**TERMO DE REFERÊNCIA**

Processo Administrativo nº (200. 30283.2022)

1. **APRESENTAÇÃO**

Um dos grandes problemas característicos dos grandes centros urbanos, a exemplo de Maceió, diz respeito a dificuldade de mobilidade de sua população, provocada, principalmente pela grande quantidade de veículos motorizados, sem vias que os comportem.

De tal demanda, surge a necessidade de disponibilização de meios de transporte sustentáveis e alternativos para a população, priorizando-se os modos não motorizados sobre os motorizados.

Neste diapasão, o estímulo a utilização de bicicletas como meio de transporte alternativo surge como meio efetivo de contribuição para a melhora da mobilidade urbana dos grandes centros, colaborando, ainda, para a prática de atividades físicas, e consequente melhora na qualidade de vida e saúde da população, levando a administração à elaboração do presente estudo visando a ampliação da utilização desta solução.

**2. OBJETIVO**

O Termo de Referência da Contratação é documento que descreve as análises realizadas às condições da contratação em termos de necessidades, requisitos, alternativas, escolhas, resultados pretendidos e demais características, e que demonstra a viabilidade técnica e econômica da contratação e integra a fase de Planejamento da Contratação de acordo com o levantamento e consolidação das informações.

**3. DESCRIÇÃO DA SOLUÇÃO ESCOLHIDA:**

|  |  |
| --- | --- |
| Item | DESCRIÇÃO |
| 01 | Chamada Pública tem como objeto o credenciamento de empresas interessadas em realizar a prestação de serviço de apoio à mobilidade urbana, através da disponibilização de sistema de transporte de bicicletas compartilhadas, com ou sem estações, incluindo a disponibilização de sistema informatizado de gestão, e das estações e bicicletas de aluguel. |

**3.1 Especificações da Solução**

O presente procedimento tem por objeto a concessão da exploração de serviços de locação de bicicletas compartilhadas, abrangendo a execução dos serviços de implantação, manutenção, monitoramento, conservação, operação, ampliação, melhorias e exploração da referida atividade, compreendendo pontos de aluguel, com ou sem estações, suportes e bicicletas, acompanhada do respectivo sistema de operação e controle de uso, com possibilidade de exploração dos veículos e instalações com fontes alternativas de receita.

**4. DA JUSTIFICATIVA DA NECESSIDADE DA CONTRATAÇÃO**

Estudos urbanos atuais revelam que a mudança dos padrões de deslocamento dos habitantes pelo uso de meios de transporte não motorizados é crucial para a construção de centros urbanos com padrões de qualidade de vida mais elevados.

A prioridade dos modos não motorizados sobre os motorizados e do transporte coletivo sobre o individual é um dos princípios da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal nº 2.587/2012) e que deve ser seguido por todos os municípios brasileiros.

Dentro desse contexto, a priorização da bicicleta, um dos modos não motorizados, deve ser uma diretriz das cidades que desejam equacionar os problemas de mobilidade urbana, buscando transportar seus cidadãos com rapidez, conforto e segurança.

O uso da bicicleta traz notáveis benefícios para o seu usuário, para a comunidade local e para a economia da cidade como um todo. Traz, também, contribuições que melhoram o fluxo de trânsito, tornando-o mais rápido, mais saudável, com menores graus de poluição atmosférica e sonora, além de ser mais econômico.

A integração entre a bicicleta e outros modos de transportes públicos constitui grande desafio do planejamento de transporte urbano moderno. As tarefas voltadas à promoção dessa unificação envolvem tanto recursos financeiros, quanto inventividade, e mudanças operacionais nos sistemas já implantados. Essa integração tem dois objetivos diretos: incluir a bicicleta como modal de transporte habitual nas viagens por motivo de trabalho ou escola; e reforçar modos de transportes coletivos como principais modais de transporte para viagens médias e longas das populações nos médios e grandes aglomerados urbanos. (MINISTÉRIO DAS CIDADES, 2007).

Há uma série de movimentos sociais em ascensão no País – com grande repercussão nas redes sociais – que visam a uma maior participação do modo bicicleta no planejamento e operação das cidades, em especial nas metrópoles brasileiras, nas quais a dinâmica de circulação concentrada nos modos motorizados, sobretudo em veículos privados, causa maiores prejuízos para as condições de mobilidade da população.

Estudo realizado pela Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito – SMTT demonstra que existem na cidade de Maceió mais de 42 km de infraestrutura cicloviária, divididos em 13 áreas, conforme mapa cicloviário **anexo** a esse estudo, sendo 38,67km de ciclovias e 3,42km de ciclofaixas, além de novas ciclovias em fase de construção, a exemplo da que está sendo implantada na Avenida Fernandes Lima.

Existem boas razões para encorajar o uso da bicicleta em Maceió. Ela praticamente não causa barulho ou poluição e consome muito menos recursos não renováveis (apenas aqueles usados na sua fabricação, mas que ainda assim são muito baixos em relação aos recursos usados para os outros meios de transporte). A única energia que essa prática consome é aquela provida diretamente por seu usuário, o que favorece a sua saúde. A bicicleta requer uma pequena fração do espaço necessário para o uso e estacionamento de carros. Além disso, é econômica, custando muito menos que o automóvel privado e o transporte público, tanto no custo direto do usuário quanto nos custos de infraestrutura pública. Por ser acessível a praticamente todas as pessoas, está entre os meios de transporte que mais favorecem a equidade social.

O projeto das bicicletas públicas compartilhadas se insere no escopo do esforço da administração municipal, em disponibilizar a população novas ciclovias e o incentivo ao uso da bicicleta.

Esse sistema possibilita o deslocamento de pessoas em pequenos percursos por meio de bicicletas distribuídas em uma rede de estações de autoatendimento (mobiliário urbano) que possibilitam o compartilhamento das bicicletas pelos cidadãos. O mobiliário será instalado nos pontos delimitados pela administração contemplados em espaços públicos tais como ruas, passeios e parques – essencialmente nas áreas de maior concentração populacional, buscando-se a integração do modal bicicleta ao modal ônibus, BRT e outros, consolidando a bicicleta como veículo de transporte essencial não motorizado e não como veículo exclusivo para esporte e lazer. Cria-se dessa forma uma rede integrada de transportes que tem como conceito a multimodalidade.

**5. DA DELEGAÇÃO PARA OPERAÇÃO**

Levando-se em conta a experiencia operacional e os objetivos de implantação da área atendida, além da evolução quase contínua das alternativas de natureza operacional e tecnológica, entende-se que a melhor alternativa para a implantação, operação e manutenção deste serviço seja a contratação de empresas privadas através de um processo de chamamento público que, de modo gradual, atendam metas claramente fixadas a partir de um conjunto de parâmetros definidos pela Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito – SMTT.

**6. ESCOPO DOS SERVIÇOS PARA BICICLETAS COMPARTILHADAS**

**6.1 Do Sistema Público de Bicicletas Compartilhadas**

O Sistema de Bicicletas Públicas Compartilhadas é um sistema composto por estações de bicicletas distribuídas em pontos estratégicos na cidade, permitindo que qualquer pessoa cadastrada no Sistema e com passe ativo retire uma bicicleta em um local e a devolva ao sistema em outro local. A utilização deve se dar de acordo com os termos e condições de uso determinados pela Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito – SMTT em conjunto com a PROPONENTE para os quais cada parte interessada deve declarar conhecer e aceitar como um pré-requisito para seu registro como usuário do Sistema.

**6.1.1 Quantidade de Estações de Compartilhamento e Bicicletas Compartilhadas**

A implementação de pontos (estações) poderá ser efetivada em ruas (incluindo a retirada de vagas), passeios, espaços públicos em geral, desde que permitam a adequada circulação de pedestres, não impliquem em insegurança no trânsito de veículos e pessoas.

Estações próximas a monumentos e imóveis do patrimônio histórico deverão observar critérios de baixo impacto, em especial dos elementos de mídia (MUD)

Poderão ser removidas vagas de estacionamento público, ficando a empresa obrigada a recolocação de placas e adequação de sinalização horizontal.

Poderão ser integradas estações em passeios públicos desde que efetivada a qualificação e adequação as normas de acessibilidade, de acordo com as diretrizes do Código Urbanístico de Maceió/AL.

Poderão ser efetuadas pavimentação em canteiros efetivando a adequação paisagística quando couber.

Caberá a Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito – SMTT orientar a adequada implantação dos pontos de compartilhamento.

**7. RECEITAS ACESSÓRIAS, PUBLICIDADE E CAMPANHAS**

O sistema de bicicletas compartilhadas poderá obter diferentes receitas acessórias:

1. Taxa de adesão dos planos por usuários;
2. 1 (um) ou mais patrocinadores, com veiculação de publicidade fixada na estrutura das bicicletas;
3. Veiculação de publicidade fixada na estrutura das estações de locação ou totem em pontos de locação, limitado a um painel por estação, com no mínimo 6 bicicletas.
4. A estrutura de painéis ou totem publicitários a serem instalados nas estações deverão incluir espaço/tempo destinado a comunicação institucional da Prefeitura de Maceió e a Rede de Mobilidade, segundo orientações da Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito – SMTT, de acordo com a área final destinada a publicidade, nunca inferior a 10% do espaço e 10% do tempo de exibição para painéis digitais.
5. São permitidos logotipos da empresa, patrocinadores, marcas apoiadoras ou associações em outros pontos do espaço destinado ao compartilhamento sempre associados a logotipos institucionais da Prefeitura de Maceió.
6. Painéis Publicitários (Totem publicitário (MUB)) digitais ou não, devem ser aprovados no plano de implantação e devem possuir dimensões máximas de 2,70 metros de altura, 1,50 metros de largura e Profundidade máxima de 50 centímetros.

A proposta de desenho e implantação dos (Totem publicitário (MUB)) deverão ser autorizadas pela Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito – SMTT.

Além do espaço reservado nos Painéis Publicitários (Totem publicitário (MUB)) devem obrigatoriamente vincular campanhas educativas para a promoção da mobilidade por bicicleta e da segurança no trânsito, seja de iniciativa da empresa, parceria com os poderes públicos ou de iniciativa da Prefeitura Municipal de Maceió sendo no mínimo 5% dos painéis fixos e 5% do tempo de exibição dos painéis digitais.

Não existindo campanha pública de campanhas educativas para a promoção da mobilidade por bicicleta e da segurança no trânsito deverá a empresa promover a utilização dos painéis com campanhas próprias afeitas ao tema, sendo permitida a exploração publicitária integrada.

As campanhas públicas de campanhas educativas para a promoção da mobilidade por bicicleta e da segurança no trânsito deverão ser aprovadas pela Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito – SMTT, em prazo razoável acordado entre as partes.

São vedadas campanhas de promoção de caráter político-partidário e de modais baseados em veículos de passeio, salvo aqueles com regulamentação no Município.

**8. PRAZOS**

O prazo de execução do objeto deste chamamento público é de 60 (sessenta) meses, podendo ser prorrogado automaticamente, a critério da Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito – SMTT, desde que não haja fato superveniente que possa ensejar a rescisão do credenciamento.

A empresa que, após a aprovação do plano de Implantação deverá apresentar a AMOSTRA descrita a seguir, no prazo de 30 (trinta) dias contados a partir do primeiro dia útil após a aprovação do plano de Implantação.

A Amostra se Constituirá em:

Se o sistema implicar no uso de estação, apresentar 01 (uma) estação compartilhada de bicicleta, com no mínimo 3 (três) Bicicletas.

Se o sistema não implicar no uso de estação, efetivar e comunicar 01 (um) ponto (espaço), com sinalização horizontal e vertical para ilha de compartilhamento de bicicleta, com no mínimo 3 (três) Bicicletas.

O ponto para instalação e demonstração da estação será informado pela Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito – SMTT.

**9**. **REQUISITOS MÍNIMOS DO SISTEMA DE BICICLETAS PÚBLICAS COMPARTILHADAS**

Se o sistema de Bicicletas Públicas Compartilhadas fizer uso de exploração publicitária, deverá funcionar todos os dias da semana, devendo a PROPONENTE atender no mínimo os seguintes horários:

* + 1. das 05 horas às 23 horas para retirada das bicicletas; e
    2. 24 hrs (tempo integral) para devolução das bicicletas.
    3. Deverão ser operacionalizados planos de uso do sistema conforme descrito abaixo:
    4. Plano para 01 (um) dia;
    5. Plano para 01 (um) mês
    6. A empresa credenciada poderá cobrar uma taxa de adesão para os usuários das Bicicletas Compartilhadas, tendo como valor máximo os da tabela abaixo:

|  |  |
| --- | --- |
| **Plano de Uso** | **Taxa de Adesão Máxima** |
| Diária | 2 vezes a Tarifa do Transporte Coletivo Municipal |
| Mensal | 8 vezes a Tarifa do Transporte Coletivo Municipal |

A empresa credenciada, poderá efetuar promoções que venham a incentivar a adesão ao sistema, e/ou substituir e/ou criar novos planos de adesão ao uso das bicicletas, desde que mantido os valores máximos informados na tabela acima para o Plano Diário e Mensal.

Cobrança avulsa até os primeiros 30 min da viagem, com custo de 1 (uma) vez a Tarifa do Transporte Coletivo Municipal – após este tempo, incidirá o custo da Diária;

Os custos aos usuários devem ser fixados monetariamente sem a variável proporcional ao custo da Tarifa do Transporte Coletivo Municipal, hoje no valor de R$ 3,35 (três reais e trinta e cinco centavos), visto que a mesma pode sofrer uma série de reajustes.

Os valores bases poderão ser reajustados, mediante anuência da Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito – SMTT e solicitação motivada por parte da empresa credenciada.

Efetuada a adesão ao sistema, as jornadas de utilização de bicicletas que não excederem 60 (sessenta) minutos serão gratuitas e o usuário poderá valer-se desse benefício de forma ilimitada, desde que respeitado um intervalo mínimo de 15 (quinze) minutos entre cada uso.

Aos usuários que excederem os períodos gratuitos de utilização, poderá será cobrado valor adicional a critério da empresa credenciada.

A empresa se compromete, em comum acordo, a integrar sistemas e/ou programas municipais que promovam a utilização de modais que promovem a eficiência dos transportes em especial aqueles coletivos e sistemas de compartilhamento absorvendo créditos para pagamento de viagens e gerando créditos prêmio ao usuário.

**10. ESTAÇÕES DE COMPARTILHAMENTO DE BICICLETAS**

A implementação de pontos (estações) poderá ser efetivada em ruas (incluindo a retirada de vagas), passeios, espaços públicos em geral, desde que permitam a adequada circulação de pedestres, não impliquem em insegurança no trânsito de veículos e pessoas.

Estações próximas a monumentos e imóveis do patrimônio histórico deverão observar critérios de baixo impacto, em especial dos elementos de mídia (MUD)

Poderão ser removidas vagas de estacionamento público, ficando a empresa obrigada a recolocação de placas e adequação de sinalização horizontal.

Poderão ser integradas estações em passeios públicos desde que efetivada a qualificação e adequação as normas de acessibilidade quando couber em atenção ao Manual Calçada Certa.

Poderão ser efetuadas pavimentação em canteiros efetivando a adequação paisagística quando couber.

Caberá a Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito – SMTT orientar a adequada implantação dos pontos de compartilhamento.

11. DA DOTAÇÃO ORÇAMENTARIA

As ações previstas não implicam qualquer ônus financeiro para o Poder Público Municipal nem qualquer relação contratual entre o credenciado e a Administração Pública Municipal, excetuando a autorização de operação do credenciado para a prestação do serviço através de TERMO DE CREDENCIAMENTO.

A Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito – SMTT fará a fiscalização dos serviços das credenciadas após aprovado o credenciamento e a emissão do TERMO DE CREDENCIAMENTO.

As empresas prestadoras do serviço de compartilhamento de bicicletas poderão solicitar credenciamento para operar em todas as regiões do município, desde que descritas no Plano de Implantação.

**12. DA DOCUMENTAÇÃO E REQUISITOS MÍNIMOS PARA O CREDENCIAMENTO**

O credenciado deverá encaminhar junto ao processo de credenciamento o Plano de Implantação do Serviço de Compartilhamento, contendo no mínimo:

1. Descrição técnica e desenho da bicicleta, apta a demonstrar que possui os equipamentos obrigatórios, nos termos da legislação aplicável, e a apresentar sua identidade visual;
2. Descrição da publicidade e dos painéis publicitários;
3. Descrição de todos os demais equipamentos necessários para a operação do serviço;
4. Número e cronograma básico para disponibilidade de pontos (estações) e bicicletas a serem disponibilizadas para a prestação do serviço;
5. Proposta dos locais de disponibilização das bicicletas, incluindo mapa detalhado e a planilha de endereços propostos, a indicação do local pretendido para a implantação das estações, se adotado esse modelo, ou os locais pretendidos para estacionamento, no caso do modelo sem estações;
6. Dias e horários de funcionamento do sistema;
7. Descrição dos planos e taxas de adesão, contendo os valores que serão cobrados dos usuários;
8. Cronograma de implantação do serviço e das estações;
9. Descrição objetiva da interface da plataforma tecnológica, a fim de verificar os meios para a disponibilização do serviço aos usuários;
10. Descrição da interface da plataforma tecnológica, a fim de verificar os meios para a disponibilização dos dados que serão compartilhados com a prefeitura, conforme ITEM 13.
11. Será permitida a alteração do plano de implantação durante a vigência do credenciamento mediante análise e aprovação da Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito – SMTT.
12. Documentação de habilitação jurídica, regularidade fiscal e trabalhista.

A Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito – SMTT poderá solicitar outros documentos e informações da empresa requerente, caso entenda necessário para a análise do pedido de credenciamento.

Caberá a Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito – SMTT a análise e a aprovação do plano de implantação.

O julgamento do pedido de credenciamento será publicado no Diário Oficial Eletrônico do Município de Maceió.

A Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito – SMTT poderá fixar a quantidade máxima de equipamentos a serem disponibilizados, de acordo com análise de impacto viário produzido em cada região.

No caso de mais de uma empresa realizar o pedido de credenciamento para a mesma área será priorizada a empresa que apresentar o menor valor de taxa de adesão dos usuários.

Fornecer pontos de locação que poderão ser identificados por meio do aplicativo ou sítio eletrônico;

Deve se disponibilizar canais de atendimento ao usuário;

A aquisição de créditos para uso das bicicletas compartilhadas será feita através da página de comércio eletrônico (website), em aplicativos, e ao menos em um ponto de atendimento presencial. Na internet, o pagamento dos créditos deverá ser realizado, ao menos, por cartão de crédito. No ponto de atendimento presencial, o pagamento deverá ser realizado, ao menos, por dinheiro em espécie e cartão de débito, podendo adotar outras formas de pagamento.

Os equipamentos deverão possuir característica visual própria que facilite a identificação da operadora pelo poder público em geral.

Emitir comprovante eletrônico para o usuário, contendo a origem e destino da viagem, seu tempo total e a especificação dos itens do preço total pago.

Promover campanhas educativas a respeito das normas de segurança no trânsito.

As empresas operadoras se comprometem a fornecer equipamentos confiáveis, seguros e de qualidade aos usuários, respeitando todas as normas brasileiras e mediante apresentação de certificado do INMETRO.

**13. COMPARTILHAMENTO DE DADOS E SISTEMAS**

As empresas prestadoras de serviços de compartilhamento ficam obrigadas a abrir e compartilhar seus dados com a Prefeitura em tempo real, contendo, no mínimo:

a) Tempo de duração dos trajetos;

b) Origem e destino da viagem;

c) Total de viagens realizadas por dia;

d) Estimativa da quilometragem percorrida por dia;

e) Total de equipamentos disponibilizados;

f) Ocupação das estações em tempo real;

g) Outros dados solicitados pela Prefeitura para o controle e a regulação de políticas públicas do sistema cicloviário.

h) Será de responsabilidade da empresa o respeito os requisitos de anonimato e proteção de dados dos usuários e do negócio de acordo com a LGPD;

i) Havendo manifestação da Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito – SMTT a empresa deverá obrigatoriamente aderir e a plataforma integrada de Mobilidade determinada pelo poder público permitindo ao usuário o acesso ao sistema de locação da empresa por meio de aplicativo ou sistema específico.

**14. FORMALIZAÇÃO DO TERMO DE CREDENCIAMENTO**

Homologado o resultado da chamada pública pela autoridade competente, o Credenciado será convocado para assinar o TERMO DE CREDENCIAMENTO.

O Credenciado terá o prazo de 10 (dez) dias úteis, contado a partir da convocação, para assinar o TERMO DE CREDENCIAMENTO, sob pena de sofrer a penalidade de suspensão temporária. O prazo para assinar o Termo de Credenciamento poderá ser prorrogado uma vez, por igual período, quando solicitado pelo Credenciado durante o seu transcurso e desde que ocorra motivo justificado, aceito pela Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito – SMTT.

**15. OBRIGAÇÕES DO CREDENCIADO**

Assumir integral responsabilidade pelos danos decorrentes desta prestação de serviços, inclusive perante terceiros.

Deverá proceder às correções que se tornarem necessárias à perfeita realização do objeto contratado, executando-o em perfeitas condições e de acordo com a fiscalização do MUNICÍPIO.

O credenciado deverá manter, até o cumprimento final de sua obrigação, todas as condições de habilitação exigidos na chamada pública, devendo comunicar imediatamente à Prefeitura Municipal de Florianópolis qualquer alteração.

O credenciado poderá solicitar seu descredenciamento a qualquer momento, sem quaisquer ônus, bastando para tanto fazê-lo por escrito junto ao Poder Público, com antecedência mínima de 30 (trinta) dias.

Caberá a empresa credenciada restaurar o logradouro público utilizado ao seu estado original, atendendo as diretrizes de acessibilidade.

É dever das empresas responsáveis promover a segurança, respeitando todas as leis de trânsito do local onde transitarem os veículos, com a ajuda mútua dos órgãos de trânsito, bem como informar os usuários de todas as regras pertinentes.

16. OBRIGAÇÕES DO PODER PÚBLICO

Cumprir e fazer cumprir as disposições desta chamada pública.

Determinar, quando cabível, as modificações consideradas necessárias à perfeita execução do serviço e a tutelar o interesse público.

Fornecer todas as informações e esclarecimentos formalmente solicitados.

17. ACOMPANHAMENTO E FISCALIZAÇÃO

Na hipótese de qualquer solicitação de intervenção por parte da Prefeitura, obras na via ou implantação de desvios de tráfego, restrição total ou parcial do estacionamento ao lado da via, implantação de faixa exclusiva de ônibus, de infraestrutura cicloviária, bem como em qualquer outra hipótese de interesse público, o credenciado será notificado pela Prefeitura e será responsável pela remoção dos equipamentos em até 15 (quinze) dias, com a restauração do logradouro público ao seu estado original.

À Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito – SMTT será permitida, a qualquer tempo e a seu exclusivo critério, a realização de auditoria na base de dados para aferição da quantidade de bicicletas disponíveis no Sistema de Compartilhamento, por meio de pessoal técnico especializado por ela designado para este fim.

Fica assegurado ao Município o direito de rescisão do credenciamento ou alteração de seu objeto, seja por culpa da operadora ou por questão de conveniência administrativa, mediante justificativa do ato e o devido processo administrativo, com garantia de ampla defesa, mediante o envio de comunicação expressa ao Credenciado, com aviso de recebimento, no prazo prévio de 30 dias.

18. PENALIDADES

As sanções administrativas ensejarão mediante:

1. Inexecução total ou parcial do Termo de Credenciamento;
2. Apresentar documentação falsa;
3. Ensejar o retardamento da execução do seu objeto;
4. Falhar ou fraudar na execução do Termo de Credenciamento;
5. Comportar-se de modo inidôneo;
6. Fizer declaração falsa ou cometer fraude fiscal.

Advertência aplicada nos casos previstos nos subitens 16.1.

Suspensão temporária em contratar com o Poder Público Municipal, por prazo não superior a 02 (dois) anos, nos casos de reincidência dos subitens 16.1.

As sanções previstas nos subitens 16.2 e 16.3 poderão ser aplicadas ao Credenciado juntamente com a de multa.

Comprovado impedimento ou reconhecida força maior, devidamente justificado e aceito pela Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito – SMTT, o Credenciado ficará isento das penalidades mencionadas neste tópico.

A aplicação de qualquer das penalidades previstas realizar-se-á em processo administrativo que assegurará o contraditório e a ampla defesa, observando-se o procedimento previsto na Lei nº 8.666, de 1993, e subsidiariamente na Lei nº 9.784, de 1999.

A autoridade competente, na aplicação das sanções, levará em consideração a gravidade da conduta do infrator, o caráter educativo da pena, bem como o dano causado à Administração, observado o princípio da proporcionalidade.

**19. DA ETAPA DE GERENCIAMENTO DE RISCOS EM FACE DA CONTRATAÇÃO:**

**Risco 01**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **ANALISE DE PLANEJAMENTO DA CONTRATAÇÃO** | | |
| **Probabilidade de dano ao erário** | (X) Baixa ( ) Média ( ) Alta | |
| **Impacto :** | ( X) Baixa () Média ( ) Alta | |
| **Dano** | | |
| **Realizar estudo falho, incompleto ou impreciso, podendo ocasionar prejuízos na contratação**. | | |
| **Ação Preventiva** | | **Responsável** |
| Observa-se que a equipe tem conhecimento técnico suficiente e tempo hábil para garantir a efetividade da fase de planejamento, bem como do procedimento de credenciamento. | | **Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito – SMTT** |
| **Ação de Contingência** | | **Responsável** |
| Não foi necessario substituir membros da equipe de planejamento, tendo vista que os designados têm experiência no tipo de contratação proposto | | **Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito – SMTT** |

**Risco 02**

|  |  |  |
| --- | --- | --- |
| **FRACASSO, ANULAÇÃO OU REVOGAÇÃO NA CONCLUSÃO DA CONTRATAÇÃO** | | |
| **Probabilidade:** | ( X) Baixa ( ) Média ( ) Alta | |
| **Impacto:** | ( X) Baixa ( ) Média ( ) Alta | |
| **Dano** | | |
| Insucesso na implantação do projeto. | | |
| **Ação Preventiva** | | **Responsável** |
| Garantia a comunicação efetiva entre todos órgãos participantes e envolvidos no processo de credenciamento, buscando a efetiva celeridade para conclusão do mesmo. | | Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito – SMTT |
| **Ação de Contingência** | | **Responsável** |
| Formação de equipe multidisciplinar | | Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito – SMTT |

Ressalta-se que este mapa de riscos não alcança a gestão do contrato e execução dos serviços, mas apenas o elemento essência que permeia a efetividade da formalização do procedimento da contratação.

**20. DAS CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Para elaboração do presente Termo de Referência foram consideradas as informações fornecidas pela Superintendência Municipal de Transportes e Trânsito – SMTT, por meio do planejamento cicloviário de Maceió, realizado em 2018, com as devidas atualizações.

Outrossim, utilizou-se como paradigma para a definição da estratégia de implantação do objeto contratações bem-sucedidas realizadas por outras capitais com porte semelhante ou superior, tais como as cidades de Brasília, Recife e Florianópolis, buscando adequar-se à realidade da cidade de Maceió.

Desta feita, atesto, sob a minha responsabilidade, que o Termo de Referência elaborado é adequado e perfeitamente suficiente tanto à caracterização do interesse público envolvido e da melhor solução para a demanda apresentada em todos os seus aspectos.

Maceió, 02 de maio de 2022

|  |  |
| --- | --- |
| Responsável pela elaboração:  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  Thiago Siqueira Firmino  Assessor Especial | Aprovado:  \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_  Ivan Vasconcelos de CarvalhoSecretário Municipal de Governo |