22 de maio de 2026

PEDIDOS DE ESCLARECIMENTO

Pregão Eletrônico nº 18/2025 — METRÔ/DF

Companhia do Metropolitano do Distrito Federal

LICITANTE

PERTO S.A. — Periféricos para Automação

CNPJ: 92.080.035/0001-04

Endereço: Rua Nissin Castiel, 640 — Distrito Industrial — Gravataí/RS — CEP 94045-420

Telefone: +55 (51) 3489-8700 **E-mail:** dgoncalves@perto.com.br

Representante: Diego Gonçalves Silva — Diretor de Software e Serviços

Ao Ilmo. Senhor Pregoeiro
Companhia do Metropolitano do Distrito Federal — METRÔ-DF
Pregão Eletrônico nº 18/2025 — UASG 925046 — Comprasnet 90018/2025

A PERTO S.A. — Periféricos para Automação, pessoa jurídica de direito privado, inscrita no CNPJ sob o nº 92.080.035/0001-04, com sede na Rua Nissin Castiel, nº 640, Distrito Industrial, Gravataí/RS, CEP 94045-420, neste ato representada pelo seu Diretor de Software e Serviços, vem, respeitosamente e tempestivamente, com fulcro no item 5.3 do Edital e no art. 51 da Lei nº 13.303/2016, apresentar os seguintes PEDIDOS DE ESCLARECIMENTO sobre o Pregão Eletrônico nº 18/2025 — METRÔ/DF:

Esclarecimento #1

Conforme item 8.4.24 do Termo de Referência, o licitante deverá utilizar, para fins de cálculo de taxas da modalidade de pagamento em débito e PIX, a tabela de comercialização de créditos fornecida pelo Metrô-DF no Anexo III.

No entanto, a tabela indicada no Anexo III não especifica os valores que deverão ser atribuídos a cada uma das modalidades de pagamento. Nesse sentido, questiona-se: como os quantitativos apresentados ("Transações e Vendas para Cálculos de Taxas do Serviço de Adquirente") devem se refletir na relação entre a utilização de cartão de débito, PIX e dinheiro em espécie que influenciam na precificação dos custos do item 5 "Serviço de Adquirente" do Anexo VI - Modelo de Proposta de Preços?

Esclarecimento #2

Conforme item 8.4.24 do Termo de Referência, o licitante deverá utilizar, para fins de cálculo de taxas da modalidade de pagamento em débito e PIX, a tabela de comercialização de créditos fornecida pelo Metrô-DF no Anexo III.

No entanto, a tabela indicada no Anexo III não especifica os valores que deverão ser atribuídos a cada uma das modalidades de pagamento. Nesse sentido, questiona-se: qual é a projeção estimada para os próximos 48 meses da relação entre a utilização de cartão de débito, PIX e dinheiro em espécie na compra e recarga de bilhetes dos serviços metroviários? O Metrô-DF realizou essa estimativa para fins desse certame?

Esclarecimento #3

Qual o histórico dos últimos 5 anos e a projeção para os próximos 48 meses em relação à média de movimentação de passageiros-usuários dos serviços metroviários que os licitantes devem utilizar para fins da precificação da sua proposta comercial, especificamente em relação à precificação dos "Serviços de Adquirente"?

A variação da movimentação de passageiros é componente essencial para composição dos custos que serão precificados no item 5 "Serviço de Adquirente", conforme Anexo VI - Modelo de Proposta de Preços.

Esclarecimento #4

Qual foi a variação do valor da tarifa dos serviços metroviários dos últimos 5 anos, para fins de projeção de potencial alteração dos custos que serão precificados no item 5 "Serviço de Adquirente", conforme Anexo VI - Modelo de Proposta de Preços? Qual a fórmula de reajuste futuro em vigor para esses serviços, se existente?

Esclarecimento #5

Para a precificação do item 5 "Serviço de Adquirente", conforme Anexo VI – Modelo de Propostas, os licitantes devem considerar para o período de execução do contrato a aplicação da variação do valor dos serviços metroviários dos últimos 5 anos?

Esclarecimento #6

Considerando que os custos precificados no item 5 "Serviços de Adquirente" do Anexo VI - Modelo de Proposta de Preços **são influenciados diretamente pelo perfil do modo de pagamento pelos serviços metroviários**, a licitante questiona qual foi a evolução do percentual de passageiros nos últimos 5 anos que utilizaram cartão de crédito/débito com aproximação para pagamento direto na catraca.

A licitante entende que o conhecimento sobre a evolução do referido percentual é imprescindível para composição dos valores da proposta comercial, uma vez que fornece informação sobre possível perda na arrecadação caso haja o aumento de passageiros que utilizam o pagamento direto por cartão de débito por aproximação nas catracas.

Esclarecimento #7

De igual forma, considerando os custos precificados no Item 5 "Serviços de Adquirente" do Anexo VI - Modelo de Proposta de Preços são influenciados diretamente pelo perfil do modo de pagamento pelos serviços metroviários, a licitante questiona qual a evolução do percentual de passageiros nos últimos 5 (cinco) anos que deixaram de utilizar os serviços de bilhetagem para pagamento da tarifa, transferido seu modelo de pagamento para cartão de débito/PIX.

O Metrô-DF realizou alguma análise estimativa sobre essa mudança de comportamento dos usuários nos próximos anos?

Esclarecimento #8

Seguindo a garantia da manutenção das condições efetivas da proposta (art. 37, XXI, CRFB), as premissas apresentadas no Edital para a precificação pelos licitantes devem fundamentar as bases para a execução contratual, permitindo ao contratado a justa remuneração pelos serviços prestados.

No caso dos "Serviços de Adquirente", parte relevante das premissas da precificação ocorre com base em quantitativos e estimativas que podem variar no tempo. Em especial, influenciam sobre essas variações eventual aumento ou diminuição do valor da tarifa, o volume de passageiros que utilizam o ATM, e o volume de compras/recargas na função débito e PIX frente outras modalidades de pagamento. Nesse sentido, a definição dessas premissas para fins de precificação depende da análise do comportamento dos usuários e das tarifas em determinado período de tempo.

Caso o Metrô-DF não possua histórico detalhado, projeções oficiais ou estudos estimativos suficientes que permitam aos licitantes precificar adequadamente os custos variáveis vinculados aos "Serviços de Adquirente", sugerimos que seja prevista contratualmente uma sistemática objetiva de **recomposição do preço**. A sistemática busca garantir de maneira explícita as condições da proposta – tanto em proveito do Metrô-DF quanto da futura contratada – mediante definição prévia no Edital ou no Contrato de fórmula paramétrica e de gatilhos específicos para sua aplicação, tomando como referência indicadores apurados a partir do início da execução contratual.

Como exemplos, poderiam ser estabelecidos gatilhos associados:

(i) ao aumento superior a x% no valor da tarifa de passagem se comparada àquela do início do contrato; e

(ii) ao aumento superior a y% no volume médio mensal de bilhetes adquiridos, tomando-se como base comparativa a média verificada nos três primeiros meses de operação do contrato no conjunto das bilheterias.

A inclusão de mecanismo previamente fixado que delimite o alcance sobre variações que sabidamente poderão impactar no preço pactuado é medida que beneficia a segurança contratual e diminui futuras disputas com o eventual contratado, à luz da orientação do TCU proferida no Acórdão nº 1182/2025-Plenário e outros órgãos de controle. Trata-se de inclusão imprescindível para a modelagem proposta em que há a assunção integral dos custos de "Serviço de Adquirente" pelo contratado, e cuja ausência poderá representar verdadeira ilegalidade do certame, podendo ser objeto tanto de futuras litigâncias com o contratado quanto questionamentos pelo Tribunal de Contas competente.

Esclarecimento #9

A modelagem adotada na licitação, na qual o "Serviço de Adquirente" é inteiramente assumido pelo contratado, é inédita em termos da experiência envolvendo ATMs para serviços metroviários. Comumente, as arrematações de semelhante objeto costumam não alocar integralmente ao contratado os custos das transações financeiras de recarga ou compra de bilhetes que utilizem os ATMs. Isso, porque a quantificação desses custos não pode ser previamente mensurada pelo particular, uma vez que são altamente variáveis, ao longo do contrato, às mudanças no valor das tarifas, perfil da forma de pagamento dos usuários e o volume destes que utilizem tanto o metrô quanto os ATMs para compra das passagens.

Nesse sentido, sugerimos que a) o Metrô-DF assuma inteiramente as relações contratuais com as instituições bancárias e agentes/bandeiras de cartão/PIX, solucionando a assunção integral do risco sobre o custo do "Serviço de Adquirente" arcado pelo particular na modelagem atual do Edital.

Ou b) como alternativa, sugere-se que a modelagem contratual incorpore mudança para que os custos assumidos pelo contratado relativos ao "Serviço de Adquirente" sejam repassados ao Metrô-DF (pass-through). Ou seja, ainda que contratado (terceirizado) pela contratada, esses custos sejam alocados ao Contratante. Nesta hipótese, com a previsão de cláusulas e condições que assegurem a devida transparência sobre os valores cobrados pelos agentes e bandeiras de cartão, tais como relatório mensal, bem como contrato com adquirência, com os custos que serão absorvidos pelo Metrô-DF.

Exemplificando o modelo de repasse direto (pass-through):

A título ilustrativo, considerando as premissas hipotéticas abaixo, demonstra-se de forma simplificada como o modelo de repasse direto dos custos do adquirente funcionaria, com plena transparência ao Metrô-DF:

Premissa	Valor	Observação
Passageiros pagantes nos ATMs no mês	**433.000**	
Tarifa	**R$ 5,50**	*valor unitário da passagem*
% pagantes em dinheiro (cash)	**20%**	
% pagantes em cartão débito / PIX	**80%**	
Taxa do adquirente (MDR)	**0,85%**	*por transação em cartão/PIX*

Aplicando-se as premissas acima ao volume mensal de transações:

#	Descrição	Cálculo	Valor
1	Arrecadação BRUTA total no mês	*433.000 passageiros × R$ 5,50*	**R$ 2.381.500,00**
2	Volume transacionado em cartão débito / PIX (80%)	*433.000 × 80% × R$ 5,50*	**R$ 1.905.200,00**
3	**Custo do adquirente sobre o volume em cartão / PIX (MDR)**	*R$ 1.905.200,00 × 0,85%*	**R$ 16.194,20**
4	**Valor LÍQUIDO repassado ao Metrô-DF**	*R$ 2.381.500,00 − R$ 16.194,20*	**R$ 2.365.305,80**

Conforme demonstrado na tabela, o valor mensal de R$ 16.194,20 corresponde EXCLUSIVAMENTE ao custo efetivo do adquirente (terceirizado), o qual seria comprovado mediante apresentação do relatório financeiro da instituição contratada. O valor líquido de R$ 2.365.305,80 seria integralmente repassado ao Metrô-DF, mês a mês, mediante demonstrativo analítico.

Vantagens do modelo de repasse direto (pass-through) para o Metrô-DF

(a) Transparência total: o Metrô-DF terá visibilidade integral do custo real cobrado pelo adquirente, mês a mês, com base em relatório financeiro detalhado emitido pela instituição contratada.

(b) Custo proporcional à demanda: caso o volume de passageiros DIMINUA durante a vigência, o custo do serviço de adquirente para o Metrô-DF reduz-se PROPORCIONALMENTE.

(c) Diminuição ou até eliminação do risco de desequilíbrio: a alocação ao Metrô-DF dos custos variáveis vinculados ao comportamento dos usuários diminui a necessidade de futuros pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro, em prol da segurança contratual de ambas as partes.

(d) Custo final menor: a precificação fixa, por incorporar prêmio de risco para cobertura de variações desfavoráveis, tende a ser MAIOR do que o custo efetivamente verificado no modelo de repasse direto — tendendo a onerar o Metrô-DF mesmo em cenários de demanda estável ou decrescente.

O modelo proposto encontra fundamento no princípio da economicidade e da boa-fé objetiva contratual, sendo a alternativa que melhor preservará o equilíbrio econômico-financeiro do contrato durante seus 48 meses de vigência, sem comprometer a transparência, a auditabilidade e o controle dos custos efetivamente incorridos relativamente ao MDR.

Esclarecimento #10

Sobre o item 5 "Serviços de Adquirente" do Anexo VI - Modelo de Proposta de Preços, o Metrô-DF realizou algum estudo técnico prévio que indicasse o custo-benefício de se repassar tais custos da contratação com a instituição bancária/agentes das bandeiras para o fornecedor? Especialmente considerando que tal modelo não é observado nas aquisições desse tipo em outros estados.

Caso positivo, essas análises poderiam ser disponibilizadas aos Licitantes?

Esclarecimento #11

Nas respostas anteriores, o Metrô-DF indicou que privilegiaria o julgamento objetivo sobre o Item 5 "Serviços de Adquirente" do Anexo VI - Modelo de Proposta de Preços, considerando que a precificação ocorrerá de forma fixa. No entanto, considerando que esse valor fixo deverá estar embasado em premissas variáveis – como, a quantidade de passageiros que utilizarão efetivamente os meios de pagamento de débito/PIX –, poderiam informar quais as balizas serão consideradas no julgamento para se verificar a exequibilidade das propostas? Em outras palavras, qual o parâmetro a ser utilizado pelo Metrô-DF para verificar que as propostas diferentes dos licitantes tenham sido baseadas *nas mesmas premissas*?

Esclarecimento #12

Considerando:

> *8.4.4.3. o touch screen deverá utilizar a tecnologia PCAP (capacitiva projetada), tendo uma precisão de toque de no mínimo 0,7 mm, suportando múltiplos toques;*

Sobre a precisão do toque o padrão de mercado para tela touch screen com tecnologia PCAP é que seja ≤ 2,0 mm (menor ou igual a 2 mm). Esta condição está especificada em praticamente todas as especificações de tela touch screen para terminais de autoatendimento bancário no Brasil e pode facilmente ser consultada nas especificações públicas de bancos como a Caixa e o Banco do Brasil,

sendo, neste último, aplicado em milhares de terminais espalhados por todo o território nacional, com reconhecido sucesso.

Pelo exposto, entendemos que se ofertarmos uma tela touch screen com tecnologia PCAP (capacitiva projetada), tendo uma precisão de toque ≤ 2,0 mm (menor ou igual a 2 mm), suportando múltiplos toques, atenderemos a especificação do Metrô-DF.

Está correto nosso entendimento?

Caso o entendimento não esteja correto e o Metrô-DF mantenha a exigência da precisão de toque de no mínimo 0,7 mm (que é uma precisão usada para equipamentos que precisam reconhecer traço de assinaturas), será preciso desenvolver um recurso de touch screen especialmente dedicado para as 53 (cinquenta e três) unidades alvo do objeto do Metrô-DF, tornando o componente um recurso raro em relação às outras aplicações, com prazos de entrega maiores, bem como com um valor financeiro elevado, pela maior precisão e pelo custo de desenvolvimento, para uma especificação que considera uma diferença de precisão de, na pior das hipóteses, 1,3 mm, que pode ser irrelevante para o uso com a ponta dos dedos de um humano com o alvo de selecionar botões virtuais em uma tela.

Esclarecimento #13

Considerando:

> *6.3. Requisitos de Manutenção*
>
> *6.3.2. Os serviços de suporte técnico abrangem:*
>
> *6.3.2.1. Todos os procedimentos técnicos destinados ao reparo de eventuais falhas apresentadas nos equipamentos ou na solução de software, de modo a restabelecer seu normal estado de uso, dentre os quais se incluem a substituição de peças, ajustes e reparos técnicos conforme manuais e normas técnicas especificadas pelo fabricante.*
>
> *6.3.2.2. Qualquer substituição de componentes ou peças que seja necessária não gera nenhum ônus para o Contratante;*
>
> *37.46. Substituir os ATMs que por deterioração, quebra, ato de vandalismo, ou destruição total ou parcial, não estejam em condições de permanecer nas dependências do METRÔ-DF no prazo máximo de 05 (cinco) dias, contado a partir da data de recebimento da comunicação, podendo ser prorrogado por igual período, desde que plenamente comprovada a necessidade e que não afete a segurança dos usuários ou o sistema metroviário;*
>
> *37.50. Fica a CONTRATADA obrigada a comunicar formalmente ao METRÔ-DF todas as ocorrências nos equipamentos tais como violação, vandalismo, fraudes entre outros;*
>
> *37.50.1. Entende-se por violação, qualquer ação ou dano provocado no ATM, tendo como consequência o impacto no serviço, na disponibilidade, na integridade do equipamento ou que permita ação fraudulenta;*
>
> *38.21. Absorção dos custos relacionados à atos de vandalismo provocados por usuários.*

A formação de custo da solução completa do objeto e escopo do referido edital também compreende a previsibilidade com maior grau possível de assertividade sobre os dispêndios das atividades de

campo destinadas ao suporte da manutenção técnica, tanto corretiva quanto preventiva. Nesta premissa a CONTRATADA não possui informações e domínios das falhas ou defeitos que não são decorrentes do uso e desgaste natural, ou seja, danos provenientes de intempéries, infraestrutura elétrica instável ou com curto circuitos, danos provocados por goteiras ou derramamento de líquidos sobre o Terminal de Autoatendimento, ou por agentes (água e produtos químicos) oriundos da limpeza efetuada no local ao redor de onde o equipamento está instalado, podendo danificá-lo, mau uso de terceiros que acessem o equipamento, ou outras situações de natureza Extra ATM. Nestas situações podemos considerar que absorção dos custos também é responsabilidade da CONTRATANTE, tal como os atos de vandalismos?

Esclarecimento #14

Considerando:

> *6.3. Requisitos de Manutenção*
>
> *6.3.2. Os serviços de suporte técnico abrangem:*
>
> *6.3.2.1. Todos os procedimentos técnicos destinados ao reparo de eventuais falhas apresentadas nos equipamentos ou na solução de software, de modo a restabelecer seu normal estado de uso, dentre os quais se incluem a substituição de peças, ajustes e reparos técnicos conforme manuais e normas técnicas especificadas pelo fabricante.*
>
> *6.3.2.2. Qualquer substituição de componentes ou peças que seja necessária não gera nenhum ônus para o Contratante;*
>
> *37.46. Substituir os ATMs que por deterioração, quebra, ato de vandalismo, ou destruição total ou parcial, não estejam em condições de permanecer nas dependências do METRÔ-DF no prazo máximo de 05 (cinco) dias, contado a partir da data de recebimento da comunicação, podendo ser prorrogado por igual período, desde que plenamente comprovada a necessidade e que não afete a segurança dos usuários ou o sistema metroviário;*
>
> *37.50. Fica a CONTRATADA obrigada a comunicar formalmente ao METRÔ-DF todas as ocorrências nos equipamentos tais como violação, vandalismo, fraudes entre outros;*
>
> *37.50.1. Entende-se por violação, qualquer ação ou dano provocado no ATM, tendo como consequência o impacto no serviço, na disponibilidade, na integridade do equipamento ou que permita ação fraudulenta;*
>
> *38.21. Absorção dos custos relacionados à atos de vandalismo provocados por usuários.*

Solicitamos explicar como se dará a absorção dos custos pela CONTRATANTE, poderá ser considerado um orçamento emitido pela CONTRATADA contendo o preço do serviço e de cada peça afetada que deverá ser reparada ou substituída?

Esclarecimento #15

Considerando:

> *6.3. Requisitos de Manutenção*

6.3.2. Os serviços de suporte técnico abrangem:

6.3.2.1. Todos os procedimentos técnicos destinados ao reparo de eventuais falhas apresentadas nos equipamentos ou na solução de software, de modo a restabelecer seu normal estado de uso, dentre os quais se incluem a substituição de peças, ajustes e reparos técnicos conforme manuais e normas técnicas especificadas pelo fabricante.

6.3.2.2. Qualquer substituição de componentes ou peças que seja necessária não gera nenhum ônus para o Contratante;

37.46. Substituir os ATMs que por deterioração, quebra, ato de vandalismo, ou destruição total ou parcial, não estejam em condições de permanecer nas dependências do METRÔ-DF no prazo máximo de 05 (cinco) dias, contado a partir da data de recebimento da comunicação, podendo ser prorrogado por igual período, desde que plenamente comprovada a necessidade e que não afete a segurança dos usuários ou o sistema metroviário;

37.50. Fica a CONTRATADA obrigada a comunicar formalmente ao METRÔ-DF todas as ocorrências nos equipamentos tais como violação, vandalismo, fraudes entre outros;

37.50.1. Entende-se por violação, qualquer ação ou dano provocado no ATM, tendo como consequência o impacto no serviço, na disponibilidade, na integridade do equipamento ou que permita ação fraudulenta;

38.21. Absorção dos custos relacionados à atos de vandalismo provocados por usuários.

Ainda, danos desta natureza possuem magnitudes complexas e diferentes entre si, portanto, as horas de indisponibilidade causadas pelos motivos elucidados acima, mas não restrito a eles, deverão ser subtraídas das horas de indisponibilidade. Podem nos explicar como o gestor do Metrô-DF fará este abono?

Esclarecimento #16

Considerando:

13.3. É responsabilidade da CONTRATADA o dimensionamento de todos os recursos necessários (como, por exemplo, linhas de comunicação e equipamentos) para atender ao serviço contratado nos níveis de qualidade definidos neste documento;

Os links de comunicação, por conseguinte as linhas de comunicação são responsabilidades da CONTRATANTE, conforme item 38.18 do Termo de Referência, portanto, a responsabilidade acima pode ser desconsiderada, haverá uma errata para esta correção?

Esclarecimento #17

Considerando:

13.5.1. Quando a manutenção no ATM necessitar da presença da Transportadora de Valores, a CONTRATADA deverá realizar tratativas junto a Transportadora e comunicar à equipe gestora do METRÔ-DF;

Todos os chamados que necessitarem do atendimento junto com a transportadora de valores, sabendo-se que elas possuem rotas pré-definidas de seus agentes, que eles não circulam em horários

extremos, por exemplo antes das 7h00 ou após às 19h00, portanto, a disponibilidade do atendimento não será imediata, caberá à CONTRATADA o agendamento em dia e hora futura. Deste modo, todas as horas entre a abertura do chamado e a data e hora agendada com a transportadora de valores serão subtraídas do cálculo de disponibilidade? Senão, favor explicar como tais horas serão classificadas pelo gestor do Metrô-DF para não serem imputadas indevidamente na performance do atendimento e restabelecimento do Terminal de Autoatendimento pela CONTRATADA?

Esclarecimento #18

Considerando:

> *13.9. A CONTRATADA deverá efetuar o acompanhamento do desempenho dos dispositivos de segurança em Central de Monitoramento. Os serviços de monitoramento estarão disponíveis 24 (vinte e quatro) horas por dia, 7 (sete) dias por semana (24x7), quando os eventos serão registrados, acompanhados e solucionados por equipe especializada nos serviços de segurança;*

O período de funcionamento no Termo de Referência, item 13.5, é de segunda à sábado compreendido nos horários entre 05h30 e 23h30, ou seja, 18x6. Podem explicar quais os tipos de monitoramento e acompanhamento deverão ser feitos aos domingos e nos demais dias nos horários compreendidos entre 23h31 e 05h29? Por qual razão a CONTRATADA deverá manter equipe de monitoramento nos períodos em que as linhas do Metrô-DF estarão fechadas?

Esclarecimento #19

Considerando:

> *13.11. De uma forma geral, cada enlace entre os sites da CONTRATADA e o site do METRÔ-DF ou outro definido por este é composto pelos elementos de conexão de rede: firewall, IDS, servidores, switchs, roteadores, modens e meio de transmissão. Em caso de problemas em algum destes elementos a CONTRATADA fará a recuperação de cada enlace;*

Caso o defeito ou erro esteja nos enlaces, sites ou infraestrutura de responsabilidade da CONTRATANTE, conforme item 38.18 do Termo de Referência, as horas de indisponibilidade deverão ser desconsideradas. Sendo assim, como o gestor do Metrô-DF fará estes abonos?

Esclarecimento #20

Considerando:

> *35.2.1. Com relação a esse item, levaremos em consideração os seguintes aspectos:*
>
> *III. Os dados de Disponibilidade dos ATMs serão calculados com base no sistema de abertura e registro de ordem de serviço da CONTRATANTE ou por sistema que venha a ser disponibilizado pelo CONTRATANTE para este fim;*
>
> *- A CONTRATADA deverá registrar o fechamento dos atendimentos no sistema de abertura e registro de ordem de serviço via telefone, com entrega do formulário de ordem de serviço assinado no METRÔ-DF;*

Os atendimentos serão efetuados por níveis de atuação, por exemplo N1 quando através do monitoramento pela CONTRATADA for identificado um defeito ou erro, que poderá ter sido registrado no sistema de atendimento, ou seja, aberto um chamado, sendo que atuação remota resolverá. Nesse caso, pela forma de atuação e resolução remota, o Metrô-DF concorda que não caberá no fechamento ter um formulário de ordem de serviço assinado no Metrô-DF? Se não, pode nos explicar como se dará a coleta da assinatura?

Esclarecimento #21

Considerando:

> *35.2.1. Com relação a esse item, levaremos em consideração os seguintes aspectos:*
>
> *III. Os dados de Disponibilidade dos ATMs serão calculados com base no sistema de abertura e registro de ordem de serviço da CONTRATANTE ou por sistema que venha a ser disponibilizado pelo CONTRATANTE para este fim;*
>
> *- A CONTRATADA deverá registrar o fechamento dos atendimentos no sistema de abertura e registro de ordem de serviço via telefone, com entrega do formulário de ordem de serviço assinado no METRÔ-DF;*

Agora, no caso do atendimento "in loco" para um chamado preventivo ou corretivo registrado no sistema de atendimento, o qual será realizado por um técnico da CONTRATADA, que se deslocará até o local que o equipamento se encontra, sendo que após o término do seu serviço irá por todos os dados de seu atendimento, tais como local, dia e hora, defeito e solução no sistema APP de seu Smartphone, neste momento é possível coletar a assinatura de um funcionário do Metrô-DF, o qual obrigatoriamente deverá acompanhar o técnico. O Metrô-DF garante que em 100% (cem por cento) destas ocorrências "in loco" designará um funcionário para acompanhar e assinar a ordem de serviço? Caso não tenha um funcionário, a CONTRATADA não poderá ficar esperando e como se dará o fechamento, poderá ser sem assinatura com a devida observação descrita no próprio fechamento?

Esclarecimento #22

Considerando:

> *37.46. Substituir os ATMs que por deterioração, quebra, ato de vandalismo, ou destruição total ou parcial, não estejam em condições de permanecer nas dependências do METRÔ-DF no prazo máximo de 05 (cinco) dias, contado a partir da data de recebimento da comunicação, podendo ser prorrogado por igual período, desde que plenamente comprovada a necessidade e que não afete a segurança dos usuários ou o sistema metroviário;*

Nestas situações a CONTRATANTE arcará com os custos conforme item 38.21 do Termo de Referência?

Esclarecimento #23

Considerando itens 6.8.1, 8.4.11, 9.1:

SBA é requisito técnico central do projeto, e que o sucesso dessa integração depende diretamente do acesso antecipado à documentação técnica completa (protocolo, versão, endpoints, formato de dados e autenticação). Entendemos ainda que a disponibilização de um ambiente de homologação/sandbox é condição necessária para que possamos validar a integração sem impacto no ambiente produtivo do METRÔ-DF. Sendo assim, solicitamos confirmação de que essa documentação e esse ambiente serão disponibilizados antes da sessão ou imediatamente após a assinatura do contrato?

Esclarecimento #24

Considerando itens 38.13 e 44.4.4:

O item 38.13 atribui ao METRÔ-DF os direitos de propriedade intelectual, incluindo código-fonte. Já o item 44.4.4 prevê a retirada de 'software e hardware' ao término do contrato. Confirma-se que o software embarcado nos ATMs é de propriedade da CONTRATADA e será retirado com os equipamentos?

Esclarecimento #25

Considerando item 14:

O sistema de gerenciamento on-line e o sistema WEB de relatórios serão hospedados na infraestrutura da CONTRATADA (cloud ou data center próprio) ou no ambiente do METRÔ-DF? Qual é o SLA de disponibilidade exigido para esses sistemas?

Esclarecimento #26

Considerando itens 13.3 e 20.1:

O item 20.1 exclui do escopo a 'infraestrutura de rede', mas o item 13.3 responsabiliza a CONTRATADA por 'linhas de comunicação'. A CONTRATADA deve provisionar seus próprios links de dados (ex.: 4G/5G) para cada ATM, ou utilizará a rede de dados existente do METRÔ-DF nas estações? Caso utilize a rede do METRÔ-DF, quais são as especificações (velocidade, protocolo, VLAN)?

Esclarecimento #27

Considerando item 12:

Como as pessoas que possuem deficiência visual possuem Passe Livre Especial, direito garantido pela Lei Distrital nº 566/1993, entendemos que não faz sentido o uso de funcionalidade TTS nas aplicações uma vez que ela não será usada. Estamos certos do nosso entendimento?

Esclarecimento #28

Considerando itens 8.4.11 e 9:

A comunicação entre a aplicação do ATM e os cartões depende diretamente do acesso à API, a qual é de titularidade e responsabilidade do METRÔ-DF, uma vez que se trata de protocolo proprietário do sistema de bilhetagem já em operação. Sendo assim, solicitamos confirmação de que a API de comunicação com os cartões SBA — incluindo protocolo, comandos de leitura e regravação, estrutura de dados do cartão e mecanismos de autenticação/criptografia — será disponibilizada pela CONTRATANTE à CONTRATADA. Estamos certos do nosso entendimento?

Esclarecimento #29

Considerando item 13.10:

O tempo de resposta de 2 segundos de processamento refere-se somente ao processamento do FEP sem considerar os tempos de processamento do autorizador e da aplicação do ATM. Estamos certos do nosso entendimento?

Esclarecimento #30

Em consulta técnica e comercial preliminar, apuramos que o Sistema de Bilhetagem Automática (SBA) utilizado pelo Metrô-DF é operacionalizado por meio de solução tecnológica fornecida pela empresa TRANSDATA, em razão de contrato celebrado entre referida empresa e o BANCO DE BRASÍLIA S.A. (BRB), responsável pela gestão do sistema de bilhetagem do transporte coletivo do Distrito Federal.

Em decorrência dessa arquitetura, conforme informações obtidas diretamente junto à fornecedora do SBA, a integração da solução ofertada pela futura contratada com o referido Sistema de Bilhetagem Automática dependerá obrigatoriamente da contratação direta, pela CONTRATADA, dos seguintes serviços prestados pela empresa fornecedora do SBA:

(i) pagamento ÚNICO, a título de setup inicial, no valor aproximado de R$ 156.000,00 (cento e cinquenta e seis mil reais), correspondente à concessão de acesso às bibliotecas técnicas, APIs (Application Programming Interfaces), documentação técnica de integração e demais artefatos tecnológicos indispensáveis à interoperabilidade entre os Terminais de Autoatendimento (ATMs) ofertados e o SBA do Metrô-DF; e

(ii) pagamento MENSAL RECORRENTE, a título de suporte técnico continuado, no valor aproximado de R$ 9.850,00 (nove mil, oitocentos e cinquenta reais), pelo prazo mínimo contratual de 72 (setenta e dois) meses, conforme exigência da fornecedora do SBA — totalizando, em valores correntes, aproximadamente R$ 709.200,00 (setecentos e nove mil e duzentos reais) ao longo da vigência mínima imposta.

A apuração dos referidos custos, somada à exigência de prazo contratual mínimo de 72 meses junto à fornecedora do SBA — superior em 24 (vinte e quatro) meses ao prazo de vigência do contrato

administrativo objeto deste certame (48 meses, prorrogáveis por até 60 meses, conforme art. 163 do RILC do Metrô-DF) —, revela CARGA FINANCEIRA RELEVANTE E NÃO PROVISIONADA no Edital, com impactos diretos sobre a precificação da proposta comercial e sobre a equação econômico-financeira do contrato.

Acresce-se a esta circunstância o fato de que o tempo técnico necessário à integração entre a solução da Contratada e o SBA do Metrô-DF — incluindo, sem limitação, homologação técnica junto à fornecedora do SBA, testes de interoperabilidade, validação de fluxos transacionais e certificação operacional — **não está expressamente quantificado ou parametrizado no cronograma do Anexo IV do Termo de Referência**, o qual prevê apenas o prazo total de 120 (cento e vinte) dias corridos para implantação do equipamento piloto (P1), sem distinção entre as etapas de fabricação, instalação física e integração tecnológica.

Considerando que tais custos e prazos NÃO foram divulgados no Edital nem no Termo de Referência, e considerando o princípio constitucional da isonomia entre licitantes (art. 37, XXI, CRFB) e o princípio do julgamento objetivo (art. 31 da Lei nº 13.303/2016), o que pressupõe que todas as licitantes elaborem suas propostas a partir das MESMAS PREMISSAS e do mesmo conjunto de informações objetivas, solicita-se esclarecimento expresso sobre os seguintes pontos:

Confirma o Metrô-DF que a integração entre a solução ofertada pela futura contratada e o Sistema de Bilhetagem Automática (SBA) operado pela empresa Transdata Smart S.A., por intermédio do Banco de Brasília S.A. (BRB), é PRÉ-REQUISITO TÉCNICO INDISPENSÁVEL ao cumprimento do objeto licitado?

Esclarecimento #31

Confirma o Metrô-DF que os custos de setup inicial (R$ 156.000,00) e suporte técnico mensal continuado (R$ 9.850,00) cobrados pela fornecedora do SBA — bem como o prazo contratual mínimo de 72 meses por ela exigido — DEVERÃO INTEGRAR a composição da proposta comercial das licitantes? Em caso positivo, por que tais informações não foram disponibilizadas no Edital, em prejuízo da paridade informacional entre os interessados?

Esclarecimento #32

Considerando o descompasso de prazos entre a vigência contratual com o Metrô-DF (48 meses, prorrogáveis até 60) e a obrigação mínima imposta pela fornecedora do SBA (72 meses), confirma o Metrô-DF que a futura contratada arcará integralmente com os 12 a 24 meses adicionais de obrigação contratual junto à Transdata após o término do contrato administrativo, sem direito a indenização, reembolso ou recomposição? Caso negativo, qual mecanismo será previsto contratualmente para mitigar essa exposição?

Esclarecimento #33

O cronograma do Anexo IV do Termo de Referência (prazo total de 120 dias corridos para P1) considerou tempo específico para a homologação técnica e integração da solução da Contratada junto à fornecedora do SBA? Em caso positivo, qual o prazo estimado e em qual etapa do cronograma essa atividade está contemplada? Em caso negativo, confirma o Metrô-DF que eventuais atrasos atribuíveis ao processo de homologação junto à fornecedora do SBA NÃO serão imputáveis à Contratada para fins de aplicação das penalidades contratuais previstas no Capítulo 43 do Termo de Referência?

Esclarecimento #34

Como medida de transparência, isonomia e paridade informacional entre os licitantes, solicita-se que o Metrô-DF DIVULGUE, no âmbito deste certame, todas as informações relativas aos custos, prazos, condições técnicas e exigências contratuais aplicáveis à integração da solução ao SBA, conforme repassadas pela fornecedora Transdata Smart S.A. ao BRB, de modo a permitir que todas as licitantes formulem suas propostas a partir das mesmas premissas objetivas — sob pena de violação aos princípios da legalidade, isonomia, julgamento objetivo e eficiência (art. 37, caput e XXI, CRFB; art. 31 da Lei nº 13.303/2016).

Subsidiariamente, caso o Metrô-DF entenda não ser cabível a divulgação direta das condições contratuais entre a fornecedora do SBA e o BRB, sugere-se a inclusão, no instrumento convocatório republicado, de OBRIGAÇÃO EXPRESSA do Metrô-DF/BRB de intermediar e viabilizar, no prazo máximo de 30 (trinta) dias contados da assinatura do contrato administrativo, o acesso da Contratada à fornecedora do SBA em condições isonômicas, com fornecimento de carta de viabilidade técnica e proposta comercial padronizada — afastando-se, assim, o risco de imposição unilateral de condições mais gravosas à Contratada por parte de fornecedora sobre a qual o Metrô-DF e o BRB exercem influência contratual direta.

Por todo o exposto, requer-se que os esclarecimentos acima sejam prestados em tempo hábil, antes da sessão de reabertura prevista para 27/05/2026, em respeito aos princípios da isonomia, transparência, julgamento objetivo e segurança jurídica, e em conformidade com o item 5.3 do Edital.

Termos em que pede deferimento.

gov.br Documento assinado digitalmente
DIEGO GONCALVES SILVA
Data: 22/05/2026 18:24:18-0300
Verifique em https://validar.iti.gov.br

Gravataí/RS, 22 de maio de 2026.

Diego Gonçalves Silva
Diretor de Software e Serviços
PERTO S.A. — Periféricos para Automação
CNPJ 92.080.035/0001-04