



MUNICÍPIO DE
MACEIÓ

SECRETARIA MUNICIPAL DE AÇÕES ESTRATÉGICAS E INTEGRAÇÃO METROPOLITANA

Rua Sá e Albuquerque, nº 235, CEP 57022-180, Jaraguá, Maceió - AL

Tel. 3312-5370, CNPJ 50.765.274/0001-40

Processo	10700.19537.2024	Data de abertura	19/02/2024
Interessado	SEMAEMI		
Assunto	PROJETO PARA IMPLANTAÇÃO DE BICICLETAS COMPARTILHADAS NO MUNICÍPIO DE MACEIÓ		
Local de origem	SEMAEMI / ASSESSORIA EXECUTIVA DE AÇÕES ESTRATÉGICAS		
Local de destino	SEMAEMI / ASSESSORIA TÉCNICA - SUBSECRETARIA		

DESPACHO

Em atenção ao despacho de fl. 260, apresento respostas às manifestações obtidas na consulta pública realizada nos dias 18 a 23 de abril de 2024, sobre o Termo de Referência acostado às fls. 182/228.

Empresa Serttel (fls. 244/248)

Questão: "Sugerimos ajustar o cronograma de implantação do item 8.1.4. para 90 dias. O prazo que consta no TR é inviável".

Resposta: Conforme informado no subitem 8.4.1.1, o cronograma de implantação poderá sofrer modificações, 8.1.4.1. O cronograma de implantação poderá sofrer alteração de acordo com as necessidades do município, bem como pelas condições técnicas da empresa, desde que previamente acordado entre as partes.

Empresa M1 Transportes (fls. 249/259)

Questão 01 - Item 8.1.4 - Entendemos que, caso haja ocorrência de caso fortuito, força maior ou culpa exclusiva de terceiros, o cronograma poderá ser adequado, seguindo critérios de razoabilidade. Nosso entendimento está correto?

Resposta: O subitem 8.4.1.1 já traz a possibilidade de ajustamento: "8.1.4.1. O cronograma de implantação poderá sofrer alteração de acordo com as necessidades do município, bem como pelas condições técnicas da empresa, desde que previamente acordado entre as partes."

Questão 02 - Item 7.1.2 - Entendemos que a publicidade veiculada nos painéis de mídia não se limita às marcas apoiadoras. Neste sentido, importante ressaltar que a lógica econômica e de mercado aplicável à publicidade não se confunde ao apoio dos patrocinadores, sendo ambas frentes de receita essenciais à viabilidade econômico-financeira do projeto. Está correto nosso entendimento?

Ademais, entendemos que em casos em que haja alguma dificuldade de licenciamento dos painéis em conjunto com as estações, será possível a instalação de painéis de forma desacoplada, garantindo assim que os pontos em que haja grande potencial de demanda de mobilidade não sejam prejudicados em razão de eventuais restrições de licenciamento de publicidade. Esse é o procedimento adotado na maioria das cidades que possuem sistemas de bicicletas compartilhados, cuja fonte de financiamento dependa da publicidade. Está correto nosso entendimento?

Resposta: O mencionado subitem 7.1.2 não restringiu a publicidade às marcas apoiadoras: "7.1.2. Da

publicidade: a exploração de publicidade poderá ser por meio de aposição de totens eletrônicos junto às estações, em número e formato condizentes com a legislação local e somente após autorização prévia da Administração. Também poderá haver exploração de publicidade através do site ou aplicativo a ser disponibilizado pela futura permissionária aos futuros usuários." Além disso, a instalação dos painéis publicitários será definida em conjunto com o Grupo de Trabalho, respeitando a legislação municipal pertinente e de acordo com o plano de governo da atual gestão, ressaltando que o propósito do município é viabilizar a execução do presente projeto.

Questão 03 - Item 11 - *Diferentemente do que ocorre com os aplicativos de transporte individual de passageiros (Uber/99), no caso dos sistemas de bikesharing a intenção dos gestores públicos é fomentar uma mobilidade sustentável, que traz diversos benefícios aos munícipes, como a promoção à saúde, redução da poluição atmosférica, melhora na fluidez do tráfego. Neste sentido, na maioria das cidades do Brasil e do mundo, quando não há um pagamento do Poder Público ao operador (subsídio), não há qualquer cobrança de taxa. Isso se justifica não só pelos benefícios à cidade que se quer fomentar, mas também pela peculiaridade do negócio, que demanda um alto investimento inicial em CAPEX devido à sofisticação tecnológica dos ativos utilizados e com um perfil de retorno do investimento a longo prazo. Estabelecer uma cobrança de contrapartida ao operador, nesses casos, pode inviabilizar completamente o negócio, em especial em cidades onde o potencial de usuários é menor. Grandes metrópoles e megalópoles com uma altíssima densidade populacional (que, portanto, oferecem um elevado potencial de usuários) podem estabelecer, por vezes, algum formato de ônus. Como base de comparação, em São Paulo/SP se paga em média/mês R\$100,00 de TPU por estação. Em resumo, cobrar uma taxa pelo uso do espaço público, a depender do valor, pode inviabilizar o projeto - em especial nos primeiros 24 meses de operação e sobretudo em localidades com menor densidade populacional e menor potencial de usabilidade do sistema - tendo em vista que é o prazo para que se comece a amortizar o investimento inicial feito com um volume melhor de usuários. Dessa forma, nossa sugestão seria para isentar o operador da cobrança de taxa, ou, no caso de uma cobrança, que ela seja feita num valor que não inviabilize a operação e que se conceda 24 meses de carência. Entendemos que outras formas de rentabilização para a Prefeitura, pode ser a execução de campanhas educativas em parceria com o Município. Nosso entendimento está correto?*

Resposta: Em relação ao questionamento formulado, importante salientar que o que está sendo cobrado pela instalação da estação na área pública é o pagamento da Taxa de Licença para Ocupação do Solo nas Vias e Logradouros Públicos prevista no Código Tributário do Município de Maceió, que não possui previsão de hipótese de isenção ou concessão de prazos de carência para atividade em análise. Todavia, conforme estimado no pré-projeto, o seu custo mensal gira em torno de R\$ 4.200,00 para a implantação de 45 estações, ou seja, R\$ 93,33 por estação, dentro dos exemplos citados pela empresa como praticados nas demais cidades. Conforme descrito no Termo de Referência, o projeto de bicicletas compartilhadas será implantado em Maceió com objetivo de promover o turismo, incentivar a prática de esportes e proporcionar mais uma forma de lazer aos munícipes e não como mobilidade, por questões internas e pela ausência de um plano de mobilidade urbana no município. Assim, entendemos não ser viável compará-lo aos projetos de mobilidade urbana.

Além disso, conforme informado no subitem 3.16, o pagamento será proporcional às estações efetivamente implantadas: “3.16. Por fim, ressalva-se que o pagamento da taxa de permissão será efetuado a partir da efetiva instalação dos equipamentos, respeitando cada fase do cronograma de implantação pactuado entre as partes.”

Questão 04 - Item Consulta Pública - *Os procedimentos de Consulta Pública tem o condão de, por meio do princípio da participação, dar oportunidade aos interessados no futuro contrato de contribuírem no processo licitatório como um todo, inclusive no produto da estruturação e modelagem do projeto (fase interna). Nesse sentido, ao publicar o TR (modelagem técnica), nosso entendimento é que, para que os futuros interessados tenham a oportunidade de opinar sobre todas as regras do jogo, seja oportunizada, antes da fase externa da licitação, as minutas do Edital e do Contrato. Nosso entendimento está correto?*

Resposta: A consulta pública foi realizada nos termos do parágrafo único, do art. 21, da Lei 14.133/21. Em relação à oportunidade de “opinar sobre todas as regras do jogo”, informa-se que se dará nos termos do art. 164, da Lei 14.133/21.

Questão 05 - 13.1.4, "d", "e" - *Nosso entendimento é que ambas as exigências acima extrapolam o rol taxativo de*

requisitos de habilitação presentes nos arts. 62 e seguintes da Lei 14.133/21, devendo, portanto, ser retirados.

Caso o entendimento seja negativo:

A) Em relação à forma de apresentação dos atestados, nosso entendimento é que o simples documento, indicando os quantitativos e indicando o nome da pessoa jurídica de direito público, com os dados básicos como CNPJ e assinatura do gestor público é suficiente, nosso entendimento está correto?

Resposta: SIM.

b) Em relação à limitação de profissionais aptos a comprovarem a capacidade técnico-operacional: Considerando a Resolução CONFEA nº 218/1973, que discrimina as atividades das diferentes modalidades da engenharia, arquitetura e agronomia; Considerando o artigo 1º, da Resolução CONFEA nº 218/1973, que arrola todas as 18 (dezoito) atividades que poderão ser desempenhadas por todas as especialidades da área de engenharia, como coordenação técnica (atividade 01); elaboração de estudos, planejamento e projetos (atividade 02); direção de obra e serviço técnico (atividade 05); padronização, mensuração e controle de qualidade (atividade 10); execução de obra e serviço técnico M1 TRANSPORTES SUSTENTÁVEIS LTDA. CNPJ/MF nº 14.192.913/0001-61 5 (atividade 11); fiscalização de obra e serviço técnico (atividade 12); condução de equipe de instalação, montagem, operação, reparo ou manutenção (atividade 15), entre outros; Considerando o artigo 7º, da Resolução CONFEA nº 218/1973, que arrola as seguintes áreas que o profissional engenheiro civil poderá exercer as atividades que constam no artigo 1º, da Resolução CONFEA: edificações, estradas, pistas de rolamento e aeroportos, sistema de transportes, de abastecimento de água e de saneamento básico, portos, rios, canais, barragens e diques, drenagem e irrigação, pontes e grandes estruturas e serviços correlatos; Considerando que o profissional engenheiro de tráfego (área de especialização da engenharia de transportes), em linhas gerais, é encarregado dos aspectos da circulação, parada, estacionamento, operação de carga/descarga, considerando a fluidez, segurança e acessibilidade do tráfego, com o objetivo principal de assegurar o movimento ordenado, ótimo e seguro de pessoas e veículos, por meio de soluções para todas as etapas do deslocamento (circulação, parada, estacionamento, operação de carga/descarga, etc.), na qual se inclui a elaboração de estudos e projetos para a implantação de ciclovias e estacionamentos de bicicletas; Considerando o artigo 12, da Resolução CONFEA nº 218/1973, que aponta quais áreas o profissional engenheiro mecânico poderá desempenhar as atividades descritas no artigo 1º, da mesma Resolução CONFEA, sendo: processos mecânicos, máquinas em geral, instalações industriais e mecânicas, equipamentos mecânicos e eletro-mecânicos, veículos automotores, sistemas de produção de transmissão e de utilização de calor, sistemas de refrigeração e de ar condicionado e serviços correlatos; Entende-se que as atividades a serem desempenhadas por engenheiro civil ou de tráfego podem satisfatoriamente desempenhadas por engenheiro mecânico, tendo em vista que todas as atividades atribuídas a estes profissionais pelo artigo 1º, da Resolução CONFEA nº 218/1973, são as mesmas conferidas ao engenheiro mecânico e que as áreas de atuação destes profissionais (engenheiros civil, de tráfego e mecânico) são coincidentes, inclusive no que tange ao objeto posto em credenciamento Diante do exposto, é correto o entendimento de que a futura interessada poderá apresentar um profissional de engenharia mecânica devidamente registrado? Ressalte-se que considerando que a atividade objeto do futuro certame é atividade compatível tecnicamente com a profissão de Engenheiro mecânico, o não reconhecimento dessa possibilidade pode significar em restrição do universo de licitantes.

Respostas: As exigências estão de acordo com a Lei nº 14.133/2021. Em relação à área da engenharia, informa-se que será aceito profissional com formação em Engenharia Mecânica e, em decorrência, a alteração no Termo de Referência.

Questão 06 - Item 6.3 e 6.4 - Nosso entendimento é que a vedação de marca/produto na execução do serviço não significam proibição de patrocinadores e parceiros que fazem parte do sistema de Compartilhamento de Bicicletas e, ainda, que não este patrocinador e parceiros, inclusive aqueles necessários à exploração dos painéis publicitários não estão incluídos no conceito de subcontratação. Nosso entendimento está correto?

Resposta: SIM.

Questão 07 - Item 2.1.37 - O sistema será formado pelo conjunto das estações com bicicletas estacionadas e disponibilizadas à população, localizadas em vias públicas e cuja disponibilização das bicicletas é precedida de cadastro pessoal e pagamento. Entendemos que o sistema proposto contempla apenas estações do tipo docked, isto é, com docas físicas para que as bicicletas sejam devidamente estacionadas e organizadas na rua, não sendo possível a utilização de estações virtuais de tipo backless. Nosso entendimento está correto?

Resposta: SIM.

Questão 08 - Item 16.1 - *De acordo com a redação do item 16.1, “não será admitida a subcontratação do objeto licitatório”. A partir do texto, entendemos que apenas o objeto principal do contrato, isto é, a instalação e operação do sistema de compartilhamento de bicicletas, não deverá sofrer subcontratação. Está correto nosso entendimento? Para o caso da contratação da empresa dos painéis de publicidade, esse item não se aplica, está correto nosso entendimento?*

Resposta: Sim, apenas em relação ao objeto principal.

Questão 09 - Piso removível - Item 5.1.9 - *Em relação à instalação de estações em vagas de estacionamento de veículos, cumpre destacar que a instalação segue critérios técnicos rigorosos de distanciamento do meio fio e da pista, instalação de balizadores, posicionamento, dentre outros, que torna as estações em via pública perfeitamente seguras, nos termos dos principais manuais técnicos de instalação de sistemas de bikeshearing ao redor do mundo. Em todas as nossas operações, temos um grande histórico de instalação de estações em vagas, prática essa inclusive incentivada por muitas Municipalidades como política pública de desincentivo ao automóvel e incentivo à mobilidade sustentável. Nesse sentido, entendemos que a forma da instalação do mobiliário nas vias deve ser estipulado pelo time técnico de projetos e urbanismo do operador, especializado nas regras e boas práticas de segurança desse sistema, propondo a instalação de calçadas ou pisos removíveis apenas se e quando necessário. Nosso entendimento está correto?*

Resposta: SIM.

Questão 10 - Item 5.1.6 - *Deverão incluir a alocação de Totem de Identificação da Estação de Compartilhamento de Bicicletas, Painel de Mensagens ou de Informações e Painel Publicitário (quando autorizado), de forma harmônica e compatível com as demais características do mobiliário urbano proposto. Entendemos que a adesivação principal no Totem atende a solicitação, nosso entendimento está correto?*

Resposta: SIM.

Questão 11 - Item 3.16 - *A taxa de permissão será efetuada a partir da efetiva instalação dos equipamentos, respeitando cada fase do cronograma de implantação pactuado entre as partes. Entendemos que o pagamento da taxa de permissão será feito ao final da instalação de todas as estações do sistema. Nosso entendimento está correto?*

Resposta: O lançamento da Taxa de Licença para Ocupação do Solo nas Vias e Logradouros Públicos será realizado após a instalação do equipamento objeto do termo de permissão e de acordo com o início da operação/funcionamento da estação.

Questão 12 - Item 5.1.10 (x e z) - *Em casos de solicitação de realocação de estações por parte do Poder Público, considerando os fluxos logísticos e operacionais para a realização de reposições, entendemos ser razoável e proporcional um prazo mínimo de, pelo menos, 20 dias para a realização de movimentações.*

Resposta: OK.

Questão 13 - *Nosso entendimento é, na esteira da doutrina de direito administrativo, que o termo a permissão de uso qualificada, adotado no Termo de Referência, significa que o ato administrativo em questão que não pode ser a qualquer tempo revogado, sob pena de pagamento de indenização por perdas e danos pela Administração Pública. Está correto o entendimento?*

Resposta: Sim.

Questão 14 - 11, 35 e outras - *O Município de Maceió qualifica a atividade econômica de compartilhamento de bicicletas como um serviço comum, de modo a enquadrá-la nas hipóteses admitidas como Pregão, da Lei nº*

14.133/21. Ocorre que o conceito de “bem ou serviço comum” essencial para caracterizar a modalidade pregão, nos termos do art. 6º, XII da referida lei, são aqueles cujo padrão de qualidade e desempenho podem ser aferidos objetivamente no Edital (conceito este que foi repetido na literalidade na minuta do TR). Ocorre que isso significa, de acordo com a jurisprudência consolidada do Tribunal de Contas da União, que é um serviço de caráter não complexo e que está disponível no mercado com características padronizadas. Ora, o sistema de compartilhamento de bicicletas não têm características padronizadas, tanto é que as poucas empresas atuantes no setor apresentam características de ativos (bicicletas e estações) e operação muito diferentes. A prova disso é que três dos Editais citados nas fls. 10 do TR (Salvador, Recife e Curitiba) não utilizaram o sistema de pregão eletrônico, mas as modalidades de credenciamento e concorrência. Isso é reforçado na medida em que para o presente objeto contratual será necessário apresentar um plano de implantação, com características MÍNIMAS, dando liberdade ao futuro operador do sistema de geri-lo de diversas maneiras, desde que atendidas as demandas do Município e Usuários. Isso, definitivamente, afasta qualquer possibilidade de enquadramento deste objeto como “comum” e o simples fato de o Município querer buscar a celeridade do pregão, não o permite, sem que seja avaliada a natureza do objeto como serviço comum, sob pena de nulidade do processo licitatório. Nesse sentido, sugere-se ao Município seja, na modelagem jurídica, alterada a modalidade de licitação pregão para a modalidade concorrência.

Resposta: A escolha da modalidade licitatória e a classificação do serviço foi balizada pela legislação municipal, pela nova lei de licitações, pelo entendimento do Tribunal de Contas da União, que nos acórdãos 2050/2014 e 2844/2010, proferidos nos autos das TC nº 012.613/2013-4 e TC nº 011.355/2010-7, recomendou a utilização nos casos de concessão e permissão remuneradas de uso de bem público, inclusive com o critério de julgamento de MAIOR OFERTA, padecendo de fundamentação, desta forma, a argumentação utilizada pela empresa.

Questão 15 - Os critérios de julgamento do pregão, nos termos da Lei federal nº 14.133/21, art. 6º, XXI estão restritos ao menor preço e ao maior desconto. Nesse sentido, o critério de julgamento da futura licitação, que parece ser a maior oferta do valor do tributo pago a título de uso de espaço público - definitivamente não está claro o critério utilizado - não se aplica à modalidade pregão. Além disso, há a informação de que a fórmula a ser utilizada pelos licitantes será publicizada apenas na fase externa da licitação, o que, em desacordo com o princípio da transparência, não permite aos interessados, avaliarem, desde já, as premissas econômico-financeiras que subsidiaram as escolhas da Administração Pública, no presente caso. Assim, sugere-se seja alterada também por esse motivo, a modalidade pregão, por outra modalidade legalmente admissível e que o critério de julgamento seja compatível com o objeto contratual, isto é, com o sistema de compartilhamento de bicicletas, que, em geral, utiliza, por exemplo, maior oferta de número de estações/bicicletas como critério de aferição da proposta mais vantajosa.

Resposta: A escolha da modalidade licitatória e a classificação do serviço foi balizada pela legislação municipal, pela nova lei de licitações e pelo entendimento do Tribunal de Contas da União, que nos acórdãos 2050/2014 e 2844/2010, proferidos nos autos das TC nº 012.613/2013-4 e TC nº 011.355/2010-7, recomendou a utilização nos casos de concessão e permissão remuneradas de uso de bem público, inclusive com o critério de julgamento de MAIOR OFERTA, padecendo de fundamentação, desta forma, a argumentação utilizada pela empresa.

Questão 16 - Item 16 - Nosso entendimento é que a ART pode ser emitida por qualquer profissional da área de engenharia. Nosso entendimento está correto?

Resposta: SIM.

Questão 17 - Item 5.4.8 - Em relação ao item supracitado, sugerimos a seguinte modificação do texto: “Sempre que possível, as estações devem estar localizadas “por fácil acesso” da infraestrutura cicloviária, isto é, ao longo das ciclovias, ciclofaixas e passeios compartilhados e demais equipamentos públicos e locais que possam garantir um grande fluxo de usuários. Podem avaliar essa alteração?”

Resposta: Não.

Questão 18 - Item 5.11.5 - No item acima citado, onde se lê website, pode ser considerado app? Poderiam avaliar essa alteração?

Resposta: Incluímos a opção de app.

Questão 19 - Item 14.1, d - Por conta desse item, entendemos que o prazo para apresentação do plano de implantação deve ser maior que 10 dias, podem avaliar a possibilidade de colocar pelo menos 10 dias úteis?

Resposta: Passaremos para 15 dias.

Questão 20 - *Requer sejam especificadas as normas e o fluxo de licenciamento aplicado no Município de Maceió.*

Resposta: Entendemos não ser viável a descrição do fluxo no TR, pois, em caso de alteração, o documento teria que ser igualmente modificado.

Questão 21 - *As Resoluções nº 315/2019 e 465/2013 do CONTRAN, foram expressamente revogadas pela Resolução CONTRAN nº 947/2022. Requer que o TR seja, nesse sentido, atualizado para que se refere à norma vigente sobre Bicicletas Elétricas.*

Resposta: O TR será readequado citando a RESOLUÇÃO CONTRAN Nº 996, DE 15 DE JUNHO DE 2023, que também revogou a Resolução CONTRAN Nº 947/2022.

Questão 22 - Item 20 - *Nosso entendimento é que os dados do sistema de compartilhamento de bicicletas só poderão ser compartilhados, se forem anonimizados, nos termos da Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD) e após a concordância da Permissionária. Nosso entendimento está correto?*

Resposta: Os dados somente serão compartilhados em total consonância com a Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD).

Questão 23 - *As receitas acessórias são fundamentais para a viabilização econômico-financeira dos sistemas de compartilhamento de bicicletas, devido ao elevado valor de investimento em tecnologia exigido e a modicidade tarifária empregada nesse tipo de serviço. Diante da centralidade dessas receitas para assegurar a viabilização do sistema, entendemos que poderão ser exploradas pelo operador, com fundamento na livre iniciativa, sendo realizada, é claro, a devida comunicação à Municipalidade, sem, no entanto, necessidade de processo adicional de autorização. Está correto esse entendimento?*

Resposta: Não. Conforme item 7.1.2., a colocação de totens/painéis eletrônicos de publicidade deverá ser autorizada pela Administração. Já no item 7.1.4, ficou definido que a exploração das referidas fontes de receita que causem algum impacto na ordenação do solo ou ainda, precisem cumprir a legislação municipal de publicidade, dentre outras, deverá ser previamente autorizada pela Permitente. Logo, deverá haver a aprovação da administração quando causar impacto na ordenação do solo e cumprimento da legislação municipal de publicidade.

Questão 24 - *Com base na Tabela 04, Permissão do Sistema de Gestão de Bicicleta Compartilhada (SGBC) e nos grupos mencionados (A,B,C), entendemos que para melhor compreensão, seria relevante que os grupos (A,B,C) fossem destacados no mapa das estações do Anexo I, página 47 do TR.*

Resposta: Iremos separar os pontos por grupo na lista do anexo I, pois no mapa ficará difícil a visualização.

Questão 25 - Item 5.7.1 - *Para o item mencionado, informamos que nossa Central de Atendimento é centralizada e não alocada em cada cidade.*

Resposta: O referido item não determinou que fosse implantada a central em Maceió, facultando sua implantação na sede da empresa: "5.7.1. Deverá ser implementada, na sede da empresa ou no município de Maceió, uma Central de Controle e uma Central de Atendimento, que atenda aos seguintes requisitos".

Diante do exposto, finalizados os esclarecimentos, sigam os autos à Assessoria Técnica da Subsecretaria para promover as alterações necessárias no Termo de Referência.

Maceió/AL, 26 de abril de 2024



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <https://autentica2.maceio.al.gov.br/AutenticaDocumento>, informando o código verificador: GGZ195372024 e o Id do documento: 5827962



Documento assinado eletronicamente por ELYZA MARIA CROZZATTI DE GODOY, ASSESSOR EXECUTIVO, DA ASSESSORIA EXECUTIVA DE PLANEJAMENTO ESTRATEGICO - SEMAEMI, matrícula 968068-3 em 26 de abril de 2024 às 18:29:04