



PROGRAMA DE **PARCERIAS** ESTRATÉGICAS MCZ

PRÉ-PROJETO

Maceió/AL, 12 de março de 2024.



PRÉ-PROJETO

Objeto:	<i>Permissão de uso de espaço público, onerosa, para a implantação e manutenção de estações de bicicletas compartilhadas no município de Maceió.</i>
Conceito:	<i>Promover a prática de atividade física, melhorar a qualidade de vida dos maceioenses, fomentar o turismo, tornando a cidade um destino turístico inovador e consciente ambientalmente, divulgar a cultura local, com estações próximas a museus e monumentos históricos, além de facilitar conexão dos residentes e visitantes com o ambiente urbano e natural de Maceió.</i>
Legislação:	<i>Lei Orgânica do Município de Maceió Código de Posturas de Maceió: Lei n.º 3.538/1985. Plano diretor de Maceió: Lei n.º 5.486/2015 Código de Urbanismo de Maceió: Lei Municipal n.º 5.593/2007 Código Tributário de Maceió: Lei Municipal n.º 6.685/2017 Lei Municipal n.º 4.454/1995 Lei Federal nº 14.133/2021</i>

Maceió - AL, 22 de março de 2024.



SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	4
2. DISCRIMINAÇÃO DO OBJETO DO EMPREENDIMENTO E SETORES ABRANGIDOS.....	6
2.1. Discriminação do Objeto.....	6
2.2. Setores de Abrangência e Objetivo de Desenvolvimento Sustentável da ONU.7	
3. SUGESTÃO E/OU INDICAÇÃO DO LOCAL A SER REALIZADO O EMPREENDIMENTO.....	9
4. CARACTERÍSTICAS ESTIMADAS DO EMPREENDIMENTO, INCLUINDO DIMENSÃO, PREVISÃO DAS METAS E FINALIDADE PÚBLICA A SEREM ALCANÇADAS, E INDICAÇÃO DO CUSTO ESTIMADO PARA SUA IMPLEMENTAÇÃO.....	12
4.1. Dimensão, Previsão das Metas e Finalidade Pública a Ser Alcançada.....	13
4.2. Características Mínimas de Implantação.....	13
4.3. Custo Estimado de Implantação.....	15
5. PREVISÃO DE AÇÃO NO PLANO PLURIANUAL, COM DIRETRIZES, OBJETIVOS E METAS ESPECÍFICOS.....	16
6. ESTUDO DE CASOS - DAS SOLUÇÕES ENCONTRADAS POR OUTROS MUNICÍPIOS.....	16
7. MODALIDADE DO CONTRATO ADMINISTRATIVO A SER CELEBRADO.....	17
7.1. DOS BENS PÚBLICOS E DOS BENS PRIVADOS.....	17
7.2. DO USO DOS BENS PÚBLICOS PELO PARTICULAR.....	19
7.2.1. Das formas de utilização.....	19
7.2.2. Dos instrumentos jurídicos para o uso privativo de bens públicos.....	20
7.2.2.1. Da autorização de uso.....	20
7.2.2.2. Da permissão de uso.....	21
7.2.2.3. Da concessão de uso.....	22
7.2.3. Da caracterização do objeto e escolha entre autorização, permissão e concessão.....	23
8. MODALIDADES DE LICITAÇÃO.....	24
9. ATRIBUIÇÕES QUE CABERÃO A CADA UM DOS PARTÍCIPE, PÚBLICO E PRIVADO, NA EXECUÇÃO DO EMPREENDIMENTO.....	29
10. OUTROS ELEMENTOS RELEVANTES PARA DISTINGUIR E CARACTERIZAR O EMPREENDIMENTO PROPOSTO.....	30
11. CONCLUSÃO.....	32
ANEXO I.....	33

1. INTRODUÇÃO

Em 2023 foi aberto um processo de credenciamento para a implantação de bicicletas elétricas e patinetes compartilhados, que resultou deserto, ou seja, não houve interessados no pleito. Por se tratar de um **projeto estratégico da gestão**, nos termos do Ofício nº 188/2024/GABCIVIL/SECRETÁRIO, do Gabinete do Prefeito, o caso foi encaminhado à SEMAEMI para análise e averiguação dos possíveis motivos do ocorrido.

Após buscas por processos semelhantes em outros municípios, foi aberto o processo nº 10700.0019537.2024 e elaborado o briefing de fls. 5/39. Com isso, o processo foi encaminhado à Diretoria de Ações Prioritárias, para a juntada do ato que tornou o projeto estratégico, sendo, por fim, direcionado a esta Assessoria Executiva de Ações Estratégicas, para que, junto à Assessoria Financeira, elaborasse o pré-projeto.

Iniciados os estudos de pré-viabilidade jurídica e econômica, mediante a análise da legislação do Município de Maceió, de editais e das modelagens jurídicas que contemplaram o mesmo objeto no país, valendo-se, ainda, dos dados obtidos junto ao Guia de Implantação de Sistemas de Bicicletas Compartilhadas do Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento - ITDP, partiu-se para a realização da sondagem de mercado (marketing sound), conforme documentos constantes nos autos, com as empresas atuantes do segmento, nos termos dos art. 18 a 28, do Decreto Municipal nº 9.716/2024, para verificar a aderência do projeto ao mercado.

Diante de todas as ações executadas, chegou-se à conclusão da necessidade de alteração do objeto para **permissão de uso onerosa de espaço público para a implantação de bicicletas compartilhadas**, culminando na elaboração do pré-projeto.

Nesse contexto, o presente documento visa estabelecer o cumprimento dos requisitos apontados pelo art. 1º, § 2º da Lei Municipal n.º 7.503/2024, que Cria o Programa de Parcerias Estratégicas no âmbito do município de Maceió, cumulado com o art. 3º, do Decreto n.º 9.716/2024, que regulamenta a referida lei, abaixo transcritos:

Lei Municipal n.º 7.503/2024

Art. 1º Fica instituído o Programa de Parcerias Estratégicas de Maceió (PPE/MCZ), com o objetivo de promover, fomentar,

PRÉ-PROJETO

Implementação do Sistema de Aluguel de Bicicletas em Maceió

Assessoria Executiva de Ações Estratégicas

5

coordenar, disciplinar, regular e fiscalizar parcerias público-privadas e concessões no âmbito da Administração Pública Municipal.

§ 1º Esta Lei se aplica aos órgãos da Administração Pública Direta e Indireta, aos fundos especiais e às demais entidades controladas direta ou indiretamente pelo Município de Maceió.

§ 2º Poderão integrar o PPE/MCZ outros projetos e congêneres que tenham atuação do setor privado, mas não se configurem como Parceria Público-Privada ou Concessão, sendo regidos pelas legislações pertinentes a cada caso concreto.

Decreto n.º 9.716 /2024

Art. 3º O Pré-Projeto, o Projeto, incluídos nesse último, os Estudos de Viabilidade Técnica, Jurídica, Econômica e Ambiental, bem como a minuta de edital da licitação e seus anexos, que versem sobre Parceria Público-Privada e Concessões, devem ser apresentados ao Conselho Gestor do PPE/MCZ para apreciação, deliberação e aprovação, seguindo os prazos, termos e procedimentos estabelecidos neste Decreto.

Parágrafo único. Os processos estratégicos que não sejam encaminhados para solução por meio de PPP ou Concessão, seguirão instrução adequada à sua forma legal de parceria ou contratação, sendo definido como estratégico na forma do art. 4º do Decreto Municipal n. 9.423, de 10 de maio de 2023, **dispensados de aprovação ou tramitação perante o CG/PPE/MCZ.**

Dessa forma, os tópicos do presente documento estão estruturados e alinhados ao atendimento dos artigos acima destacados, possibilitando, ao fim, uma conclusão técnica sobre a modelagem jurídica a ser adotada, **dispensando-se a sua tramitação e aprovação pelo CG/PPE/MCZ, por não se enquadrar na modelagem de PPP ou Concessão, mas sim de processo estratégico da gestão, nos termos do ofício 188/GABCIVIL/SECRETÁRIO, devendo ser incluído no Regime de Tramitação Prioritária, previsto no artigo 35, da Lei 7.503/2024, abaixo transcrito:**

Art. 35. Fica instituído o Regime de Tramitação Prioritária - RTP, aplicável a processos administrativos relativos a projetos, ações e iniciativas de investimento realizados no PPE/MCZ.

§ 1º O RTP conferirá tramitação prioritária aos processos administrativos do referido programa perante órgãos e entidades públicos do Município de Maceió, abrangendo todos os atos e manifestações de responsabilidade da administração municipal, inclusive os órgãos e entidades competentes pelo licenciamento ambiental.

(...)

§ 4º Salvo quando pendente ação ou diligência sob responsabilidade de terceiros, as providências a cargo dos órgãos ou entidades municipais deverão ser adotadas no prazo de até 15 (quinze) dias nos processos administrativos abrangidos pelo RTP, devendo ser devidamente justificado eventual descumprimento deste prazo.

Destaca-se, de logo, que o presente não aponta questões decisórias de mérito ou políticas, haja vista tratar-se de documento técnico destinado a subsidiar as tomadas de decisões pelos atores políticos envolvidos nesse contexto.

Apointa-se, ainda, que a depender do objeto, há o acréscimo ou supressão fundamentada de alguns requisitos.

Vejamos.

2. DISCRIMINAÇÃO DO OBJETO DO EMPREENDIMENTO E SETORES ABRANGIDOS

(Art. 4º, § 3º, I e II, do Decreto Municipal n.º 9.716/2024)

2.1. Discriminação do Objeto

A Prefeitura de Maceió irá autorizar, por meio de permissão onerosa, o uso de espaços públicos nas vias com ciclovias, ciclofaixas e passeios compartilhados, de maneira onerosa ao permissionário e sem custos ao erário, para a implantação de, no mínimo, 45 estações, com 8 a 12 bicicletas compartilhadas cada, totalizando 450 bicicletas, permitindo aos munícipes e turistas que usufruam do equipamento, mediante o pagamento de tarifa.

Do total das bicicletas, **90% deverão corresponder ao modelo convencional e 10% ao modelo elétrico, percentual que poderá ser alterado ao longo do contrato, de acordo com a utilização e aderência dos usuários.** As bicicletas devem ser retiradas e devolvidas nas estações, cujo horário de operação será **das 5h às 23h para locação e 24h para devolução.** Toda operação se dará por meio de aplicativo a ser disponibilizado pela permissionária.

2.2. Setores de Abrangência e Objetivo de Desenvolvimento Sustentável da ONU

A permissão onerosa de uso de espaço público à iniciativa privada para a implantação de estações de bicicletas compartilhadas trará benefícios para os munícipes e para a cidade em diversos setores, como será demonstrado a seguir.

No âmbito da **saúde**, tem-se que a prática do ciclismo contribui para a diminuição do risco de desenvolvimento de doenças decorrentes do sedentarismo e consequente melhoria na qualidade de vida dos praticantes. Um estudo realizado no município de São Paulo, em 2017, pelo Centro Brasileiro de Análise e Planejamento (CEBRAP), que versa sobre os diversos impactos do uso da bicicleta naquela cidade, no tema saúde, foi comparado os perfis de atividade física dos ciclistas e da população geral, chegando-se ao resultado que a incorporação do perfil de atividade dos ciclistas pela população resultaria em uma economia de R\$ 34 milhões por ano ao Sistema Único de Saúde (SUS) com internações por doenças do aparelho circulatório e diabetes no município¹.

Outro benefício observado é a melhora na relação entre a cidade e o cidadão, que passa a ter uma nova visão desta após ter acesso a locais que estavam fora de seu alcance, enquanto pedestres.

De igual maneira, o sistema de bicicletas compartilhadas permite às pessoas que não possuem bicicletas a prática do pedal de forma pouco onerosa, fazendo com que o esporte e o lazer cheguem às diversas classes sociais, promovendo a inclusão social e contribuindo para a redução de desigualdades.

¹ Disponível em <<https://cebrap.org.br/wp-content/uploads/2018/05/Impacto-Social-Uso-Bicicleta-SP.pdf>> Acessado em 22 fevereiro de 2024.

Fomenta o turismo sustentável ao possibilitar que os maceioenses e turistas utilizem das bicicletas para explorar a cultura local, transitando com maior liberdade, conforto, rapidez e comodidade pelos pontos turísticos da cidade, prática amplamente difundida na Europa, em países como Holanda e Alemanha, com o conceito de turismo ativo, quando o contato com a natureza é privilegiado. Nesse contexto, cita-se como exemplo a Temporada de Cruzeiros de 2022/2023, na qual a cidade de Maceió recebeu, entre os meses de novembro a abril, aproximadamente 75 mil turistas², que poderiam ter desfrutado das bicicletas para conhecer uma das orlas mais bonitas do Brasil em contato direto com a natureza local.

Assim, a permissão para a implantação das bicicletas compartilhadas é uma oportunidade de promover o acesso à população maceioense e aos visitantes a uma forma saudável de lazer e exploração da cidade, bem como de promover o desenvolvimento do turismo na região, além de promover a sensibilização para um estilo de vida ativo e fortalecer a cidadania, a inclusão e a sustentabilidade.

Corroborando com a sustentabilidade do projeto, pesquisas elaboradas pela Partnership for Active Travel and Health — PATH³ demonstraram as vantagens de uma cidade segura para a prática de caminhadas e ao uso de bicicletas na descarbonização dos sistemas de transporte, sendo soluções essenciais para o alcance dos objetivos do Acordo de Paris sobre Alterações Climáticas.

Por fim, o projeto de bicicletas compartilhadas está diretamente relacionado com a implementação da agenda 2030 da ONU e a implementação dos ODS (Objetivos de Desenvolvimento Sustentável), atuando diretamente na efetividade dos objetivos 3 - saúde e bem-estar, 11 — cidades e comunidades sustentáveis e 13 — ação contra a mudança global do clima.

² Disponível em <<https://www.portodemaceio.com.br/portal/index.php/component/content/article/8-noticias/104-temporada-de-cruzeiros-tem-inicio-neste-sabado-18-no-porto-de-maceio?Itemid=101>> Acesso em 22 de fevereiro de 2024.

³ Disponível em <<https://pathforwalkingcycling.com/wp-content/uploads/PATH-UNFCCC-policies-report.pdf>> Acessado em 25 de fevereiro de 2024.

3. SUGESTÃO E/OU INDICAÇÃO DO LOCAL A SER REALIZADO O EMPREENDIMENTO

Art. 4º, § 3º, III do Decreto Municipal n.º 9.716/2024

Desde o ano de 2020, tem-se observado um aumento significativo na procura por atividades ao ar livre no Brasil. Um levantamento realizado pelo Google em parceria com a Sport Track⁴ revelou que, durante esse período, 39% dos brasileiros iniciaram a prática de algum esporte novo. Em consonância com essa tendência, a Confederação Brasileira de Ciclismo (CBC) reportou um crescimento de 30% no número de ciclistas no país no último ano. Esse fenômeno reflete um crescente interesse pela melhoria da qualidade de vida, bem como pela saúde física e mental, resultando em um aumento expressivo na procura por esportes praticados ao ar livre.

Segundo dados obtidos pelo Observatório da Bicicleta⁵, Maceió foi a segunda capital brasileira que mais ampliou ciclovias nos últimos dois anos. Esse dado reflete a preocupação da atual gestão em ofertar meios seguros e eficientes de locomoção e prática de esportes, favorecendo a diminuição da emissão de poluentes, além de promover um estilo de vida mais ativo.

Conforme informado pela Secretaria Municipal de Infraestrutura, a entrega da ciclovia da Avenida Fernandes Lima, beneficiou cerca de 200 mil maceioenses que utilizam a bicicleta para trabalhar, estudar ou para a prática esportiva. O presente projeto pretende expandir o número de ciclistas justamente pelo posicionamento das estações em diversos bairros e áreas próprias para facilitar a prática do esporte.

Atualmente, Maceió dispõe de uma malha cicloviária de aproximadamente 63 km, englobando as ciclovias, ciclofaixas e passeios compartilhados, divididos em 13 áreas, sendo mais de 38 km de ciclovias e mais de 3 km de ciclofaixas, além de novas ciclovias em fase de construção, a exemplo da que está sendo implantada na Avenida Fernandes Lima e Avenida Rota do Mar, conforme imagem inserida a seguir:

⁴ Disponível em <<https://www.apicebrasil.org.br/google-estudo-brasil-esportes>> Acessado em 25 de fevereiro de 2024.

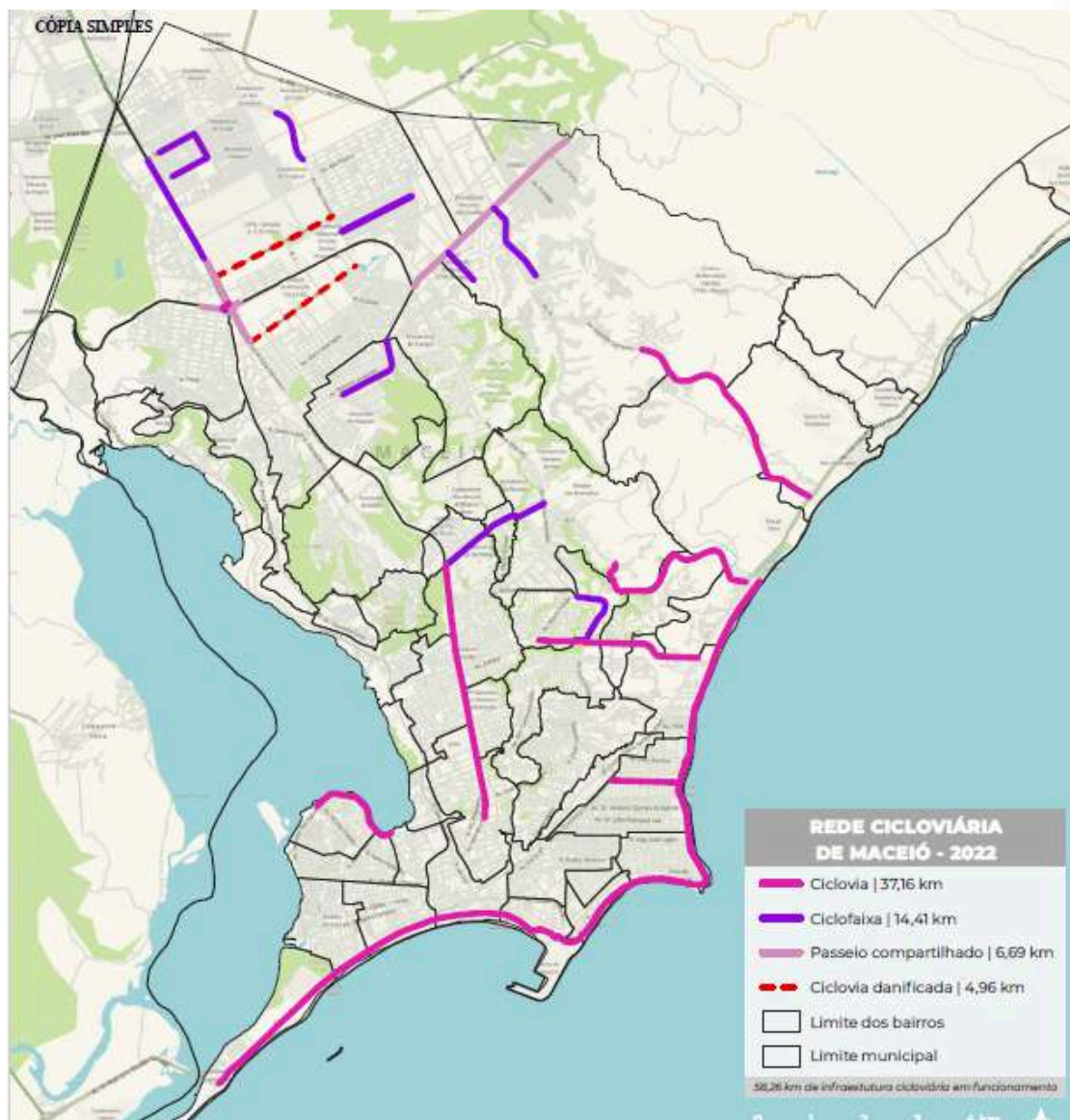
⁵ Disponível em <<https://observatoriodabicicleta.org.br/maceio-e-a-2a-capital-que-mais-ampliou-ciclovias-nos-ultimos-anos/>> Acessado em 25 de fevereiro de 2024;

PRÉ-PROJETO

Implementação do Sistema de Aluguel de Bicicletas em Maceió

Assessoria Executiva de Ações Estratégicas

10

IMAGEM 01**Rede Ciclovitária de Maceió - 2022***Fonte: Prefeitura Municipal de Maceió-AL.*

As estações serão implantadas juntos às ciclovias, ciclofaixas e passeios compartilhados, posicionados próximos a locais de alto fluxo de transeuntes, pontos turísticos e monumentos históricos.

PRÉ-PROJETO

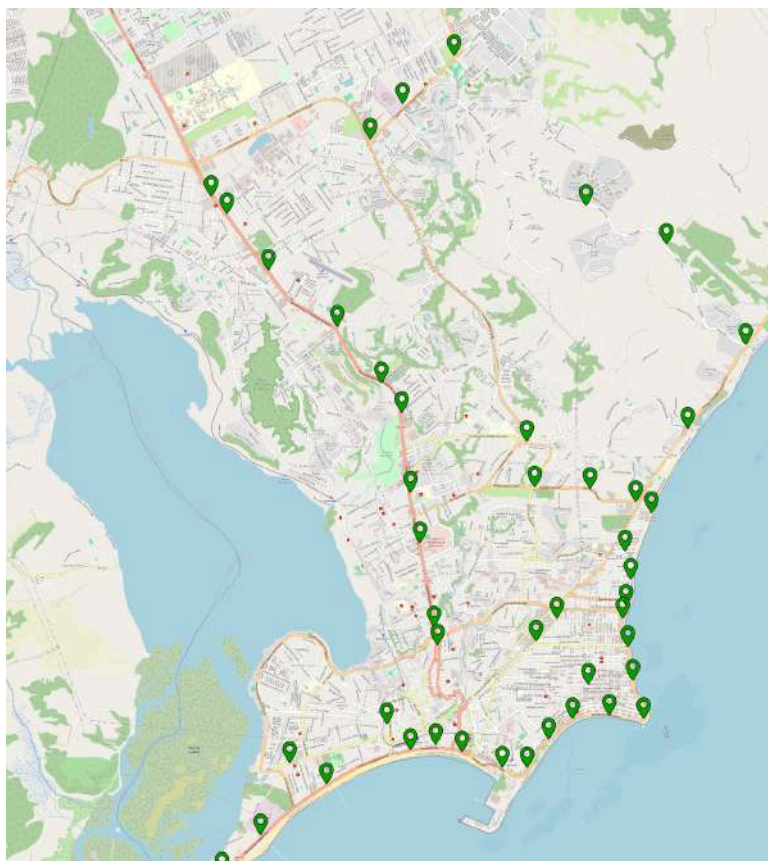
Implementação do Sistema de Aluguel de Bicicletas em Maceió

Assessoria Executiva de Ações Estratégicas

11

IMAGEM 02

Localização das Estações de Bicicletas Compartilhadas

*Fonte: Prefeitura Municipal de Maceió-AL.***TABELA 01**

Localização das Estações de Bicicletas Compartilhadas

- | | | |
|--------------------------------------|---------------------------------------|--|
| 1. UMJ | 8. VERA ARRUDA 1 | 15. GOGÓ DA EMA |
| 2. JOSEFA 1 | 9. VERA ARRUDA 2 | 16. CADEIRA GIGANTE |
| 3. Josepha De Melo.2 | 10. AMÉLIA ROSA 1 | 17. FEIRINHA DO ARTESANATO |
| 4. JOSEFA 3 | 11. Av. Amélia Rosa.2 | 18. MULTIEVENTOS |
| 5. LEROY | 12. GUARANÁ DA PRAIA | 19. DRAGÃO |
| 6. PRAÇA GANGA ZUMBA | 13. BARRICAS | 20. MERCADO DAS ARTES |
| 7. POSTO 7 | 14. PRAÇA DA MULHER | |

PRÉ-PROJETO

Implementação do Sistema de Aluguel de Bicicletas em Maceió

Assessoria Executiva de Ações Estratégicas

12

- | | | |
|---|--------------------------------------|---|
| 21. MEMO. DA REPÚBLICA | 29. CENTENÁRIO | 38. Upa Tabuleiro |
| 22. TERRA BRASILIS | 30. PALATO | 39. SHOPPING PÁTIO |
| 23. SEC. MUNIC. SAÚDE | 31. EXÉRCITO | 40. ACÁCIAS |
| 24. ASSOMAL | 32. Hospital Veredas | 41. PRAÇA PARQUE DAS CRIANÇAS |
| 25. CAIS DA BRASKEM | 33. Facima | 42. Rota Do Mar.1 |
| 26. ENTRADA PONTAL DA BARRA | 34. Havan | 43. Rota Do Mar.2 |
| 27. Estádio Rei Pelé | 35. Tupan | 44. Rota Do Mar.3 |
| 28. PRAÇA FACULDADE | 36. Carajás | 45. Av. Pierre Chalita |
| | 37. DMTT | |

Fonte: Prefeitura Municipal de Maceió-AL.

A implantação das 45 (quarenta e cinco) estações deverá respeitar cronograma específico, mediante aprovação técnica da Comissão que será formada pelos seguintes órgãos e secretarias:, Secretaria Municipal de Turismo - SEMTUR, Secretaria Municipal de Segurança Cidadã - SEMSC, Secretaria Extraordinária de Juventude e Lazer - SEJL, Secretaria Municipal de Esportes - SEMESP, Departamento Municipal de Transportes e Trânsito - DMTT, Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano de Maceió - IPLAN e Secretaria Municipal de Ações Estratégicas e Integração Metropolitana - SEMAEMI, visando dar maior segurança e sustentabilidade para o sistema compartilhado.

Ressalva-se, contudo, que a indicação dos pontos das estações foi apenas exemplificativa, podendo, desta forma haver a realocação dos equipamentos por razões técnico-operacionais, mediante aprovação das Secretarias envolvidas, respeitando, sempre, a satisfação do interesse público.

4. CARACTERÍSTICAS ESTIMADAS DO EMPREENDIMENTO, INCLUINDO DIMENSÃO, PREVISÃO DAS METAS E FINALIDADE PÚBLICA A SEREM ALCANÇADAS, E INDICAÇÃO DO CUSTO ESTIMADO PARA SUA IMPLEMENTAÇÃO

Art. 4º, § 3º, IV, do Decreto Municipal n.º 9.716/2024

4.1. Dimensão, Previsão das Metas e Finalidade Pública a Ser Alcançada

O projeto em questão irá contemplar aproximadamente 50,37% da população maceioense, devido à distribuição das estações, que compreendem uma área de 941,97m², demonstrando ser de grande importância para a cidade.

Além disso, pretende-se o alcance das seguintes metas:

- a) melhorar a qualidade de vida da população, com a prevenção do desenvolvimento de doenças decorrentes do sedentarismo e consequente economia com os gastos de saúde;
- b) incentivar a prática de esportes ao ar livre de maneira acessível, levando ;
- c) Promover a integração dos cidadãos à realidade da cidade;
- d) Fomentar o turismo sustentável;
- e) Promover a cultura local, mediante o posicionamento das estações em locais próximos a museus e monumentos históricos.

A finalidade pública a ser alcançada com a permissão de uso dos espaços públicos para as bicicletas compartilhadas na cidade de Maceió, é melhorar a qualidade de vida da população, com a consequente desoneração de gastos na saúde; fomentar o turismo e promover o desenvolvimento sustentável e cultural da cidade.

Assim, a implantação do projeto será uma oportunidade para a cidade de Maceió melhorar a qualidade de vida da população e promover o desenvolvimento sustentável da cidade.

4.2. Características Mínimas de Implantação

Informa-se abaixo os requisitos mínimos que devem integrar o termo de permissão, que foram baseados nas orientações obtidas no Guia de Planejamento de Sistemas de Bicicletas Compartilhadas, elaborado pelo Instituto de Políticas de Transporte & Desenvolvimento - ITDP:

- a) bicicletas confortáveis, convencionais e elétricas, com material resistente ao

desgaste causado pela maresia, com peças e tamanhos especialmente concebidos para desencorajar o roubo e a revenda;

- b) acesso do usuário mediante cadastro online, via site ou aplicativo;
- c) sistema de travamento totalmente automático que permite aos usuários retirarem e devolverem suas bicicletas às estações;
- d) Sistema de rastreamento sem fio — por exemplo, por meio de dispositivos de identificação de radiofrequência (RFID) — que localiza onde a bicicleta foi retirada e devolvida, além de identificar o usuário;
- e) acompanhamento em tempo real da ocupação das estações por serviços móveis, como, por exemplo, o GPRS (serviço de rádio de pacote geral);
- f) informações em tempo real para os usuários por diversos canais, como internet, celulares e/ou terminais locais;
- g) estruturas de preço que incentivam viagens curtas, ajudando a maximizar o número de viagens de bicicleta por dia;
- h) espaço nas bicicletas e nas estações reservados aos patrocinadores e exploração de publicidade, a fim de garantir o financiamento do projeto;
- i) repasse de informações e dados ao órgão gestor do contrato sempre que solicitado, ou com acesso livre ao sistema.

Pontua-se que, as demais características e requisitos essenciais ao desenvolvimento do projeto serão descritas no Estudo Técnico Preliminar e Termo de Referência, os quais serão elaborados posteriormente à fase de consulta do mercado e reunião das secretarias envolvidas.



4.3. Custo Estimado de Implantação

TABELA 02

Parâmetros utilizados no Cálculo de Tarifa - Linha do Tempo

PARÂMETROS USADOS	
DESCRIÇÃO	PARÂMETRO
N.º DE ESTAÇÕES	45
N.º DE BICICLETAS	450
VIAGENS POR DIA	2.945
VIAGENS POR MÊS	88.350
VIAGENS POR ANO	1.074.925
USUÁRIOS AVULSO	73
USUÁRIOS DIÁRIOS	606
USUÁRIOS MENSAIS	4.034
USUÁRIOS ANUAIS	3.840
N.º DE PAINÉIS PUBLICITÁRIOS	15

TARIFAS UTILIZADAS	
PLANO	PREÇO
AVULSO	R\$ 3,89
DIÁRIO	R\$ 9,57
MENSAL	R\$ 27,57
ANUAL	R\$ 200,71

DADOS GERAIS	
ITEM	INFORMAÇÕES
PÚBLICO - ALVO	Turismo, esporte e lazer
N.º DE ESTAÇÕES DESEJADOS	45
N.º DE BICICLETAS POR ESTAÇÃO	8 a 12
N.º DE PAINÉIS PUBLICITÁRIOS	15
HORÁRIOS	05 às 23h

ANÁLISE ECONÔMICA-FINANCEIRA

ITEM	VALOR
CUSTO DE IMPLANTAÇÃO POR ESTAÇÃO	R\$ 90.000,00
CUSTO MENSAL DE MANUTENÇÃO E OPERAÇÃO POR ESTAÇÃO/MÊS	R\$ 8.500,00
CUSTO MENSAL DE PERMISSÃO	R\$ 4.150,33
TIR (previsão)	26,07%
PAYBACK (previsão)	38 meses

Fonte: Assessoria Técnica Econômica — SEMAEMI.⁶

5. PREVISÃO DE AÇÃO NO PLANO PLURIANUAL, COM DIRETRIZES, OBJETIVOS E METAS ESPECÍFICOS

Art. 4º, § 3º, V do Decreto Municipal n.º 9.716/2024

A permissão de uso onerosa de espaço público para a implantação de bicicletas compartilhadas **não importará em custos aos cofres públicos e ainda gerará receita com o pagamento da respectiva taxa de permissão.**

6. ESTUDO DE CASOS - DAS SOLUÇÕES ENCONTRADAS POR OUTROS MUNICÍPIOS.

O briefing apresentado às fls. 05/39, trouxe os estudos de cases das cidades de Fortaleza/CE, Curitiba/PR e Balneário Camboriú/SC, todos voltados, majoritariamente, para a mobilidade urbana. Em complemento, foi realizada a pesquisa dos municípios de Salvador/BA, Vila Velha/ES, Sorocaba/SP e Niterói/RJ, o que possibilitou apurar mais detalhes sobre a modelagem jurídica adequada ao empreendimento.

⁶ Anexo I, fls. 23

TABELA 03

Modelagem jurídica em outros municípios

CIDADE	INSTITUTO JURÍDICO	MODALIDADE LICITATÓRIA	CRITÉRIO DE JULGAMENTO
VILA VELHA	PERMISSÃO	PREGÃO ELETRÔNICO	MAIOR OUTORGA
NITERÓI	CONTRATAÇÃO	PREGÃO ELETRÔNICO	MENOR PREÇO
FORTALEZA	PERMISSÃO	PREGÃO PRESENCIAL	MENOR PREÇO
SALVADOR	PERMISSÃO	CONCORRÊNCIA	MENOR PREÇO
SOROCABA	CONTRATAÇÃO	PREGÃO ELETRÔNICO	MENOR PREÇO
CAMBORIÚ	PERMISSÃO	CREDENCIAMENTO	N/A
CURITIBA	PERMISSÃO	CREDENCIAMENTO	N/A

Fonte: Assessoria Executiva de Ações Estratégicas - SEMAEMI

Diante da diversidade de modelagem jurídicas adotadas nos municípios estudados, na escolha da estruturação jurídica do projeto em Maceió, optou-se por seguir as exigências da legislação local e o entendimento jurisprudencial do Tribunal de Contas da União, o que será esmiuçado no respectivo tópico.

7. MODALIDADE DO CONTRATO ADMINISTRATIVO A SER CELEBRADO.

Art. 4º, § 3º, VI do Decreto Municipal n.º 9.716/2024

7.1. DOS BENS PÚBLICOS E DOS BENS PRIVADOS

Antes de iniciar propriamente a explanação sobre a modalidade do contrato administrativo a ser celebrado, é necessário detalhar o objeto em si, ou seja, **o uso de espaços públicos** para a implantação de estações de bicicletas compartilhadas.

Segundo o art. 98, do Código Civil, são públicos os bens de domínio nacional pertencentes às pessoas jurídicas de direito público interno; todos os outros são

particulares, seja qual for a pessoa a que pertencem. Para Maria Sylvia Zanella Di Pietro⁷, a titularidade do bem não seria suficiente a distingui-lo, se público ou particular, principalmente pelo fato dos bens privados afetados à prestação de serviço público, a exemplo dos bens das empresas públicas, sociedade de economia mista, concessionárias e permissionárias de serviços públicos.

Assim, em complemento ao Código Civil, os bens públicos são aqueles de titularidade de uma pessoa jurídica de direito público, bem como os que, mesmo privados, estão afetados ao serviço público, assumindo as características daqueles. Já os bens particulares, possuem natureza residual, ou seja, tudo aqui que não é público, é privado, e, não será analisado no caso em comento.

Em continuidade, será discorrido sobre os bens públicos e o seu uso por particular, de maneira a compreender melhor o projeto que se pretende executar.

7.1.1. DOS TIPOS DE BENS PÚBLICOS

Como visto acima, os bens públicos são os bens jurídicos atribuídos à titularidade do Estado ou afetados ao público, submetidos a regime jurídico de direito público, necessários ao desempenho de funções públicas ou merecedores de proteção especial. Segundo o art. 99, do Código Civil, os bens públicos subdividem-se em três espécies: os de **uso comum** do povo, os de **uso especial** e os **dominicais**. Vejamos:

Art. 99. São bens públicos:

I - os de uso comum do povo, tais como rios, mares, estradas, ruas e praças;

II - os de uso especial, tais como edifícios ou terrenos destinados a serviço ou estabelecimento da administração federal, estadual, territorial ou municipal, inclusive os de suas autarquias;

III - os dominicais, que constituem o patrimônio das pessoas jurídicas de direito público, como objeto de direito pessoal, ou real, de cada uma dessas entidades.

Parágrafo único. Não dispondo a lei em contrário, consideram-se dominicais os bens pertencentes às pessoas jurídicas de direito público a que se tenha dado estrutura de direito privado.

⁷ DI PIETRO, Maria Sylvia Zanella. Uso privativo de bem público por particular. São Paulo. Ed. Atlas. 2014. Pág. 6.

Tal classificação possui como balizamento a destinação dos bens, sendo os das duas primeiras categorias, de domínio público do Estado, e, o da terceira categoria, de domínio privado do Estado. Em regra, os bens de uso comum e de uso especial são inalienáveis, impenhoráveis e imprescritíveis, já os dominicais podem ser alienados, desde que respeitadas as exigências legais, nos termos do art. 101, do Código Civil.

Em relação ao regime jurídico dos bens públicos, observa-se que aos bens de uso comum e especial aplicam-se as regras do direito público, ou seja, a administração pública não possui livre disposição sobre eles, principalmente enquanto conservarem a sua qualificação.

No que diz respeito à competência legislativa, cada ente federativo tem competência própria para legislar sobre os bens que integram o seu patrimônio, ressalvada a competência privativa da União, a exemplo das águas, jazidas, minas e outros recursos minerais.

Nesse sentido, conclui-se que os bens tutelados no projeto de implantação das estações de bicicletas compartilhadas são aqueles classificados como “**de uso comum do povo**”, por tratarem-se de **ruas, ciclovias, ciclofaixas, passeios compartilhados e praças**. Sendo assim, serão analisadas as formas de utilização dos bens públicos pelo particular, em especial dos de uso comum.

7.2. DO USO DOS BENS PÚBLICOS PELO PARTICULAR

7.2.1. Das formas de utilização

Conforme explanado por Floriano de Azevedo Marques Neto⁸, no artigo “Regime Jurídico e a Utilização dos Bens Públicos”, o uso do bem público será sempre, direta e indiretamente, realizado pelos cidadãos. Entretanto, nem todos os cidadãos utilizam-se do bem público de forma idêntica. Há distinções relacionadas ao tipo de uso afetado e há situações em que o uso dado ao bem é de tal modo individualizado que a condição de utilização exigida não é estendida a nenhum outro particular. Ainda que tal condição seja vigente, por um período determinado, ela confere uma prerrogativa do titular desse direito de uso em face dos demais, constituindo um “*direito real administrativo*”.

⁸ Neto, Floriano de Azevedo Marques. Tratado de Direito Administrativo. Ed Saraiva. 2013, pág. 416

De maneira simplista, pontua-se duas formas de utilização dos bens públicos: o uso comum e o uso privativo. No uso comum, tem-se o seu exercício por todos os membros da coletividade, em igualdade de condições, sem o consentimento individualizado pela Administração Pública. Já no **uso privativo**, o uso se dá de forma **exclusiva**, por pessoas determinadas ou grupo de pessoas, através de **título jurídico individual - ato administrativo unilateral ou mediante contrato** - conferido pela Administração.

O uso privativo de bem público pode se dar de forma gratuita ou onerosa, conforme estabelecido legalmente pela entidade a cuja administração pertencerem, nos termos do art. 103, do Código Civil.

Independente da forma de utilização, é necessário haver a formalização da referida outorga por meio de um contrato, nos casos de concessão, ou em ato administrativo negocial, nas hipóteses de autorização ou permissão, o que será debatido a seguir.

7.2.2. Dos instrumentos jurídicos para o uso privativo de bens públicos

A doutrina administrativa revela a existência de três instrumentos jurídicos destinados à outorga da utilização privativa de bem público a particular, quais sejam a **autorização**, a **permissão** e a **concessão de uso**. Vejamos.

7.2.2.1. Da autorização de uso

A **autorização** de uso é a forma mais precária de outorga de uso de bem público, classificada por Hely Lopes Meirelles⁹ como “o ato unilateral, discricionário e precário pelo qual a Administração consente na prática de determinada atividade individual incidente sobre um bem público”. Pode ser gratuita ou onerosa, possui efeito constitutivo ao outorgar ao particular o poder de utilizar privativamente um bem público ou parcela dele, com exclusão de terceiros e deve ser emitido pelo órgão a quem incumbe a administração do bem.

Trata-se de espécie de outorga que:

- não vincula o beneficiário (este não está obrigado a exercê-la);
- visa apenas atividades transitórias e irrelevantes ao poder público;
- é passível de revogação a qualquer tempo sem que haja o reconhecimento de qualquer direito adquirido ao outorgado;

⁹ MEIRELLES, Hely Lopes de. *Direito administrativo brasileiro*. Ed. Malheiros, 2009, p. 532.

- não necessita de prévio procedimento licitatório para a formalização.

A autorização de utilização não é conferida com vistas à utilidade pública, mas sim ao interesse privado do usuário, característica essa que distingue a autorização da permissão e da concessão.

7.2.2.2. Da permissão de uso

Nos dizeres de Celso Antônio Bandeira de Mello¹⁰ “Permissão de uso de bem público é o ato unilateral, precário e discricionário quanto à decisão de outorga, pelo qual se faculta a alguém o uso de um bem público. Sempre que possível, será outorgada mediante licitação ou, no mínimo, com obediência a procedimento em que se assegure tratamento isonômico aos administrados (como, por exemplo, outorga na conformidade de ordem de inscrição)”.

Para ilustrar o instituto da permissão de uso de bem público, cita-se como exemplo a permissão para ocupação de área de passeio público para a instalação de uma banca de jornais e revistas ou a permissão para a ocupação de área de uma praça pública para a instalação de uma banca em uma feira de artesanato, ou ainda a permissão para a instalação de estações de bicicletas compartilhadas, como no caso em deslinde.

A outorga de permissão independe de autorização legislativa. Entretanto, sempre quando houver potencial disputa entre os interessados, necessitará de um **procedimento prévio** que garanta a **isonomia** entre eles.

Em consonância, aplica-se à permissão de uso as normas relativas à licitação, previstas na Lei nº 14.133/2021, conforme determina seu art. 2º:

Art. 2º Esta Lei aplica-se a:

- I - alienação e concessão de direito real de uso de bens;
- II - compra, inclusive por encomenda;
- III - locação;
- IV - concessão e permissão de uso de bens públicos;**
- V - prestação de serviços, inclusive os técnico-profissionais especializados;
- VI - obras e serviços de arquitetura e engenharia;
- VII - contratações de tecnologia da informação e de comunicação. (grifo nosso)

¹⁰ MELLO, Celso Antônio Bandeira de. *Curso de Direito Administrativo*, 17ª ed. ED Malheiros, 2003, p. 819.

Por ser um instituto unilateral, discricionário e precário, sua revogação pode se dar a qualquer tempo e, via de regra, não constituir direitos ao beneficiário, salvo se, em condição à outorga, este **tenha pago algum preço pelo uso por determinado período de tempo**, oportunidade na qual ela passa a ser **qualificada**. Nesse caso, não lhe será assegurada a continuidade do uso, mas sim **a devolução dos valores despendidos, bem como a apuração de eventuais danos**, no âmbito da responsabilidade extracontratual do Estado e não na execução de um direito contratualmente previsto, mormente pelo fato de tratar-se de um ato administrativo e não de um contrato administrativo. Isso porque, **havendo contrato, trataria-se de uma concessão e não de permissão de uso**.

Logo, na hipótese de rescisão por interesse público, deve haver oportunidade de manifestação ao contratado, motivação e caracterização do interesse público, bem como a apuração de perdas e danos - se for do interesse do contratado.

Em resumo, a permissão de uso é um ato administrativo unilateral, discricionário e precário, gratuito ou oneroso, pelo qual a Administração Pública faculta a utilização privativa de bem público, **para fins de interesse público**, sendo esse o traço distintivo da autorização de uso e, que pode ser qualificada ao determinar um prazo de vigência e condições específicas.

7.2.2.3. Da concessão de uso

Por fim, a **concessão**, a mais robusta dentre as três modalidades, é o contrato administrativo pelo qual a Administração faculta ao particular a utilização privativa de bem público, para que a exerça conforme a sua destinação. Como dito, sua natureza é a de contrato de direito público, sinalagmático, oneroso ou gratuito, comutativo e celebrado *intuitu personae*.

A concessão é o instituto empregado, preferencialmente à permissão, nos casos em que a utilização do bem público objetiva o exercício de atividades de utilidade pública de maior vulto e, por isso mesmo, mais onerosas para o concessionário, a exemplo das outorgas de espaço para instalação de lojas, restaurantes e lanchonetes em áreas públicas de uso comum ou especial.

No que concerne à concessão de uso de bem público, pondera Carvalho Filho¹¹ que se trata de um contrato administrativo, gratuito ou oneroso, firmado entre a Administração Pública e o particular, viabilizando-se também o uso privativo do bem público, independentemente de maior ou menor interesse público, sendo, portanto, bilateral, observando-se a conveniência e a oportunidade pelo concedente (discricionário), e a ausência de precariedade”.

Em suma, trata-se de um instituto não precário, com duração estabelecida em um contrato, vinculado ao seu instrumento convocatório quanto às regras de outorga, precedido de licitação, nos termos do já mencionado art. 2º da Lei nº 14.133/2021, ressalvadas as exceções legais, com o reconhecimento de direitos ao beneficiário e, por ser contratual, com a participação e manifestação de vontade de ambas as partes.

7.2.3. Da caracterização do objeto e escolha entre autorização, permissão e concessão.

Trata-se o projeto de uso de espaço público para a implantação de estações de bicicletas compartilhadas. Para sua devida implantação, deve ser considerado que os bens públicos recebem tratamento diferenciado no ordenamento jurídico brasileiro, seja para sua oneração, alienação, como para utilização pelo particular.

No presente projeto, estuda-se a melhor opção para formalizar o uso do bem público por um particular, dentre os três institutos previstos no direito brasileiro, detalhadamente descritos nos tópicos antecedentes, quais sejam, a autorização, a permissão e a concessão.

Diante dos três institutos, a **permissão** é o que melhor se adequa ao projeto de implantação das estações de bicicletas compartilhadas. Isso porque, a atividade a) não será exercida de forma transitória; b) visa a satisfação do interesse público e não apenas de um particular; c) será aprazada, possivelmente com duração de 5 anos, podendo ser renovada, mitigando a precariedade do ato; d) implicará em pagamento de taxa; e) haverá competição - elementos que *per se* **excluem a autorização**.

Além disso, conforme visto no quadro de custos do subitem 4.3, o projeto não implica em desembolso de quantias de grande monta pelo permissionário, afastando a utilização da **concessão**, visto que ela é o instituto empregado, preferencialmente à permissão, nos casos em que a utilização do bem público tem por objetivo o exercício de atividades de

¹¹ CARVALHO FILHO. José dos Santos. Manual de Direito Administrativo. 32ª ed. São Paulo, Atlas, 2018

utilidade pública de **maior vulto, ou seja, mais onerosas para os concessionários, e que demandem longo período de tempo para amortizações.**

Conclui-se, portanto que, o instituto aplicável à implantação das estações de bicicletas é a **PERMISSÃO, QUALIFICADA E ONEROSA, DE USO DE BEM PÚBLICO**, devendo ser precedida de licitação, recomendando-se, desde já, a previsão de possibilidade de reparação de danos nos casos de rescisão unilateral pela Administração, em razão do interesse público.

8. MODALIDADES DE LICITAÇÃO

Como visto anteriormente, para a outorga de permissão de uso é necessário a realização de um procedimento licitatório como garantia da isonomia entre os eventuais interessados.

Sobre o tema, a Lei Orgânica do Município dispõe:

Art. 9º. Ao Município, no exercício da autonomia que lhe é assegurada, incumbe gerir os bens integrantes de seu patrimônio, controlando-lhes a utilização e promovendo-lhes a conservação.

(...)

Art. 12. O uso de bens municipais por terceiros poderá ocorrer mediante cessão, autorização, permissão ou concessão, atendidos, em qualquer caso, os imperativos do interesse público.

(...)

§ 3º. A permissão de uso aperfeiçoar-se-á por ato do Poder Executivo, em que se definirão as finalidades, as condições e a duração da outorga, prevendo, outrossim, a contraprestação devida pelo permissionário e a revogabilidade, a qualquer tempo, por iniciativa da administração.

(...)

Art. 14. Nos casos de cessão, autorização, permissão ou concessão de uso de bens municipais, as benfeitorias acrescidas passarão a compor o patrimônio municipal, independentemente de indenização.

(...)

Art. 15. É vedada a cessão, a autorização, a permissão e a concessão de uso de área de bens públicos de uso comum, salvo quando se destinem a execução de atividades compatíveis com as finalidades a que se acha o imóvel reservado.

Já a Lei Municipal n.º 4.454, de 11 de outubro de 1995, que regulamenta o uso dos espaços públicos para o desenvolvimento de atividades comerciais e serviços, dispõe em seu art. 1º que o uso de área pública será mediante licitação, a cujo vencedor será outorgado o Termo de Permissão de Uso, com validade de 12 meses:

Art. 2º O uso de área pública, para o desenvolvimento de atividades comerciais e de serviços, **dar-se-á mediante licitação pública** realizada pela Secretaria Municipal de Desenvolvimento Urbano — SMDU, cujo autor da proposta vencedora terá outorgado pela Prefeitura Municipal de Maceió, através da SMDU, o Termo de Permissão Remunerada de Uso de área pública.

Parágrafo Único — O Termo de Permissão, a que se refere este artigo, será renovado a cada 12 meses e não poderá, sob nenhuma hipótese, ser transferida para terceiros, a não ser sob nova licitação pública.

Como visto, a legislação de Maceió não especifica a modalidade licitatória que deve ser empregada nos casos de permissão e, segundo o entendimento consolidado do Tribunal de Contas do Distrito Federal¹², a definição sobre a modalidade de licitação a ser utilizada na outorga do uso de bens públicos a terceiros mediante concessão administrativa de uso **e permissão de uso cabe ao legislador local e, na falta de lei disciplinadora, ao administrador público.**

Desta forma, a incumbência da escolha da modalidade licitatória a ser empreendida para a outorga da permissão ficará sob a responsabilidade do gestor público.

A legislação aplicável às outorgas dos institutos jurídicos da autorização, permissão e concessão é a Nova Lei de Licitações, conforme previsto em seu art. 2º, inciso IV.

Enquanto o art. 28, da NLL, traz as modalidades de licitação, quais sejam, o pregão, a concorrência, o concurso, o leilão e o diálogo competitivo, o art. 6º define cada uma delas:

Art. 28. São modalidades de licitação:

- I - pregão;
- II - concorrência;
- III - concurso;
- IV - leilão;
- V - diálogo competitivo.

¹² Disponível em <<https://etcdf.tc.df.gov.br/?a=consultaETCDF&f=formPrincipal&edoc=A3BDA887>> Acessado em 12 em março de /2024

§ 1º Além das modalidades referidas no **caput** deste artigo, a Administração pode servir-se dos procedimentos auxiliares previstos no art. 78 desta Lei. (...)

Art. 6º Para os fins desta Lei, consideram-se: (...)

XIII - bens e serviços comuns: aqueles cujos padrões de desempenho e qualidade podem ser objetivamente definidos pelo edital, por meio de especificações usuais de mercado; (...)

XXXVIII - concorrência: modalidade de licitação para contratação de bens e serviços especiais e de obras e serviços comuns e especiais de engenharia, cujo critério de julgamento poderá ser:

- a) menor preço;
- b) melhor técnica ou conteúdo artístico;
- c) técnica e preço;
- d) maior retorno econômico;
- e) maior desconto;

XXXIX - concurso: modalidade de licitação para escolha de trabalho técnico, científico ou artístico, cujo critério de julgamento será o de melhor técnica ou conteúdo artístico, e para concessão de prêmio ou remuneração ao vencedor;

XL - leilão: modalidade de licitação para alienação de bens imóveis ou de bens móveis inservíveis ou legalmente apreendidos a quem oferecer o maior lance;

XLI - pregão: modalidade de licitação obrigatória para aquisição de bens e serviços comuns, cujo critério de julgamento poderá ser o de menor preço ou o de maior desconto; (grifo nosso)

XLII - diálogo competitivo: modalidade de licitação para contratação de obras, serviços e compras em que a Administração Pública realiza diálogos com licitantes previamente selecionados mediante critérios objetivos, com o intuito de desenvolver uma ou mais alternativas capazes de atender às suas necessidades, devendo os licitantes apresentar proposta final após o encerramento dos diálogos;

Mais adiante, o art. 29 dispõe sobre a obrigatoriedade de escolha do pregão sempre que o objeto possuir **padrões de desempenho e qualidade** que possam ser **objetivamente** definidos pelo edital, por meio de **especificações usuais de mercado**.

No caso em comento, a implantação de estações de compartilhamento de bicicletas possui objeto de fácil detalhamento por meio de especificações usuais de mercado, como pôde ser observado na análise de diversos editais ao longo do estudo de pré-viabilidade.

Logo, a modalidade que melhor se adequa é o **pregão, preferencialmente eletrônico**, por ser de uso obrigatório para a aquisição de bens ou serviços comuns, **sempre que o objeto possuir padrões de desempenho e qualidade que possam ser objetivamente definidos pelo edital, por meio de especificações usuais de mercado.**

Essa escolha encontra respaldo no entendimento jurisprudencial do Tribunal de Contas da União, exemplificado na transcrição de trechos dos acórdãos 2050/2014 e 2844/2010, proferidos nos autos das TC nº 012.613/2013-4 e TC nº 011.355/2010-7, respectivamente:

“a) É recomendável a utilização de **pregão eletrônico para a concessão remunerada de uso de bens públicos.**

b) Ainda na Auditoria Operacional realizada na Ceagesp, foi discutida a possibilidade de se utilizar o pregão para a concessão remunerada de uso de bens públicos. Nesse aspecto, o relator mencionou que, nos autos da representação objeto do TC 011.355/2010-7, o TCU se deparara com situação análoga ao examinar a concessão de áreas comerciais em aeroportos, em que a Infraero havia adotado o pregão como modalidade licitatória. Na ocasião, fora acolhida a tese que, diante do **escasso disciplinamento sobre ajustes que geram receitas para a Administração Pública, a analogia com a legislação para a aquisição de bens e serviços poderia ser aplicada.** Assim, nos termos do voto condutor do Acórdão 2844/2010 - Plenário, a **"adoção do critério de julgamento pela maior oferta, em lances sucessivos, nada mais é que a adequada aplicação da lei ao caso concreto, ajustando-a à natureza do objeto do certame, restando assegurada a escolha da proposta mais vantajosa que, conjuntamente com a isonomia de todos os interessados, constituem as finalidades primeiras de todo procedimento licitatório"**. O posicionamento do Tribunal, anunciado no sumário do citado acórdão, firmara-se no sentido de ser "plenamente legal a utilização da modalidade pregão para licitação destinada à outorga ,de concessões de uso de áreas comerciais em aeroportos", Como ressalva naquela oportunidade, houvera o registro de que a Infraero deveria **"evoluir dos pregões presenciais para a modalidade totalmente eletrônica,** que dispensa a participação física e o contato entre os interessado.", a fim de concretizar os imperativos constitucionais da isonomia e da melhor proposta para a Administração. **Do que expôs a relatoria, o Tribunal recomendou à Ceagesp que utilize a modalidade pregão eletrônico nas futuras licitações para concessão remunerada de uso de áreas de comercialização do Entrepasto do Terminal de São Paulo.** Acórdão 2050/2014 Plenário, TC 012.613/2013-4. relator Ministro Walton Alencar Rodrigues, 6.8.2014. (grifos e negritos nossos)

REPRESENTAÇÃO. CONCESSÃO DE USO DE ÁREAS COMERCIAIS DE AEROPORTOS. LICITAÇÃO POR MEIO DE PREGÃO. CONHECIMENTO. IMPROCEDÊNCIA. - **É plenamente legal a utilização da modalidade pregão para licitação destinada à outorga de concessões de uso de áreas comerciais em aeroportos.** - A atividade da Infraero, ao estabelecer o pregão, para a licitação de concessões de uso de áreas comerciais nos aeroportos brasileiros, encontra respaldo na legislação e atende plenamente o interesse público. Acórdão 2844/2010 – Plenário TC 011.355/2010-7. Data da Sessão: 27/10/2010 – Ordinária. (negrito nosso)

Diante do exposto, conclui-se que, em razão do serviço de compartilhamento de bicicletas em logradouro público possuir a ***natureza comum, com padrões de desempenho e qualidades identificáveis por especificações usuais de mercado***, o uso da ***modalidade pregão eletrônico*** mostra-se adequado para a outorga da permissão de uso onerosa de espaço público para a implantação do referido projeto, principalmente ao considerar que tal modalidade garante maior eficiência, transparência, celeridade e competitividade ao certame.

De igual sorte a opção dos critérios de julgamento pelo maior valor da outorga ou menor valor da tarifa ao usuário, ambos balizados pela Lei de Licitações nº 14.133/2021 e pelo entendimento jurisprudencial do Tribunal de Contas da União, conforme visto nos julgados supra transcritos e que serão escolhidos de forma a garantir a viabilidade do projeto.

Após a realização da sondagem de mercado, constatou-se que o critério de julgamento de “menor tarifa do usuário” seria prejudicial à saúde financeira do modelo de negócio voltado ao turismo, esporte e lazer por engessar uma fonte de receita considerável. Por outro lado, foi pontuado pelos participantes que o custo da permissão, se excessivo, poderia, igualmente, inviabilizar a viabilidade financeira do projeto.

Entretanto, após realizar um novo cálculo da taxa de permissão com base nas orientações da SEMSC, a Assessoria Econômica encontrou o valor estimado de R\$ 4.150,33 reais mensais, que é equivalente ao pago em outros municípios que adotaram o formato de permissão de uso para a instalação do sistema de bicicletas compartilhadas.

Diante de todo o cenário exposto alhures, **opina-se pela adoção do critério de**

julgamento de “maior valor de outorga”, que deverá levar em consideração os valores da “alíquota constante” por regiões da cidade, conforme delimitado no Código Tributário Municipal, já calculadas na Tabela 04 do Anexo I. Frise-se que o critério de “maior outorga” foi referendado pelo Tribunal de Contas da União para as licitações de permissão e concessão, na modalidade pregão eletrônico, conforme exposto nos acórdãos transcritos acima.

9. ATRIBUIÇÕES QUE CABERÃO A CADA UM DOS PARTICÍPEIS, PÚBLICO E PRIVADO, NA EXECUÇÃO DO EMPREENDIMENTO

Art. 4º, § 3º, VII do Decreto Municipal n.º 9.716/2024

De acordo com o fluxo processual de Programa de Projetos Estratégicos — PPE/MCZ, estabelecido pelo Decreto Municipal n.º 9.716/2024, as atribuições que caberão a cada um dos participantes, público e privado, na execução da permissão de uso para a implantação das bicicletas compartilhadas, são as seguintes:

I - PERMITENTE

- a) apreciar e aprovar o pré-projeto;
- b) realizar a Sondagem de Mercado para análise de mercado;
- c) instituir uma Comissão Especial, formada pela SEMTUR, SEMESP, DMTT, SEMSC e SEMAEMI, para gestão do projeto;
- d) elaborar o ETP e o Termo de Referência;
- e) elaborar o edital de licitação e o Termo de Permissão.
- f) emitir e assinar o Termo de Permissão;
- g) controlar e fiscalizar o cumprimento das obrigações da permissionária.

PERMISSIONÁRIA

- a) participar do procedimento licitatório;

- b) assinar o Termo de Permissão;
- c) Instalar, operar e promover a manutenção das estações e das bicicletas;
- d) explorar comercialmente a publicidade nas bicicletas e estações, obedecendo à legislação pertinente;
- e) pagar ao Permitente a contraprestação devida;

10. OUTROS ELEMENTOS RELEVANTES PARA DISTINGUIR E CARACTERIZAR O EMPREENDIMENTO PROPOSTO

Art. 4º, § 3º, VIII do Decreto Municipal n.º 9.716/2024

Além de todas as características já mencionadas, outros elementos relevantes para distinguir e caracterizar o empreendimento proposto são:

- a) a permissão terá a vigência de 5 anos, a depender da viabilidade econômica, podendo ser prorrogada por igual período ao regramento da Lei Federal nº 14.133/21, no que couber, especialmente, quanto à aplicação de penalidades, hipóteses de rescisão e condições de extinção, ou ainda, remeter o estabelecimento de tais critérios, ao edital de licitação, bem como à Lei Municipal nº 4.454/95, ao Plano Diretor (Lei nº 5.486/2015), ao Código Tributário Municipal (Lei nº 6.685/17) e demais legislações pertinentes ao objeto;
- b) o Termo de Permissão será emitido pelo órgão municipal competente e a gestão da execução dos termos nele previstos ficará sob a competência da **SEMSC**;
- c) a permissão será automaticamente extinta no caso de descumprimento, por parte do permissionário, de qualquer das cláusulas constantes do Termo de Permissão de Uso ou das normas do ordenamento jurídico vigente, federal, estadual ou municipal, especialmente aquelas de caráter ambiental, urbanístico, edilício, tributário e de posturas;
- d) a implantação será dividida em 3 etapas: 10 estações no prazo de até 45 dias após a assinatura do termo de permissão, 20 estações em até 90 dias após a assinatura do termo e, por fim, 15 estações em até 120 dias após a assinatura, totalizando 45 estações;

- e) será requisito para a habilitação no certame a apresentação de carta de patrocínio que comprove a cobertura dos custos de viabilidade do projeto, como forma de garantir sua exequibilidade;
- f) a permissionária deverá disponibilizar um canal de pronto atendimento ao usuário, que deverá estar em pleno funcionamento desde a implantação das primeiras 15 estações;
- g) caberá à permissionária promover a sensibilização dos usuários para serem atendidas as normas de trânsito, bom uso e conservação dos aparelhos,
- h) a permissionária deverá assegurar o remanejamento eficaz e célere das bicicletas nas estações, bem como a substituição dos equipamentos que não estiverem em condições de uso;
- i) é indispensável que o desempenho de toda operação seja controlado por meio de relatórios, tendo como base indicadores e metas de desempenho;
- j) será facultada aos participantes do certame licitatório a realização de visita técnica para averiguar a viabilidade de instalação das estações nos locais indicados;
- k) o critério de julgamento adotado será o maior valor da outorga. Caso haja a percepção, após a realização do marketing sound, de que este critério não favoreça à competitividade ou exequibilidade do certame, poderá ser adotado outro, a exemplo do maior valor de taxa de permissão, respeitado o valor correspondente no Código Tributário Municipal;
- l) a exploração da publicidade nas estações poderá ser feita em observância à legislação municipal vigente, com a aprovação das secretarias envolvidas.
- m) a permissionária será responsável pela obtenção de todas as licenças para a implantação, bem como pela execução de pequenas intervenções necessárias à adequação dos espaços para receber as estações, e arcar com os respectivos encargos.
- n) deverá ser realizada a manutenção preventiva e corretiva das bicicletas e das

estações pela permissionária;

- o) disponibilização de funcionários para auxílio no uso do sistema durante a execução das primeiras 15 estações;
- p) custos de energia e internet para o funcionamento das estações, reposição e reparação decorrentes de vandalismo, assim como os demais custos do projeto, serão de responsabilidade da permissionária.

11. CONCLUSÃO

Com base nas premissas e pressupostos delineados neste documento, assim como nas soluções similares implementadas em várias cidades brasileiras, é evidente que a introdução do sistema de bicicletas compartilhadas em Maceió trará benefícios significativos para o município. Entre as principais vantagens destacam-se a promoção da saúde e da qualidade de vida dos habitantes de Maceió, o estímulo ao turismo na capital alagoana, o impulso à economia local e o fomento ao desenvolvimento sustentável e cultural da cidade.

Elyza Maria Crozzatti de Godoy

Assessora Executiva de Ações Estratégicas

Fernando José Cavalcante da Silva

Assessor Técnico



PRÉ-PROJETO

Implementação do Sistema de Aluguel de Bicicletas em Maceió

Assessoria Executiva de Ações Estratégicas

ANEXO I



Ciclovias Urbanas: *Análise Econômica da Implementação do Sistema de Aluguel de Bicicletas em Maceió*

**SEMAEMI — Secretaria Municipal de Ações Estratégicas e
Integração Metropolitana**

18 de março de 2024

Resumo Executivo:

Este relatório oferece uma análise econômica detalhada sobre a proposta de implementação do sistema de bicicletas compartilhadas por aluguel em Maceió. Explorando diferentes cenários, o estudo estima as receitas potenciais oriundas de publicidade, patrocínio e pagamentos de usuários, além de analisar os custos associados à implantação e manutenção do sistema.





SUMÁRIO

1. INTRODUÇÃO.....	4
2. METODOLOGIA.....	5
3. CARACTERÍSTICAS DO PROJETO.....	6
4. CUSTOS.....	6
4.1. Estações e Bicicletas.....	7
4.2. Manutenção e Operação.....	7
4.3. Permissão do Sistema de Gestão de Bicicleta Compartilhada — SGBC.....	8
5. PROJEÇÃO DE DEMANDA.....	9
5.1. Estimativa de Usuários.....	13
6. PROJEÇÃO DE TARIFAS.....	13
6.1. Tarifa Pública.....	13
7. RECEITAS.....	16
7.1. Pagamento de Usuário.....	16
7.1.1. Estimativa de compras anuais por plano.....	17
7.1.2. Estimativa de receita por plano.....	17
7.2. Publicidade.....	18
7.3. Patrocínio.....	19
8. CENÁRIOS.....	20
8.1. Cenário com 45 Estações de Bicicleta.....	20
8.1.1. Parâmetros.....	20
8.1.2. 45 estações: 5 anos de permissão e 10 painéis publicitários.....	22
8.2. Outros Cenários.....	24
9. CONCLUSÃO.....	25

Nota: Todas as tabelas presentes neste documento foram produzidas ou adaptadas pela SEMAEMI.





ANÁLISE ECONÔMICA

Implementação do Sistema de Aluguel de Bicicletas em Maceió

Assessoria Técnica

1. INTRODUÇÃO

A implementação de um sistema de compartilhamento de bicicletas em Maceió pretende transformar a maneira como os visitantes se locomovem pela cidade, além de potencializar a oferta de atividades, aprimorar o acesso aos equipamentos turísticos enquanto reduz o impacto ambiental decorrente do uso de transportes convencionais.

O incentivo ao ciclismo, por meio do compartilhamento de bicicletas, apresenta-se como uma solução multifacetada que beneficia todos os envolvidos, expondo Maceió como referência em turismo sustentável e qualidade de vida urbana. De fato, trata-se uma forma envolvente dos turistas explorarem os encantos de Maceió, acessando pontos de interesse que poderiam ser negligenciados em modos de transporte mais rápidos e menos interativos.

Entretanto, para que esses benefícios se materializem, é fundamental avaliar a viabilidade econômica do projeto. A sustentabilidade financeira é necessária para garantir que o sistema de compartilhamento de bicicletas não apenas seja implementado, mas também prospere ao longo do tempo. Este estudo procura analisar os custos de implantação e operação, as fontes de receita potenciais e a demanda estimada pelo serviço. Além disso, explora a possibilidade de ajustes nas propostas iniciais, com o intuito de assegurar que o projeto seja bem-sucedido.



ANÁLISE ECONÔMICA

Implementação do Sistema de Aluguel de Bicicletas em Maceió

Assessoria Técnica

2. METODOLOGIA

Para a realização deste estudo sobre a implementação do sistema de compartilhamento de bicicletas em Maceió, optou-se por realizar uma análise comparativa com sistemas já existentes em outras cidades brasileiras. Especificamente, foram escolhidos como referências os sistemas implementados em Curitiba-PR, Fortaleza-CE, Niterói-RJ e Recife-PE, bem como a proposta comercial apresentada pela empresa *Tembici* para a cidade de Maceió.

A metodologia empregada neste estudo envolveu diversas etapas. Inicialmente, procedeu-se à coleta de dados sobre o número de estações e a quantidade de bicicletas disponíveis para locação nesses sistemas existentes, visando compreender a estrutura e a operacionalização do serviço. Nesta fase inicial estabelecemos um parâmetro de utilização do serviço de compartilhamento de bicicletas.

Na sequência, dedicamo-nos ao cálculo dos custos associados à implantação, manutenção e operação do sistema proposto para Maceió, incluindo o cálculo da taxa de permissão de uso do solo, conforme o Código Tributário da cidade.

Prosseguindo, estimou-se a demanda de uso e as tarifas, através dos sistemas vigentes nos municípios de referência, tendo sido realizadas estimativas de receita — diários, mensais e anuais — provenientes do número de usuários pagantes. Adicionalmente, estimamos as receitas com publicidade, baseando-se na proposta de Parceria Público-Privada (PPP) de Relógios Eletrônicos Digitais (RED's) da Clear Channel.

Por fim, este estudo apresenta alguns cenários para a implementação do sistema de compartilhamento de bicicletas em Maceió, fundamentados nas análises realizadas.



ANÁLISE ECONÔMICA

Implementação do Sistema de Aluguel de Bicicletas em Maceió

Assessoria Técnica

3. CARACTERÍSTICAS DO PROJETO

Utilizando as informações sobre o total de estações e a quantidade de bicicletas em cada uma delas, calculou-se a razão, gerando um indicador da densidade de bicicletas por estação.

TABELA 01

Número de Bicicletas por Estação

LOCAL	N.º DE ESTAÇÕES	BICICLETAS	BICICLETAS POR ESTAÇÃO
CURITIBA-PR	50	500	10
FORTALEZA-CE	220	1.300	6
NITERÓI-RJ	50	600	12
RECIFE-PE	90	960	11
MACEIÓ-AL (PROJEÇÃO)	45	450	10

Existe a possibilidade de 10% das bicicletas do sistema proposto para Maceió serem elétricas. Porém, não foram encontrados registros de qual o impacto no custo e receita do sistema com a inclusão desses equipamentos.

4. CUSTOS

Ao calcular os custos de implantação do projeto de aluguel de bicicletas em Maceió, foram utilizados os valores de Fortaleza como referência. Isso incluiu o custo inicial para estabelecer as estações e as bicicletas, calculado por estação. Além disso, para a manutenção e operação do sistema, foram estimados custos mensais,



ANÁLISE ECONÔMICA

Implementação do Sistema de Aluguel de Bicicletas em Maceió

Assessoria Técnica

também por estação. Foi considerado ainda o valor referente à taxa de permissão para o uso do solo, conforme o código tributário de Maceió.

4.1. Estações e Bicicletas

Os custos por estação para a implementação do sistema de aluguel de bicicletas em Maceió foram definidos com base nos valores registrados na cidade de Fortaleza, disponibilizado no briefing.

TABELA 02

Custo de Implantação de Estações e Bicicletas

LOCAL	N.º DE ESTAÇÕES	CUSTO POR ESTAÇÃO	CUSTO TOTAL
FORTALEZA-CE	220	R\$ 90.000	R\$ 19.800.000
MACEIÓ-AL (PROJEÇÃO)	45	R\$ 90.000	R\$ 4.050.000

4.2. Manutenção e Operação

Os custos de manutenção e operação do sistema também foram definidos com base nos custos observados na cidade de Fortaleza normalizados por estação.

TABELA 03

Custo de Manutenção e Operação

LOCAL	N.º DE ESTAÇÕES	CUSTO MENSAL DE MANUTENÇÃO E OPERAÇÃO	CUSTO ANUAL DE MANUTENÇÃO E OPERAÇÃO
FORTALEZA-CE	220	R\$ 8.500	R\$ 22.440.000
MACEIÓ-AL (PROJEÇÃO)	45	R\$ 8.500	R\$ 4.590.000



ANÁLISE ECONÔMICA

Implementação do Sistema de Aluguel de Bicicletas em Maceió

Assessoria Técnica

4.3. Permissão do Sistema de Gestão de Bicicleta Compartilhada — SGBC

Para o cálculo da taxa de permissão de uso do solo do sistema de compartilhamento de bicicletas em Maceió, recorreu-se ao Código Tributário da cidade, especificamente ao Anexo VII.

Este documento estabelece o valor da Unidade Fiscal de Referência (UFIR) local, em R\$ 3,50, e as alíquotas constantes dos grupos A, B e C, em R\$ 9,00, R\$ 7,00 e R\$ 5,00 respectivamente, e devem ser ajustados conforme a inflação, que foi de 41,85% no período (IBGE), resultando em um valor corrigido de R\$ 4,96 para a UFIR, R\$ 12,77 para o Grupo A, R\$ 9,93 para o grupo B e R\$ 7,09 para o grupo C.

Considerou-se também que a área ocupada por estação seria de 1,6325 m². A análise das estações por grupo de alíquotas revelou que 25 estão no grupo A, 18 no grupo B e 2 no grupo C. Dessa forma, foi possível obter o valor mensal da taxa de ocupação do solo para cada grupo e o valor final da permissão mensal e também anual que será pago pela permissionária.

TABELA 04

Permissão do Sistema de Gestão de Bicicleta Compartilhada (SGBC)

MACEIÓ-AL (PROJEÇÃO)	GRUPO A	GRUPO B	GRUPO C
UNIDADE FISCAL DE REFERÊNCIA (UFIR)	R\$ 4,96	R\$ 4,96	R\$ 4,96
ÁREA POR ESTAÇÃO (M ²)	1,63	1,63	1,63
N.º ESTAÇÕES	25	18	2
ALÍQUOTA CONSTANTE	R\$ 12,77	R\$ 9,93	R\$ 7,09
CUSTO POR ESTAÇÃO	R\$ 103,50	R\$ 80,48	R\$ 57,46
TAXA MENSAL DE OCUPAÇÃO DO SOLO	R\$ 2.587,50	R\$ 1.448,68	R\$ 114,93
CUSTO ANUAL	R\$ 31.050,03	R\$ 17.384,13	R\$ 1.379,14



ANÁLISE ECONÔMICA

Implementação do Sistema de Aluguel de Bicicletas em Maceió

Assessoria Técnica

TABELA 05

Resumo do custo de Permissão do (SGBC)

CUSTO MENSAL (SGBC)	R\$ 4.151,11
CUSTO ANUAL (SGBC)	R\$ 49.813,29

5. PROJEÇÃO DE DEMANDA

Para calcular a receita oriunda dos pagamentos dos usuários, é necessário estimar o público pagante, para isso foram utilizados dados disponíveis de população no município de Maceió com idade entre 20 e 59 anos, este valor foi considerado como número de usuários permanentes. Falamos aqui do total de 565.911 habitantes, que possivelmente comprarão os planos mensal e anual. Os demais planos — avulso e diário — foram estimados com base no fluxo de passageiros do Aeroporto Internacional Zumbi dos Palmares (MCZ) no ano de 2023. Naquele desembarcaram mais de 2,3 milhões de visitantes na cidade¹. A parcela deste público que permanece mais de 30 dias na cidade também poderá adquirir o plano mensal.

A fim de estabelecer o número de bicicletas necessárias para o funcionamento do sistema, estimamos inicialmente a porcentagem de 10% do público citado anteriormente como usuários do sistema.

¹ Prefeitura de Maceió. Desembarques no Aeroporto Zumbi dos Palmares aumentaram 24% em dezembro. Disponível em: <https://maceio.al.gov.br/noticias/semur-2/desembarques-no-aeroporto-zumbi-dos-palmares-aumentar-am-24-em-dezembro>. Acesso em: 08 de março de 2024.



ANÁLISE ECONÔMICA

Implementação do Sistema de Aluguel de Bicicletas em Maceió

Assessoria Técnica

Iniciando pelos usuários permanentes: a estimativa fica em 56.591 usuários, nesse escopo existe uma sugestão dada pelo guia do ITDP², de que a média diária de uso é de uma viagem para cada grupo de 40 moradores, totalizando 1.415 viagens. Por meio de um estudo realizado pela empresa Tembici, diz que é estimado que cada bicicleta faça 5 viagens por dia, com isso, temos estimados um total de 283 bicicletas somente para o público permanente.

Ainda no mesmo estudo da empresa Tembici, é dito que um sistema confiante tem entre 10 e 30 usuários por bicicleta, como estimativa, foi selecionado o valor intermediário de 20 usuários por bicicleta. Sendo assim, multiplicando o valor pela quantidade de bicicletas temos um total de 5.660 usuários. Por não termos a proporção de compra de planos, foi dividido igualmente entre a aquisição de plano mensal e plano anual, com um total de 2.830 usuários com aquisição para o plano mensal e 2.830 para o plano anual.

Para a demanda de usuários ocasionais, foi utilizada a mesma porcentagem do fluxo de passageiros do aeroporto, em 10%, totalizando 235.330 potenciais usuários por ano. Ainda foi considerada a distribuição de tempo de um estudo de estimativa de demanda para Florianópolis, a qual pode ser mais bem-visto o período de permanência que os turistas ficam, na tabela abaixo.

² Guia de Sistemas de Bicicletas Compartilhadas - ITDP. Disponível em: http://itdpbrasil.org/wp-content/uploads/2019/05/2-BSPG_Portugu%C3%AAs-1.pdf. Acesso em 08 de março de 2024.



ANÁLISE ECONÔMICA

Implementação do Sistema de Aluguel de Bicicletas em Maceió

Assessoria Técnica

TABELA 06

Período de permanência dos turistas na cidade

DIAS	DISTRIBUIÇÃO	TOTAL ANUAL	TOTAL DIÁRIO	TOTAL MENSAL
1 DIA	16,70%	39.300	107	3.275
ATÉ 7 DIAS	38,80%	91.308	250	7.609
ATÉ 30 DIAS	38,50%	90.602	248	7.550
SUPERIOR A 30 DIAS	6,00%	14.119	38	1.176
TOTAL	100,00%	235.330	644	19610

Ainda temos a preferência do plano para cada período, podendo ser visto na tabela abaixo.

TABELA 07

Preferência de aquisição de cada plano por período de permanência

PERÍODO	PREFERÊNCIA DO PLANO
1 DIA	AVULSO/DIÁRIO
ATÉ 7 DIAS	DIÁRIO
ATÉ 30 DIAS	DIÁRIO/MENSAL
SUPERIOR A 30 DIAS	DIÁRIO/MENSAL

Para mitigar discrepâncias, a distribuição dos usuários que irão adquirir cada plano foi distribuída igualmente:



ANÁLISE ECONÔMICA

Implementação do Sistema de Aluguel de Bicicletas em Maceió

Assessoria Técnica

TABELA 08

Distribuição de usuários por plano

USUÁRIOS	AVULSO	DIÁRIO	MENSAL
107	53,5	53,5	-
250	-	250	-
248	-	124	124
38	-	19	19
644	53,5	446,5	143

Dividindo o total de usuários pelo número de usuários por bicicleta, temos um total de 33 bicicletas. Somando com o quantitativo de bicicletas para os usuários permanentes, temos 316 bicicletas, menos do que o total de 450 bicicletas apresentado do projeto.

Sendo assim, a distribuição dos usuários por plano pode ser vista na tabela abaixo.

TABELA 09

Aquisição de cada plano por usuários - 10% de conversão

USUÁRIOS	AVULSO	DIÁRIO	MENSAL	ANUAL
OCASIONAIS	53	446	143	-
PERMANENTES	-	-	2.830	2.830
TOTAL	53	446	2.973	2.830

Na tentativa de aproximar ainda mais, considerando 5,0% de perdas nas bicicletas causados por manutenção, furto, roubo e outros problemas, para um total de 428 bicicletas, atualizou-se a porcentagem para 13,57%, seguiu-se o passo a passo anterior e chegou no resultado a seguir.



ANÁLISE ECONÔMICA

Implementação do Sistema de Aluguel de Bicicletas em Maceió

Assessoria Técnica

TABELA 10

Aquisição de cada plano por usuários - 13,57% de conversão

USUÁRIOS	AVULSO	DIÁRIO	MENSAL	ANUAL
OCASIONAIS	73	606	194	-
PERMANENTES	-	-	3.840	3.840
TOTAL	73	606	4.034	3.840

5.1. Estimativa de Usuários

Para realizar a estimativa de usuários mensais e anuais, foi utilizada a base de dados de Niterói por ser a única fonte que disponibilizaram essa informação, procedendo da seguinte maneira:

6. PROJEÇÃO DE TARIFAS

Inicialmente, é necessário definir a diferença entre as tarifas pública e técnica. No caso específico, a tarifa pública corresponde ao preço instituído arbitrariamente pela operadora dos serviços. A tarifa técnica corresponde ao valor real necessário para cobrir os custos do sistema de bicicletas compartilhadas, por viagem.

6.1. Tarifa Pública

Para definir as tarifas do sistema de compartilhamento de bicicletas em Maceió, foi considerada a média das capitais do Brasil, a média das capitais do Nordeste, a menor tarifa das capitais do Brasil, e a menor tarifa das capitais do Nordeste.



ANÁLISE ECONÔMICA

Implementação do Sistema de Aluguel de Bicicletas em Maceió

Assessoria Técnica

Das 27 capitais, somente Aracaju, Recife, Salvador, Fortaleza, Belém, Manaus, Brasília, Goiânia, Belo Horizonte, Rio de Janeiro, São Paulo, Vitória, Curitiba e Florianópolis tinham registros de algum sistema de bicicleta compartilhada. Porém, Aracaju e Goiânia foram descontinuados. Além disso, Belém e Manaus não tinham informações sobre os planos e também não mostravam a continuidade do projeto.

TABELA 11

Sistema de Bicicletas Compartilhadas - Capitais do Brasil

CAPITAL	REGIÃO	SISTEMA ATIVO	PLANO AVULSO	PLANO DIÁRIO	PLANO MENSAL	PLANO ANUAL	LAZER (DOIS DIAS)
MACEIÓ	NE	NÃO					
ARACAJU	NE	DESCONT.					
RECIFE	NE	SIM	3,90	9,50	34,90	239,90	
SALVADOR	NE	SIM	4,90	9,90	25,90	160,00	
JOÃO PESSOA	NE	NÃO					
NATAL	NE	NÃO					
FORTALEZA	NE	SIM		5,00	20,00	80,00	
TERESINA	NE	NÃO					
SÃO LUÍS	NE	NÃO					
BELÉM	N	SIM	S/ INFORMAÇÕES				
MANAUS	N	SIM	S/ INFORMAÇÕES				



ANÁLISE ECONÔMICA

Implementação do Sistema de Aluguel de Bicicletas em Maceió

Assessoria Técnica

MACAPÁ	N	NÃO				
PORTO VELHO	N	NÃO				
RIO BRANCO	N	NÃO				
BOA VISTA	N	NÃO				
PALMAS	N	NÃO				
CAMPO GRANDE	CO	NÃO				
BRASÍLIA	CO	SIM	4,50	15,00	30,00	180,00
CUIABÁ	CO	NÃO				
GOIÂNIA	CO	DESCONT.				
BELO HORIZONTE	SE	SIM		6,00	25,00	10,00
RIO DE JANEIRO	SE	SIM			36,90	287,20 25,90
SÃO PAULO	SE	SIM	4,39		37,90	289,90 27,90
VITÓRIA	SE	SIM		8,00	18,00	120,00
CURITIBA	S	SIM	5,99	13,90	24,90	249,99
FLORIANÓPOLIS	S	SIM	R\$3,00 + R\$0,30/min	4,90	24,90	
PORTO ALEGRE	S	SIM	5,90	13,90	24,90	199,40 20,90

Sendo assim, para a média das tarifas foram consideradas somente as capitais que tinham informações sobre os planos e continuidade do sistema atualmente, com exceção do plano avulso de Florianópolis, a qual tinha comportamento variável por minuto de uso. A tabela pode ser observada abaixo.



ANÁLISE ECONÔMICA

Implementação do Sistema de Aluguel de Bicicletas em Maceió

Assessoria Técnica

TABELA 12

Planos de Bicicletas Compartilhadas

TARIFA	CAPITAIS DO BRASIL (MÉDIA)	CAPITAIS DO NORDESTE (MÉDIA)	MENOR TARIFA DO BRASIL
AVULSO	R\$ 4,93	R\$ 4,40	R\$ 3,90
PLANO DIÁRIO	R\$ 9,57	R\$ 8,13	R\$ 4,90
PLANO MENSAL	R\$ 27,57	R\$ 26,93	R\$ 18,00
PLANO ANUAL	R\$ 200,71	R\$ 159,97	R\$ 80,00

7. RECEITAS

Para garantir a viabilidade financeira do sistema de aluguel de bicicletas, é essencial identificar e capitalizar sobre as fontes de receita disponíveis. Neste contexto, as receitas são geradas principalmente a partir de três pilares fundamentais: os pagamentos efetuados pelos usuários, a publicidade e o patrocínio.

7.1. Pagamento de Usuário

O primeiro pilar, pagamentos dos usuários, refere-se às tarifas cobradas pelo uso do serviço, que podem variar conforme a duração do aluguel, planos de assinatura ou tarifas especiais para grupos específicos, como estudantes e idosos. A combinação dessas fontes de receita é importante para cobrir os custos operacionais, manutenção e possíveis expansões do sistema, garantindo assim sua sustentabilidade a longo prazo.



ANÁLISE ECONÔMICA

Implementação do Sistema de Aluguel de Bicicletas em Maceió

Assessoria Técnica

7.1.1. Estimativa de compras anuais por plano

Com os valores de valor de tarifa, agora é preciso definir a quantidade de compras de cada plano anualmente. Então foram tomados os seguintes critérios:

- A quantidade de usuários do plano avulso multiplicado pela quantidade de dias em um ano para uma estimativa de compras do plano avulso;
- O número de usuários diários multiplicado pela quantidade de dias em um ano para a compra do plano diário;
- O número de usuários mensais multiplicado pelo número de meses em um ano para a compra do plano mensal;
- O número de pessoas anuais para a compra do plano anual.

Essas estimativas permitiram chegar aos seguintes valores:

TABELA 13

Aquisições Anuais por Plano

PLANOS	AQUISIÇÕES ANUAIS POR USUÁRIO	PÚBLICO DO PLANO	TOTAL ANUAL DE AQUISIÇÕES DO PLANO
AVULSO	365	73	26.645
PLANO DIÁRIO	365	606	221.190
PLANO MENSAL	12	4.034	48.408
PLANO ANUAL	1	3.840	3.840

7.1.2. Estimativa de receita por plano

Após isso, foi necessária a quantificação de compras do plano para poder então saber qual a receita caso todos os usuários comprassem aquele plano. A tarifa pública considerada foi a média das capitais do Brasil e foi considerado R\$ 3,89 para



ANÁLISE ECONÔMICA

Implementação do Sistema de Aluguel de Bicicletas em Maceió

Assessoria Técnica

o plano avulso com o intuito de ser a menor tarifa do tipo de plano no Brasil para que o sistema fosse mais acessível para a população.

TABELA 14

Receita por Plano - Usuários

PLANOS	TOTAL ANUAL DE AQUISIÇÕES DO PLANO	TARIFA PÚBLICA	RECEITA USUÁRIOS
AVULSO	26.645	R\$ 3,89	R\$ 103.649,05
PLANO DIÁRIO	221.190	R\$ 9,57	R\$ 2.116.051,00
PLANO MENSAL	48.408	R\$ 27,57	R\$ 1.334.740,58
PLANO ANUAL	3.840	R\$ 200,71	R\$ 770.726,40

7.2. Publicidade

Para o segundo pilar, Publicidade, foi preciso adotar o valor médio por equipamento conforme a proposta do projeto de PPP de Relógios Eletrônicos Digitais (RED's) da Clear Channel. Calculou-se que a receita total de publicidade seria de R\$ 38.258.503,00 ao longo de 20 anos, distribuída em 40 equipamentos. Isso se traduz em uma receita anual de R\$ 47.823,13 por equipamento.

Além disso, foi determinado que para o projeto de bicicletas compartilhadas teria somente 10 estações com painel publicitário. Sendo assim, a receita vinda de publicidade para Maceió é estimada em R\$ 478.231,25 anuais.

Existe também a publicidade proveniente do aplicativo e que esse não é possível mensurar por falta de informações de funcionamento.



ANÁLISE ECONÔMICA

Implementação do Sistema de Aluguel de Bicicletas em Maceió

Assessoria Técnica

TABELA 15

Receita Anual em Publicidade

LOCAL	N.º DE ESTAÇÕES COM PAINÉL	RECEITA ESTIMADA POR PAINÉL PUBLICITÁRIO	TOTAL
MACEIÓ-AL (PROJEÇÃO)	10	R\$ 47.823,13	R\$ 478.231,25

7.3. Patrocínio

O terceiro pilar, patrocínio, engloba acordos comerciais com empresas que desejam associar suas marcas ao sistema, especialmente por meio da personalização das bicicletas.

Com base nas informações fornecidas em ata de reunião com a empresa Tembici, estabeleceu-se que a receita anual proveniente de patrocínio por cada bicicleta compartilhada é de R\$ 6.000,00. A partir dessa premissa, procedemos ao cálculo dos valores a seguir.

TABELA 16

Receita Anual em Patrocínio

LOCAL	N.º DE BICICLETAS	PATROCINIO POR BICICLETA	TOTAL
MACEIÓ-AL (PROJEÇÃO)	450	R\$ 6.000	R\$ 2.700.000



ANÁLISE ECONÔMICA

Implementação do Sistema de Aluguel de Bicicletas em Maceió

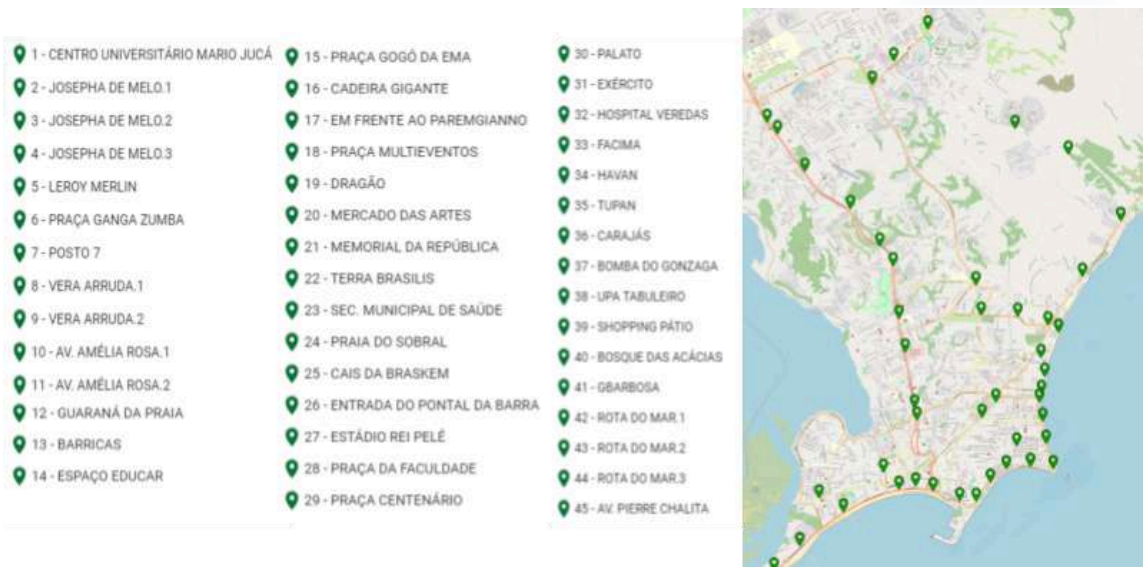
Assessoria Técnica

8. CENÁRIOS

8.1. Cenário com 45 Estações de Bicicleta

IMAGEM 01

Localização das estações - 45 estações



8.1.1. Parâmetros

Para formular os diferentes cenários, consideramos os parâmetros a seguir, baseados nos tópicos anteriores, que foram fundamentais para construí-los e que devem ser observados para um melhor entendimento.

TABELA 17

Parâmetros utilizados na Projeção do Cenário - 45 Estações

DESCRIÇÃO	VALOR
DIAS/ANO	365
TARIFA AVULSA	R\$ 3,89
VENDAS - PLANO AVULSO (POR DIA)	73
TARIFA DIARIA	R\$ 9,57
VENDAS - PLANO DIARIO (POR DIA)	606
TARIFA MENSAL	R\$ 27,57
VENDAS - PLANO MENSAL (POR MÊS)	4.034



ANÁLISE ECONÔMICA

Implementação do Sistema de Aluguel de Bicicletas em Maceió

Assessoria Técnica

TARIFA ANUAL	R\$ 200,71
VENDAS - PLANO ANUAL (POR ANO)	3.840
RECEITA DE PATROCÍNIO (POR BIKE/ANO)	R\$ 6.000,00
RECEITA DE PUBLICIDADE (POR BIKE/ANO)	R\$ -
ESTAÇÕES	45
BIKES/ESTAÇÃO	10
BIKES - TOTAL	450
PAINÉIS	10
RECEITA/ PAINEL/ANO	R\$ 47.823
VALOR DA PERMISSÃO - ANUAL	R\$ 49.804
IMPLANTAÇÃO (ESTAÇÃO)	R\$ 90.000,00
OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO (ESTAÇÃO/MÊS)	R\$ 8.500,00
TAXA DE PUBLICIDADE	R\$ 50,17
ALÍQUOTA CONFINS	3%
ALÍQUOTA PIS	0,65%
ISS	5%
CSLL	9%
TOTAL DE TRIBUTOS	17,65%

TABELA 18

Custo de Implantação - 45 Estações

CUSTOS	1 ANO	3 ANOS	5 ANOS
CUSTO DE IMPLANTAÇÃO	R\$ 4.050.000,00	R\$ 4.050.000,00	R\$ 4.050.000,00
CUSTO DE MANUTENÇÃO E OPERAÇÃO	R\$ 4.590.000,00	R\$ 13.770.000,00	R\$ 22.950.000,00
CUSTO DE PERMISSÃO	R\$ 49.804,31	R\$ 149.412,93	R\$ 249.021,55

TABELA 19

Aquisições Anuais Para Cada Plano - 45 Estações





ANÁLISE ECONÔMICA

Implementação do Sistema de Aluguel de Bicicletas em Maceió

Assessoria Técnica

PLANOS	AQUISIÇÕES ANUAIS POR USUÁRIO	PÚBLICO DO PLANO	TOTAL ANUAL DE AQUISIÇÕES DO PLANO
AVULSO	365	73	26.645
PLANO DIÁRIO	365	606	221.190
PLANO MENSAL	12	4034	48.408
PLANO ANUAL	1	3840	3.840

TABELA 20

Receita de usuários por plano - 45 Estações

PLANOS	TOTAL ANUAL DE AQUISIÇÕES DO PLANO	TARIFA PÚBLICA	RECEITA USUÁRIOS
AVULSO	26.645	R\$ 3,89	R\$ 103.649,05
PLANO DIÁRIO	221.190	R\$ 9,57	R\$ 2.116.051,00
PLANO MENSAL	48.408	R\$ 27,57	R\$ 1.334.740,58
PLANO ANUAL	3.840	R\$ 200,71	R\$ 770.726,40

TABELA 21

Receita de Publicidade - 10 Painéis Publicitários

RECEITA	1 ANO	3 ANOS	5 ANOS
RECEITA COM PUBLICIDADE	R\$ 478.231,25	R\$ 1.434.693,75	R\$ 2.391.156,25

8.1.2. 45 estações: 5 anos de permissão e 10 painéis publicitários

Analogamente, foi possível construir o cenário com a proposta da Tembici para poder encontrar o valor do patrocínio, o qual pode ser visualizado na tabela abaixo.

Para o cálculo da TIR em um período de 5 anos, temos o valor de 26,07%, mostrando-se bem atrativo. Com uma Taxa Mínima de Atratividade (TMA) em 10%, foi possível encontrar o VPL em R\$ 1.784.934,08. Além disso, foi possível encontrar uma Taxa de Lucratividade de 0,69 e um Payback de 3,21 anos.



ANÁLISE ECONÔMICA

Implementação do Sistema de Aluguel de Bicicletas em Maceió

Assessoria Técnica

TABELA 22

Fluxo de Caixa 45 estações, 5 anos de permissão e 10 painéis publicitários

		IMPLANTAÇÃO	ANO 1	ANO 2	ANO 3	ANO 4	ANO 5
ENTRADAS DE CAIXA							
Plano Avulso (R\$)	-		103.649,05	103.649,05	103.649,05	103.649,05	103.649,05
Plano Diário (R\$)	-		2.116.788,30	2.116.788,30	2.116.788,30	2.116.788,30	2.116.788,30
Plano Mensal (R\$)	-		1.334.608,56	1.334.608,56	1.334.608,56	1.334.608,56	1.334.608,56
Plano Anual (R\$)	-		770.726,40	770.726,40	770.726,40	770.726,40	770.726,40
Patrocínio (R\$)	-		2.700.000,00	2.700.000,00	2.700.000,00	2.700.000,00	2.700.000,00
Publicidade- Paineis (R\$)	-		478.231,25	478.231,25	478.231,25	478.231,25	478.231,25
Publicidade - Bicicletas (R\$)	-		-	-	-	-	-
TOTAL ENTRADAS	-		7.504.003,56	7.504.003,56	7.504.003,56	7.504.003,56	7.504.003,56
SAÍDAS DE CAIXA							
Alíquota impostos (R\$)	-		1.324.456,63	1.324.456,63	1.324.456,63	1.324.456,63	1.324.456,63
CAPEX (R\$)	4.050.000,00		-	-	-	-	-
OPEX (R\$)	-		4.590.000,00	4.590.000,00	4.590.000,00	4.590.000,00	4.590.000,00
Funcionários (R\$)	-		-	-	-	-	-
Custo de Permissão (R\$)	-		49.804,32	49.804,32	49.804,32	49.804,32	49.804,32
Taxa de Publicidade (R\$)	-		501,70	501,70	501,70	501,70	501,70
TOTAL SAÍDAS	4.050.000,00		5.964.762,65	5.964.762,65	5.964.762,65	5.964.762,65	5.964.762,65
RESULTADOS							
Resultado Líquido (R\$)	(4.050.000,00)		1.539.240,91	1.539.240,91	1.539.240,91	1.539.240,91	1.539.240,91
Saldo de Caixa Acumulado (R\$)	(4.050.000,00)		(2.510.759,09)	(971.518,18)	567.722,73	2.106.963,65	3.646.204,56
Fluxo de Caixa Descontado (R\$)	(4.050.000,00)		1.399.309,92	1.272.099,93	1.156.454,48	1.051.322,25	955.747,50
Saldo (R\$)	(4.050.000,00)		(2.650.690,08)	(1.378.590,15)	(222.135,67)	829.186,58	1.784.934,08

ANÁLISE ECONÔMICA

Implementação do Sistema de Aluguel de Bicicletas em Maceió

Assessoria Técnica

8.2. Outros Cenários

Em caso de negativa da proposta de 45 estações, foi realizada a distribuição para os cenários de 25 e 15 estações, conforme o levantamento do Market Sound com as empresas interessadas.

IMAGEM 02

Localização das estações - 25 estações

- | | |
|------------------------|----------------------------|
| 1 - JOSEPHA DE MELO.1 | 15 - PRAÇA MULTIEVENTOS |
| 2 - JOSEPHA DE MELO.2 | 16 - DRAGÃO |
| 3 - LEROY MERLIN | 17 - MERCADO DAS ARTES |
| 4 - PRAÇA GANGA ZUMBA | 18 - MEMORIAL DA REPÚBLICA |
| 5 - POSTO 7 | 19 - TERRA BRASILIS |
| 6 - VERA ARRUDA.1 | 20 - PRAÇA CENTENÁRIO |
| 7 - VERA ARRUDA.2 | 21 - PALATO |
| 8 - AV. AMÉLIA ROSA.1 | 22 - SHOPPING PÁTIO |
| 9 - AV. AMÉLIA ROSA.2 | 23 - BOSQUE DAS ACÁCIAS |
| 10 - GUARANÁ DA PRAIA | 24 - GBARBOSA |
| 11 - BARRICAS | 25 - Praça da Mulher |
| 12 - PRAÇA GOGÔ DA EMA | |
| 13 - CADEIRA GIGANTE | |
| 14 - PARMEGIANNO | |

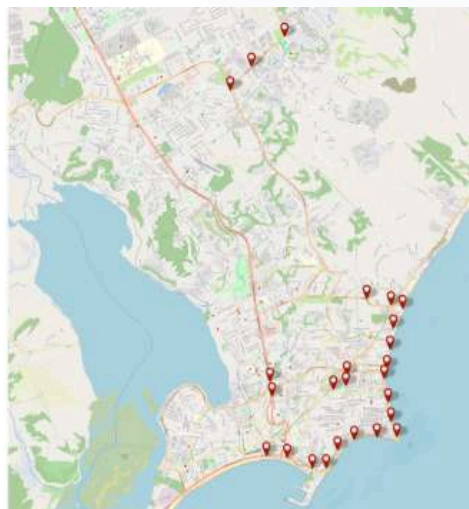
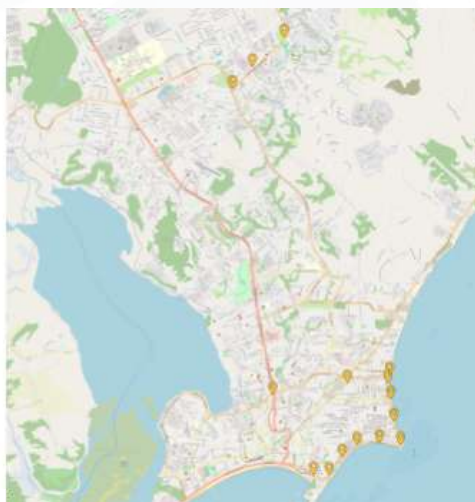


IMAGEM 03

Localização das estações - 15 estações

- 1 - POSTO 7
- 2 - VERA ARRUDA.1
- 3 - VERA ARRUDA.2
- 4 - GUARANÁ DA PRAIA
- 5 - BARRICAS
- 6 - PRAÇA GOGÔ DA EMA
- 7 - CADEIRA GIGANTE
- 8 - PAREMGIANNO
- 9 - PRAÇA MULTIEVENTOS
- 10 - DRAGÃO
- 11 - MERCADO DAS ARTES
- 12 - PRAÇA CENTENÁRIO
- 13 - SHOPPING PÁTIO
- 14 - BOSQUE DAS ACÁCIAS
- 15 - GBARBOSA





ANÁLISE ECONÔMICA

Implementação do Sistema de Aluguel de Bicicletas em Maceió

Assessoria Técnica

9. CONCLUSÃO

Foi possível observar que o cenário que prevê uma permissão de 5 anos e 45 estações, sendo que 10 delas com painel publicitário, mostra ser bem atrativo para a empresa e também para a população, tendo em vista a disponibilidade de mais locais para a locação das bicicletas.

Fernando José Cavalcante da Silva
Assessor Técnico

18 de março de 2024

Prefeitura de Maceió, Alagoas

