

## FORMULÁRIO-MODELO PARA APRESENTAÇÃO DE CONTRIBUIÇÕES

**Participante:**

Alisson Quiñones Mendonça / Fábio Cesar Schoba / Vinicius Vandre Lopes

**Entidade:**

Concessionária Rota das Bandeiras S/A

**Meios de contato** (se o participante for pessoa jurídica, indicar nome do preposto a ser contatado) :

Quiñon

Dispositivo, item ou conteúdo da minuta (transcrever o dispositivo ao qual a contribuição se refere, ou determinado assunto tratado em seu conteúdo) :	Contribuição (indicar as observações, dúvidas, críticas ou sugestões acerca do dispositivo ou assunto) :	Redação sugerida para o dispositivo (apresentar, se for o caso, sugestão de nova redação para o dispositivo) :
Art 3º, III, g - Captura de imagens do veículo	Não está claro se deverão ser armazenadas na Administradora de Rodovias todas as imagens de todas as passagens por pista manual/automática ou somente as imagens das passagens que apresentarem algum tipo de divergência?	
Art 3º, IV, 3º - Nas passagens bloqueadas, o “tag” não será validado na ocorrência dos seguintes fatores: a) Veículo cadastrado em uma OSA, mas sem “tag”; b) Veículo com “tag” violado; c) Veículo com “tag” bloqueado pela OSA; d) Veículo com “tag” mal instalado.  Art 5º, I, a - Passagens	a) Somente será possível identificar as passagens bloqueadas por veículo em Lista Nela (Bloqueado pela OSA), não tendo meios para a Administradora de Rodovias identificar os TAGs bloqueados por estarem violados ou mal instalados.  b) O envio das passagens bloqueadas à OSA é obrigatório ou opcional? Como o TAG estava bloqueado e o usuário efetuou o pagamento em espécie, esta passagem será classificada como pagamento à vista.  c) Deveria existir uma forma diferenciada para envio desta informação, caso necessário, para não se misturar com uma passagem liberada, considerando-se um tempo de envio maior.	
Art 5º, II, 6º - Na hipótese do parágrafo anterior, tendo havido cobrança equivocada, a OSA deverá provisionar o valor referente à categoria que julga correta e retornar o resultado ‘provisionado’ na mensagem das “PASSAGENS PROCESSADAS”, atualizando o saldo do usuário de acordo com este provisionamento.  ANEXO I, 4.7	a) A Administradora de Rodovias entende este artigo como improcedente, pois o valor enviado para a OSA será o valor à ser contabilizado, e em casos de fechamento diário a contabilidade poderá ter uma informação divergente.  b) Sugere-se eliminar o provisionamento. Ou uma passagem é aceita ou rejeitada.	

<p>Art 5º, II, 8º - A inclusão de veículo no “grupo isento” dá-se somente quando expressamente solicitado pela Administradora de Rodovias, para veículos de sua responsabilidade, ou pela ARTESP, sendo vedada qualquer inclusão pela OSA.</p>	<p>a) Não foi detalhado como será o controle dos veículos isentos por serem:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a.1) da frota da Administradora de Rodovias;</li> <li>a.2) da ARTESP/ALESP;</li> <li>a.3) outros isentados pela Administradora de Rodovias;</li> </ul> <p>b) Atualmente os veículos isentos são gerenciados por controle interno da Administradora e entendemos que deve continuar da forma que é praticada atualmente.</p>	
<p>Art 8º - A operação da Arquitetura de Comunicação do Sistema Automático de Arrecadação terá início em até 180 (cento e oitenta) dias a contar da publicação desta Resolução.</p>	<p>Entendemos como necessário os seguintes prazos:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) 180 (cento e oitenta) dias para se adequar à presente padronização, a contar da data da publicação desta Resolução, adequando o software de arrecadação em todos os níveis.</li> <li>b) 60 (sessenta) dias para realização de testes finais e ajustes técnicos junto à OSA e a ARTESP.</li> <li>c) Total de 240 (duzentos e quarenta) dias para utilização da nova arquitetura.</li> </ul>	
<p>ANEXO I, 1, 1.1 - Passagem Liberada</p>	<p>Neste artigo foi detalhado o procedimento somente para as pistas automáticas. Qual seria o procedimento para as pistas manuais, conforme casos abaixo que podem ocorrer:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) caso a pista automática esteja indisponível no momento da passagem do usuário</li> <li>b) caso o usuário acesse indevidamente a pista manual com TAG válido</li> <li>c) cargas excepcionais com TAG que passam pela pista auxiliar</li> </ul>	

<p>ANEXO I, 2, 2.1 - Serviço de Mensagens</p> <p>ANEXO IV</p>	<p>a) Deveria ficar claro que a implementação do JMS por parte da OSA deverá suportar a integração com o Sistema da Administradora de Rodovias que poderá estar em diferentes linguagens de programação, como por exemplo Visual Basic.</p> <p>b) A OSA deveria manter um serviço de mensagem dedicado para cada Administradora de Rodovias, igual temos nos moldes atuais.</p> <p>c) O link deveria continuar sob a responsabilidade das OSAs.</p>	
<p>ANEXO I, 2, 2.2 - Tipos de Mensagens</p>	<p>O novo protocolo deveria prever a criação novas filas e tipos de mensagens que atendam itens não identificados até o momento, como por exemplo a contestação dos usuários.</p>	
<p>ANEXO I, 3 - Descrição das Mensagens da Arquitetura</p>	<p>a) Para cada mensagem enviada deveremos ter um aviso de recebimento que comprove a entrega da mensagem ao serviço de messengeria da OSA.</p> <p>b) Temos itens que a Administradora de Rodovias não recebe a informação durante a passagem do veículo, como por exemplo: status da bateria baixa e a informação que o TAG está violado para o novo padrão 915MHz.</p>	
<p>ANEXO I, 3.2.5.2. As mensagens padrão “imagens” devem ser enviadas nas seguintes ocorrências:</p> <p>a. Quando houver diferença entre a categoria cadastrada e a categoria detectada.</p> <p>b. Na primeira passagem do veículo (tag) por uma pista automática.</p> <p>c. Na passagem manual.</p> <p>d. Tag está com o nível de bateria baixo.</p> <p>e. Quando solicitado pela OSA. (ver item Requisita Imagens)</p> <p>f. Tag está violado.</p> <p>g. Tag é do grupo isento.</p>	<p>a) A Administradora de Rodovias deverá enviar as imagens para todos os itens descritos neste artigo ou poderá ser acordado diretamente com a OSA quais informações ela quer receber?</p>	
<p>ANEXO I, 3.4.4. O parâmetro “grupo” na lógica de tarifação indica um agrupamento de veículos que possui tarifas diferenciadas. Assim, a Administradora de Rodovia deve enviar as tarifas referentes a esses grupos (indicando o número do grupo) e as tarifas “normais” para o restante dos veículos (passando valor zero para este parâmetro).</p>	<p>Entendemos como necessária a possibilidade de criação de novos grupos por necessidade da Administradora de Rodovias para evitar modificações no protocolo futuramente.</p>	

<p>Anexo I - 3.7.1.3., i - Flag indicando se a compensação foi por vale pedágio</p>	<p>a) Não foi informado se o valor da compensação será cheio ou já com o desconto.</p> <p>b) Esta minuta não contempla as mensagens atuais de Vale Pedágio Comprado (VPC) e Vale Pedágio Realizado (VPR) praticado atualmente.</p>	
<p>ANEXO I, 4 - Prazos das Mensagens na Arquitetura</p>	<p>Entendemos como prazos aceitáveis para cada item:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Passagens: envio até 5 minutos</li> <li>- TAGs: atualização das listas para as pistas a cada 5 minutos</li> <li>- Passagens processadas: Determinado em contrato entre OSA e Administradora de Rodovias</li> <li>- Imagens: Determinado em contrato entre OSA e Administradora de Rodovias</li> <li>- Tarifas: Determinado em contrato entre OSA e Administradora de Rodovias</li> </ul>	
<p>ANEXO I, 4 - Prazos das Mensagens na Arquitetura</p>	<p>a) Não foi previsto nenhum tipo de contingência por queda de comunicação e outros problemas que podem prejudicar a troca de informações entre OSA e Administradora de Rodovias.</p> <p>b) Este item deveria ser um acordo comercial entre OSA e Administradora de Rodovias.</p>	
<p>ANEXO I, 5 - Tratamento de Inconsistências</p>	<p>Deverão ser previstos mais exemplos de cenários com as mensagens implementadas.</p>	
<p>ANEXO II, Tabela I, datahora - Tempo Unix, isto é, número de segundos desde 01/01/1970</p>	<p>Para efeito de compatibilidade com a forma atual de trabalho, sugerimos a utilização da datahora no formato AAAAMDDHHMMSS. Ex: 20130524122001</p>	

ANEXO II, Tabela 8	<p>a) Poderão ser criadas novas categorias se for de comum acordo entre a OSA e a Administradora de Rodovias?</p> <p>b) Sugerimos a utilização do tipo de veículo, quantidade de eixos e tipo de rodagem para composição da categoria ao invés do modelo sugerido nesta tabela, que limita até CAT 8. Lembrando que temos casos de caminhões de 7 à 11 eixos.</p> <p>c) Sugerimos a inclusão dos motivos de rejeição já contemplados no protocolo atual (ST19).</p>	
ANEXO II	<p>a) Sugerimos que todas as transações tenham uma 'chave de identificação única universal'. Essa chave será única para o tratamento posterior de qualquer demanda de verificação, confirmação ou tratamento de exceções relativas àquela passagem.</p> <p>b) Sugerimos a criação de um campo para identificação da OSA nas mensagens.</p> <p>c) Deveria existir uma mensagem para remover um TAG da lista em caso de dano ou devolução para a OSA.</p> <p>d) O número sequencial das mensagens deveria contemplar o sequenciamento por praça de pedágio para permitir o envio distribuído de informações.</p>	