1997 e normas do CONTRAN.

Os veículos de transporte coletivo urbano de passageiros devem ser classificados de acordo com sua tipologia, composição e classe, considerando-se ainda as características técnicas e operacionais das linhas onde são utilizados.

Na definição do tipo devem ser adotadas as definições estabelecidas pelo Código de Trânsito Brasileiro (CTB) e pelo Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN).

- Micro-ônibus: Veículo automotor destinado ao transporte de passageiros, projetado e construído com a finalidade exclusiva de transporte de pessoas, com lotação entre 10 e 20 passageiros sentados, dotado de corredor interno para livre circulação.
- Ônibus: Veículo automotor de transporte coletivo, com capacidade 21 ou mais lugares para passageiros sentados, ainda que, em virtude de adaptações com vista à maior comodidade destes, transporte número menores.

##### 3.2 Peso e Dimensões

Conforme classificação da NBR 15570/2019, os veículos para o transporte de passageiros devem atender às seguintes especificações:

<b>Classes</b>	<b>Capacidade</b>	<b>Peso bruto total mínimo t</b>	<b>Comprimento total máximo m</b>
Microônibus	Entre 10 e 20 passageiros, exclusivamente sentados, incluindo área reservada para acomodação de cadeira de rodas ou cão-guia	5	7,4
Miniônibus	Mínimo de 30 passageiros, sentados e em pé, incluindo área reservada para acomodação de cadeira de rodas ou cão-guia	8	9,6
Midiônibus	Mínimo de 40 passageiros, sentados e em pé, incluindo área reservada para acomodação de cadeira de rodas ou cão-guia	10	11,5
Ônibus Básico	Mínimo de 70 passageiros, sentados e em pé, incluindo área reservada para acomodação de cadeira de rodas ou cão-guia	16	14
Ônibus Padron	Mínimo de 80 passageiros, sentados e em pé, incluindo área reservada para acomodação de cadeira de rodas ou cão-guia	16	14 <sup>a</sup>
Ônibus Articulado	Mínimo de 100 passageiros, sentados e em pé, incluindo área reservada para acomodação de cadeira de rodas ou cão-guia	26	18,60
Ônibus Biarticulado	Mínimo de 160 passageiros, sentados e em pé, incluindo área reservada para acomodação de cadeira de rodas ou cão-guia	36	30

<sup>a</sup> Admite-se o comprimento do ônibus Padron de até 15 m, desde que o veículo seja dotado de terceiro eixo de apoio direcional.

Fonte: ABNT-NBR 15.570/2011

#### 4 NORMAS TÉCNICAS ESPECÍFICAS

Os veículos deverão atender a ABNT NBR-15.570/2011, norma que estabelece os requisitos mínimos para as características construtivas e os equipamentos auxiliares aplicáveis nos veículos produzidos para operação no transporte coletivo de passageiros, de forma a garantir condições de segurança, conforto, acessibilidade e mobilidade aos seus condutores e usuários, independentemente da idade, estatura e condição física ou sensorial, em especial aos seguintes aspectos:

- Estrutura do Veículo
- Comprimento total
- Largura externa

- Altura externa e interna
- Portas de serviço
- Sistemas de segurança
- Bancos de passageiros
- Dispositivos de Acessibilidade

#### **4.1 Portas de Acesso:**

O veículo deverá possuir duas portas sendo uma atrás do eixo traseiro e outra adiante do eixo dianteiro.

As dimensões mínimas das portas deverão atender às normas da ABNT, NBR15.570/2011, tanto para as portas convencionais como para acessibilidade de cadeirantes.

O elevador para pessoas em cadeira de rodas deverá, em condição de repouso, ser uma escada para descida de passageiros usuais. Deverá ser instalado na porta central. O veículo não poderá partir com o elevador fora da condição de absoluto repouso e o elevador não poderá funcionar com o veículo em movimento.

Observações:

- No sistema convencional o embarque se dará pela porta dianteira e o desembarque pela porta traseira;
- Nos veículos de piso alto, a quantidade portas no sistema convencional dependerá do local de instalação dos elevadores para cadeirantes.

#### **4.2 Acessibilidade:**

A frota fabricada após o ano de 2011 deverá atender à ABNT, NBR 14022/2011, norma técnica que estabelece as condições para utilização, com segurança e autonomia, total ou assistida, dos serviços de transporte coletivo de passageiros, por pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida.

Para ser considerado acessível, o veículo deve possuir uma das características a seguir:

- a) piso baixo;
- b) piso alto com acesso realizado por plataforma de embarque/desembarque;
- c) piso alto equipado com plataforma elevatória veicular.

Recomenda-se que esta decisão leve em consideração a infraestrutura do sistema de transporte disponível, as condições de operação e as características físicas das vias que possam dificultar ou impedir a plena circulação dos veículos, como, por exemplo, concordância entre vias, valetas, lombadas e raios de curvatura. Não poderá existir nenhum obstáculo/impedimento técnico na entrada e na saída do veículo que se constitua em barreira física para as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida.

## 5 LAYOUT EXTERNO

Os veículos deverão ser pintados e possuir layout externo conforme padrão do Poder Concedente considerando cores, desenhos e disposição dos elementos de comunicação visual. O indicador de destino deverá ser do tipo eletrônico, programável, ou com película rotante, preferencialmente refletivo, dotado de iluminação, com altura mínima de 0,20 m, contendo o número da linha e seu destino.

Na dianteira do ônibus deverá conter uma caixa de mensagens de 0,30 m de altura por 0,20 m de largura que mostre os principais pontos do trajeto e mensagens variáveis, ocupando a parte inferior direita do para-brisa.

Na lateral, logo à frente da porta de embarque na região abaixo da janela, deverá haver outra caixa de mensagem, com as mesmas dimensões da frontal contendo principais pontos do itinerário da linha.

O Poder executivo, através de instrumento específico, fixará os elementos visuais do layout a ser utilizado como cores e disposição de elementos gráficos.

As cores poderão ser diferenciadas para melhor identificação visual dos serviços operados por cada veículo.

## 6 LAYOUT INTERNO:

### 6.1 Disposição de bancos e equipamentos

Além das dimensões, espaçamentos entre banco, largura de corredores e degraus estabelecidos na ABNT-NBR 15.570/2011 o layout interno dos veículos deverá contemplar os seguintes aspectos:

- O veículo deverá ter bancos duplos todos voltados para a dianteira do veículo;
- Os corrimãos superiores deverão seguir as linhas laterais dos bancos.
- Apenas aos corrimãos deverão ser instaladas alças flexíveis para apoio de pessoas de baixa estatura.
- Deverão ser distribuídas ao longo de todo o veículo ao menos 20 alças.
- Os corrimãos deverão possuir revestimento laváveis.
- Em cada linha de bancos, alternando-se à esquerda e à direita, deverá haver um balaústre que liga o encosto do banco ao corrimão.
- Nas imediações das portas deverão existir colunas ou apoios para a movimentação interna dos passageiros.
- Deverão possuir catraca posicionada próxima a porta de entrada.
- Nos veículos com elevador para deficientes, deverá ser reservado espaço para a acomodação de pelo menos dois deficientes do lado oposto à porta central. Estes espaços deverão permitir a entrada da cadeira de rodas e sua acomodação no sentido longitudinal do veículo. A cadeira deverá ser fixada por trava de roda e facilmente manuseada pelo

passageiro. Também deverá existir um cinto de segurança retrátil ou outro dispositivo semelhante para contenção do corpo do passageiro. A concepção destes dispositivos deverá prever a sua manutenção em bom estado de limpeza.

#### **6.2 Pisos:**

O revestimento do piso deverá ser de PVC permeado de quartzo ou similar que apresenta boa condição de atrito e facilidade de limpeza.

#### **6.3 Bancos:**

Os bancos de passageiros deverão aos seguintes requisitos:

- Ser estofados, com almofadas apoiadas sobre corpo moldado e com formas anatômicas, que proporcionem boa distribuição do peso sobre o assento e apoio lordótico efetivo no encosto.
- A parte superior do encosto deverá conter um pega-mão próximo ao corredor, para servir aos passageiros em pé.
- Na parte superior do encosto, deverá haver uma proteção para atenuação de choques de passageiros sentados sujeitos a frenagens bruscas ou acidentes.
- O banco do motorista. e do cobrador deverão possuir cinto de segurança em conformidade com a normatização vigente, bem como, todos os demais bancos que o forem passíveis de exigibilidade.
- Os bancos preferenciais terão cores diferenciadas.

#### **6.4 Sistema de Comunicação Interna:**

No painel atrás do motorista., ficará um espaço destinado à fixação mensagens e comunicados em geral para a população. Poderá conter rádio e painel eletrônico para comunicação.

### **7 BILHETAGEM ELETRÔNICA:**

Os veículos deverão contemplar a instalação de dispositivo automático de validação de bilhetes e de suas interfaces via telecomunicação com a garagem e com os equipamentos de gerenciamento eletrônico de frota, atendendo às especificações do Anexo VI.D do presente Edital.

### **8 EMISSÃO DE POLUENTES**

Visto destinar-se ao uso em corredores urbanos densos e circulação na área central e tratar-se de operação em conglomerado urbano de grande porte, os veículos deverão obedecer à Resolução nº 08/93 do CONAMA, sobre a emissão de poluentes e ruídos.

## 9 EXCEPCIONALIDADES:

Os melhoramentos e avanços tecnológicos poderão ser determinados e homologados pela Poder Concedente através da Secretaria Municipal de Segurança e Trânsito, após análise específica, as adequações que melhor atendam o conforto dos usuários.

A tecnologia veicular deverá obedecer aos avanços do estado da arte com relação ao consumo energético.

## ANEXO VI.D

### ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS PARA O SISTEMA DE BILHETAGEM ELETRÔNICA (SBE)

#### 1. APRESENTAÇÃO

O transporte coletivo deverá operar com sistema de bilhetagem eletrônica, com instalação de validadores nos veículos e demais equipamentos de apoio nas garagens, visando permitir o pagamento da tarifa e o controle de acesso do passageiro por meio de cartão inteligente. Para tanto, o presente apresenta as especificações técnica que deverão ser observadas na aquisição, implementação e operacionalização do sistema de bilhetagem eletrônica no sistema fazendo parte integrante do Edital de licitação referente a concorrência pública nº \_\_\_\_\_.

#### 2 DESCRIÇÃO DO SISTEMA – SBE

O sistema de bilhetagem eletrônica-SBE define-se como o conjunto de sistemas, equipamentos, softwares, hardwares, dados, serviços, instalações e informações voltados para a gestão e fiscalização dos serviços de transporte público, em especial a cobrança eletrônica de tarifa, a gestão e a operação da frota e das instalações e a Prestação de informações e serviços aos usuários.

A CONCESSIONÁRIA deverá ter o SBE definido, planejado e gerido com ESPELHAMENTO completo de todos os movimentos no MUNICÍPIO, via Secretaria Municipal de Segurança e Trânsito.

Espelhamento de dados é a replicação de todos os dados fornecidos pelo SBE, que deverá ocorrer na CONCESSIONÁRIA e no MUNICÍPIO. Ou seja, estes terão acesso de visualização em todos os movimentos do sistema em tempo real e simultaneamente.

O ESPELHAMENTO será replicado na CENTRAL DE CONTROLE OPERACIONAL (CCO) do MUNICÍPIO.

A implantação do SBE compreende a aquisição, instalação e operação dos equipamentos e interfaces com os usuários e empresa, inclusive via WEB, necessários ao funcionamento do sistema e a integração a outros modais a serem definidos pelo MUNICÍPIO.

O SBE é composto pelos sistemas de transmissão, armazenamento e inserção de dados, equipamentos embarcados nos veículos como computadores para processamento do sistema, validadores, controladores de fluxo, periféricos para coleta de informações operacionais e comunicação da tripulação, sistema de localização e transmissão (GPS/GPRS), Cartões tipo SAM CARD (Security Authentication Module Card), equipamentos de transmissão e processamento nas garagens.



A implantação, operação e manutenção do SBE serão a expensas da CONCESSIONÁRIA, que deverá gerenciar e controlar a emissão de créditos eletrônicos, seu custo será inserido na planilha tarifária.

### 3 REQUISITOS DO SISTEMA

O sistema deverá possuir os seguintes requisitos mínimos:

- Armazenar o crédito eletrônico para pagamento de tarifa, em cartão inteligente com microprocessador, do tipo *smart card*, com leitura da informação pela aproximação do cartão ao validador, sem contato físico;
- Permitir a compra do crédito eletrônico pela internet, com a carga e recarga para o cartão inteligente do usuário a bordo do próprio ônibus;
- Permitir integração temporal entre linhas de ônibus, com ou sem complementação de nova tarifa;
- Emitir relatórios indicando os passageiros pagantes, isentos e parcialmente isentos, totalizando por categoria;
- Possuir sistema de contingência em caso de falha de equipamento;
- Possuir módulo de segurança e backup das informações coletadas, que possibilite a recuperação das transações registradas nos validadores, em caso de perda, destruição ou extravio destes equipamentos antes do processo de transferência dos dados dos validadores para os equipamentos de coleta da garagem;
- Efetuar a transferência dos dados dos validadores via rede celular com tecnologia GPRS/GSM, para os equipamentos de armazenagem de dados instalados nas garagens;
- Efetuar controle biométrico facial, a ser incorporado ao sistema de validação para viabilizar a fiscalização do uso de cartões com benefícios;
- Assegurar a implantação de sistema de controle operacional, a ser incorporado ao sistema de bilhetagem, que permita o acompanhamento de toda a operação, através de informações georreferenciadas, indicando a localização da frota, linhas e paradas sobre mapa digital do Município;
- Prever a implantação de sistema de informação ao usuário, a ser instalado na frota disponibilizada, nas estações de integração e abrigos colocados nos pontos de parada cadastrados pelo MUNICÍPIO, que permitam ao usuário visualizar, a previsão de chegada dos próximos ônibus às paradas;
- Garantir a instalação de sistema de filmagem digital embarcada nos veículos que compõe a frota disponibilizada no contrato de concessão, indexada por eventos e integrado ao sistema de bilhetagem a ser instalado na frota;
- O período para realização de integração tarifária será definido em decreto do executivo.



O SBE deve ser implantado na totalidade da frota, inclusive para a frota reserva.

O MUNICÍPIO poderá realizar auditoria a qualquer tempo, nas garagens e ou diretamente nos veículos, para coleta de informações operacionais, através de periféricos de fácil acesso e ou transmissão via Web.

### **3.1 Das informações a serem prestadas ao Município**

Todos os relatórios necessários e o acompanhamento do sistema de bilhetagem eletrônica deverão permitir acessos *on line*, através da Central de Controle Operacional (CCO), dentre os relatórios, o MUNICÍPIO deverá ter acesso por espelhamento:

- Quilometragem rodada por dia, sendo separadas por quilometragem produtiva e ociosa;
- Total de passageiros transportados por linha, por viagem, por dia, mês e viagem, sendo separados por categorias de benefícios, pagamento via cartão ou dinheiro;
- Total de ônibus utilizados por período;
- Viagens cumpridas ou não;
- Viagens com atraso, no horário ou adiantado;
- Mapas dos deslocamentos dos ônibus nos itinerários ou fora de itinerário;
- Total de passagens vendidas antecipadas ou no ato da utilização;
- Toda movimentação dos postos e na central de atendimentos ao usuário; e,
- Formas de pagamentos das passagens antecipadas ou não.

### **3.2 Da comercialização de créditos**

A comercialização de créditos eletrônicos será efetuada pela CONCESSIONÁRIA, sob a supervisão e fiscalização do MUNICÍPIO. A comercialização de créditos dos cartões de passe antecipado e escolar poderá ser realizada nos pontos fixos, móveis e na internet.

Nos pontos fixos e móveis a comercialização de créditos deverá ser realizada através de moeda nacional corrente, cartão de débito e crédito. Na internet a comercialização de créditos deverá ser realizada através de boleto bancário ou cartão de crédito. A comercialização de créditos dos cartões de vale transporte será realizada através da internet.

### **3.3 Da fase de transição da comercialização de créditos entre o atual contratado e a futura Concessionária**

O município deverá ressarcir o novo concessionário dos valores despendidos com os vale-transporte que estiverem em posse de e liberados para os usuários, até 90 (noventa) dias do início da execução do serviço.

Até a assunção completa do sistema de transportes pela nova concessionária vencedora do certame, o contratado (s) precário (s) poderá comercializar mensalmente vale-transporte, desde que respeitados o prazo e condições determinadas pelo município ao contratado (s) precário (s).

Os atuais bilhetes eletrônicos não poderão mais receber crédito a partir do início da operação da nova concessionária. Os créditos adquiridos anteriormente as estas datas poderão ser utilizadas em até 90 (noventa) dias nos veículos ou na troca de novos bilhetes , após a Autorização de Início.

### **3.4 Da integração tarifária**

O sistema de bilhetagem eletrônica possibilitará a integração tarifária aos portadores dos cartões de bilhetagem, através de descontos ou não, para quem utiliza mais de uma linha e para quem utiliza outros meios de transporte coletivo.

O percentual de desconto ou isenção da tarifa pública (tarifa usuário) para o segundo trecho será fixado pelo Poder Executivo e será realizado no intervalo máximo de 60 (sessenta) minutos, a contar da entrada no primeiro veículo.

### **3.5 Rastreabilidade do Ônibus**

O SBE deverá possuir sistema integrado para rastreabilidade de todas as linhas de ônibus, devendo prever no mínimo os requisitos abaixo:

- Localização dos ônibus;
- Posição no trajeto;
- Sinalização de atraso ou antecipação de horário;
- Possuir painel de gestão de viagens, com inícios e terminos programadas; e,
- Alertas de viagens não compridas ou concluídas.

### **3.6 Das gratuidades**

As gratuidades existentes no Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus conforme estabelecido em Lei.

### **3.7 Do local de prestação dos serviços**

Os serviços constantes neste Anexo serão Prestados no Município de Campo Bom em todos os ônibus da frota do transporte coletivo, nas garagens e escritórios da CONCESSIONÁRIA, na central (ou centrais) de atendimento ao usuário, nas dependências da concessionária, tanto para venda quanto para validação de passagens.

### **3.8 Dos critérios técnicos e de qualidade**

Os serviços, materiais e/ou insumos ofertados pela concessionária deverão, obrigatoriamente, atender às exigências de qualidade, observado os padrões e normas ditadas pelos órgãos competentes de controle de fiscalização de qualidade industrial – ABNT, INMETRO, etc. – tomando-se por base as recomendações técnicas.

## 4 DO APLICATIVO – APP AO USUÁRIO

O aplicativo para celulares, nas plataformas Android, Windows Phone e IOS, é uma ferramenta tecnológica que visa incentivar o uso do sistema municipal de transporte coletivo de Campo Bom. Com aparelho de telefone celular o usuário poderá acessar o aplicativo e visualizar a operação do sistema: onde está o ônibus, que horas o veículo chegará na parada, qual o próximo ônibus que irá para o seu destino, etc.

O objetivo é trazer comodidade, segurança e confiabilidade ao transporte coletivo e, através desta ferramenta, aumentar o número de passageiros, que tem como consequência a obtenção de modicidade tarifária. O aplicativo ao usuário será implantado pela empresa vencedora do processo licitatório.

### 4.1 Requisitos e condições para fornecimento do software do APP

A aprovação do aplicativo – APP será realizada pelo município, que emitirá o termo de . A manutenção, suporte, atualização e hospedagem do sistema ficará a cargo da concessionária, sem ônus para o município. O APP poderá ser implantado em conjunto com o SBE, utilizando o mesmo sistema ou de forma separada.

#### 4.1.1 Georreferência de linhas

Todas as linhas e pontos de embarque e desembarque deverão ter mapeadas suas coordenadas/paradas através de GPS de smartfone ou similares, que venham a ser criados e torne-se de domínio público em cada ônibus, interligados ou não no SBE.

#### 4.1.2 Consulta das Linhas pelo Usuário

A consulta será através do aplicativo em versões Android, Windows Phone e IOS, nas suas versões mais utilizadas, bem como em novas tecnologias a serem implementadas no mercado nacional. A informação básica de entrada para a consulta deve ser o endereço início e final da viagem. Deverão ainda ser disponibilizadas outras formas de pesquisa, minimamente como dia e horário para a viagem; busca por caminhos como troca durante a viagem deve ser feito pelo aplicativo. O aplicativo também deve prever que podem existir trocas de linhas além de locais com paradas em comum, troca de linha no meio do trajeto em locais próximos

Para tanto deve buscar integração com sistema de mapas online, onde o usuário também pode entrar clicando num mapa, com as paradas impressas. A consulta dos endereços pode ser feita utilizando um dos itens a seguir: rua, bairro, ponto (abrigo de ônibus);

O sistema deve atender aos seguintes requisitos:

- Validar os endereços de início e fim, auxiliando o usuário a definir um endereço válido. O aplicativo de consulta deve localizar as paradas próximas ao ponto indicado pelo usuário (pontos válidos), realizando transformações dos endereços fornecidos em coordenadas;

- Encontrados endereços válidos, buscar pelos pontos de parada mais próximos da origem e destino;
- Buscar as linhas que atendem as paradas de início e fim. O aplicativo de consulta buscará as paradas próximas às coordenadas de início e fim;
- Apontar posições geográficas em mapas para consultar as Paradas mais próximas do ponto inicial da viagem;
- Informar ao usuário as linhas disponíveis, com a duração média da viagem em cada linha, baseada na base histórica e o dia e horário da viagem;
- Exibição dos resultados com todo o trajeto que deve ser feito;
- Exibir o mapa com a rota escolhida;
- Mostrar a localização atual do próximo carro a passar pela parada inicial. Deve ser feito via aplicativo observando qual o último carro da linha que passou pela parada anterior a inicial sem atingir a inicial;
- Linhas que passam por uma determinada parada;
- Fazer uma interface web própria (portal/sítio eletrônico) para dispositivos móveis para quem não desejar instalar o aplicativo poder acessar o serviço igualmente como os demais usuários. Esta interface ficará hospedada na própria CONCESSIONÁRIA ou em local a ser designada por ela;
- Permitir consultar serviços básicos associados às paradas.

#### 4.1.3 Comunicação com Usuários

Usuário instalará o aplicativo em seu celular e realizará o cadastro no site móvel ou aplicativo (APP) e poderá incluir seu número de telefone para receber avisos da empresa.

Usuário poderá ativar o serviço para receber alertas no celular.

Alguns dos serviços que deverão ser disponibilizados:

- Serviço de consulta, onde o usuário informa Linha, e Parada para saber qual a previsão para chegada do próximo carro, no ponto de embarque ou desembarque escolhido;
- Serviço de consulta para pesquisar por informações sobre todas as linhas e horários da empresa de ônibus diretamente a base de dados da empresa;
- Previsão de chegada dos ônibus; e,
- Consulta de Itinerários com previsão do tempo de deslocamento.

## 5 DOS PRAZOS E CONDIÇÕES

O prazo máximo para implantação do serviço de bilhetagem eletrônica (SBE) em todos os ônibus do serviço de transporte coletivo municipal e da Central de Controle Operacional é concomitante com o início da execução dos serviços.

## 6 DAS OBRIGAÇÕES DA CONCESSIONÁRIA

Na implantação do sistema caberá a concessionária:

- Permitir acesso do Município a todas as movimentações no SBE através do espelhamento completo;
- Criar uma central de atendimento via telefone, internet e aplicativo;
- Realizar o atendimento de solicitações de cartão com benefícios, quando este estiver descrito na legislação descrita neste Anexo e posteriores normas vigentes;
- Criar pontos de comercialização de passagens, através de convênios com outros estabelecimentos comerciais;
- Criar sistemas inovadores para comercialização de passagens.
- Emitir, distribuir, comercializar e resgatar os créditos de viagens, em “bilhete magnético” e/ou “cartão inteligentes sem contato”;
- Conservar, manter e dar suporte técnico a todo o parque de equipamentos e a todo o conjunto de sistemas que integram o SBE, abrangendo os componentes que equipam os ônibus, e também os equipamentos de garagens, terminais de integração, plataformas de embarque e desembarque de corredores de transporte, pontos de vendas e na CCO;
- Operar e manter o sistema, que abrange toda a infraestrutura de informática, telecomunicações, processamento, armazenamento e segurança de dados do sistema, inclusive controle da utilização, pelos usuários, dos produtos tarifários (bilhetes e cartões);
- Descarregar diariamente os dados armazenados nos validadores e transmissão destes dados para o banco de dados próprio da Concessionária;
- Realizar a manutenção preventiva e corretiva das instalações elétricas dos terminais e plataformas, para que os funcionamentos dos equipamentos da bilhetagem eletrônica não sejam prejudicados;
- Bloquear cartão de passagem, quando for solicitado pelo Município;
- Substituir o cartão de passagem, quando este estiver com problemas de fabricação, sem custo extra ao usuário;
- Comunicar por escrito e verbalmente ao Município, todo acontecimento entendido como irregular e que possa vir a apresentar risco para a continuidade da prestação do serviço contratado;
- Manter, por si, seus prepostos e contratados, irrestritos e total sigilo sobre quaisquer dados fornecidos pelo Município;
- Prestar esclarecimentos sobre eventuais atos ou fatos noticiados que a envolvam independentemente de solicitação;
- Assumir inteira responsabilidade pelas obrigações fiscais decorrentes da execução do contrato;

- Responder perante o Município e terceiros, por eventuais prejuízos e danos decorrentes de sua demora, omissão ou erro na condução dos serviços de sua responsabilidade;
- Responsabilizar-se por eventuais danos causados por culpa ou dolo de seus empregados ou prepostos, bem como obrigar-se por quaisquer responsabilidades decorrentes de ações judiciais relacionadas com o cumprimento do presente contrato;
- Manter atualizadas licenças de uso dos programas e softwares utilizados nos equipamentos da Central de Controle Operacional – CCO e em todo o sistema do SBE.
- Assegurar a continuidade do sistema e respectiva migração quando da nova licitação de SBE, após o término deste contrato, independente da vencedora; e,
- Receber os vales-transportes comercializados pelo o atual contratado durante os primeiros 90 (noventa) dias após o início da execução dos serviços.

## **7 ATESTAÇÃO DE CAPACIDADE TÉCNICA**

Os fornecedores da tecnologia deverão apresentar atestados de capacidade técnica que demonstrem:

- Capacidade de atendimento ao usuário em central de atendimento pessoal, via telefone e internet, para usuários de (vale-transporte, estudante, idosos e deficientes);
- Que o sistema ofertado possua capacidade de integração física e tarifária entre ônibus do sistema de transporte urbano;
- Que o sistema ofertado possua capacidade de integração física e tarifária entre ônibus e trem metropolitano;
- Que possua capacidade para ofertar sistema de aplicativo de consulta ao usuário, e
- Que possua capacidade de implantar uma central de controle operacional nas dependências do Poder Concedente.