

## FORMULÁRIO-MODELO PARA APRESENTAÇÃO DE CONTRIBUIÇÕES

<b>Participante:</b>			
Alisson Quiñones Mendonça / Fábio Cesar Schoba / Vinicius Vandre Lopes			
<b>Entidade:</b>			
Concessionária Rota das Bandeiras S/A			
<b>Meios de contato (se o participante for pessoa jurídica, indicar nome do preposto a ser contatado):</b>			
Alisson Quiñones Mendonça (aqmendonca@rotadasbandeiras.com.br)			
<b>Dispositivo, item ou conteúdo da minuta (transcrever o dispositivo ao qual a contribuição se refere, ou determinado assunto tratado em seu conteúdo):</b>	<b>Contribuição (indicar as observações, dúvidas, críticas ou sugestões acerca do dispositivo ou assunto):</b>	<b>Redação sugerida para o dispositivo (apresentar, se for o caso, sugestão de nova redação para o dispositivo):</b>	<b>Resposta às contribuições:</b>
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?		A princípio, todos os veículos cadastrados nas OSA's devem ter suas passagens fotografadas. As imagens destas fotografias servirão para a comprovação das passagens em caso de contestação do usuário. O envio obrigatório destas imagens para as OSA's depende dos critérios estabelecidos no item 3.2.5.2 do anexo I.
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.		a) Na leitura do tag deve ser verificada, se possível, a sua condição de violação. Identificando que o tag está violado então a passagem é bloqueada (não autorizada a passar). A identificação de um tag mal instalado somente será possível se o tag não puder ser lido na pista. Neste caso a cancela não abre e o operador de pista pode conferir visualmente se o tag está corretamente instalado no vidro do veículo. b) Mesmo as passagens bloqueadas (e consequentemente pagas em dinheiro) devem ser enviadas à OSA para que a Artesp possa exercer seu papel de fiscalização. c) O número de passagens bloqueadas é significativamente menor do que o número de passagens liberadas de forma que não vemos necessidade de criar canais específicos de envio das passagens separando liberadas e bloqueadas.
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.		a) As passagens processadas como provisionadas não devem entrar de imediato na contabilidade das administradoras de rodovias. O provisionamento é apenas informativo e para que a passagem seja compensada, de fato, é necessário que a administradora de rodovias reenvie a passagem considerando o motivo do provisionamento. b) Iremos manter o conceito de provisionamento.
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.	a) Não foi detalhado como será o controle dos veículos isentos por serem: a.1) da frota da Administradora de Rodovias; a.2) da ARTESP/ALESP; a.3) outros isentados pela Administradora de Rodovias;  b) Atualmente os veículos isentos são gerenciados por controle interno da Administradora e entendemos que deve continuar da forma que é praticada atualmente.		A administradora de rodovias pode continuar fazendo o controle interno dos veículos que por ela são isentados. Porém, a Artesp também terá a prerrogativa de isentar determinados veículos sem a necessidade de consultar às administradoras de rodovias. De qualquer forma, iremos criar grupos distintos para inclusão de veículos pelas administradoras de rodovias e outro, pela Artesp.

<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>Entedemos como necessário os seguintes prazos:</p> <p>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.</p> <p>b) 60 (sessenta) dias para realização de testes finais e ajustes técnicos junto à OSA e a ARTESP.</p> <p>c) Total de 240 (duzentos e quarenta) dias para utilização da nova arquitetura.</p>		<p>Vamos estabelecer um prazo total de 360 dias para a operação plena da nova arquitetura em que os primeiros 180 dias serão destinados para o desenvolvimento e implantação da nova arquitetura; os próximos 30 dias, para testes e início de operação; e os próximos 150 dias, para operação em regime de adaptação com os prazos para troca de mensagens alargados.</p>
<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> <p>a) caso a pista automática esteja indisponível no momento da passagem do usuário</p> <p>b) caso o usuário acesse indevidamente a pista manual com TAG válido</p> <p>c) cargas excepcionais com TAG que passam pela pista auxiliar</p>		<p>Os casos apresentados se configuram em passagens liberadas manuais conforme descrito no item 1.1.1.1. Neles os eventos ocorridos são os mesmos que os apresentados no item 1.1.2 com exceção da alínea 'b'. Iremos criar novos motivos de passagem manual para atender aos casos específicos.</p>
<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>a) A princípio o envio de mensagens via JMS é implementado em Java, embora existam implementações em outras linguagens de programação. De qualquer forma, recomendamos o desenvolvimento de um módulo independente de envio e recebimento das mensagens. A integração poderá ser feita via banco de dados, por exemplo.</p> <p>b) Embora o serviço de mensagens seja único haverá tópicos (filas) de mensagens específicos para cada administradora de rodovias.</p> <p>c) O link é de responsabilidade das administradoras de rodovias que irão contratar os serviços do provedor de Internet.</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>O serviço de mensagens suporta a criação de novas filas / tópicos de mensagens. Caso a Artesp entenda ser necessário criar novas filas e tipos de mensagens ela poderá fazê-lo.</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 mensageria 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>a) Ao enviar a mensagem via JMS há a garantia de que a mensagem chegou no serviço de mensagem da OSA. Esta mensagem é registrada pelo serviço com um timestamp automático e poderá ser consumida pela Artesp que poderá confirmar o horário do envio.</p> <p>b) Se o tag não prover a informação de nível de bateria e condição de violação então a administradora deve ignorar esta informação.</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>A princípio a administradora de rodovias deve enviar as imagens de uma passagem quando atende a um dos critérios estabelecidos em 3.2.5.2. Por outro lado, a Artesp poderá rever estes critérios se considerar conveniente.</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>Novos grupos poderão ser criados por necessidade das administradoras de rodovias, porém mediante autorização da Artesp.</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. b) Esta minuta não contempla as mensagens atuais de Vale Pedágio Comprado (VPC) e Vale Pedágio Realizado (VPR) praticado atualmente.</p>		<p>a) O valor poderá vir com o desconto e nesse caso o campo resultado vem com 'compensado outro valor' e o motivo deste tipo de compensação é 'desconto'. b) Iremos incluir novos campos na mensagem "tags" para indicar as praças que devem ser cobradas por vale pedágio.</p>
<p>ANEXO I, 4 - Prazos das Mensagens na Arquitetura</p>	<p>Entendemos como prazos aceitáveis para cada item: - Passagens: envio até 5 minutos - TAGs: atualização das listas para as pistas a cada 5 minutos - Passagens processadas: Determinado em contrato entre OSA e Administradora de Rodovias - Imagens: Determinado em contrato entre OSA e Administradora de Rodovias - Tarifas: Determinado em contrato entre OSA e Administradora de Rodovias</p>		<p>Vamos incluir um período de adaptação de 150 dias em que os prazos para envio das "passagens" e para o processamento dos "tags" serão aumentados de 2 minutos para 5 minutos. Os outros prazos serão determinados pela Artesp.</p>
<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. b) Este item deveria ser um acordo comercial entre OSA e Administradora de Rodovias.</p>		<p>a) No caso de falha de comunicação a administradora de rodovias deve-se basear nas últimas informações coletadas para liberar ou não as passagens. Isto é, o sistema continua funcionando mesmo com a comunicação temporariamente interrompida. Por outro lado, a responsabilidade pelo link é das administradoras de rodovias que contratam o provedor de Internet. b) A Artesp tem a prerrogativa de regular esta comunicação.</p>
<p>ANEXO I, 5 - Tratamento de Inconsistências</p>	<p>Deverão ser previstos mais exemplos de cenários com as mensagens implementadas.</p>		<p>Iremos revisar estes cenários.</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>		<p>A forma de codificação da data e hora sugerida no documento tem a vantagem de ser mais compacta e de considerar o horário de verão. De qualquer forma, isto não impede que as administradoras de rodovias convertam o formato internamente em seus próprios sistemas. Na grande maioria das linguagens de programação existem bibliotecas específicas para estas conversões.</p>
<p>ANEXO II, Tabela 8</p>	<p>a) Poderão ser criadas novas categorias se for de comum acordo entre a OSA e a Administradora de Rodovias? 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. c) Sugerimos a inclusão dos motivos de rejeição já contemplados no protocolo atual (ST19).</p>		<p>a) Novas categorias poderão ser criadas, desde que aprovadas pela Artesp. b) Não há limitação para as categorias. Havendo necessidade a Artesp irá incluir novos valores para o campo categoria. c) Não existe este conceito de "motivos de rejeição".</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>		<p>a) Isto já está contemplado; o campo passagemId identifica unicamente as passagens realizadas nas praças de uma administradora de rodovia.</p> <p>b) Ok, iremos criar este campo identificador da OSA.</p> <p>c) Nesta nova proposta não há a necessidade de retirada de tag das listas. No caso de dano ou devolução do tag a OSA informa às administradoras de rodovias (através da mensagem 'tags') que o tag está na situação 'bloqueado'. E pode passar como motivo do bloqueio o valor 'sem cadastro'.</p> <p>d) Iremos criar o campo 'serie' para atender esta demanda do envio distribuído das mensagens 'passagens' e 'imagens'.</p>
----------	--	--	--