



Nota Técnica SEDUL/SEPE/GGE3 N° 17/2025

Recife, 25 de agosto de 2025

RESPOSTAS ÀS CONTRIBUIÇÕES REFERENTES À CONSULTA PÚBLICA

OBJETO: CONCESSÃO PARA A PRESTAÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS DE FORNECIMENTO, IMPLANTAÇÃO, GESTÃO, OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DO SISTEMA DE BICICLETAS COMPARTILHADAS DO MUNICÍPIO DO RECIFE

I – INTRODUÇÃO

O presente documento tem por objetivo apresentar as respostas as contribuições recebidas durante a etapa de Consulta Pública referente ao processo de estruturação do projeto de concessão comum, pelo prazo de 10 anos, dos serviços públicos de fornecimento, implantação, gestão, operação e manutenção do Sistema de Bicicletas Compartilhadas do Município do Recife.

O aviso de consulta pública foi publicado no Diário Oficial do Município, na Edição nº 155, em 12 de novembro de 2024 (doc. 3886746), com prazo para recepção de contribuições entre o dia 12 de novembro a 13 de dezembro de de 2024. As manifestações puderam ser encaminhadas por escrito, em formulário modelo, através do endereço eletrônico: consulta.bicicletascompartilhadas@recife.pe.gov.br.

A audiência pública ocorreu em 10 de dezembro de 2024, às 10h, através da plataforma Google Meet, com acesso facultado pelo link que foi disponibilizado no portal do Recife Parcerias (<https://parcerias.recife.pe.gov.br/projetos/concessao-bicicletas-compartilhadas/>)

Por fim, os potenciais licitantes interessados em sanar dúvidas referentes ao material editalício participaram de *road shows* realizados entre os dias 02 a 10 de dezembro setembro de 2024. Os encontros pertinentes foram virtuais e exclusivamente voltados a potenciais licitantes, tendo uma hora de duração, e foram gravados pela SEPE.

Todas as contribuições recebidas contribuições nesse período foram respondidas neste documento e posteriormente serão publicadas do DOM.

II - RESPOSTAS ÀS CONTRIBUIÇÕES

Documento	Dispositivo	Sugestão / Opinião / Crítica / Esclarecimento	Resposta quanto à Contribuição
Sem item correspondente	Sem item correspondente	A Zona Oeste carece demais dessas bikes! Cordeiro, Engenho do Meio, Iputinga, Várzea... Por fim, o pequeno bairro do Torreão poderia tranquilamente ter uma estação na praça.	Atendido. O projeto já leva em consideração a implantação de estações e bicicletas em parte das áreas mencionadas.
Apêndice I do Caderno de Encargos – Localização das Estações	Tabela 1 – Relação da localização das estações de bicicletas compartilhadas	Melhorar a intermodalidade. Colocar mais estações ao lado dos terminais de metrô e terminais integrados de ônibus. Obedecer a densidade de no máximo 500 metros de distância entre as estações, conforme estudo do ITDP (2018). Não colocar mais estações no Centro. Privilegiar estações na periferia, para que contemple o máximo possível de bairros e não fiquem grandes distâncias como estão as da RPA5 e Apipucos, Sítio dos Pintos e Beberibe, por exemplo.	Atendido Parcialmente. A iniciativa da Prefeitura do Recife visa ampliar o acesso da população ao sistema de bicicletas compartilhadas, com especial atenção às áreas anteriormente não contempladas por outras iniciativas. A distribuição das estações foi definida a partir de critérios técnicos que buscam equilibrar acessibilidade, viabilidade operacional e integração modal, respeitando as especificidades urbanas do município. Embora a recomendação do ITDP (2018) estabeleça uma densidade ideal de até 500 metros entre estações, a definição dos pontos de implantação considerou as condicionantes técnicas e a malha urbana do Recife. A configuração proposta não inviabiliza ajustes futuros, seja por remanejamento de estações ou expansões, que poderão ser realizados com base no monitoramento da demanda, no desempenho do sistema e na viabilidade técnica e financeira, visando qualificar a cobertura territorial e a integração com o transporte público, inclusive nas áreas periféricas apontadas na contribuição.
Relatório de Estudo de Demanda	Figura 9 – Pontos de Interesse de expansão das estações de bicicletas compartilhadas	Estações de bicicletas elétricas preferencialmente nos acessos aos bairros localizados em Morro.	Atendido Parcialmente. A iniciativa da Prefeitura do Recife visa ampliar o acesso da população ao sistema de bicicletas compartilhadas, com especial atenção às áreas anteriormente não contempladas por outras iniciativas. A distribuição das estações foi definida a partir de critérios técnicos que buscam equilibrar acessibilidade, viabilidade operacional e integração modal, respeitando as especificidades urbanas do município. A definição dos pontos de implantação considerou as condicionantes técnicas e a malha urbana do Recife. A configuração proposta não inviabiliza ajustes futuros, seja por remanejamento de estações ou expansões, que poderão ser realizados com base no monitoramento da demanda, no desempenho do sistema e na viabilidade técnica e financeira, visando qualificar a cobertura territorial e a integração com o transporte público, inclusive nas áreas periféricas apontadas na contribuição.
Apêndice III do Caderno de Encargos – Croquis Referenciais	5.1. As BICICLETAS ELÉTRICAS devem atender as seguintes condições: d) Não ultrapassar a velocidade máxima de propulsão	Reduzir a velocidade das bicicletas elétricas para 25km/h.	Atendido Parcialmente. A sugestão de redução da velocidade máxima das bicicletas elétricas foi acolhida e tais equipamento não devem ultrapassar a velocidade máxima de propulsão do motor auxiliar de 20 km/h (vinte quilômetros por hora).

	do motor auxiliar 32 km/h (trinta e dois quilômetros por hora);		
Anexo B do Contrato – Caderno de Encargos	3.4.1. Os valores dos planos mencionados deverão observar os seguintes limites máximos, podendo ser reajustadas conforme variação do IPCA, ou, na hipótese de sua extinção, pelo índice que vier a substituí-lo: a) Passe avulso: R\$ 3,90 (três reais e noventa centavos) para utilização diária, por um período de até 15 (quinze) minutos;	Diminuir o valor do passe cobrado atualmente. Aumentar o tempo do passe avulso de 15 min para 60 min, dadas as condições de deslocamento atual sem infraestrutura cicloviária.	Atendido Parcialmente. A sugestão de alteração do modelo tarifário foi considerada nas análises técnicas e econômicas do projeto. Especificamente, o plano avulso com duração de 15 minutos foi suprimido da proposta final, em virtude de sua baixa atratividade e limitada eficácia operacional, conforme demonstrado em <i>benchmarking</i> com outros sistemas nacionais de bicicletas compartilhadas e em escuta da população. A eventual diminuição dos valores comprometeria a viabilidade econômico-financeira da concessão, prejudicando a sustentabilidade da operação, manutenção e expansão do sistema. Além disso, tratam-se de limites máximos, que poderão ser ajustados pelo futuro operador, desde que não ultrapassem os tetos estabelecidos.
Anexo B do Contrato – Caderno de Encargos	3.7. A CONCESSIONÁRIA deverá promover ao menos 03 (três) AÇÕES EDUCATIVAS por ano voltadas para conscientização e o cuidado com os ciclistas, objetivando a redução de acidentes e melhora na convivência entre ciclistas e motoristas.	Alterar as ações educativas, obrigatoriamente com a participação da CTTU, para 1 (uma) ação por mês, dado o aumento de sinistros fatais envolvendo ciclistas atualmente.	Atendido. Serão realizadas ao menos 12 ações educativas anuais.
Anexo B do Contrato – Caderno de Encargos	5.3. As rotas das FAIXAS MÓVEIS deverão seguir os trajetos previamente definidos no APÊNDICE DO CADERNO DE ENCARGOS II – ROTAS DAS FAIXAS MÓVEIS, assegurando de forma precisa os percursos estabelecidos para cada um dos dias e horários mencionados no item 5.2.	As rotas das faixas móveis deverão seguir o trajeto do Plano Diretor Cicloviário.	Informamos que, no processo de aprimoramento técnico do projeto, o serviço de implantação, operacionalização e manutenção de faixas móveis em vias públicas aos sábados, domingos e feriados, voltadas a atividades esportivas e de lazer, foi retirado do escopo da concessão.
Anexo B do Contrato – Caderno de Encargos	1.4. O prazo desta CONCESSÃO será de 20 (vinte) anos, contados	Reduzir o prazo de concessão para entre 5 e 10 anos.	Atendido.

	da DATA DA ORDEM DE INÍCIO, em conformidade com os termos do CONTRATO.		Informamos que, após as contribuições recebidas na fase de Consulta Pública, o prazo da concessão foi revisto e reduzido de 20 (vinte) para 10 (dez) anos.
Anexo B do Contrato – Caderno de Encargos	2.3. A implantação das ESTAÇÕES deverá ser feita, inicialmente, nos 205 (duzentos e cinco) locais designados no APÊNDICE DO CADERNO DE ENCARGOS I – LOCALIZAÇÃO DAS ESTAÇÕES, o qual seguiu as seguintes premissas para a definição dos pontos de implantação: e) Locais com distância inferior a 800 (oitocentos) metros de outra ESTAÇÃO;	Adequar a distância das estações para a literatura técnica que é de no máximo 500 metros (ITDP, 2018).	Atendido Parcialmente. A iniciativa da Prefeitura do Recife visa ampliar o acesso da população ao sistema de bicicletas compartilhadas, com especial atenção às áreas anteriormente não contempladas por outras iniciativas. A distribuição das estações foi definida a partir de critérios técnicos que buscam equilibrar acessibilidade, viabilidade operacional e integração modal, respeitando as especificidades urbanas do município. Embora a recomendação do ITDP (2018) estabeleça uma densidade ideal de até 500 metros entre estações, a definição dos pontos de implantação considerou as condicionantes técnicas e a malha urbana do Recife. A configuração proposta não inviabiliza ajustes futuros, seja por remanejamento de estações ou expansões, que poderão ser realizados com base no monitoramento da demanda, no desempenho do sistema e na viabilidade técnica e financeira, visando qualificar a cobertura territorial e a integração com o transporte público, inclusive nas áreas periféricas apontadas na contribuição.
Anexo B do Contrato – Caderno de Encargos	7.6. A CONCESSIONÁRIA deverá manter, continuamente, durante todo o período da CONCESSÃO, uma base de dados com registro atualizado de informações históricas, por meio de sistema automatizado aberto ao PODER CONCEDENTE, propício à realização de auditoria.	Os dados devem ser abertos e disponibilizados em plataforma virtual, para que se cumpram princípios de transparência e accountability da governança pública.	Atendido. Foi incluído no Caderno de Encargos a obrigação que a Concessionária mantenha acessível ao público, um painel público com informações atualizadas, agregadas e anonimizadas, com o objetivo de fomentar a transparência e o controle social da CONCESSÃO.
Anexo B do Contrato – Caderno de Encargos	Sem item correspondente	Reativar o Escritório da Bicicleta, para que haja fortalecimento da governança no aspecto de equidade e participação social.	Não Atendido. A reativação do Escritório da Bicicleta não está contemplada no escopo deste Edital. No entanto, entende-se que os princípios de equidade e participação social já estão resguardados por meio de mecanismos previstos no contrato, como os painéis de comunicação disponibilizados pela CONCESSIONÁRIA e o Sistema de Mensuração de Desempenho. Tais instrumentos possibilitam o acompanhamento contínuo e transparente da execução contratual, além de viabilizar uma comunicação direta com a sociedade, promovendo a melhoria contínua do sistema a partir do monitoramento e da escuta ativa dos usuários.
Anexo B do Contrato – Caderno de Encargos	Sem item correspondente	Aumentar exponencialmente a infraestrutura cicloviária da cidade, para que mais pessoas utilizem o sistema de bicicletas compartilhadas. Já é comprovado que ciclovia é atrativo de novos usuários.	Não Atendido. A contribuição apresentada, embora pertinente, não se insere no escopo da presente iniciativa, que se limita à concessão dos serviços públicos de fornecimento, implantação, gestão, operação e manutenção do Sistema de Bicicletas Compartilhadas do Recife. Reconhecemos, no entanto, que a expansão da infraestrutura cicloviária é notoriamente uma política pública estratégica e complementar, essencial para o incentivo ao uso da bicicleta como meio de transporte e para o êxito de sistemas de mobilidade ativa.
Anexo B do Contrato – Caderno de Encargos	Sem item correspondente	Reunir os documentos relacionados ao sistema de bicicletas compartilhadas, como editais, contratos, termos de cooperação, relatórios de reuniões e outros documentos relevantes, acessível ao público e atualizado periodicamente. Esse repositório deve estar disponível em plataformas governamentais e ser gerido por uma entidade responsável,	Atendido parcialmente. Todos os materiais editais e de apoio referentes a esta iniciativa já se encontram disponíveis ao público nos principais portais da Administração Pública Municipal e permanecerão acessíveis. Ressalta-se, entretanto, que a publicação irrestrita de determinados materiais não é possível, considerando a existência de

			informações sensíveis de diferentes órgãos da Administração Municipal, de outros Entes Públicos e da própria futura Concessionária.
Não Informado	Sem item correspondente	Limitar a velocidade das bicicletas adaptativas (elétricas) em 20km/h para circulação na cidade	Atendido. A sugestão de redução da velocidade máxima das bicicletas elétricas foi acolhida e tais equipamentos não devem ultrapassar a velocidade máxima de propulsão do motor auxiliar de 20 km/h (vinte quilômetros por hora).
Não Informado	Sem item correspondente	Disponibilizar os dados do sistema de forma aberta para ajudar nas tomadas de decisão sobre locais de estações etc	Atendido. Foi incluído no Caderno de Encargos a obrigação que a Concessionária mantenha acessível ao público, um painel público com informações atualizadas, agregadas e anonimizadas, com o objetivo de fomentar a transparência e o controle social da CONCESSÃO.
Não Informado	Sem item correspondente	Ofertar mais campanhas de educação ao decorrer dos anos, não se limitando a ações pontuais	Atendido. Serão realizadas ao menos 12 ações educativas anuais.
Não Informado	Sem item correspondente	Se possível poderíamos disponibilizar um “totem” dedicado aos ciclistas da cidade em local estratégico com horários e contagens etc. (https://transporteativo.org.br/ta/?p=18482)	Atendido Parcialmente. A proposta de implantação de um totem físico com contadores de ciclistas e informações em tempo real não foi incorporada nesta etapa do projeto. Embora tecnicamente relevante, a iniciativa requer análise de viabilidade adicional, especialmente quanto a custos, manutenção, integração tecnológica e efetividade em relação às demais ferramentas já previstas. Ressalta-se, entretanto, que caberá à futura Concessionária consolidar e divulgar os dados operacionais do Sistema — como quantidade de viagens, horários de pico de utilização, localização das estações, origem e destino das viagens, entre outros — garantindo a transparência necessária.
Não Informado	Sem item correspondente	Os locais das estações devem priorizar a intermodalidade, áreas de morros, distâncias e tempo de deslocamentos	A iniciativa da Prefeitura do Recife visa ampliar o acesso da população ao sistema de bicicletas compartilhadas, com especial atenção às áreas anteriormente não contempladas por outras iniciativas. A distribuição das estações foi definida a partir de critérios técnicos que buscam equilibrar acessibilidade, viabilidade operacional e integração modal, respeitando as especificidades urbanas do município. A definição dos pontos de implantação considerou as condicionantes técnicas e a malha urbana do Recife. A configuração proposta não inviabiliza ajustes futuros, seja por remanejamento de estações ou expansões, que poderão ser realizados com base no monitoramento da demanda, no desempenho do sistema e na viabilidade técnica e financeira, visando qualificar a cobertura territorial e a integração com o transporte público, inclusive nas áreas periféricas apontadas na contribuição.
Não Informado	Sem item correspondente	Funcionamento do sistema por 24 horas, podendo a pessoa pegar e devolver a bicicleta em qualquer horário	Não Atendido. A sugestão de disponibilização do sistema para retirada de bicicletas 24 horas por dia foi analisada, mas não foi incorporada ao modelo contratual por razões técnicas, operacionais e de segurança. A operação ininterrupta exigiria investimentos adicionais em infraestrutura de monitoramento, redistribuição em tempo real, suporte técnico noturno e segurança pública, o que poderia comprometer a viabilidade econômico-financeira da concessão, especialmente diante da baixa demanda histórica registrada nas faixas de horário entre 23h e 5h.
Não Informado	Sem item correspondente	Avaliar a viabilidade de acrescentar um percentual de bicicletas convencionais equipadas com cadeira infantil. O projeto já teve um grande avanço em disponibilizar bicicletas infantis, contudo considerando seu aspecto social e inclusivo, seria um destaque oferta essa possibilidade para que pais ou cuidadores pudessem optar por esse serviço para as viagens mais longas, por exemplo, em que a criança não pode guiar sua própria bicicleta.	Não Atendido. A proposta de inclusão de bicicletas convencionais equipadas com cadeiras infantis foi analisada durante o processo de estruturação do projeto. No entanto, sua adoção não foi incorporada ao escopo da concessão por razões técnicas, operacionais e de viabilidade econômica. Destaca-se que, apesar de não constar no escopo da concessão, a política pública de mobilidade urbana do Recife poderá avaliar, de forma transversal, estratégias de incentivo à mobilidade com crianças, seja por meio de campanhas educativas, eventos temáticos ou parcerias com organizações da sociedade civil.
Não Informado	Sem item correspondente	Possibilitar ao APP agregar a venda de outros serviços como uma receita acessória a concessão, por exemplo venda de ticket de estacionamento de veículos; venda de kit de passeios de bike etc.	Atendido. A minuta contratual não estabelece vedações quanto à obtenção de receitas acessórias, incluindo, por exemplo, a comercialização de tickets de estacionamento de veículos, venda de kits de passeio de bicicleta e outras atividades compatíveis com o objeto da concessão. A futura CONCESSIONÁRIA poderá utilizar suas plataformas tecnológicas, incluindo o aplicativo (APP), para agregar tais serviços, desde que em conformidade com as disposições contratuais e regulatórias aplicáveis.
Não Informado	Sem item correspondente	Quanto as estimativas de receitas referente a venda de tickets, observamos que a receita estimada para as bicicletas elétricas representa um valor bem maior quando comparamos a receita estimada para as bicicletas convencionais. Haverá diferença na tarifa cobrada?	Correto o entendimento. O modelo de negócios da concessão prevê valores máximos de planos tarifários para os distintos tipos de bicicletas, considerando as especificidades operacionais e os custos envolvidos na disponibilização das bicicletas elétricas. Essa diferenciação tarifária justifica, portanto, a maior receita estimada para as bicicletas elétricas, conforme identificado no estudo econômico-financeiro.
Apêndice III - PAINÉIS DE PUBLICIDADE/ MEDIDAS	2.1 Caso a CONCESSIONÁRIA opte por incluir PAINEL DE PUBLICIDADE DIGITAL na ESTAÇÃO, sua área máxima será de 2,18 m ² (dois vírgula dezoito metro quadrado) por face, não podendo exceder as dimensões de 1,25 m (um vírgula vinte e cinco metro) por 1,75 m	No material consta em layout/croqui, além das medidas das faces, as medidas da caixa estrutural do Painel. Contudo, no texto estas medidas não possuem menção. Pergunta: será excludente a medida da caixa estrutural, conforme as medidas no layout/croqui ou fica aberta esta medida? Outro pergunta: seria possível ampliar uma margem de 10% para cima ou para baixo nas medidas do Painel visando que as empresas de mídia tenham mais opções de fornecedores de equipamentos, não se limitando aos que fornecem a medida do edital?	Atendido Parcialmente. A sugestão quanto à possibilidade de margem adicional nas medidas foi acolhida e incorporada no edital. Quanto à estrutura do painel de publicidade, esclarece-se que o equipamento é composto por duas partes: a face publicitária e a estrutura de suporte. O croqui constante no Apêndice II do Caderno de Encargos – Croquis Referenciais ilustra que a face publicitária está embutida na estrutura de suporte e não excede suas dimensões externas.

	(um vírgula setenta e cinco metro) na altura e na largura, respectivamente		As especificações obrigatórias estão expressas nos seguintes termos: 5.1. A estrutura de suporte do MUPI, seja do tipo PAINEL DE PUBLICIDADE ESTÁTICO ou PAINEL DE PUBLICIDADE DIGITAL, deverá ter largura máxima de 1,50m (um metro e cinquenta centímetros), altura máxima de 2,50m (dois metros e cinquenta centímetros) e espessura máxima de 0,50 m (meio metro). 5.2. Todos os MUPIS, sejam do tipo PAINEL DE PUBLICIDADE ESTÁTICO ou do tipo PAINEL DE PUBLICIDADE DIGITAL, poderão ser de face única (com FACE PUBLICITÁRIA voltada para um único lado) ou de dupla face (com duas FACES PUBLICITÁRIAS voltadas para lados opostos). 5.3. A área máxima de uma FACE PUBLICITÁRIA será de 2,20 m ² (dois metros e vinte centímetros quadrados), sendo certo que a FACE PUBLICITÁRIA deverá ter largura máxima de 1,30m (um metro e trinta centímetros) e altura máxima 1,80m (um metro e oitenta centímetros).
Apêndice III - PAINÉIS DE PUBLICIDADE/ INSTALAÇÃO	2.5.(apêndice III) OS PAINÉIS DE PUBLICIDADE DIGITAL devem ser instalados obrigatoriamente em paralelo, perpendicular ou rotacionado em ângulo de 45° (quarenta e cinco graus) em relação à ESTAÇÃO, guardando afastamento mínimo de 50 cm (cinquenta centímetros) e máximo de 1 m (um metro) e devendo possuir toda a infraestrutura e instalações totalmente independentes da ESTAÇÃO, possibilitando o livre acesso e manutenção de ambos.	Visando que os Painéis tenham maior visibilidade e, conseqüentemente, maior receita para equilíbrio financeiro do projeto, sugerimos um distanciamento maior de 1 m (um metro) das estações de bikes. Ademais, sugerimos que um percentual de 10% a 20% seja autorizado que estejam dissociados da estação para garantir uma melhor localização dos ativos publicitários.	Atendido. A sugestão foi acolhida e resultou em atualização do conteúdo constante no Caderno de Encargos da Concessionária, com o objetivo de viabilizar, em caráter excepcional e controlado, a instalação de mobiliário urbano (MUPI) em situações nas quais a localização da estação de bicicletas não proporcione condições mínimas para a exploração publicitária – seja por baixa visibilidade, barreiras físicas ou restrições urbanísticas. A medida visa assegurar a sustentabilidade econômica da concessão, conferindo maior flexibilidade à Concessionária para alcançar pontos de interesse publicitário próximos, sem que isso represente perda do vínculo funcional e comunicacional com o sistema de bicicletas compartilhadas.
Edital - LICENÇAS E TAXAS PUBLICIDADE	15.1. São de responsabilidade da CONCESSIONÁRIA a obtenção e a renovação das licenças, autorizações e permissões, a qualquer título, em nível federal, estadual ou municipal, necessárias à realização do OBJETO, obras e/ou da prestação dos SERVIÇOS.	O material editalício não especifica se existe alguma taxa a ser paga pela exploração publicitária. Nesse quesito, como é uma concessão é praxe que exista uma isenção às concessionárias sobre o pagamento dessas taxas, uma vez que a contrapartida oferecida (serviço, outorga, etc), torna essa obrigação desnecessária e injusta, pois a concessionária já está oferecendo valores muito mais significativos ao Município. Sugerimos que seja dada isenção à Concessionária de qualquer taxa referente à exploração publicitária.	Atendido. A preocupação manifestada é pertinente e já foi considerada pelo Município do Recife, conforme disciplinado no Art. 32, §2º, da Lei Municipal nº 18.866, de 29 de dezembro de 2021, que dispõe sobre a veiculação de anúncios em mobiliário urbano: “§2º O contrato de concessão valerá como licença dos anúncios, promocionais e institucionais, instalados nos equipamentos de mobiliários urbanos, ficando a concessionária isenta do pagamento de quaisquer taxas, emolumentos e/ou preços públicos estritamente relacionados aos procedimentos de licenciamento de anúncios.”
Apresentação - SERVIÇOS ADICIONAIS/ FAIXA MÓVEL	Prover serviços de implantação, operacionalização e manutenção de faixa móvel nos sábados, domingos e feriados em vias públicas, para a prática de atividades de esportes e lazer	Entendemos que tal serviço extrapola o objeto fim da licitação, além de onerar os custos de Opex do Projeto. Sugerimos que essa obrigação não seja da Concessionária.	Atendido. Informamos que, no processo de aprimoramento técnico do projeto, o serviço de implantação, operacionalização e manutenção de faixas móveis em vias públicas aos sábados, domingos e feriados, voltadas a atividades esportivas e de lazer, foi retirado do escopo da concessão.

Apresentação - SERVIÇOS ADICIONAIS/ AÇÕES EDUCATIVAS	Promover a ações educativas de prevenção a acidentes de trânsito envolvendo ciclistas.	Entendemos que tal serviço extrapola o objeto fim da licitação, além de onerar os custos de Opex do Projeto. Sugerimos que essa obrigação não seja da Concessionária.	Não Atendido. Serão realizadas ao menos 12 ações educativas anuais.
Não consta - QUALIFICAÇÃO/ HABILITAÇÃO TÉCNICA INTERNACIONAL		Visando ampliar as empresas participantes na licitação, entendemos ser importante que o Edital preveja a possibilidade de se comprovar a experiência através de atestados internacionais de empresas do mesmo grupo econômico.	Atendido. Conforme item 16.5.4. do Edital, serão admitidos, para efeito da comprovação da qualificação técnica, atestados emitidos em nome de CONTROLADA, CONTROLADORA ou de entidade(s) sujeita(s) ao mesmo CONTROLE comum.
Não consta - CONTRATO ATUAL BIKE SHARING		Entendemos a importância de maiores informações sobre a finalização do contrato atual de Bike Sharing com o Estado e como será o processo de transição.	O contrato atualmente em vigor, celebrado entre o Governo do Estado de Pernambuco e a empresa operadora, trata-se de um Termo de Cooperação Técnica, recentemente prorrogado, com encerramento previsto para 30 de março de 2026. Essa celebração ocorreu com a anuência do Poder Público Municipal, ficando assegurado que o referido termo, de natureza precária, será rescindido durante o período de transição para a futura concessionária municipal.
Não consta - INTERLIGAÇÃO COM MODAIS		Na apresentação de 03/12/2024 foi mencionada a interligação do sistema de gerenciamento de Bikes aos modais, contudo, não constam detalhamentos no edital. Pergunta: seria importante contemplar esta tecnologia no sistema ou não será listado como necessidade dentro do edital?	A interligação do sistema de gerenciamento de bicicletas com outros modais de transporte é considerada uma funcionalidade desejável e alinhada às diretrizes de mobilidade integrada. No entanto, não foi prevista como obrigação contratual ou requisito de habilitação no escopo deste Edital.
Não consta - RESTRIÇÕES DA PUBLICIDADE		Solicitamos o link referente a lei de Publicidade conforme mencionado no Roadshow e em específico confirmar se está autorizado publicidade de bebidas alcoólicas (cervejas, etc)	Vide Lei Municipal nº18.866, de 29 de dezembro de 2021. Dispõe sobre normas de veiculação de anúncios e seu ordenamento no espaço urbano do município do Recife. https://leismunicipais.com.br/a1/pe/r/recife/lei-ordinaria/2021/1889/18886/lei-ordinaria-n-18886-2021-dispoe-sobre-normas-de-veiculacao-de-anuncios-e-seu-ordenamento-no-espaco-urbano-do-municipio-do-recife-revoga-as-leis-municipais-n-17215-2006-e-n-17521-2008?q=18.886
Sem item correspondente	Não se aplica	<p>Com a publicação da Lei Federal n. 12.587/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana), reconheceu-se que o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é composto por serviços públicos e serviços privados, nestes últimos incluídos o transporte remunerado privado individual de passageiros, cujas principais características são o transporte de passageiros não aberto ao público e o cadastro prévio dos usuários em aplicativos ou outras plataformas digitais – tal como o serviço de bicicletas compartilhadas.</p> <p>Em se tratando de transporte remunerado privado individual de passageiros, a Política Nacional de Mobilidade Urbana somente autoriza o Município a regulamentar e fiscalizar esse serviço, por meio da definição dos requisitos mínimos de segurança, conforto, higiene, qualidade e fixação dos valores máximos das tarifas.</p> <p>No âmbito municipal, a partir da edição da Lei Municipal n. 17.694/2011 Recife criou o sistema cicloviário local e reconheceu as bicicletas como um meio de transporte capaz de contribuir para o desenvolvimento sustentável de micro mobilidade urbana. E, segundo a Política de Mobilidade Urbana (Lei Municipal n. 18.887/2021), a bicicleta é o meio de transporte de promoção de saúde, inclusão social, esporte e lazer, considerado como auxiliar do transporte público coletivo, devendo ser incentivado o seu uso para todos os tipos de deslocamento.</p> <p>Constata-se, portanto, que os serviços de fornecimento, implantação, gestão, operação e manutenção do sistema de bicicletas compartilhadas se caracterizam como atividade econômica de interesse público e não serviço público propriamente dito.</p> <p>A doutrina de Marçal Justen Filho é assertiva ao distinguir essas duas atividades, definindo serviço público como aquele em que há necessidade de satisfação de direitos fundamentais e atividade econômica como aquilo que não está diretamente relacionado aos direitos fundamentais fixados na Constituição Federal:</p> <p>O serviço público existe quando uma atividade econômica é necessária de modo direto e imediato à satisfação de direitos fundamentais. Como decorrência, essa atividade é atribuída à titularidade do Estado e submetida ao regime de direito público. Isso acarreta a não-aplicação dos princípios da livre iniciativa e da livre concorrência. O art. 175 da CF/88 disciplina a matéria.</p> <p>A atividade econômica propriamente dita reside no desempenho pelo Estado de atividades que não são diretamente vinculadas à satisfação de direitos fundamentais. Essas atividades podem ser desempenhadas sob duas modalidades. Ou o Estado as desempenha em competição com os particulares ou atua sob regime de monopólio.</p> <p>(...) Sempre que uma necessidade humana for uma manifestação direta e imediata dos direitos fundamentais (em especial, a dignidade humana), sua satisfação será imposta ao Estado como serviço público. Não é possível deixar que a satisfação da necessidade seja subordinada à livre iniciativa e às leis de mercado. Se não existisse o serviço público, haveria o risco de que as necessidades de muitas pessoas não fossem satisfeitas. Tal se passa por exemplo com o fornecimento de água tratada, energia elétrica, coleta e tratamento de lixo etc.</p> <p>Por isso, as atividades materiais necessárias ao suprimento dessa necessidade e a titularidade da competência para desempenho são atribuídas ao Estado. O serviço público resulta da obrigatoriedade da satisfação de certa necessidade, independente da capacidade econômica do interessado.</p> <p>Em contrapartida, cogita-se de atividade econômica propriamente dita quando a necessidade a ser satisfeita não envolver de modo imediato e direto os direitos fundamentais, tal como ocorre com as atividades empresariais conhecidas (prestação de serviços não essenciais, fornecimento de alimentação e medicamentos etc.) (JUSTEN FILHO, Marçal. Curso de Direito Administrativo. 4ª Edição. São Paulo: Saraiva. 2009. p.572).</p>	<p>Não Atendido.</p> <p>A Lei Federal nº 12.587/2012 citada no próprio questionamento define, no seu art. 3º, que o Sistema Nacional de Mobilidade Urbana é constituído pelo conjunto organizado de modos de transporte, serviços e infraestruturas que garante o deslocamento de pessoas e cargas. Entre esses modos estão os não motorizados, como é o caso das bicicletas convencionais, e os motorizados, como é o caso das bicicletas elétricas.</p> <p>Além disso, o sistema de bicicletas compartilhadas é claramente estruturado como política pública de mobilidade e envolve uso de bem público (vias, calçadas, estações, mobiliário urbano) e integração ao transporte coletivo. Logo, um sistema de bicicletas compartilhadas não é apenas “atividade econômica de interesse público”, mas meio de transporte inserido no serviço público de mobilidade urbana, cuja titularidade é do Município, na forma do art. 30, V, da CF/88.</p> <p>Portanto, os serviços de implantação, gestão e operação do Sistema de Bicicletas Compartilhadas do Município de Recife pode ser regularmente delegado por concessão, segundo os ditames do art. 175 da CF/88 e da Lei Federal nº 8.987/1995.</p>

		<p>Partindo-se dessas premissas, a gestão e operação do sistema de bicicletas compartilhadas não são passíveis de concessão com fundamento no artigo 175 da Constituição Federal e na Lei Federal n. 8.987/1995, visto que não se confundem com serviços públicos e se tratam, na realidade, de atividades econômicas de interesse público, cuja atuação municipal está limitada à regulamentação e fiscalização como estabelecido pelo artigo 11 da Lei Federal n. 12.587/2012. Ou seja, o Município de Recife não é titular dos serviços de gestão e operação do sistema de bicicletas compartilhadas, comprometendo a legalidade da concessão, pois é inviável conceder a prestação de determinada atividade que lhe não é atribuída.</p> <p>Em decorrência das atribuições municipais de somente regular e fiscalizar o sistema de bicicletas compartilhadas, compreende-se que, no caso concreto, a melhor alternativa é remodelar o projeto ao instituto do credenciamento, definido pela Lei Federal n. 14.133/2021 com o processo de chamamento público em que são convocados os interessados que preencherem os requisitos necessários para prestar determinado serviço. O credenciamento permitirá a padronização das condições a serem atendidas pelos interessados (cumprindo a atribuição municipal de regular a atividade) e a prestação dos serviços por diferentes pessoas jurídicas favorecendo os usuários que poderão receber e usufruir planos mais vantajosos em razão da oferta e demanda dos serviços.</p> <p>No limite, os serviços de implantação, gestão e operação do sistema de bicicletas compartilhadas no Município de Recife poderão ser licitados por meio de concorrência pública seguida da assinatura de contrato administrativo regido pela Lei Federal n. 14.133/2021, não por se caracterizarem como serviço público, mas em razão da necessária permissão de uso dos espaços públicos (nos termos do artigo 2º, IV, da Lei Federal n. 14.133/2021) onde serão fixadas as estações das bicicletas e os painéis publicitários inerentes a esse tipo de sistema.</p> <p>Por estes motivos, sugere-se a readequação do projeto de contratação dos serviços de fornecimento, implantação, gestão, operação e manutenção do sistema de bicicletas compartilhadas sob a modelagem de credenciamento ou, no máximo, concorrência pública, ambos regidos pela Lei Federal n. 14.133/2021, afastando-se a incidência da Lei Federal n. 8.987/1995, visto que a gestão e operação do sistema de bicicletas compartilhadas não se caracteriza como serviço público.</p>	
Sem item correspondente	Não se aplica	<p>Por meio da Lei Complementar Estadual n. 382/2018, o Estado de Pernambuco instituiu a Região Metropolitana de Recife (RMR), constituída pelos municípios de Abreu e Lima, Araçoiaba, Cabo de Santo Agostinho, Camaragibe, Igarassu, Ilha de Itamaracá, Ipojuca, Itapissuma, Jaboatão dos Guararapes, Moreno, Olinda, Paulista, São Lourenço da Mata e Recife.</p> <p>Assim, considerando que:</p> <p>a) Atualmente, o sistema de bicicletas compartilhadas é operado pelo Governo Estadual no âmbito do Programa Pedala Pernambuco (Decreto Estadual n. 38.499/2012);</p> <p>b) Nas regiões metropolitanas há prevalência do interesse comum sobre o local, como se verifica na RMR (artigo 2º, I, da Lei Complementar Estadual n. 382/2018);</p> <p>c) O transporte de pessoas (sui generis) é função de interesse comum da RMR (artigo 5º, V, da Lei Complementar Estadual n. 382/2018);</p> <p>d) O Comitê Executivo Metropolitano da RMR é competente por aprovar as ações relativas às funções de interesse comum da RMR (artigo 15 da Lei Complementar Estadual n. 382/2018);</p> <p>e) Nas minutas de edital, contrato de concessão e anexos não consta aprovação do projeto pela RMR.</p> <p>Sugere-se a submissão do projeto à aprovação da RMR, sob o risco de ser identificada eventual nulidade do processo administrativo após o avanço da licitação e assinatura do contrato com a futura operadora dos serviços de gestão e operação do sistema de bicicletas compartilhadas no Município de Recife.</p>	<p>Não Atendido.</p> <p>A competência da Região Metropolitana do Recife refere-se às funções públicas de interesse comum, mas isso não exclui a competência própria do Município para estruturar e gerir o transporte urbano local (conforme o art. 30, V, da Constituição Federal), e o Sistema de Bicicletas Compartilhadas do Recife tem caráter local, pois utiliza bens municipais e integra-se ao transporte coletivo da cidade, submetendo-se integralmente às diretrizes do Plano de Mobilidade Urbana do Recife (Lei Municipal nº 18.887/2021).</p> <p>Ademais, embora a Lei Complementar Estadual nº 382/2018 reconheça o transporte de pessoas como função pública de interesse comum no âmbito da Região Metropolitana do Recife (RMR), o presente projeto não configura serviço metropolitano, uma vez que está restrito ao território do Município do Recife e não contempla deslocamentos intermunicipais nem integração formal com sistemas regionais.</p> <p>Vale ressaltar que cidades como São Paulo, Rio de Janeiro, Salvador, Porto Alegre, Belo Horizonte e Fortaleza estruturaram contratos de bicicletas compartilhadas em âmbito municipal, justamente pela necessidade de gestão territorializada e vinculada à malha cicloviária e ao transporte local. O modelo anteriormente adotado pelo Governo de Pernambuco constitui exceção, não regra.</p> <p>Assim, não há nulidade a ser reconhecida pela ausência de submissão ao comitê metropolitano, uma vez que se trata de serviço público de natureza essencialmente municipal e amparado no ordenamento jurídico local.</p>
Sem item correspondente	Não se aplica	<p>Considerando que:</p> <p>a) Por força do artigo 37, caput, da Constituição Federal as licitações são regidas pelo princípio da eficiência;</p> <p>b) A partir do artigo 5º da Lei Federal n. 14.133/2021 também se aplica às licitações os princípios da economicidade e do desenvolvimento nacional sustentável, esse último definido por Marçal Justen Filho como "a elevação da riqueza nacional mediante a adoção de práticas compatíveis com a preservação do meio ambiente e de modo a garantir a viabilidade da vida humana digna no presente e no futuro" (JUSTEN FILHO, Marçal. Comentários à Lei de Licitações e Contratações Administrativas: Lei 14.133/2021. São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2021. p. 147);</p> <p>c) O artigo 12, inciso VI, da Lei Federal n. 14.133/2021 determina que no processo licitatório os atos serão preferencialmente digitais;</p> <p>d) A Instrução Normativa SEGES/ME n. 73/2022, da Secretaria de Gestão e Inovação do Ministério da Gestão e da Inovação em Serviços Públicos, corrobora a verificação de viabilidade de realização de concorrência na modalidade eletrônica;</p> <p>e) A Lei Federal n. 14.133/2021 exige a divulgação e registro dos atos licitatórios no Portal Nacional de Contratações Públicas (PNCP).</p> <p>Na hipótese de ser mantida a contratação dos serviços de gestão e operação do sistema de bicicletas compartilhadas do Município de Recife, sob o regime da concessão, precedida da realização de licitação na modalidade concorrência, sugere-se que a licitação seja realizada eletronicamente, com o objetivo de ampliar a competitividade, visto que facilitará a participação de potenciais proponentes de outros estados brasileiros, bem como atenderá aos princípios da eficiência, economicidade e desenvolvimento nacional sustentável.</p>	Atendido.
Edital	Preâmbulo	<p>O edital estabelece que o critério de julgamento da concorrência será maior oferta. No caso, o maior valor de outorga fixa a ser paga ao Poder Concedente.</p> <p>A partir da descrição do edital, do contrato de concessão, do caderno de encargos e demais anexos, constata-se que o objeto licitado envolve uma variedade de atividades interdependentes, desde o software e tecnologia para operação do sistema até a manutenção dos equipamentos, por exemplo, a substituição de peças das bicicletas e das estações.</p> <p>Isso significa dizer que não basta os interessados comprovarem experiência na implantação e operação do sistema. Para garantir a excelência do serviço é necessário avaliar, por exemplo, se a tecnologia e o know how das licitantes são adequados e compatíveis com a estrutura de negócio que está sendo proposta – a prestação dos serviços pelo prazo mínimo de 20 (vinte) anos.</p>	<p>Não Atendido.</p> <p>A Lei Federal nº 8.987/1995, em seu art. 15, inciso IV, expressamente prevê a adoção do critério de maior oferta de pagamento ao poder concedente como legítimo em licitações de concessão de serviços públicos, especialmente nos casos em que não há previsão de contraprestações públicas diretas.</p> <p>Embora o objeto envolva dimensões técnicas e operacionais relevantes, o modelo proposto contempla um conjunto robusto de requisitos mínimos de qualificação técnica, padrões de desempenho e obrigações contratuais estritas, o que assegura que apenas operadores com capacidade comprovada possam participar e permanecer durante a execução contratual.</p> <p>Além disso, o pagamento de outorga fixa garante uma valoração objetiva da concessão e contribui para o equilíbrio fiscal do</p>

		Em casos de complexidade semelhante, o artigo 36 da Lei Federal n. 14.133/2021 possibilita que as concorrências adotem o critério de julgamento técnica e preço, no qual será selecionada a licitante que obtiver a maior pontuação obtida a partir da ponderação das notas atribuídas aos aspectos de técnica e preço da proposta definidos no edital. Em razão desse caráter multidisciplinar é que nosso entendimento é que a melhor alternativa para o caso concreto seria substituir o critério de julgamento de maior oferta por técnica e preço, está correto o entendimento?	município. Dessa forma, o critério de julgamento por maior oferta mostra-se o mais adequado ao interesse público, assegurando eficiência alocativa, ampla concorrência e sustentabilidade econômica do projeto, conforme autorizado pela legislação vigente.
Edital	Preâmbulo	Segundo o edital, e demais documentos que o fundamentam e acompanham, os serviços de fornecimento, implantação, gestão, operação e manutenção do sistema de bicicletas compartilhadas no Município de Recife serão concedidos pelo prazo de 20 (vinte) anos. Entretanto, o instrumento convocatório, o Plano de Negócios Referencial e o Relatório de Estudo de Demandas não apresentam as razões técnicas e/ou econômicas que justifiquem a fixação deste prazo para a concessão e isso é essencial para que seja avaliada a amortização dos vultosos investimentos a serem feitos ao longo dos anos de vigência do contrato.. Por este motivo, e considerando o princípio da publicidade estabelecido tanto pela Constituição Federal quanto pelas Leis Federais n. 8.987/95 e n. 14.133/2021, sugere-se a adequação de tais instrumentos para o fim de incluir as razões que embasaram a decisão do Município de Recife em fixar o prazo da concessão em 20 (vinte) anos.	Informamos que, após as contribuições recebidas na fase de Consulta Pública, o prazo da concessão foi revisto e reduzido de 20 (vinte) para 10 (dez) anos.
Edital	Itens 1.6 e 1.7	Os itens 1.6 e 1.7 do edital estabelecem que apenas as obrigações contratuais vinculam a Administração Pública e a futura contratada e que, portanto, as demais informações, estudos, pesquisas e projetos têm caráter apenas referencial. Contudo, por força do artigo 5º da Lei Federal n. 14.133/2021 aplica-se às licitações e contratações públicas o princípio da vinculação ao edital, sendo obrigatória a cláusula contratual prevendo a vinculação do instrumento convocatório e a proposta do licitante vencedor (artigo 92, II, da Lei Federal n. 14.133/2021). Tendo em vista que a atual redação dos itens 1.6 e 1.7 do instrumento convocatório dá margem à interpretação de que não haverá vinculação das disposições do edital e anexos ao contrato, sugere-se atualizar a redação destes itens editalícios aos preceitos da Lei Federal n. 14.133/2021.	Atendido. A redação foi atualizada para deixar claro que apenas os documentos não editalícios são não vinculantes.
Edital	Itens 4.1 e 4.1.1	Considerando que: a) O item 4.1 do edital estima que o valor do contrato será equivalente a R\$ 345.907.963,67 (trezentos e quarenta e cinco milhões, novecentos e sete mil, novecentos e sessenta e três reais e sessenta e sete centavos), corresponde ao CAPEX de R\$ 58.047.110,00 (cinquenta e oito milhões, quarenta e sete mil, cento e dez reais) e ao OPEX de R\$ 287.860.853,67 (duzentos e oitenta e sete milhões, oitocentos e sessenta mil, oitocentos e cinquenta e três reais e sessenta e sete centavos) b) O item 4.1.1 do edital é claro no sentido de que os números apresentados no item 4.1 são apenas indicativos. Entende-se que os números apresentados no item 4.1 não são vinculativos, na medida em que variável a partir da proposta comercial e de investimentos de cada licitante. Está correto o entendimento?	Incorreto o entendimento. Apesar de serem estimativas, esses valores possuem caráter vinculativo para efeitos práticos e jurídicos relevantes no âmbito da licitação e da execução contratual. O valor estimado do contrato é utilizado, por exemplo, como base de cálculo para: (i) a Garantia da Proposta (nos termos do Edital); (ii) a Garantia de Execução Contratual (conforme previsto na Minuta de Contrato); e (iii) a Aplicação de penalidades contratuais, quando estas se basearem em percentual do valor estimado do contrato. Portanto, ainda que o valor indicado não vincule diretamente o faturamento ou custos efetivos da futura concessionária, ele constitui referência obrigatória e eficaz para diversos efeitos jurídicos e financeiros no âmbito da concessão.
Edital	Item 6.2, alínea "c"	A partir da alínea "c" do item 6.2 do edital, compreende-se que estão impedidas de participar da licitação as empresas interdidas, por decisão judicial transitada em julgado, por crimes ambientais. Tendo em vista que o artigo 10 da Lei Federal n. 9.605/1998 determina que aos infratores ambientais será aplicada a penalidade de participar de licitações pelo prazo de 05 (cinco) anos, sugere-se compatibilizar a redação do item 6.2, alínea "c", para expressamente mencionar o prazo estabelecido pela legislação.	Atendido.
Edital	Item 6.2, alínea "e"	A partir da alínea "e" do item 6.2 do edital, compreende-se que estão impedidas de participar da licitação as empresas suspensas e/ou impedidas de licitar ou contratar com a Administração Pública, direta e indireta, nas esferas estadual, federal ou municipal em razão de desobediência à Lei de Acesso à Informação (Lei Federal. 12.527/2011). Tendo em vista que o artigo 33, IV, da Lei Federal n. 12.527/2011 determina que a suspensão temporária de participar em licitação e o impedimento de contratar com a Administração Pública serão aplicados por prazo não superior a 02 (dois) anos, sugere-se compatibilizar a redação do item 6.2, alínea "e", para expressamente mencionar o prazo estabelecido pela legislação.	Não Atendido. A redação já faz referência ampla às sanções estabelecidas na Lei Federal n. 12.527/2011, o que torna desnecessário sua replicação no material.
Edital	Item 8.5	O item 8.5 do edital prevê que as licitantes que desejarem realizar a vistoria técnica, de caráter não obrigatório, deverão se dirigir ao endereço do COMPLEXO no horário agendado. Entretanto, o edital e o glossário (anexo III) não definem qual órgão, qual o endereço ou o que é considerado COMPLEXO. Portanto, necessário adequar a redação deste item para não comprometer a realização de vistoria técnica pelos interessados.	Atendido.
Edital	Item 9.1, alínea "a"	O item 9.1, alínea "a", do edital permite solicitações de esclarecimentos, que deverão ser encaminhadas ao endereço eletrônico apresentado no preâmbulo do instrumento convocatório, aos cuidados do agente de contratação e até às 18h do terceiro dia útil anterior à data de entrega dos envelopes. Considerando que o artigo 164 da Lei Federal n. 14.133/2021 limita a solicitação de esclarecimentos ao terceiro dia útil anterior ao da data de abertura do certame, sem a limitação de horário, sugere-se compatibilizar a redação do item 9.1, alínea "a" do instrumento convocatório e retirar o horário limite para envio das solicitações de esclarecimentos, permanecendo apenas o prazo de até 03 (três) dias úteis anteriores à sessão pública, como previsto na Lei de Licitações.	Atendido.
Edital	Item 12.1, alínea "e"	Em que pese o item 12.1 do edital tratar de cada um dos envelopes a serem apresentados pelas licitantes, entre os quais Envelope de Credenciamento, Envelope 1 – Garantia de Proposta, Envelope 2 – Proposta Comercial e Envelope 3 –	Em razão da substituição do certame para concorrência eletrônica, a questão perdeu o objeto.

		Documentos de Habilitação, a alínea “e” do item 12.1 do instrumento convocatório dispõe que “e) No caso de o CONSÓRCIO não ter sido o LICITANTE vencedor, até a data de vencimento da respectiva comercial”.	
		Haja vista a evidente incompatibilidade entre a alínea “e” e o restante da redação do item 12.1, necessário ajustar a redação do edital para esclarecer qual seria o quinto envelope a ser apresentado pelas licitantes ou então retirar a exigência.	
Edital	Item 12.8	O item 12.8 da minuta de edital admite a assinatura digital dos documentos da licitação, como previsto na Lei Federal n. 14.133/2021. Nestes termos, o artigo 12, §2º, da Lei Federal n. 14.133/2021 permite a assinatura digital de todos os documentos, por meio de certificado digital emitido no âmbito da Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileiras (ICP-Brasil). Diante disso, entende-se que todos os documentos a serem apresentados pelas licitantes, incluindo proposta comercial e todas as declarações exigidas no edital, poderão ser assinados digitalmente. Está correto o entendimento?	Correto o entendimento.
Edital	Item 12.10	Nos termos do item 12.10 da minuta de edital, além das vias físicas dos envelopes 1, 2 e 3, as licitantes deverão apresentar uma cópia eletrônica dos documentos em dispositivo USB, com o conteúdo do respectivo envelope ou por meio de um dispositivo único ao final do envelope 3. Tendo em vista que, segundo o item 12.2.4 da minuta de edital, deverá ser aberto exclusivamente o envelope 3 (documentos de habilitação) da licitante mais bem classificada no certame (portanto, permanecendo lacrados os envelopes 3 das demais proponentes), sugere-se a exclusão do trecho final do item 12.10 da minuta do edital, exigindo-se que cada envelope seja acompanhado da sua respectiva cópia digital em dispositivo USB, sob o risco de ser necessária a abertura do envelope 3 de todas as proponentes, e não exclusivamente da licitante mais bem classificada.	Em razão da substituição do certame para concorrência eletrônica, a questão perdeu o objeto.
Edital	Item 14 e seguintes	O item 14 e seguintes da minuta de edital condiciona a participação no certame à apresentação de garantia de proposta no valor de R\$ 1.729.539,82 (um milhão, setecentos e vinte e nove mil, quinhentos e trinta e nove reais e oitenta e dois centavos), equivalente a 0,5% do valor estimado do contrato de concessão. Segundo o artigo 58 da Lei Federal n. 14.133/2021, a apresentação de garantia de proposta é uma faculdade, que pode ou não ser imposta aos proponentes pela Administração Pública. E, em se tratando de uma faculdade que onerará as proponentes, necessária a existência de justificativa para a exigência da garantia de proposta, como defendido pela doutrina: “Cabe ao edital optar por impor ou não a exigência da garantia. Existe uma margem de discricionariedade na decisão, que abarca não apenas a exigência propriamente dita da garantia como do seu montante. No entanto, é indispensável a justificativa satisfatória para a decisão adotada” (JUSTEN FILHO, Marçal. Comentários à Lei de Licitações e Contratações Administrativas: Lei 14.133/2021. São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2021. p. 699). Para a doutrina, essa faculdade decorre da evolução dos procedimentos licitatórios nos quais, anteriormente, era comum a exigência de garantia, o que se mostrou inadequado e prejudicial à competitividade no certame: “Em épocas passadas, era usual a Administração condicionar a habilitação ao depósito de valores ou ao caucionamento de bens. Isso acarretava indevida restrição à participação dos interessados, com clara violação ao princípio de proporcionalidade. Consagrou-se, por essa razão, a vedação ao condicionamento da habilitação ao pagamento de valores ou cauções etc” (JUSTEN FILHO, Marçal. Comentários à Lei de Licitações e Contratações Administrativas: Lei 14.133/2021. São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2021. p. 698). Adiante, a doutrina conclui que a exigência de garantia de proposta viola o artigo 37, inciso XXI, da Constituição Federal; não causa nenhum benefício à Administração Pública; e afeta negativamente as proponentes: “A exigência de ‘garantias’ para participação na licitação é incompatível com o disposto no art. 37, inc. XXI, da CF/1988. Basta isso para configurar a inconstitucionalidade do art. 58. (...) A garantia de proposta não propicia qualquer benefício à Administração. A formulação de propostas por licitante não é apta a gerar riscos de danos ao patrimônio. Logo, não existe uma finalidade autônoma de garantia a ser preenchida. (...) Indo avanti, todas as exigências que impliquem oneração quanto à participação na licitação, somente podem ser exigidas relativamente ao potencial contratado. Por exemplo, não se admite a apresentação de amostras por todos os licitantes. A exigência da garantia da proposta configura uma exigência que afeta negativamente aos licitantes, implicando custos e perdas – eis que somente um dos licitantes será contratado, ao final do certame. Todos os demais terão de arcar com os custos do cumprimento de uma formalidade desnecessária, que não propicia qualquer vantagem à Administração. Esse custo, em última análise, será repassado para a proposta” (JUSTEN FILHO, Marçal. Comentários à Lei de Licitações e Contratações Administrativas: Lei 14.133/2021. São Paulo: Thomson Reuters Brasil, 2021. p. 698). Isso exposto, compreende-se inadequada a exigência de garantia de proposta, o que é corroborado pela falta das justificativas que subsidiam essa imposição às licitantes, na medida em que potencialmente prejudicial à competitividade, podendo alijar a participação de potenciais interessadas, principalmente considerando o valor estimado da garantia. Assim, com o intuito de garantir a participação do maior número possíveis de interessadas no certame, sugere-se a exclusão da exigência de apresentação de garantia de proposta na concorrência.	Não Atendido. A exigência de garantia de proposta prevista no item 14 do Edital encontra respaldo legal no art. 58 da Lei nº 14.133/2021, o qual autoriza expressamente sua adoção como requisito de pré-habilitação, desde que respeitado o limite de até 1% do valor estimado do contrato. No presente caso, o percentual estipulado é de 0,5%, o que demonstra razoabilidade e proporcionalidade da exigência. A finalidade da garantia de proposta é conferir maior segurança jurídica e contratual ao certame, inibindo a apresentação de propostas temerárias ou desprovidas de compromisso por parte dos licitantes, sobretudo em processos de concessão que envolvem investimentos vultosos e de longa duração. Trata-se de medida amplamente utilizada em licitações complexas, com o objetivo de proteger o interesse público contra eventual recusa na assinatura do contrato por parte do licitante vencedor. Embora seja uma faculdade do Poder Público, a sua previsão no edital encontra motivação no porte do objeto concedido, na complexidade do modelo operacional e no valor estimado do contrato. A exigência da garantia de proposta, portanto, está justificada pela natureza e pelo risco intrínseco do projeto, não sendo considerada uma barreira indevida à competitividade. Reitera-se, ademais, que a exigência atende aos princípios da segurança jurídica, eficiência e planejamento, sem ferir o disposto no art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, tampouco o princípio da proporcionalidade, uma vez que o ônus financeiro é mitigado por sua posterior devolução nos termos da lei.
Edital	Item 15 e seguintes	A licitação para a concessão dos serviços de gestão e operação do sistema de bicicletas compartilhadas do Município de Recife, será promovida na modalidade concorrência e com critério de julgamento maior outorga. Conquanto o item 15 e seguintes da minuta de edital, ao tratar da proposta comercial, estabelece o valor mínimo da outorga fixa, deixa de tratar dos critérios de classificação e desclassificação das propostas. Haja vista se tratar do critério de julgamento maior outorga, subentende-se que serão desclassificadas as propostas comerciais com valor de outorga abaixo de R\$ 1.572.318,89 (um milhão, quinhentos e setenta e dois mil, trezentos e dezoito reais e oitenta e nove centavos). Está correto o entendimento?	Correto o entendimento. Não serão consideradas propostas comerciais com valor de outorga fixa abaixo do estabelecido no Edital de Licitação. Ademais, propostas válidas serão classificadas em ordem decrescente de valor de outorga fixa ofertada, nos termos do critério de julgamento estabelecido (maior oferta). A proposta com maior valor de outorga fixa será considerada a mais vantajosa para fins de adjudicação, observado o atendimento integral às exigências editalícias e contratuais.

		Ademais, sugere-se incluir na minuta de edital os critérios de classificação e desclassificação das propostas comerciais, para que não haja margem de dúvida entre as licitantes.	
Edital	Item 15.4, alínea "f"	<p>O artigo 63, inciso IV, da Lei Federal n. 14.133/2021 determina que, para fins de habilitação, será exigida declaração de cumprimento da reserva de cargos para pessoas com deficiência e para reabilitados da Previdência Social. No mesmo sentido, o item 15.4, alínea "f", do edital, segundo o qual as propostas comerciais devem ser acompanhadas de declaração de que cumpre a reserva de cargos para pessoas com deficiência e reabilitados da Previdência Social, como previsto em lei.</p> <p>A exigência decorre da previsão contida no artigo 93 da Lei Federal nº. 8.213/1991, que trata dos planos de Benefícios da Previdência Social. Sobre esse dispositivo, o Tribunal Superior do Trabalho já reconheceu que a regra é a reserva dos cargos, ou seja, a disponibilização das oportunidades de emprego às pessoas com deficiência e aos reabilitados da previdência:</p> <p>RECURSO DE REVISTA INTERPOSTO SOB A ÉGIDE DA LEI Nº 13.467/2017 - AÇÃO ANULATÓRIA DE AUTO DE INFRAÇÃO - CRITÉRIO PARA CUMPRIMENTO DO ART. 93 DA LEI Nº 8.213/91 - DIVULGAÇÃO EM JORNAL E INTERNET - OFERECIMENTO DE VAGAS - TRANSCENDÊNCIA POLÍTICA</p> <p>1. É possível depreender do acórdão regional a mobilização da Autora no sentido de promover campanhas com o intuito de contratar trabalhadores na forma exigida pelo art. 93 da Lei nº 8.213/91. Há prova nos autos de que ofereceu vagas e procedeu a convocação em jornal e pela internet.</p> <p>2. Esta Corte já se posicionou no sentido de reconhecer o ônus da empregadora pelo cumprimento das exigências do art. 93 da Lei 8.213/91, mas de afastar sua responsabilidade pelo insucesso em contratar pessoas com deficiência, em razão dos esforços comprovadamente empenhados. Julgados.</p> <p>3. O art. 93 da Lei nº 8.213/91 não especifica as condições de cumprimento da cota legal. Assegura tão-só percentual de contratação de empregados com deficiência.</p> <p>Recurso de Revista conhecido e provido (Recurso de Revista nº. 1002364-57.2016.5.02.0204. Relatora Ministra Maria Cristina Irigoyen Peduzzi. 4ª Turma do Tribunal Superior do Trabalho. Julgamento em 07/06/2022. Publicado em 10/06/2022).</p> <p>Verifica-se que a exigência da Lei Federal n. 8.213/1991 se trata de uma via de mão dupla, pois enquanto às pessoas jurídicas existe o dever de reserva dos cargos, o efetivo cumprimento desta obrigação legal depende que terceiro (pessoa com deficiência ou reabilitado da Previdência Social) se candidate ao preenchimento destes cargos, retirando das empresas a responsabilidade de eventual insucesso no preenchimento da totalidade das vagas que constituem a reserva, desde que inexistente qualquer prática discriminatória ou negligência por parte da pessoa jurídica.</p> <p>Tanto é assim que o artigo 68 da Lei Federal n. 14.133/2021, ao tratar especificamente das condições de habilitação trabalhista, é omissa a respeito do tema. Ou seja, não exige que as proponentes demonstrem a lotação de 100% dos cargos que compõem a reserva legal.</p> <p>Diante disso, compreende-se que, para fins de atendimento ao disposto no item 15.4, alínea "f", do edital, basta que as proponentes cumpram a reserva legal de cargos para pessoa com deficiência e para reabilitados da Previdência Social. Ou seja, que disponibilizem as oportunidades de emprego às pessoas com deficiência e reabilitados da Previdência Social, sendo que eventual preenchimento parcial dos cargos que compõem a reserva legal não será considerado como causa de inabilitação e nem infração administrativa. Está correto o entendimento?</p>	A redação foi atualizada para deixar claro que a Declaração se refere ao cumprimento das obrigações legais.
Edital	Item 15.7	<p>Segundo o item 15.7 da minuta de edital, o valor da outorga fixa deverá ser 20% adimplido como condição de assinatura do contrato e os demais 80% serão pagos ao final de cada mês a partir do 25º mês da concessão.</p> <p>A partir da leitura conjunta do item 15.7, com a cláusula nona da minuta de contrato e com o Plano de Negócios Referencial, entende-se que o valor correspondente aos 80% residuais da outorga fixa deverão ser pagos 156 (cento e cinquenta e seis) parcelas mensais a partir do 25º mês do contrato. Está correto o entendimento?</p>	O projeto passou por revisão e, atualmente, a outorga fixa deverá ter 20% adimplidos como condição para a emissão da ordem de início, enquanto os 80% restantes serão pagos em 96 parcelas mensais a partir do 25º mês da concessão.
Edital	Item 15.7.1	<p>O edital estabelece que o pagamento da outorga fixa será realizado (i) 20% como condição para assinatura do contrato; e (ii) 80% em parcelas mensais a partir do 25º mês da concessão.</p> <p>Tendo em vista que:</p> <p>a) A remuneração da futura contratada advém dos planos disponibilizados aos usuários para uso do sistema de bicicletas compartilhadas e da exploração de publicidade, que depende da demanda de terceiros alheios à relação que será estabelecida entre a contratada e o Município de Recife;</p> <p>b) Nos termos do Plano de Negócios, espera-se a entrega e instalação de todos os equipamentos e infraestrutura até o 12º mês da concessão, devendo a futura concessionária realizar altos investimentos neste primeiro ano do contrato.</p> <p>Sugere-se padronizar o pagamento da outorga fixa e admitir que 100% do valor seja pago em parcelas iguais e sucessivas (mensais) a partir do 25º mês da concessão, para o fim de aumentar a atratividade econômica do negócio e viabilizar os investimentos requeridos no primeiro ano da concessão.</p>	Não Atendido. O pleito de postergação integral da outorga para após o 25º mês foi avaliado, mas não será acolhido. O projeto já incorporou um modelo de pagamento com carência e parcelamento progressivo, justamente para permitir viabilidade financeira no período inicial.
Edital	Item 16.1.7	<p>Segundo o item 16.1.7 do edital, os documentos de habilitação deverão ser apresentados em via original ou em cópias autenticadas em cartório competente.</p> <p>Contudo, anteriormente, o item 12.14 do instrumento convocatório, ao tratar da forma de apresentação das propostas e dos documentos de habilitação, prevê que os documentos devem ser apresentados em sua forma original ou em cópia simples.</p> <p>Haja vista a incompatibilidade entre os dispositivos do edital, sugere-se padronizar o conteúdo dos itens 12.14 e 16.1.7 para o fim de permitir a apresentação dos documentos de habilitação em vias originais ou cópias simples e garantir menor</p>	Em razão da substituição do certame para concorrência eletrônica, a questão perdeu o objeto.

		<p>onerosidade às licitantes, principalmente considerando que a veracidade das informações pode ser assegurada por meio de diligências a serem realizadas pela agente de contratação, como admitido pelo item 12.15 do instrumento convocatório.</p>	
Edital	Item 16.2.1	<p>Para fins de habilitação jurídica, o item 16.2.1 do edital exige a apresentação do ato constitutivo, estatuto ou contrato social em vigor das licitantes, incluindo, se houver, as alterações realizadas desde a última consolidação, devidamente registrados na Junta Comercial ou órgão competente.</p> <p>Uma vez que a alteração consolidada do estatuto ou do contrato social apresenta a redação atual de todos os dispositivos e informações da empresa, incluindo capital social, administração e representação, entende-se que na hipótese de não haver novas alterações societárias, para fins de habilitação jurídica basta a apresentação da última consolidação do estatuto ou do contrato social. Está correto o entendimento?</p>	<p>Correto o entendimento.</p> <p>É suficiente a apresentação da última consolidação, desde que não tenha havido modificações subsequentes.</p>
Edital	Item 16.5.1	<p>Nos termos do item 16.5.1 da minuta de edital, as proponentes deverão comprovar, para fins de habilitação técnica, experiência anterior na utilização de espaço público para implantação, operação e manutenção de sistema de disponibilização de bicicletas, com no mínimo 80 (oitenta) estações e 800 (oitocentas) bicicletas.</p> <p>Considerando que a licitação que se pretende promover trata dos serviços de gestão e operação do sistema de bicicletas compartilhadas, compreende-se que a exigência do item 16.5.1 trata da comprovação de experiência anterior na utilização de espaço público para a implantação, operação e manutenção de sistema de bicicletas compartilhadas.</p> <p>Está correto o entendimento?</p> <p>Em caso positivo, entende-se necessário ajustar o item 16.5.1, na medida em que a atual redação permite a comprovação, para fins de qualificação técnica, de experiência na simples disponibilização de bicicletas ao público, como acontece, por exemplo, em aluguel de bicicletas em parques públicos e que não exige a complexidade tecnológica de operação de todo o sistema de informação das bicicletas compartilhadas (controle de disponibilidade de bicicletas, tempo de uso, aquisição de passes e planos etc.).</p> <p>Ou seja, em havendo a manutenção da atual redação do item 16.5.1 da minuta de edital há o risco de os serviços serem concedidos para pessoa jurídica que não detém real experiência em gestão e operação de sistemas de bicicletas compartilhadas, o que pode acarretar o insucesso da contratação, prejudicando os usuários que atualmente já são beneficiados pelo sistema de bicicletas compartilhadas no Município de Recife.</p>	<p>Correto o entendimento.</p> <p>Procedemos com ajuste a respeito na mencionada temática:</p> <p>"Para efeito de comprovação da qualificação técnica, a LICITANTE deve apresentar Atestado de Capacidade Técnica, fornecido por pessoa(s) jurídica(s) de direito público ou privado, que comprove a experiência da LICITANTE ou CONSORCIADA na utilização de espaço público para implantação, operação e manutenção de sistema de disponibilização de bicicletas, com no mínimo 60 (sessenta) estações instaladas e com no mínimo 600 (seiscentas) bicicletas compartilhadas".</p>
Edital	Item 16.5.2	<p>Em se tratando da participação de empresas reunidas em consórcio, o item 16.5.2 da minuta do edital admite a comprovação de qualificação técnica por intermédio de qualquer uma das empresas ou pela soma do acervo técnico das consorciadas.</p> <p>Entretanto, tendo em vista que a participação na licitação na forma de consórcio se justifica principalmente em razão da reunião de esforços para a execução do objeto licitado, compreende-se adequado ajustar a redação do item 16.5.2 de modo a admitir somente a comprovação da qualificação técnica mediante a soma do acervo técnico das consorciadas, observando-se os percentuais de participação de cada empresa no consórcio, com a exclusão da possibilidade de comprovação da qualificação técnica por apenas uma das empresas consorciadas.</p>	<p>Não Atendido.</p> <p>A redação atual já estabelece um equilíbrio entre garantir a qualificação técnica mínima e permitir a participação de consórcios. Essa sistemática é compatível com as práticas de licitação em concessões de serviços públicos, pois assegura a qualificação mínima relevante sem restringir indevidamente a formação de consórcios.</p> <p>A proposta de restringir a comprovação apenas à soma proporcional entre as consorciadas inviabilizaria a participação de consórcios formados por uma empresa técnica e outra financeira ou operacional, reduzindo a atratividade do certame e comprometendo a competitividade.</p>
Edital	Item 16.5.4, alínea "f"	<p>De acordo com o item 16.5.4, alínea "f", do edital, os atestados de capacidade técnica apresentados para fins de comprovação de qualificação técnica devem possuir, além do nome e identificação do signatário, as informações atualizadas de telefone e e-mail para contato, acompanhada de documento comprobatória de sua condição.</p> <p>Considerando que:</p> <p>a) As licitações são regidas pelo princípio da razoabilidade (artigo 5º da Lei Federal n. 14.133/2021);</p> <p>b) O artigo 67 da Lei Federal n. 14.133/2021 é omissivo a respeito da necessidade de atualização dos dados dos signatários dos atestados de capacidade técnica;</p> <p>c) Os signatários, principalmente em se tratando de órgãos públicos, podem não estar mais lotados na Administração Pública, o que dificulta o contato das licitantes para obtenção dos dados atuais de contato.</p> <p>Nosso entendimento, consoante com o princípio da competitividade que traduz a diminuição de exigências burocráticas nas licitações regidas pela Lei federal 14.133/2021, o item 16.5.4, alínea "f", deve ajustado para exigir apenas que atestado técnico contenha assinatura e identificação do responsável, sob o risco de comprometer a competitividade da licitação, está correto o entendimento?. Ademais, a veracidade das informações apresentadas pelas licitantes poderá ser verificada pela agente de contratação, como admitido pelo item 12.15 do edital.</p>	<p>Atendido Parcialmente.</p> <p>A redação foi atualizada para exigir, neste ponto, apenas nome, cargo e contato do signatário. De toda sorte, o edital já prevê mecanismo de mitigação de riscos excessivos ou de ônus desproporcionais às licitantes, ao permitir que, na ausência de algum dos elementos exigidos, a licitante possa suprir a informação com documentos complementares ou até mesmo autodeclaração, desde que acompanhada de comprovação documental adicional da experiência.</p>
Edital	Item 17.21	<p>O item 17.21 do edital estabelece que os documentos apresentados pelas licitantes ficarão sob a guarda da agente de contratação até a publicação do extrato do contrato de concessão no Portal Nacional de Contratações Públicas, sendo certo que após esse evento as licitantes serão convocadas para retirar seus documentos no prazo de até 15 (quinze) dias.</p> <p>Porém, o item 12.30 do edital prevê que os envelopes não abertos poderão ser retirados pelas licitantes em até 30 (trinta) dias após a assinatura do contrato e que, após esse prazo, os documentos serão inutilizados.</p> <p>Diante da incompatibilidade das informações, e objetivando garantir maior segurança jurídica às licitantes, sugere-se padronizar o prazo previsto no item 17.21 para 30 (trinta) dias, assim como estabelecido no item 12.30 do edital, principalmente considerando que a elasticidade desse prazo pode beneficiar as proponentes que não estão estabelecidas no Município de Recife e/ou no Estado de Pernambuco.</p>	<p>Em razão da substituição do certame para concorrência eletrônica, a questão perdeu o objeto.</p>
Anexo I – Minuta de Contrato	Cláusula 6.1	<p>A cláusula 6 e seguintes da minuta de contrato prevê que são bens reversíveis as estações, as bicicletas convencionais, as bicicletas elétricas e as bicicletas infantis, excluindo-se os painéis de publicidade, pois não estão relacionados diretamente ao objeto concedido.</p> <p>A partir da redação da cláusula 6.1, conclui-se que serão considerados bens reversíveis todos os itens diretamente</p>	<p>Atendido Parcialmente.</p> <p>O presente material editalício foi atualizado para constar expressamente que a Infraestrutura de Tecnologia (que inclui o software de operação do sistema e o aplicativo) não será considerado bem reversível. No entanto, os demais bens diretamente relacionados ao objeto licitado permanecerão como reversíveis.</p>

		<p>relacionados ao objeto licitado, incluindo o software de operação do sistema e o aplicativo disponibilizado pelos usuários.</p> <p>Tendo em vista que o software é utilizado pelas empresas a partir de licenciamento, e considerando a impossibilidade de sublicenciar a tecnologia para a Administração Pública ao final da concessão, entende-se que este item também não será incluído na lista de bens reversíveis. Está correto o entendimento?</p> <p>Ademais, considerando que aqui estamos diante de uma atividade econômica de interesse público e não de um serviço público e que a reversibilidade dos bens impacta significativamente na equação econômico-financeira do Contrato, é essencial que seja retirada a reversibilidade dos bens do futuro Edital e Contrato.</p>	
Anexo I – Minuta de Contrato	Cláusula 6.1, alínea “a”, item IV	<p>A cláusula 6.1, alínea “a”, da minuta de contrato estabelece que a concessão será integrada por estações de bicicletas compartilhadas, bicicletas convencionais, bicicletas elétricas e bicicletas infantis.</p> <p>Em que pese o Plano de Negócios Referencial e o Relatório de Estudo de Demanda tentarem, sem sucesso, justificar a inclusão das bicicletas infantis, constata-se que a exigência de disponibilização de bicicletas específicas para o público infantil pode comprometer a competitividade no certame licitatório. A exemplo do ocorrido nas licitações promovidas em Maceió e Niterói, para a contratação dos serviços de gestão e operação dos sistemas municipais de bicicletas compartilhadas, onde o certame licitatório contou com a participação de apenas uma proponente.</p> <p>Como indicado no Relatório de Estudo de Demanda, os ciclistas no Município de Recife são em 90% pessoas na faixa etária entre 15 (quinze) e 64 (sessenta e quatro) anos. Deveras. Já que os sistemas de bicicletas compartilhadas são projetados, principalmente, para atender às necessidades de deslocamento urbano de adultos, visando reduzir o tráfego, diminuir a poluição e promover a mobilidade sustentável. Nesse sentido, o Plano de Negócios Referencial apresenta os dados coletados na pesquisa Perfil do Ciclista Brasileiro (2021), que denota o uso das bicicletas para trabalho, compras ou atividade social.</p> <p>Conquanto seja compreensível a intenção do Município de Recife em incentivar o uso de bicicletas pelo público infantil, há outras variáveis (além da competitividade na licitação) que devem ser consideradas para o fim de avaliar a viabilidade dessa exigência.</p> <p>A Política Nacional de Mobilidade (Lei Federal n. 12.587/2012) estabelece como princípio a segurança nonos deslocamento das pessoas (artigo 5º). No mesmo sentido, a Política Municipal de Mobilidade Urbana (Lei Municipal n. 18.887/2021), segundo a qual a segurança é considerada princípio e diretriz (artigo 6º, I; artigo 7º, I), tudo para o fim de atingir o objetivo de reduzir mortes e promover a segurança na mobilidade (artigo 8º, I e II).</p> <p>Além de a segurança ser obrigatoriamente garantida nos sistemas nacionais de mobilidade, no que se refere especificamente às crianças o Código de Trânsito Brasileiro (Lei Federal n. 9.503/1997) considera infração gravíssima o transporte de criança menor de 10 (dez) anos e, portanto, sem condições de cuidar da própria segurança em motocicleta, motoneta ou ciclomotor (artigo 244).</p> <p>Isso significa dizer que a disposição de bicicletas compartilhadas para crianças colide com o princípio e a diretriz da segurança, aplicável aos sistemas nacionais de mobilidade, inclusive em Recife em razão da Lei Municipal n. 18.887/2021. E, nesta colisão de princípios (incentivo ao uso de bicicletas versus segurança), notadamente se sobressai a garantia de segurança das crianças. Pois, por exemplo, como garantir que a criança usuária da bicicleta compartilhada tem maturidade suficiente para saber que o trajeto deve ser realizado sempre dentro da ciclofaixa? Isso sem mencionar que o tráfego das bicicletas convive com outros veículos motorizados, como ônibus e caminhões.</p> <p>Exigir o fornecimento de bicicletas infantis é atribuir à futura contratada uma responsabilidade que não é inerente à gestão e operação do sistema de bicicletas compartilhadas, haja vista que a segurança das crianças deve ser assegurada por seus responsáveis e tutores em conjunto com o Poder Público, os quais não se confundem com a futura contratada, na qualidade de pessoa jurídica de direito privado prestadora de serviço de interesse público.</p> <p>Além disso, a infraestrutura e a logística dos sistemas de bicicletas compartilhadas são otimizadas para bicicletas de tamanho padrão, adequadas para adultos. Por esta razão, é que a introdução de bicicletas infantis exigiria adaptações significativas, como a instalação de estações específicas e a implementação de medidas de segurança adicionais, o que poderia aumentar os custos operacionais e a complexidade do sistema.</p> <p>Por fim, pontua-se que o Relatório de Estudo de Demandas e Plano de Negócios Referencial não justificam tecnicamente a inclusão do público infantil no projeto, limitando-se a apresentar somente os números dessa população no Município de Recife e sem enfrentar todas as questões de segurança apresentadas nesta contribuição.</p> <p>Portanto, sugere-se, inclusive para ampliar o universo de licitantes e em prol do princípio da competitividade, que o objeto e os quantitativos da concessão sejam readequados para o fim de retirar a inclusão de bicicletas infantis, em razão da proteção à segurança do público infantil, sem mencionar que a ausência de bicicletas compartilhadas para crianças está alinhada com o objetivo central desses sistemas, que é o fornecimento de uma solução prática e eficiente para o deslocamento urbano de adultos, o público majoritário desse tipo de serviço, como reconhecido no Relatório de Estudo de Demandas.</p>	<p>Atendido.</p> <p>A sugestão foi acolhida, e a obrigação de fornecimento de bicicletas infantis foi suprimida da versão atual da minuta contratual.</p>
Anexo I – Minuta de Contrato	Cláusula 6.3.1	<p>Nos termos do item 6.3.1 da minuta de contato, com a assinatura do instrumento contratual a licitante vencedora do certame declarará que foram considerados na “PROPOSTA COMERCIAL DO ADJUDICATÁRIO” todos os valores necessários à reposição, substituição e manutenção ordinária de bens reversíveis.</p> <p>Por “PROPOSTA COMERCIAL DO ADJUDICATÁRIO” compreende-se a proposta comercial apresentada pela licitante vencedora na fase de licitação. Está correto o entendimento?</p>	Correto o entendimento.
Anexo I – Minuta de Contrato	Cláusula 8.5	<p>A cláusula 8.5 da minuta de contrato autoriza o Poder Concedente a utilizar percentual de espaço publicitário sem o pagamento de qualquer valor à futura contratada, como previsto no caderno de encargos.</p> <p>Neste sentido, o item 6.5 do caderno de encargos prevê que a futura concessionária deverá disponibilizar ao Poder Concedente, sem qualquer custo, 5% da área instalada para exploração publicitária.</p>	Correto o entendimento.

		Diante das disposições, compreende-se que a autorização prevista na cláusula 8.5 se refere exclusivamente ao item 6.5 do caderno de encargos. Está correto o entendimento?	
Anexo I – Minuta de Contrato	Cláusula 8.7	<p>Segundo a cláusula 8 da minuta de contrato, a remuneração da futura contratada será composta das receitas vinculadas à concessão e das receitas acessórias. A partir das definições do glossário, consideram-se receitas vinculadas aquelas decorrentes da exploração publicitária, enquanto receitas acessórias são todas as receitas que não se enquadram como exploração publicitária.</p> <p>A respeito das receitas vinculadas (exploração publicitária), a cláusula 8.7 da minuta de contrato estabelece que serão regidas pelas normas de direito privado e autoriza a futura contratada a pactuar livremente os preços pelas prestações dos serviços de veiculação dos anúncios.</p> <p>Diante destas disposições, compreende-se que não é necessária autorização do Poder Concedente para assinatura de contratos envolvendo exploração publicitária e patrocínios entre a futura contratada e outras entidades de direito privado. Está correto o entendimento?</p>	Correto o entendimento, desde que respeitadas as normas contratuais e legais aplicáveis.
Anexo I – Minuta de Contrato	Cláusula 8.8.1	<p>A cláusula 8.8.1 da minuta de contrato estabelece que entre as despesas da cláusula 9.7 deve ser incluídos os valores decorrentes do remanejamento de obstáculos naturais ou artificiais.</p> <p>Entretanto, a cláusula 9.7 da minuta do contrato dispõe que a outorga fixa e a outorga variável serão destinados ao Tesouro Municipal de Recife, mas a natureza jurídica da outorga não permite que seja, de antemão, realizada a vinculação e especialmente fora do objeto contratual. Nesse sentido, requer seja ajustada a redação para, ao menos, vincular a outorga à projetos de mobilidade no Município de Recife.</p>	<p>Não Atendido.</p> <p>Não cabe ao contrato dispor da aplicação da receita orçamentária obtida pelo Município.</p>
Anexo I – Minuta de Contrato	Cláusula 8.8.1	<p>Na hipótese de a contribuição imediatamente anterior ser considerada correta, a cláusula 8.8.1 dispõe que achados arqueológicos devem estar incluídos nas despesas de responsabilidade da futura contratada.</p> <p>Entretanto, o anexo D da minuta de contrato atribui ao Poder Concedente o risco de “aumento dos custos com os SERVIÇOS, bem como atrasos ou interrupções em sua execução decorrentes da localização de objetos ou sítios arqueológicos, não identificados ou cuja identificação não fosse possível na DATA DE ENTREGA DOS ENVELOPES”.</p> <p>Por este motivo, entende-se que os achados arqueológicos não identificados não estão alocados ao risco da futura contratada e deverão ser assumidos pelo Poder Concedente. Está correto o entendimento? Em caso positivo, é necessário ajustar a redação da cláusula 8.8.1 e compatibilizá-la com a matriz de risco.</p>	A atribuição à Concessionária da responsabilidade por todas as despesas para elaboração dos estudos e projetos, operação, manutenção e exploração decorrentes da concessão (inclusive aquelas decorrentes do remanejamento de obstáculos naturais ou artificiais) em nada confronta com a alocação do risco ao Poder Concedente no que se refere ao aumento dos custos decorrente de atrasos ou interrupções oriundos da localização de objetos ou sítios arqueológicos não identificados ou cuja identificação não fosse possível no momento da apresentação da proposta. Ou seja, a disposição da Matriz de Riscos do Contrato trata-se de um risco específico alocado ao Poder Concedente em virtude de sua maior capacidade técnica e legal para gerenciar achados arqueológicos, conforme legislação de proteção do patrimônio histórico.
Anexo I – Minuta de Contrato	Cláusula 8.9	<p>A cláusula 8.9 da minuta de contrato determina que a exploração de receitas acessórias depende de prévia autorização do Poder Concedente, incluindo sugestão de percentual de compartilhamento de receitas com a Administração Pública.</p> <p>Tendo em vista que:</p> <p>a) Os serviços de gestão e operação do sistema de bicicletas compartilhadas são atividades econômicas de interesse público, sobre as quais recaem as regras de livre mercado, limitando-se a atuação municipal à regulamentação e fiscalização dos serviços, nos termos da Política Nacional de Mobilidade Urbana;</p> <p>b) A cláusula 8.7 da minuta de contrato permite a livre negociação de contratos de exploração de publicidade e patrocínios.</p> <p>Entende-se que também é dispensável qualquer outro contrato assinado pela futura contratada tratando de conteúdo de mídia, independente do modelo de exploração, haja vista que estes também se inserem no conceito de exploração publicitária. Está correto o entendimento?</p>	<p>Conforme disposto em nossos materiais editalícios, são consideradas fontes de receita, para os fins da presente concessão, as seguintes atividades:</p> <p>a) Aluguel de bicicletas aos usuários do sistema, mediante cobrança de tarifas;</p> <p>b) Exploração publicitária associada às estações de bicicleta compartilhadas, mediante veiculação de anúncios promocionais do tipo Out-of-Home (OOH); e</p> <p>c) Patrocínio de terceiros ao sistema de bicicletas compartilhadas, na forma do caderno de encargos.</p> <p>Assim, se o modelo de exploração encaixar-se no exposto acima será receita vinculada da operação. Nos demais casos será interpretado como receita acessória.</p>
Anexo I – Minuta de Contrato	Cláusula 8.9.1	<p>A partir das disposições da cláusula 8.9.1 se verifica que deverá ser compartilhado com o Município de Recife os valores percebidos pela futura contratada a título de receitas acessórias.</p> <p>Porém, considerando que a outorga variável será calculada com base na receita operacional bruta da empresa, na qual se inclui o faturamento dos contratos de receitas acessórias, entende-se adequada a exclusão da exigência, sob o risco de haver dois repasses ao Poder Concedente sobre um mesmo valor.</p>	<p>Não Atendido.</p> <p>Ainda que a Outorga Variável seja calculada com base na Receita Operacional Bruta (ROB) da Concessionária, a exigência de compartilhamento das Receitas Acessórias com o Município do Recife prevista da minuta contratual possui fundamento distinto e finalidade complementar, não configurando duplicidade de repasse.</p> <p>A Outorga Variável constitui instrumento de remuneração do Poder Concedente pela exploração do serviço público principal, sendo calculada sobre a totalidade da ROB, refletindo a lógica de participação proporcional do Município nos resultados operacionais da concessão.</p> <p>Já o compartilhamento das Receitas Acessórias incide especificamente sobre atividades paralelas ou complementares, que, embora derivadas da concessão, não são diretamente vinculadas à execução do serviço essencial, mas decorrem do uso da infraestrutura pública ou da posição de concessionária para geração de receitas adicionais (como comércio, eventos, licenciamento, entre outras hipóteses não previstas nas receitas vinculadas).</p> <p>Trata-se, portanto, de instrumentos distintos e compatíveis, ambos utilizados para resguardar o interesse público e garantir o justo retorno ao Município pela exploração econômica de um bem público ou atividade delegada.</p>
Anexo I – Minuta de Contrato	Cláusula 13.2, “b”	<p>De acordo com a cláusula 13.2, alínea “b”, da minuta de contrato, a futura contratada deverá obter certificado junto ao Sistema B Brasil – Certificação B ou B – Corp, com o objetivo de garantir que o empreendimento mantenha boas práticas ESG.</p> <p>Considerando que:</p> <p>a) O prazo para conclusão do procedimento de obtenção da certificação B pode atingir mais de 24 (vinte e quatro) meses;</p> <p>b) O custo de obtenção e manutenção da certificação poderá onerar demasiadamente o sistema de bicicletas compartilhadas, impossibilitando a adoção das possíveis tarifas máximas que o Poder Concedente pretende fixar ou, então, ensejar a inviabilidade econômico-financeira do negócio;</p> <p>c) A partir do Plano de Negócios Referencial, verifica-se que todos os ativos deverão ser implantados ainda no ano 1 da concessão;</p> <p>d) A adoção das práticas sociais, ambientais e ecológicas da concessão pode ser verificada por meio de outros meios, inclusive</p>	Atendido.

		<p>pelo Poder Concedente no exercício das suas funções de regulamentar e fiscalizar essa atividade, nos termos da Política Nacional de Mobilidade Urbana.</p> <p>Sugere-se que seja retirada a obrigação contida na cláusula 13.2, alínea “b”, da minuta de contrato, sobre a obtenção de certificado junto ao Sistema B Brasil - Certificação B ou B Corp - de modo a garantir que o empreendimento mantenha boas práticas ESG (Meio Ambiente, Social e Governança) durante todo o prazo de duração da concessão</p>	
Anexo I – Minuta de Contrato	Cláusula 13.2, “t”	<p>A cláusula 13.2, alínea “t”, imputa à futura contratada a obrigação de disponibilizar ao Poder Concedente, pelo menos, 5% do número de painéis de publicidade estáticos e mais 5% de tempo de tela em cada painel de publicidade digital em operação.</p> <p>A exigência decorre, muito provavelmente, do artigo 22, §3º, da Lei Municipal n. 18.886/2021, segundo o qual a permissão de instalação de veículos de divulgação para anúncios promocionais depende da disponibilização de 5% do tempo de veiculação de anúncios , por ano, para mensagens de interesse do Município de Recife.</p> <p>Em projetos semelhantes, encontram-se exigências semelhantes no sentido da disponibilização de tempo de tela nos painéis de publicidade digital. Porém, a exigência de disponibilização de percentual de painéis estáticos além de não possuir respaldo na Lei Municipal n. 18.886/2021 não é comum em contratações dessa envergadura.</p> <p>Por estas razões, sugere-se a adequação da cláusula 13.2, alínea “f”, da minuta de contrato, para o fim de retirar da futura contratada a obrigação de disponibilização de 5% do número de painéis de publicidade estáticos para o Município de Recife.</p>	<p>Não Atendido.</p> <p>O §3º do artigo 22 da Lei Municipal nº 18.886/2021 trata, de forma genérica, do “tempo de veiculação de anúncio”, sem diferenciar entre anúncios digitais e estáticos. Entretanto, considerando as particularidades de cada modalidade, o cálculo do tempo de veiculação deve observar metodologias distintas, sendo essa a interpretação que a cláusula em questão consagra.</p>
Anexo I – Minuta de Contrato	Cláusula 13.2, “gg”	<p>A cláusula 13.2, alínea “gg”, imputa à futura contratada a obrigação de disponibilizar canal de atendimento eletrônico/telefônico aos usuários.</p> <p>Para fins de atendimento da obrigação, entende-se suficiente a disponibilização de contato via aplicativo WhatsApp, haja vista que a funcionalidade permite a rápida comunicação entre o suporte da futura contratada e os usuários do sistema de bicicletas compartilhadas. Está correto o entendimento? Em caso negativo, indicar quais canais de atendimento devem ser disponibilizados pela futura concessionária e ajustar a redação da alínea “gg” da cláusula 13.2.</p>	<p>A cláusula em questão, assim como o item correspondente do Caderno de Encargos, foi reformulada para ampliar as alternativas de cumprimento da obrigação por parte da Concessionária.</p>
Anexo I – Minuta de Contrato	Cláusula 13.2, “jj”	<p>A cláusula 13.2, alínea “jj”, estabelece que a futura contratada deverá encaminhar ao Poder Concedente até o 10º dia útil de cada mês o balancete da sociedade de propósito específico a ser constituída pela vencedora do certame licitatório e que executará o contrato de concessão.</p> <p>Tendo em vista as peculiaridades técnicas para o fechamento dos balancetes sugere-se a retirada dessa obrigação não prevista em lei e desarrazoada ou, pelo menos, a ampliação do prazo previsto na cláusula 13.2, alínea “jj”, para prazo anual, visto que o prazo inicialmente proposto pode comprometer o cumprimento da obrigação por parte da futura contratada.</p>	<p>Atendido.</p> <p>A obrigação foi retirada.</p>
Anexo I – Minuta de Contrato	Cláusula 14.1, “b”	<p>Segundo a cláusula 14.2, alínea “b”, da minuta de contrato, o Poder Concedente deve garantir à futura contratada livre acesso à área da concessão, definida pelo glossário como toda área do Município de Recife.</p> <p>Haja vista que a alínea “b”, da cláusula 14.2 objetiva garantir a prestação adequada dos serviços relativos ao sistema de bicicletas compartilhadas, entende-se que estará autorizada a livre circulação dos veículos atrelados à concessão e garantidos os privilégios inerentes ao interesse público da atividade econômica, tal como possíveis infrações de baixa gravidade.</p>	<p>Não Atendido.</p> <p>A prerrogativa de “livre acesso” prevista na cláusula tem como finalidade garantir a adequada prestação dos serviços relativos à concessão, devendo restringir-se aos aspectos operacionais da execução contratual. Tal disposição não isenta a contratada do cumprimento das normas de trânsito e do ordenamento urbano vigente. A interpretação que admite flexibilização quanto a infrações — ainda que de natureza leve — contraria o princípio da legalidade, compromete a segurança jurídica e extrapola os limites da discricionariedade administrativa.</p>
Anexo I – Minuta de Contrato	Cláusula 15.4	<p>A cláusula 15.4 da minuta do contrato estabelece que na hipótese de não haver regulamentação, será considerado atraso o prazo de 90 (noventa) dias a partir do requerimento sem a expedição de licença ou autorização.</p> <p>Tendo em vista que os processos administrativos, incluindo as solicitações de licenciamento e autorização, devem ser céleres, sugere-se que o prazo previsto na cláusula 15.4 seja reduzido para 30 (trinta) dias.</p>	<p>Não Atendido.</p> <p>A manutenção do prazo de 90 (noventa) dias representa medida de prudência administrativa, alinhada aos princípios da razoabilidade e da segurança jurídica.</p>
Anexo I – Minuta de Contrato	Cláusula 19.2	<p>Nos termos da cláusula 19.2 da minuta de contrato, a futura contratada deverá promover a contratação de verificador independente para auxiliar o Poder Concedente no acompanhamento e fiscalização do contrato e avaliação do atendimento dos índices de desempenho.</p> <p>Considerando que as empresas interessadas em contratar o objeto licitado têm órgãos internos capacitados para fornecer qualquer tipo de apoio e subsídio ao Poder Concedente no exercício da fiscalização do contrato, incluindo para o compartilhamento de documentos e dados, entende-se desnecessária a contratação de verificador independente, obrigação que apenas onerará a proposta comercial das empresas e, conseqüentemente, o contrato de concessão.</p> <p>Por este motivo, sugere-se alterar a redação do contrato para o fim de excluir esta exigência e outras correlatas. Ademais, o VI é uma exigência de concessões de capital de alto investimento e não faz o menor sentido no presente caso, especialmente porque impacta na equação econômico-financeira do Contrato e não há qualquer razão de interesse público que justifique a presença de VI num contrato de micromobilidade compartilhada.</p>	<p>Não Atendido.</p> <p>A exigência da contratação de Verificador Independente (VI) permanece justificada e proporcional aos objetivos do contrato. Ainda que o objeto trate de sistema de micromobilidade, a natureza da concessão envolve bens públicos, exploração comercial e indicadores de desempenho que exigem acompanhamento contínuo, imparcial e técnico.</p> <p>A presença do VI garante maior transparência na relação contratual, resguarda o Poder Concedente de assimetrias informacionais, mitiga riscos de desequilíbrio econômico-financeiro e previne judicializações decorrentes de divergências na apuração de indicadores, metas ou obrigações da concessionária.</p>
Anexo I – Minuta de Contrato	Cláusula 19.3.5	<p>A cláusula 19.3.5 da minuta de contrato descreve quais serviços são considerados de características semelhantes, para fins de que trata a cláusula 20.3.4, “b”.</p> <p>Contudo, não há cláusula 20.3.4, “b”, na minuta de contrato, razão pela qual sugere-se adequar a redação da cláusula contratual.</p>	<p>Atendido.</p>
Anexo I – Minuta de Contrato	Cláusula 22.3, “e”	<p>Nos termos da cláusula 22.3, alínea “e”, da minuta de contrato, a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato de concessão poderá ser efetivada mediante a revisão da proporção do compartilhamento das receitas vinculadas na forma da outorga variável.</p> <p>Entretanto, haja vista que o pagamento mensal da outorga variável também pode comprometer a viabilidade econômica da concessão, e conseqüentemente prejudicar o direito constitucional previsto no artigo 37, XXI, da Constituição Federal, sugere-se a adequação da cláusula 22.3, alínea “e”, para o fim de admitir a exclusão do pagamento da outorga variável se</p>	<p>Não Atendido.</p> <p>A proposta de alteração da cláusula, para admitir a exclusão do pagamento da outorga variável, mesmo diante de eventual desequilíbrio econômico-financeiro, compromete os mecanismos estruturais de equilíbrio do contrato e a lógica da matriz de riscos adotada.</p>

		comprovada a quebra da equação econômico-financeira da concessão em razão deste pagamentos mensais, principalmente considerando que os serviços de gestão e operação do sistema de bicicletas compartilhadas se caracteriza como atividade econômica de interesse público, razão pela qual o principal objetivo da concessão é a disponibilização, com qualidade, do sistema de bicicletas compartilhadas com a população recifense.	
Anexo I – Minuta de Contrato	Cláusula 23.16	<p>Ao tratar do procedimento de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, a cláusula 23.16 prevê que a cada recomposição será redefinida a taxa interna de retorno, definitiva para todo o prazo da concessão.</p> <p>Considerando que os serviços de gestão e operação do sistema de bicicletas compartilhadas se caracteriza como atividade econômica de interesse público, sendo-lhe inerente às peculiaridades dos negócios privados no que tange viabilidade do projeto, entende-se que a redefinição da taxa interna de retorno respeitará a taxa mínima de atratividade do negócio apresentada pela futura contratada. Está correto o entendimento? Em caso positivo, é necessário ajustar a redação da cláusula 23.16.</p>	<p>Correto o entendimento com ressalvas.</p> <p>Inicialmente, cabe ressaltar que a Taxa Interna de Retorno (TIR) calculada para o projeto é referencial. Portanto, não há garantias de manutenção e/ou preservação da TIR.</p> <p>Vale salientar, contudo, que a cada recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, de fato, será estipulada uma nova TIR para fins de cálculo do fluxo de caixa marginal, conforme previsto na minuta contratual. Essa taxa é considerada definitiva para todo o prazo da concessão apenas no contexto específico do evento de desequilíbrio tratado naquela recomposição.</p> <p>Não há necessidade de alteração da cláusula, uma vez que a lógica contratual busca assegurar o equilíbrio financeiro do contrato a partir de parâmetros objetivos e reconhecidos, e não a manutenção de taxas individualmente propostas por licitantes. Isso garante isonomia entre os participantes, previsibilidade e segurança jurídica ao Poder Concedente.</p>
Anexo I – Minuta de Contrato	Cláusula 28	<p>A cláusula 28 da minuta de contrato imputa à futura contratada a obrigação de manter durante toda a vigência do contrato de concessão as apólices de seguro necessárias à cobertura dos riscos inerentes ao desenvolvimento das obras e prestação dos serviços.</p> <p>A partir destas disposições, entende-se suficiente a contratação de seguro de responsabilidade civil. Está correto o entendimento? Em caso negativo, é necessário indicar nominalmente cada tipo de seguro a ser contratado pela futura contratada.</p>	<p>A minuta do contrato dispõe que deverão ser contratados, pelo menos, os seguintes seguros:</p> <p>a) Seguro de responsabilidade civil por danos causados a terceiros, incluindo, sem limitação, os referentes à guarda de veículos, acidentes de trabalho para os empregados envolvidos, conforme legislação em vigor e danos decorrentes de poluição súbita, além de cobertura adicional para responsabilidade cruzada;</p> <p>b) Seguro para danos materiais do tipo “todos os riscos”, cobrindo perda, destruição ou danos em todos ou em qualquer dos bens reversíveis.</p>
Anexo I – Minuta de Contrato	Cláusula 39	<p>A cláusula 39 da minuta de contrato admite a rescisão contratual por iniciativa da futura contratada exclusivamente em razão do descumprimento contratual por parte do Poder Concedente e mediante ação judicial distribuída para este fim. Essa redação decorre, muito provavelmente, do teor do artigo 39 da Lei Federal n. 8.987/1995, que trata do regime de concessão e permissão da prestação de serviços públicos. Ademais, não é prevista em nenhuma outra disposição no contrato tratando da hipótese de rescisão amigável do contrato de concessão.</p> <p>Visto que os serviços de gestão e operação do sistema de bicicletas compartilhadas não se equipara à serviço público, tratando, na verdade, de atividade econômica de interesse público – e, portanto, não sendo aplicável o regime das concessões de serviço público -, sugere-se ajustar a redação da minuta de contrato para</p> <p>c) Admitir a rescisão amigável do contrato, inclusive a partir de iniciativa da futura contratada, mediante prévia notificação e apresentação de justificativa que fundamente o interesse no distrato;</p> <p>b) Estabelecer o prazo mínimo entre a denúncia e o término do contrato, sugerindo-se, desde já, o prazo de 60 (sessenta) dias; e</p> <p>c) As regras a serem seguidas pelas partes, especialmente o período de transição para os serviços serem assumidos pelo Poder Concedente.</p> <p>Nesse sentido, tratando-se da rescisão amigável, entende-se adequado não imputar qualquer tipo ônus ou penalidade às partes contratantes, visto que esse cenário será instaurado por concordância entre as partes e mediante apresentação de justificativas plausíveis.</p> <p>Informa-se que a despeito da redação do artigo 39 da Lei Federal n. 8.987/1995, trata-se de cláusula usualmente adotada no âmbito das concessões mais recentes de serviço público, por exemplo o Contrato n. 0540/ARTESP/2024, que trata da concessão dos serviços públicos de exploração do sistema rodoviário denominado Lote Litoral Paulista, assinado em outubro de 2024.</p>	<p>Não atendido.</p> <p>A hipótese de rescisão amigável por mera liberalidade das partes, tal como prevista no art. 138 da Lei Federal nº 14.133/2021, não se compatibiliza com o regime das concessões disciplinado pelo art. 175 da Constituição Federal e pela Lei Federal nº 8.987/1995. Por sua natureza, a concessão de serviço público pressupõe a continuidade da prestação em benefício dos usuários, de modo que não se admite a extinção do contrato por simples conveniência da concessionária ou do Poder Concedente.</p> <p>Por outro lado, existe uma hipótese de rescisão amigável amplamente aceita nos regimes concessórios, que é a decorrente de caso fortuito ou força maior. Como ela já está contemplada na minuta contratual, não há reformas a serem feitas nesse sentido.</p>
Anexo I – Minuta de Contrato	Cláusula 40	<p>A cláusula 40 da minuta de contrato trata da hipótese de anulação do contrato de concessão por decisão judicial.</p> <p>Entretanto, considerando o disposto no artigo 147 da Lei Federal n. 14.133/2021, compreende-se que eventual declaração de nulidade do contrato de concessão, em razão de irregularidade no procedimento licitatório ou na execução contratual, será seguida de indenização da futura contratada por perdas e danos, como determina o artigo 148, §1º, da Lei Federal n. 14.133/2021. Está correto o entendimento? Em caso positivo, é necessário o ajuste de redação da cláusula 40 da minuta de contrato.</p>	<p>O entendimento apresentado está correto ao reconhecer que eventual anulação do contrato de concessão por decisão judicial — quando fundada em ilegalidade insanável — deve observar o direito à indenização pelas perdas e danos sofridos.</p> <p>Contudo, não se faz necessária alteração redacional, uma vez que a cláusula em pauta já menciona expressamente a indenização devida à Concessionária, fazendo ressalva apenas para a hipótese de concorrência da Concessionária para a anulação do contrato.</p>
Anexo B do Contrato – Caderno de Encargos	Item 2.1	<p>O item 2.1 do caderno de encargos exige a implantação de 2.050 (duas mil e cinquenta) bicicletas no sistema, compostas por 1.600 (mil e seiscentas) bicicletas convencionais, 400 (quatrocentas) bicicletas elétricas e 50 (cinquenta) bicicletas infantis.</p> <p>Entretanto, estes números destoam em muito da realidade do sistema de bicicletas compartilhadas do Recife, que atualmente conta com 79 (setenta e nove) estações e aproximadamente 700 (setecentas) bicicletas, como informado no Relatório de Estudo de Demandas.</p> <p>É inquestionável a inerência da expansão do sistema de bicicletas compartilhadas, principalmente sob a modelagem da concessão. Entretanto, essa ampliação deve ser tecnicamente justificada e demonstrada a existência de demanda que a comporte.</p> <p>No caso concreto, os números requeridos pelo item 2.1 do caderno de encargos praticamente são triplicados. Apenas as 1.600 (mil e seiscentas) bicicletas convencionais exigidas já são mais que o dobro do total de bicicletas disponibilizadas hoje no sistema de bicicletas compartilhadas de Recife.</p> <p>Com o objetivo de justificar essa demasiada ampliação dos quantitativos do sistema, o Relatório de Estudo de Demanda informa que a população de Recife cresceu cerca de 5% entre os anos de 1970 e 2022, o que apenas denota a desproporcionalidade das quantidades de bicicletas a serem implantadas no sistema pela futura contratada.</p>	<p>Atendido.</p> <p>O escopo do projeto foi reduzido. A modelagem econômico-financeira levou em conta 5% da população ativa do município do Recife, entre 15 e 69 anos, como potenciais usuários.</p> <p>A implantação do sistema de bicicletas compartilhadas deverá ser feita em função do número total de até 1.200 bicicletas, as quais serão divididas nos seguintes modelos:</p> <p>(i) 960 bicicletas convencionais; e</p> <p>(ii) 240 bicicletas elétricas.</p> <p>As 1.200 bicicletas do sistema deverão ser comportadas em pelo menos 120 estações.</p>

		<p>Por esta razão, é que se entende necessário aprimorar os estudos de demanda, para o fim de compatibilizar os quantitativos de bicicleta com as reais características do Município, sob o risco de a exploração do sistema se tornar inviável e comprometer a continuidade do oferecimento das bicicletas compartilhadas aos usuários.</p> <p>A partir dos dados do atual sistema de bicicletas compartilhadas e dos usuários que o utilizam, sugere-se a redução do quantitativo de bicicletas e estações para:</p> <ul style="list-style-type: none"> - 110 (estações) à depender do número de vagas das estações; - 960 (novecentos e sessenta) Bicicletas convencionais; - 300 (trezentas) Bicicletas elétricas. <p>Esclarece-se que a redução do número de implantação de bicicletas elétricas decorre do fato de, atualmente, não existirem esses equipamentos no sistema de bicicletas compartilhadas do Município de Recife e que, portanto, a futura contratada deverá adquirir o quantitativo integral deste item ainda no primeiro ano da concessão, como exigido pelo caderno de encargos.</p>	
Anexo B do Contrato – Caderno de Encargos	Item 2.3	<p>Segundo o item 2.3 do caderno de encargos, o sistema de bicicletas compartilhadas deverá ser constituído por 205 (duzentos e cinco) estações a serem implantadas nos endereços apresentados no apêndice I – localização das estações, que foram selecionados a partir dos critérios: atendimento por rede cicloviária; densidade populacional; proximidade com espaços públicos, parques e equipamentos culturais, turísticos e educacionais e transporte público coletivo; distância inferior a 800m (oitocentos metros) de outras estações; e locais que não interfiram na acessibilidade.</p> <p>Considerando as disposições do item 2.3.1, na hipótese de a futura concessionária apresentar justificativas razoáveis para a não implantação da estação em determinado endereço indicado no apêndice I – localização das estações, tais como questões de segurança e conservação dos equipamentos, será permitido o remanejamento da estação para outro ponto a ser sugerido pela futura contratada, desde que atendidos os critérios do item 2.3 e sem o direito qualquer indenização ao Poder Concedente. Está correto o entendimento?</p>	<p>Correto o entendimento.</p> <p>Ressalva-se, contudo, que o Poder Concedente poderá acatar ou não, a seu próprio critério, a proposta de remanejamento de estações, ou ainda, solicitar ajustes à proposta da Concessionária, sempre visando a melhor adequação ao interesse público.</p>
Anexo B do Contrato – Caderno de Encargos	Item 2.4	<p>O item 2.4 do caderno de encargos estabelece que na implantação das estações deverão ser observadas as diretrizes técnicas e urbanísticas da legislação pertinente.</p> <p>Por legislação pertinente, compreende-se apenas os dispositivos e normas previstas no item 1.3 do caderno de encargos. Está correto o entendimento?</p>	<p>Incorreto o entendimento.</p> <p>A expressão “legislação pertinente”, mencionada no Caderno de Encargos, não se limita às normas exemplificadas na mencionada cláusula, que possui caráter meramente indicativo. Trata-se de um conceito aberto e dinâmico, que abrange toda a legislação aplicável ao contexto urbano e à implantação de equipamentos em espaço público, inclusive normas técnicas supervenientes, regras municipais de uso e ocupação do solo, acessibilidade, mobilidade urbana, proteção ao patrimônio cultural, entre outras disposições que venham a ser exigidas pelas autoridades competentes durante a execução do contrato.</p>
Anexo B do Contrato – Caderno de Encargos	Item 2.4.2	<p>Segundo o item 2.4.2 do caderno de encargos, as estações não poderão ser instaladas em faixas de rolamento; diante de acessos de emergências; de forma a comprometer o acesso às rampas de acessibilidade ou às faixas de segurança para pedestre; de forma a comprometer os pontos de inspeção e manutenção de redes subterrâneas da infraestrutura urbana; ou de forma a constituir obstáculo físico-visual.</p> <p>No que diz respeito aos pontos de inspeção e manutenção de redes subterrâneas, compreende-se que a restrição do item 2.4.2 está relacionada aos pontos existentes e devidamente sinalizados na data de implantação das estações do sistema de bicicletas compartilhadas, haja vista que em razão do longo prazo da concessão há possibilidade de, após a implantação das estações, serem realizados ajustes na infraestrutura urbana com a instalação de novos pontos de inspeção, sobre os quais não haverá responsabilidade da futura contratada pela proximidade da estação. Está correto o entendimento?</p>	<p>Incorreto o entendimento.</p> <p>Todo e qualquer remanejamento de estações, visando a melhoria do interesse público, faz parte do escopo de riscos da Concessionária, conforme os materiais editais.</p>
Anexo B do Contrato – Caderno de Encargos	Item 2.4.6, alíneas “c” e “d”	<p>O item 2.4.6, alíneas “c” e “d”, do caderno de encargos atribui à futura contratada a obrigação de, após a implantação das estações, reparar e limpar os locais de instalação destes equipamentos.</p> <p>Tendo em vista que a obrigação contida no item 2.4.6, alíneas “c” e “d”, do caderno de encargos estão diretamente relacionadas com a implantação das estações, compreende-se que a futura contratada estará obrigada a reparar e limpar apenas os locais em que efetivamente e comprovadamente der causa. Está correto o entendimento?</p>	<p>Correto o entendimento.</p>
Anexo B do Contrato – Caderno de Encargos	Item 2.4.7, alínea “j”	<p>O item 2.4.6, alínea “j”, do caderno de encargos exige que a estrutura das estações contenha recurso eletrônico com informações aos usuários a respeito da estação mais próxima.</p> <p>Considerando que:</p> <p>a) Estas informações, sobre a rede de estações e a disponibilidade de vagas para estacionamento das bicicletas são dinâmicas, ou seja, ainda que o usuário consulte o recurso eletrônico disponibilizado na estação as informações de disponibilidade de vaga nas estações podem ser modificadas até a chegada no destino;</p> <p>b) Que o mapa da rede de estações pode ser consultado pelos usuários tanto no aplicativo de celular do sistema de bicicletas compartilhadas quanto por meio de informações disponíveis na internet (tais como o site do sistema de bicicletas e Google Maps).</p> <p>Entende-se que para fins de atendimento da alínea 2.4.6, “j”, do caderno de encargos, é suficiente a disponibilização pela futura concessionária de aplicativo com estas informações, sendo dispensável a disponibilização de recurso eletrônico em cada uma das estações que compõem o sistema. Está correto o entendimento?</p>	<p>Correto o entendimento.</p> <p>A cláusula em questão foi adaptada para retirar a obrigação de que as informações aos usuários acerca das estações mais próximas sejam oferecidas com a utilização de recurso eletrônico.</p>
Anexo B do Contrato – Caderno de Encargos	Item 2.5.1, alínea “g”	<p>Considerando que os critérios do item 2.5.1 objetivam exclusivamente garantir a segurança e conservação das bicicletas convencionais, entende-se que, na hipótese de não ser possível o emborrachamento do guidão, a futura contratada poderá adotar outros meios para conservação da bicicleta, haja vista que o principal objetivo do item 2.5.1 é a manutenção dos equipamentos que constituem o sistema de bicicletas compartilhadas. Está correto o entendimento?</p>	<p>Correto o entendimento.</p> <p>O Caderno de Encargos prevê uma série de requisitos técnicos para as bicicletas. No entanto, foi adicionada uma cláusula para permitir que a finalidade dos requisitos seja atendida de maneiras alternativas, desde que validada pelo Poder Concedente e que não entre em conflito com os normativos aplicáveis.</p>
Anexo B do Contrato – Caderno de Encargos	Item 2.5.1, alínea “r”, e item 2.5.2, alínea “v”	<p>Os itens 2.5.1, alínea “r”, e 2.5.2, alínea “v”, do caderno de encargos exigem que as bicicletas convencionais e elétricas possuam pedais metálicos antidesslizantes.</p> <p>Tendo em vista que:</p>	<p>O Caderno de Encargos prevê uma série de requisitos técnicos para as bicicletas. No entanto, foi adicionada uma cláusula para permitir que a finalidade dos requisitos seja atendida de maneiras alternativas, desde que validada pelo Poder Concedente e que não entre em conflito com os normativos aplicáveis.</p>

		<p>a) Os pedais metálicos têm o potencial de provocar lesões físicas aos usuários; e</p> <p>b) A área territorial de Recife está totalmente localizada no sistema costeiro marinho, conforme informado na apresentação do projeto;</p> <p>c) Há corrosão e enferrujamento dos materiais metálicos quando expostos à maresia, possibilitando ocorrências de infecção por tétano.</p> <p>Para fins de conservação da vida útil das bicicletas e maior segurança dos usuários, sugere-se retirar a exigência de pedais metálicos nas bicicletas tanto convencionais quanto elétricas.</p>	
Anexo B do Contrato – Caderno de Encargos	Item 2.5.1, alínea “s”, e item 2.5.2, alínea “w”	<p>Os itens 2.5.1, alínea “s”, e 2.5.2, alínea “w”, do caderno de encargos exigem que as bicicletas convencionais e elétricas possuem iluminação LED dianteira e traseira.</p> <p>Considerando que a iluminação e sinalização das bicicletas também podem ser realizadas por meio de refletores, item mais maleável e de fácil aplicação quando comparado com o LED, além de tecnicamente mais viável à futura contratada, sugere-se substituir a exigência de iluminação LED por refletores dianteiros e traseiros tanto nas bicicletas convencionais quanto nas bicicletas elétricas.</p>	O Caderno de Encargos prevê uma série de requisitos técnicos para as bicicletas. No entanto, foi adicionada uma cláusula para permitir que a finalidade dos requisitos seja atendida de maneiras alternativas, desde que validada pelo Poder Concedente e que não entre em conflito com os normativos aplicáveis.
Anexo B do Contrato – Caderno de Encargos	Item 2.7	<p>Nos termos do item 2.7 do caderno de encargos, deverão ser instaladas 100% das bicicletas (convencional, elétricas e infantis) até o 12º mês da concessão, o que equivale à entrega e instalação da média de 170 (cento e setenta) bicicletas por mês, cerca de 8% ao mês, isso sem considerar os quantitativos de implantação das estações.</p> <p>Visto que a contratação vigorará pelo prazo de 20 (vinte) anos, e com o objeto de viabilizar a implantação adequada e com qualidade dos serviços, sugere-se que o prazo para concluir a implantação de todos os equipamentos seja prolongado, no mínimo, de 8 meses, até 24 meses.</p>	<p>Atendido.</p> <p>Primeiramente, informamos que o prazo da concessão foi reduzido de 20 (vinte) para 10 (dez) anos, e seu escopo foi reduzido pela metade quando comparado aos materiais editais apresentados na Consulta Pública.</p> <p>Ademais, acatamos a proposta de ampliação do prazo de implantação para 24 meses. Desta forma, o Ano 1 do cronograma previsto no Caderno de Encargos foi atualizado, conforme disposto abaixo:</p> <p>(i) 55 estações;</p> <p>(ii) 440 bicicletas convencionais; e</p> <p>(iii) 110 bicicletas elétricas.</p>
Anexo B do Contrato – Caderno de Encargos	Item 3.2, alínea “c”	<p>De acordo com o item 3.2, alínea “c”, do caderno de encargos, a futura contratada deverá manter estrutura operacional com condições mínimas para reparos e substituição de qualquer estação danificada, seja total ou parcial, pichada, arranhada ou afetadas por atos de vandalismo, caso fortuito ou força maior.</p> <p>Haja vista que as hipóteses de avarias das estações, previstas na alínea “c”, são distintas e abrangem desde pequenas correções até a possibilidade de substituição de todo o equipamento, sugere-se a ampliação do prazo de 05 (cinco) para 15 (quinze) dias úteis, principalmente considerando a hipótese de substituição em razão de vandalismo ou casos fortuitos ou de força maior.</p>	<p>Não acatado.</p> <p>Contudo, o Caderno de Encargos prevê que os prazos estabelecidos poderão ser prorrogados mediante solicitação devidamente fundamentada por parte da Concessionária e autorizada pelo Poder Concedente.</p>
Anexo B do Contrato – Caderno de Encargos	Item 3.4.1, caput	<p>O item 3.4.1, caput, do caderno de encargos estabelece que os passes e planos de utilização do sistema de bicicletas compartilhadas em Recife serão reajustados conforme variação do IPCA, sem a definição da periodicidade desse ajuste.</p> <p>Considerando que o artigo 25, §§ 7º e 8º, da Lei Federal n. 14.133/2021 estabelece que os preços contratados serão reajustados anualmente com data-base vinculada à data do orçamento estimado, entende-se que o reajuste previsto no item 3.4.1 do caderno de encargos será aplicado anualmente como determina a Lei de Licitações. Está correto o entendimento?</p>	Correto o entendimento.
Anexo B do Contrato – Caderno de Encargos	Item 3.4.1, alíneas “a” a “d”	<p>As alíneas do item 3.4.1 do caderno de encargos estabelecem os limites máximos dos valores dos passes e planos e os respectivos tempos de utilização do sistema de bicicletas compartilhadas em Recife.</p> <p>Tendo em vista que:</p> <p>a) Os valores máximos dos passes e dos planos previstos no item 3.4.1 correspondem aos valores hoje praticados no sistema de bicicletas compartilhadas de Recife, atualmente com 1/3 da capacidade que se propõe atingir por meio da concessão;</p> <p>b) Que entre a data de realização da consulta pública e a assinatura do futuro contrato de concessão decorrerá, muito provavelmente, o prazo de no mínimo 06 (seis) meses;</p> <p>c) Que a gestão e operação do sistema de bicicletas compartilhadas é atividade econômica de interesse público, limitando-se a atuação municipal à regulamentação e fiscalização destes serviços;</p> <p>d) A definição de valores dos passes e dos planos, assim como o tempo mínimo de utilização das bicicletas estão inseridos na liberdade econômica da futura contratada, a qual deve limitada apenas aos requisitos mínimos de regulamentação estabelecidos pelo Município de Recife.</p> <p>Sugere-se modificar os valores previstos nas alíneas “a” a “d” do item 3.4.1 do caderno de encargos nos seguintes termos:</p> <p>i) Passe avulso - R\$ 7,90 (sete reais e noventa centavos);</p> <p>ii) Passe diário - R\$ 20,90 (vinte reais e noventa centavos);</p> <p>iii) Plano mensal - R\$ 49,90 (quarenta e nove reais e noventa centavos);</p> <p>iv) Plano anual – R\$ 399,90 (trezentos e noventa e nove reais e noventa centavos).</p> <p>Ademais, justamente em razão da liberdade empresarial garantida pela Declaração de Direitos de Liberdade Econômica (Lei Federal n. 13.874/2019), sugere-se retirar os limites de tempo de viagem, os quais poderão ser fixados livremente pela futura contratada a partir de critérios técnicos e econômicos do negócio.</p>	<p>Não Atendido.</p> <p>A liberdade econômica, garantida pela Lei Federal nº 13.874/2019, não é irrestrita, sobretudo no contexto de concessões públicas. A proposta de modificação dos valores dos passes e planos, assim como a sugestão de eliminar os limites de tempo de uso das bicicletas, ignora o caráter público e inclusivo do sistema de bicicletas compartilhadas e compromete sua função social. Ainda que sua operação configure atividade econômica, trata-se de um serviço de interesse público, essencial à mobilidade urbana sustentável, à democratização do acesso ao transporte e à integração entre modais.</p> <p>A regulação tarifária pelo poder público é fundamental para garantir a acessibilidade ao sistema, evitando que a futura concessionária, orientada exclusivamente por critérios mercadológicos, restrinja o acesso de usuários de menor renda.</p> <p>A proposta em análise sugere aumentos tarifários expressivos, nos seguintes termos:</p> <p>(i) Passe diário: de R\$ 9,75 para R\$ 20,90 (114% de aumento);</p> <p>(ii) Plano mensal: de R\$ 32,45 para R\$ 49,90 (53,7% de aumento);</p> <p>(iii) Plano anual: de R\$ 219,95 para R\$ 399,90 (82% de aumento).</p> <p>Tais reajustes, além de excessivos, contrariam os princípios da modicidade tarifária e podem resultar em queda na adesão ao sistema, justamente quando se busca sua ampliação e consolidação como alternativa de transporte.</p>
Anexo B do Contrato – Caderno de Encargos	Item 3.5	<p>Nos termos do item 3.5 do caderno de encargos, a futura contratada deverá estruturar um programa de gratuidade para o fim de fornecer 22.131 (vinte e duas mil e cento e trinta e uma) viagens gratuitas no mês para usuários inscritos no Cadastro Único (CADÚNICO).</p> <p>Atualmente, são realizadas uma média de 120.000 (cento e vinte mil) viagens mensais no sistema de bicicletas compartilhadas</p>	Informamos que, no processo de revisão do projeto, está prevista a possibilidade de instituição de um Programa de Gratuidade, mediante solicitação do Município. O valor investido nesse programa poderá ser objeto de compensação sobre a outorga fixa ou variável, nos termos do contrato. A definição da metodologia de implementação, do público-alvo beneficiado e da estratégia de divulgação ocorrerá em momento oportuno, por meio de ato próprio do Município, respeitando os critérios de política pública e as diretrizes contratuais.

		<p>de Recife. Isso significa dizer que a quantidade mínima de viagens mensais gratuitas propostas pelo item 3.5 do caderno de encargos corresponde a 18% do total de viagens realizadas hoje. Esse alto índice de gratuidade pode comprometer a viabilidade econômico-financeira da concessão.</p> <p>Ademais, nem o Relatório de Estudo de Demanda e tampouco o Plano de Negócios Referencial tratam das métricas e parâmetros considerados para a definição desse número mensal de viagens gratuitas.</p> <p>Haja vista a sensibilidade do tema, a insuficiência das informações que basearam o cálculo das viagens gratuitas e o possível impacto no modelo econômico-financeiro das propostas comerciais, necessário o amadurecimento da necessidade de disponibilização de viagens gratuitas pela futura contratada, bem como da apresentação dos parâmetros adotados pelo Município de Recife para o estabelecimento do quantitativo mínimo de viagens gratuitas.</p>	
Anexo B do Contrato – Caderno de Encargos	Item 3.5.1	<p>O item 3.5.1 do caderno de encargos exige a integração da plataforma digital do sistema de bicicletas compartilhadas com os dados do sistema CADÚNICO, sob responsabilidade exclusiva da futura contratada.</p> <p>Em razão da interoperabilidade de informações entre a plataforma digital e o sistema CADÚNICO, do qual a futura contratada não terá acesso por se tratar de um sistema da Administração Pública, e considerando que até o momento, as tentativas de integração entre sistemas se mostraram altamente onerosas, como ocorre na cidade Bogotá, por exemplo, recomenda-se a retirada dessa exigência sob o risco de onerar à futura contratada a responsabilidade por sistema do qual não tem ingerência.</p>	<p>Informamos que, no processo de revisão do projeto, está prevista a possibilidade de instituição de um Programa de Gratuidade, mediante solicitação do Município. O valor investido nesse programa poderá ser objeto de compensação sobre a outorga fixa ou variável, nos termos do contrato. A definição da metodologia de implementação, do público-alvo beneficiado e da estratégia de divulgação ocorrerá em momento oportuno, por meio de ato próprio do Município, respeitando os critérios de política pública e as diretrizes contratuais.</p>
Anexo B do Contrato – Caderno de Encargos	Item 4.3, alínea “d”	<p>Ao tratar da manutenção preventiva das estações, o item 4.3.1, alínea “d”, do caderno de encargos, exige que os elementos metálicos das estações não apresentem enferrujamento ou avarias.</p> <p>Contudo, considerando que a área territorial de Recife está totalmente localizada no sistema costeiro marinho, conforme informado na apresentação do projeto, e que há corrosão e enferrujamento dos materiais metálicos quando expostos à maresia, compreende-se adequado alterar o caderno de encargos para o fim de serem admitidas e toleradas, ao menos, pequenos pontos de enferrujamento e/ou avarias, desde que não comprometam a aparência e funcionalidade das estações.</p>	<p>Atendido.</p> <p>A cláusula em questão foi revisada, passando a ter a seguinte redação:</p> <p>“Os componentes metálicos das ESTAÇÕES devem estar livres de corrosão ou danos estruturais que comprometam a aparência e a funcionalidades”.</p>
Anexo B do Contrato – Caderno de Encargos	Itens 4.6 e 4.6.4	<p>Segundo o item 4.6 do caderno de encargos, as manutenções corretivas deverão ser realizadas pela futura contratada no prazo de 12 (doze) horas, no caso de risco à segurança, e nas demais hipóteses dentro no prazo de 48 (quarenta e oito) horas, ambas contadas do recebimento de chamado técnico no canal de comunicações, para o fim de substituição dos elementos avariados.</p> <p>Na hipótese de serem descumpridos os prazos de atendimento estabelecidos pelo item 4.6, a futura contratada poderá ficar proibida de realizar exploração comercial de patrocínio ou publicidade, sem prejuízo da aplicação de outras penalidades contratuais.</p> <p>Haja vista que o descumprimento dos prazos poderá acarretar a proibição de explorar os serviços comerciais e a aplicação das penalidades contratuais, sugere-se a ampliação para 12 horas para desativação e isolamento da estação, para manutenção é necessário prazo de até 72 horas</p>	<p>Não atendido.</p> <p>A regra trazida no dispositivo em questão representa um instrumento legítimo de governança contratual, ao vincular o cumprimento dos prazos de manutenção corretiva à autorização para exploração publicitária. Trata-se de uma medida proporcional e estratégica, que reforça o compromisso da Concessionária com a qualidade dos serviços prestados, sem comprometer a continuidade da operação principal, cujo cerne é a prestação de serviços de bicicletas compartilhadas.</p>
Anexo B do Contrato – Caderno de Encargos	Item 5 e seguintes	<p>O item 5 do caderno de encargos imputa à futura contratada a obrigação de operar as faixas móveis em vias públicas nos sábados, domingos e feriados, para o fim de viabilizar a prática de atividades esportivas e de lazer. A faixa móvel é definida pelo glossário como a “estrutura temporária de tráfego destinada a esportes e lazer, efetivadas por meio de segregação física realizada por dispositivos de uso temporário e organizada em dias e locais específicos com duração limitada de tempo”.</p> <p>O caderno de encargos estabelece que é de responsabilidade da futura contratada a instalação e retirada dos equipamentos de sinalização das faixas móveis, bem como a disposição de equipe apropriada para a operação.</p> <p>Considerando que:</p> <p>a) A limitação das vias públicas, cerne das faixas móveis, prescinde a limitação do trânsito de veículos automotores;</p> <p>b) Os particulares não possuem legitimidade para limitar o acesso às vias públicas, o qual é exercido pela Administração Pública em razão do poder de polícia;</p> <p>c) A operação da faixa móvel envolve a execução de atividades que não estão diretamente relacionadas com a gestão e operação do sistema de bicicletas compartilhadas, como a inclusão e retirada de cones, placas móveis e lanternas de sinalização;</p> <p>d) A viabilidade da gestão e operação do sistema de bicicletas compartilhadas pode ser economicamente comprometida em razão dos investimentos a serem realizados para a continuidade da faixa móvel.</p> <p>Sugere-se que a operação da faixa móvel seja retirada do objeto da concessão, especialmente porque já existe um Contrato vigente com o Município, operado por uma operadora do Sistema de Compartilhamento de Bicicletas, o que fere a competitividade do futuro certame, vez que onera as demais licitantes. Ou seja, as potenciais interessadas em disputar o objeto da concessão carecem do know how necessário para operação da faixa móvel, tendo em vista se tratar de atividades inerentes à limitação e controle de acesso de veículos e pessoas.</p> <p>Além do mais, os altos custos envolvidos para a operação da faixa móvel podem inviabilizar a equação econômico-financeira do contrato de concessão e refletir em possíveis aumentos dos passes e planos do sistema de bicicletas compartilhadas, isso sem mencionar a falta de sinergia entre a operação da faixa móvel e o compartilhamento de bicicletas.</p> <p>Por estas razões, nós entendemos que as obrigações relativas para operação e disponibilização das ciclofaixas devem ser atribuídas ao Município de Recife, limitando-se eventual responsabilidade da futura contratada, no máximo, à disponibilização de estações em áreas próximas da rota da faixa móvel.</p>	<p>Atendido.</p> <p>Informamos que, no processo de aprimoramento técnico do projeto, o serviço de implantação, operacionalização e manutenção de faixas móveis em vias públicas aos sábados, domingos e feriados, voltadas a atividades esportivas e de lazer, foi retirado do escopo da concessão.</p>
ANEXO I DO CONTRATO – CADERNO DE ENCARGOS	2.3. A implantação das ESTAÇÕES deverá ser feita, inicialmente, nos 205 (duzentos e cinco) locais designados no APÊNDICE DO CADERNO DE ENCARGOS I –	<p>Inviabilidade Econômico-Financeira - Exploração Publicitária</p> <p>O projeto concessionário prevê a instalação de até 205 (duzentos e cinco) Painéis Publicitários, sendo um único painel por estação. Tal quantitativo, porém, merece uma análise mais aprofundada, considerando que sua implementação pode ser excessiva e, conseqüentemente, prejudicial aos objetivos pretendidos.</p>	<p>Não Atendido.</p> <p>Informamos que a sugestão não será acolhida, uma vez que o quantitativo de até 120 painéis publicitários corresponde ao número de estações previstas no projeto (uma por estação), e foi definido como parte do modelo de viabilidade econômica da concessão, sendo a exploração publicitária um instrumento acessório de remuneração da Concessionária, e não o objeto</p>

	<p>LOCALIZAÇÃO DAS ESTAÇÕES, o qual seguiu as seguintes premissas para a definição dos pontos de implantação: (...)</p> <p>6.4.1. Será permitida a instalação de, no máximo, 01 (um) PAINEL DE PUBLICIDADE por ESTAÇÃO.</p>	<p>A Região Metropolitana de Recife abarca diversos projetos em execução que utilizam painéis de exploração publicitária como uma das fontes de receitas – tais como o programa de Bicicletas Compartilhadas (“Bike PE”) de titularidade do Governo de Pernambuco, bem como projetos de Relógios Eletrônicos Digitais e Placas Toponímicas. A introdução de um número tão elevado de painéis publicitários poderá gerar conflitos significativos, tanto no que diz respeito à proteção da paisagem urbana quanto à viabilidade econômico-financeira do projeto.</p> <p>Do ponto de vista urbanístico, a coexistência de painéis publicitários de diferentes concessionárias, com características estéticas distintas, compromete a uniformidade visual e a identidade urbanística das áreas impactadas. Essa fragmentação pode acarretar efeitos negativos na percepção dos espaços públicos, contrariando os objetivos de organização e harmonia visual.</p> <p>No que se refere a viabilidade econômica, o elevado número de Painéis Publicitários em uma mesma região pode levar a saturação do mercado local de publicidade OOH (Out-of-Home) ocasionando superoferta. Tal cenário tende a resultar na desvalorização dos preços praticados no mercado publicitário, de modo a comprometer não apenas a sustentabilidade financeira do futuro concessionário, dificultando investimentos em manutenção e melhorias no sistema, mas também afetar a saúde financeira de projetos já existentes.</p> <p>Dos quantitativos apresentados no projeto, estudos preliminares indicam que apenas parcela das estações – estimada entre 50 e 70 – apresentam viabilidade comercial suficiente para gerar receitas publicitárias que justifiquem o investimento. Isso significa que aproximadamente 1/4 das localizações previstas seriam economicamente rentáveis sob a ótica de exploração publicitária.</p> <p>Assim, e embora a distribuição ampla dos painéis ao longo de diversos pontos da cidade seja uma iniciativa louvável, é essencial que a viabilidade econômico-financeira dessa configuração assegure que o projeto atenda ao interesse público da melhor forma.</p> <p>Em vista do exposto, propõe-se a redução no quantitativo para limitar a exploração publicitária em até 70 estações, com 1 (um) painel de face única, de forma a equilibrar a demanda do mercado local e os objetivos públicos de longo prazo, de maneira a mitigar o risco de desvalorização do mercado publicitário local. Essa medida será decisiva para consolidar o sucesso do projeto e preservar o interesse público no longo prazo.</p>	<p>principal da concessão.</p> <p>Dado o caráter referencial do projeto, a Concessionária tem autonomia para estruturar seu modelo de negócios com base nos pontos que considerar comercialmente mais viáveis, respeitando os parâmetros urbanísticos e contratuais. O modelo de concessão se baseia justamente nessa flexibilidade, permitindo que a receita de publicidade complemente a sustentabilidade do serviço.</p>
<p>ANEXO I DO CONTRATO – CADERNO DE ENCARGOS</p>	<p>3.5. A CONCESSIONÁRIA deverá considerar um PROGRAMA DE GRATUIDADE de natureza social em sua operação, pelo qual fornecerá 22.131 (vinte e dois mil cento e trinta e uma) viagens gratuitas por mês a usuários inscritos no Cadastro Único (CADÚNICO).</p>	<p>Inviabilidade Econômico-Financeira - Gratuidade</p> <p>Outro ponto que merece destaque refere-se à gratuidade prevista para determinados usuários. Embora a iniciativa seja louvável sob a ótica da inclusão social e do acesso ao serviço por populações de baixa renda, é fundamental avaliar os impactos econômico-financeiros dessa disposição, especialmente considerando a sustentabilidade do projeto no longo prazo.</p> <p>A proposta atual prevê gratuidade para usuários cadastrados no CADÚNICO, com um limite mensal de 22.131 (vinte e dois mil cento e trinta e uma) viagens gratuitas, o que equivale a cerca de 750 viagens por dia. Embora a intenção de ampliar o acesso seja meritória, é necessário ponderar que o volume elevado de viagens gratuitas pode afetar significativamente a viabilidade financeira do sistema, sobretudo em função da redução potencial de receitas diretas advindas de usuários pagantes.</p> <p>Deve-se considerar, ainda, o efeito de “substituição” presente no escopo do projeto, isto é, dado o número limitado de bicicletas disponíveis à população, a utilização prioritária por usuários beneficiados pela gratuidade pode restringir o acesso de pagantes ao serviço, de modo a reduzir ainda mais as receitas projetadas.</p> <p>Tal dinâmica tende a prejudicar a capacidade do futuro concessionário de realizar investimentos em manutenção, melhorias e expansão do sistema, comprometendo a qualidade do serviço no médio e longo prazo.</p> <p>Para mitigar esses riscos com o compromisso de inclusão social, sugere-se a adoção de medidas de equilíbrio, como a limitação das viagens gratuitas a determinados períodos de menor demanda (por exemplo, horários de menor utilização). Essa estratégia preservaria a acessibilidade para beneficiários do CADÚNICO sem prejudicar de forma significativa a viabilidade econômico-financeira do projeto, permitindo a coexistência mais harmoniosa entre usuários gratuitos e pagantes.</p> <p>Assim, um modelo de gratuidade ajustado aos horários de menor demanda traria maior equilíbrio ao sistema, garantindo a inclusão social sem comprometer a sustentabilidade financeira, preservando o interesse público e a qualidade do serviço prestado à população.</p>	<p>Informamos que, no processo de revisão do projeto, está prevista a possibilidade de instituição de um Programa de Gratuidade, mediante solicitação do Município. O valor investido nesse programa poderá ser objeto de compensação sobre a outorga fixa ou variável, nos termos do contrato. A definição da metodologia de implementação, do público-alvo beneficiado e da estratégia de divulgação ocorrerá em momento oportuno, por meio de ato próprio do Município, respeitando os critérios de política pública e as diretrizes contratuais.</p>
<p>MODELO ECONÔMICO-FINANCEIRO REFERENCIAL</p>	<p>Taxa Interna de Retorno (TIR)</p>	<p>Inviabilidade Econômico-Financeira - TIR</p> <p>O projeto concessionário estima a Taxa Interna de Retorno (TIR) em 12,47% contudo, é necessário considerar que projeções econômicas indicam que a SELIC deverá se manter em torno de 13,50% nos próximos anos. Esse cenário cria um desafio significativo para atrair licitantes e investidores interessados.</p> <p>Quando comparada à SELIC, a TIR projetada não apresenta atratividade suficiente, uma vez que a taxa básica de juros oferece um retorno comparável – ou até superior – com menor risco. Investidores, ao avaliar as opções, tendem a preferir alternativas de menor risco, como investimentos baseados em renda fixa, a assumir os riscos inerentes a um projeto concessionário cuja TIR [1] não compensa adequadamente as incertezas associadas.</p> <p>Esse descompasso pode desincentivar a participação de licitantes e investidores no processo, comprometendo a competitividade e, conseqüentemente, a viabilidade do projeto. Além disso, a percepção de risco elevado pode impactar diretamente a capacidade de captar recursos e realizar os investimentos necessários para a implantação e operação do sistema.</p> <p>Diante desse cenário, recomenda-se a reestruturação da modelagem econômico-financeira, de modo a recalcular a TIR</p>	<p>Atendido parcialmente.</p> <p>Informamos que o Modelo Econômico-Financeiro Referencial foi revisado com o objetivo de refletir com maior precisão as condições de mercado e garantir a atratividade do projeto.</p> <p>A equivalência entre a TIR do projeto e o WACC demonstra que o modelo é economicamente viável sob a ótica do capital total empregado (próprio e de terceiros), apresentando rentabilidade compatível com os riscos do empreendimento e com as condições de mercado observadas em concessões urbanas de mobilidade. A TIR do acionista, de 19,92%, representa um retorno superior ao WACC e à taxa SELIC vigente (15% ao ano em agosto de 2025), o que reforça a atratividade do projeto para investidores privados, sobretudo considerando os diferenciais estruturais da concessão.</p>

		<p>projetada para níveis mais competitivos, considerando as condições de mercado e as estimativas atualizadas para a SELIC. Ajustes nesse sentido podem tornar o projeto mais atrativo para investidores e assegurar maior adesão ao processo licitatório, contribuindo para o sucesso e a sustentabilidade do empreendimento.</p> <p>---</p> <p>[1] Fonte https://exame.com/economia/boletim-focus-9-dezembro-hoje-ipca-selic/#:~:text=A%20expectativa%20para%20a%20Selic,%25%20para%2013%2C50%25.</p>	
MODELO ECONÔMICO-FINANCEIRO REFERENCIAL	Custos Operacionais	<p>Inviabilidade Econômico-Financeira - Custos Operacionais (OPEX)</p> <p>Observa-se que o modelo proposto apresenta um OPEX distribuído por todo o Município do Recife, o que implica uma operação mais dispersa e complexa. Essa configuração contrasta com operações concentradas em áreas delimitadas, nas quais a proximidade entre os pontos facilita a gestão e reduz custos.</p> <p>A pulverização das estações por regiões distantes do município resulta em um efeito exponencial sobre os custos operacionais, devido à necessidade de deslocamentos mais longos, maior utilização de recursos logísticos e maior complexidade na manutenção e gestão da operação. Essa dinâmica pode comprometer a eficiência financeira do projeto e impactar sua viabilidade no longo prazo.</p> <p>Nesse sentido, e considerando a relevância de uma modelagem econômico-financeira mais robusta, sugere-se a inclusão de multiplicador de OPEX no modelo financeiro, associado à distância entre as localidades das estações. Tal ajuste permitiria refletir de forma mais precisa os custos adicionais derivados da dispersão geográfica, promovendo maior alinhamento entre as projeções financeiras e a realidade operacional do projeto.</p> <p>Essa medida contribuirá para um planejamento mais eficiente e sustentável, preservando o equilíbrio econômico-financeiro da concessão e, conseqüentemente, o atendimento de qualidade aos usuários do sistema.</p>	<p>Não Atendido.</p> <p>Informamos que a sugestão não será acolhida, uma vez que o modelo econômico-financeiro da concessão já contempla, em sua estrutura de custos operacionais (OPEX), os desafios logísticos e operacionais decorrentes da distribuição territorial do serviço, como: presença de infraestrutura cicloviária, densidade populacional, integração com o transporte público, proximidade de equipamentos urbanos relevantes, acessibilidade e visibilidade urbana.</p> <p>Por fim, a sugestão de inclusão de um multiplicador de OPEX baseado na dispersão territorial não se justifica, pois: não reflete práticas usuais em modelagens econômico-financeiras de concessões urbanas; introduziria artificialismo no modelo; e desconsideraria a flexibilidade contratual já concedida à Concessionária.</p>
Sem item correspondente	Viabilidade Econômico Financeira	<p>Em razão dos pontos apresentados nos itens acima (1 a 4), quais sejam, a ausência de viabilidade econômico-financeira em razão (a) do número elevado de painéis publicitários; (b) da gratuidade prevista, (c) da TIR projetada; (d) dos custos de OPEX estimados no Projeto, recomenda-se a reanálise da modelagem econômico-financeira capaz de abarcar os pontos trazidos na presente manifestação.</p>	<p>Atendido parcialmente.</p> <p>O processo de revisão do modelo foi conduzido de forma criteriosa, resultando em melhorias significativas nos indicadores financeiros e reforçando o potencial da iniciativa, conforme citado abaixo:</p> <p>(a) Número de painéis publicitários: o quantitativo de até 120 painéis publicitários corresponde ao número de estações previstas no projeto (uma por estação), e foi definido como parte do modelo de viabilidade econômica da concessão, sendo a exploração publicitária um instrumento acessório de remuneração da Concessionária, e não o objeto principal da concessão. Dado o caráter referencial do projeto, a Concessionária tem autonomia para estruturar seu modelo de negócios com base nos pontos que considerar comercialmente mais viáveis, respeitando os parâmetros urbanísticos e contratuais. O modelo de concessão se baseia justamente nessa flexibilidade, permitindo que a receita de publicidade complemente a sustentabilidade do serviço;</p> <p>(b) Programa de gratuidade prevista: no processo de revisão do projeto, o Programa de Gratuidade deixou de ser obrigatório, sendo prevista a possibilidade de instituição mediante solicitação do Município. O valor investido nesse programa poderá ser objeto de compensação sobre a outorga fixa ou variável, nos termos do contrato. A definição da metodologia de implementação, do público-alvo beneficiado e da estratégia de divulgação ocorrerá em momento oportuno, por meio de ato próprio do Município, respeitando os critérios de política pública e as diretrizes contratuais;</p> <p>(c) TIR projetada: após as revisões, a Taxa Interna de Retorno (TIR) sob a ótica do acionista foi recalculada, alcançando 19,92%;</p> <p>(d) Custos de OPEX estimados no Projeto: o modelo econômico-financeiro da concessão já contempla, em sua estrutura de custos operacionais (OPEX), os desafios logísticos e operacionais decorrentes da distribuição territorial do serviço, como: presença de infraestrutura cicloviária, densidade populacional, integração com o transporte público, proximidade de equipamentos urbanos relevantes, acessibilidade e visibilidade urbana.</p>
ANEXO I DO CONTRATO – CADERNO DE ENCARGOS	<p>6.4.3. Os PAINÉIS DE PUBLICIDADE poderão possuir uma área útil máxima de 1,25m x 1,75m, conforme modelo do APÊNDICE DO CADERNO DE ENCARGOS III – CROQUIS REFERENCIAIS, ou outro aprovado pelo PODER CONCEDENTE.</p> <p>(...)</p> <p>6.5.2. A CONCESSIONÁRIA poderá propor ao PODER CONCEDENTE outras formas de contabilização e/ou escolha dos PAINÉIS DE PUBLICIDADE reservados para publicidade Institucional, desde que cumpra o disposto no item 6.5. A aceitação ou não da(s) proposta(s) será uma prerrogativa do PODER CONCEDENTE.</p>	<p>As cláusulas 6.4.3 e 6.5.2 do Caderno de Encargos introduzem disposições que, embora forneçam certa flexibilidade, podem gerar insegurança jurídica e desigualdades no processo licitatório devido à subjetividade envolvida.</p> <p>A cláusula 6.4.3 estabelece que os painéis de publicidade poderão possuir uma área útil máxima de 1,25m x 1,75m, conforme o modelo especificado no Apêndice do Caderno de Encargos. No entanto, permite a utilização de outros modelos “aprovados pelo Poder Concedente”. Essa abertura para aprovações alternativas carece de diretrizes claras que definam os critérios ou condições em que tais alterações seriam admitidas.</p> <p>De forma semelhante, a cláusula 6.5.2 permite que a Concessionária proponha ao Poder Concedente “outras formas de contabilização e/ou escolha dos painéis reservados para publicidade institucional”. No entanto, não especifica os parâmetros que orientarão a avaliação dessas propostas pelo Poder Concedente, deixando amplo espaço para interpretações subjetivas e decisões arbitrárias.</p> <p>A ausência de critérios objetivos pode comprometer a equidade entre os licitantes, de modo a gerar condições desiguais de negociação e execução contratual. Concessionárias diferentes podem ser submetidas a decisões distintas, influenciadas por interpretações variáveis do Poder Concedente, o que compromete a transparência e a competitividade do certame.</p> <p>Além disso, a subjetividade nas aprovações pode permitir que licitantes interpretem a exploração de forma distinta, como com áreas úteis maiores ou critérios de publicidade institucional mais vantajosos, criando um ambiente de competição desbalanceada. Tais distorções podem resultar em prejuízos à Administração Pública e aos objetivos do contrato, além de aumentar o risco de litígios administrativos e judiciais.</p> <p>Para mitigar esses problemas, propõe-se (i) a exclusão de tais trechos que permitem alterações sem delimitação clara, garantindo maior previsibilidade e segurança jurídica para os licitantes; ou, então, (ii) a especificação de critérios objetivos e</p>	<p>Não Atendido.</p> <p>A redação vigente já contempla limites objetivos para a área útil dos painéis de publicidade, bem como a possibilidade de aprovação de modelos alternativos, em caráter excepcional e devidamente fundamentado pelo Poder Concedente. Salientamos, porém, que houve atualização na área útil máxima da face publicitária para 2,20 m², com largura de até 1,30m e altura de até 1,80m, substituindo os limites anteriormente previstos de 1,25m x 1,75m. A estrutura de suporte também passou a ter parâmetros máximos definidos: largura: 1,50 m², altura: 2,50 m², espessura: 0,50 m².</p> <p>Por fim, no que se refere ao percentual reservado para publicidade institucional, esclarecemos que a cláusula em tela confere ao Poder Concedente discricionariedade para avaliar propostas da Concessionária sobre publicidade institucional. A ausência de parâmetros fixos não implica arbitrariedade, mas permite decisões conforme conveniência e interesse público</p>

		<p>detalhados nas cláusulas 6.4.3 e 6.5.2, incluindo:</p> <p>a. condições em que um modelo alternativo de painel pode ser aprovado, indicando claramente as limitações de dimensões, design e funcionalidade.</p> <p>b. parâmetros para avaliação de propostas de novas formas de contabilização ou escolha de painéis reservados para publicidade institucional, com base em princípios de isonomia, eficiência e economicidade.</p> <p>c. inclusão de diretrizes vinculativas para o Poder Concedente, com regras claras e transparentes sobre os processos de análise e aprovação, reduzindo o espaço para decisões arbitrárias.</p> <p>Ao implementar essas modificações, o Poder Concedente assegurará maior transparência no processo licitatório, preservando a competitividade e evitando práticas que possam comprometer a isonomia entre os participantes. Além disso, a redução da subjetividade favorece a execução eficiente do contrato, minimizando riscos de distorções e conflitos, e reforça a confiança dos agentes envolvidos no projeto.</p>	
CONTRATO	<p>5.1. O prazo de vigência do CONTRATO será de 20 (vinte) anos contados da DATA DA ORDEM DE INÍCIO.</p>	<p>À luz dos princípios da eficiência e da economicidade que regem a Administração Pública, bem como das melhores práticas observadas em projetos de natureza semelhante, entende-se pertinente a redução no prazo contratual sugerido.</p> <p>O prazo de 20 (vinte) anos estabelecido para o projeto releva-se excessivo frente à natureza dos investimentos envolvidos para a implantação, gestão e manutenção do Sistema de Bicicletas Compartilhadas – que engloba a instalação de Estação de Bicicletas e Faixas Móveis.</p> <p>Contratos de mesmo escopo apresentam custos operacionais e de infraestrutura (CAPEX e OPEX) moderados, que permite a amortização em períodos de curto e/ou médio prazo. Um exemplo relevante é o programa Bike PE, implementado pelo Governo de Pernambuco, que também envolveu a implantação e operação de um sistema de bicicletas compartilhadas. Esse programa estipulou prazos iniciais significativamente menores, de apenas 30 (trinta) meses [1], o que comprova a viabilidade de executar projetos desse tipo em períodos reduzidos, sem comprometer seus objetivos ou resultados.</p> <p>Vale destacar, ainda, que o Sistema de Bicicletas Compartilhadas se caracteriza por avanços tecnológicos e mudanças céleres nos padrões de uso. Diante disso, a celebração de contratos de longo prazo pode se mostrar incompatível com as necessidades do setor, uma vez que restringem a possibilidade de atualização do modelo operacional para refletir as melhores práticas e tecnologias emergentes. Tais desvantagens recaem, em última instância, a própria Administração, na medida em que reduz a flexibilidade do Poder Público em adaptar o projeto às mudanças do mercado de forma célere.</p> <p>Diante do exposto, sugere-se que o prazo inicialmente proposto seja revisado, com vistas à sua redução para um período não superior a 5 (cinco) anos. Tal proposição assegura a viabilidade do projeto, sem prejuízo à sua qualidade e alinhando-se com práticas adotadas em projetos similares, além de favorecer a adaptação às dinâmicas do mercado e à evolução tecnológica ao longo do tempo.</p> <p>---</p> <p>Vide o prazo de 30 meses contido no Termo de Referência de autoria da Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação do Governo de Pernambuco, que contém as especificações técnicas para a implantação, operação e manutenção do Sistema Público de Bicicletas Compartilhadas no Recife e Região Metropolitana, que conta com 80 (oitenta) estações existentes e previsão para expansão futura (Processo nº 3800000017.001554/2019-36).</p>	<p>Atendido.</p> <p>Informamos que, após as contribuições recebidas na fase de Consulta Pública, o prazo da concessão foi revisto e reduzido de 20 (vinte) para 10 (dez) anos.</p>
Anexo I do Edital - Minuta de Contrato	<p>CLÁUSULA 18 - DA FISCALIZAÇÃO</p> <p>18.1. Caberá ao PODER CONCEDENTE o acompanhamento, fiscalização e gestão do CONTRATO.</p> <p>CLÁUSULA 19 - DO VERIFICADOR INDEPENDENTE</p> <p>19.1. O PODER CONCEDENTE, durante toda a vigência do CONTRATO, pode se valer do apoio técnico de terceiros, inclusive VERIFICADOR INDEPENDENTE, para realizar a coleta de informações e aferição dos ÍNDICES DE DESEMPENHO do Sistema de Mensuração de Desempenho.</p>	<p>A aferição do desempenho de um contrato de concessão, assim como a revisão e melhoria contínua da avaliação do desempenho para se atingir certo nível de excelência e eficácia, devem ser realizados por um Verificador Independente comprovadamente capacitado para agir de maneira imparcial na avaliação de desempenho dos serviços prestados pela concessionária, garantindo transparência ao processo de aferição e qualidade no cálculo dos indicadores. Dessa forma, sugere-se as seguintes alterações dos itens em questão para que seja determinada a obrigatoriedade de contratação de um Verificador Independente durante toda a vigência do contrato:</p> <p>18.1. Caberá ao PODER CONCEDENTE o acompanhamento, fiscalização e gestão do CONTRATO. Nos processos de avaliação de desempenho, o PODER CONCEDENTE contará com o apoio do VERIFICADOR INDEPENDENTE, conforme diretrizes estabelecidas na Cláusula 19.</p> <p>19.1. O PODER CONCEDENTE, durante toda a vigência do CONTRATO, se valerá de apoio do VERIFICADOR INDEPENDENTE para realizar a coleta de informações e aferição dos ÍNDICES DE DESEMPENHO do Sistema de Mensuração de Desempenho.</p>	<p>Atendido.</p> <p>Foi incluída cláusula com o seguinte teor:</p> <p>"O PODER CONCEDENTE, durante toda a vigência do CONTRATO, se valerá do apoio técnico de terceiros, inclusive VERIFICADOR INDEPENDENTE, na forma da CLÁUSULA 20 a seguir, para realizar a coleta de informações e aferição dos ÍNDICES DE DESEMPENHO do SISTEMA DE MENSURAÇÃO DE DESEMPENHO".</p>
Anexo I do Edital - Minuta de Contrato	<p>CLÁUSULA 5 – DO PRAZO DA CONCESSÃO E DA TRANSFERÊNCIA OPERACIONAL</p>	<p>Para garantir que a avaliação e a eficácia dos serviços e entregas da Concessionária sejam realizadas desde o início do contrato, sugere-se a determinação da contratação do Verificador Independente como requisito obrigatório para a emissão da Ordem de Início, incluindo o seguinte subitem no item 5.3: "5.3.3. Contratação do Verificador Independente"; bem como</p>	<p>Não Atendido.</p> <p>Informamos que a sugestão não será acolhida, uma vez que a contratação do Verificador Independente está prevista para</p>

	<p>5.3. São condições para a emissão da ORDEM DE INÍCIO pelo PODER CONCEDENTE, além daquelas previstas no EDITAL para assinatura do CONTRATO: (...)</p> <p>CLÁUSULA 19 - DO VERIFICADOR INDEPENDENTE</p> <p>19.2.1. A contratação do VERIFICADOR INDEPENDENTE deverá ocorrer em até 365 (trezentos e sessenta e cinco) dias contados da ORDEM DE INÍCIO.</p>	<p>alterando o item 19.2.1 para a seguinte redação: "19.2.1. A contratação do VERIFICADOR INDEPENDENTE será condição obrigatória para emissão da ORDEM DE INÍCIO".</p>	<p>ocorrer em até 12 (doze) meses a contar da emissão da ORDEM DE INÍCIO, conforme disposto na minuta do contrato. Este prazo é compatível com a necessidade de desenvolvimento da metodologia de aferição dos indicadores de desempenho, da realização de mapeamento de processos e da definição dos procedimentos a serem adotados para padronização de relatórios e formulários de avaliação.</p> <p>Além disso, o prazo também é compatível com o início do Ciclo de Avaliação teste a ser realizado pela Concessionária a partir do 18º mês da concessão.</p>
Anexo I do Edital - Minuta de Contrato	<p>CLÁUSULA 19 - DO VERIFICADOR INDEPENDENTE</p> <p>19.3.4. Para ser contratado, o VERIFICADOR INDEPENDENTE deverá atender aos seguintes requisitos:</p> <p>a) ter completa imparcialidade e não estar em situação de conflito de interesses em relação às PARTES deste CONTRATO ou PARTES RELACIONADAS;</p> <p>b) ter comprovadamente executado serviços de características semelhantes em pelo menos 1 empreendimentos ou projetos compatíveis com o OBJETO da CONCESSÃO por no mínimo 2 anos;</p> <p>c) apresentar Plano de Trabalho demonstrando a metodologia a ser aplicada na condução dos trabalhos referente às aferições tratadas no ANEXO B – SISTEMA DE MENSURAÇÃO DE DESEMPENHO;</p> <p>d) não ser CONTROLADORA, CONTROLADA ou coligada, estiver sob CONTROLE comum em relação à CONCESSIONÁRIA, pertencer ao seu GRUPO ECONÔMICO ou de seus acionistas;</p> <p>e) não estar submetida a liquidação, intervenção ou Regime de Administração Especial Temporária – RAET ou com falência decretada; e</p> <p>f) contar com equipe técnica de especialistas de nível superior, qualificados profissionalmente em áreas relacionadas com a atividade de exploração do OBJETO de CONCESSÃO.</p> <p>19.3.5. Consideram-se serviços de características semelhantes de que trata a subcláusula 20.3.4, alínea (b), a execução dos seguintes serviços:</p> <p>a) gestão e verificação de ÍNDICES DE DESEMPENHO ou Performance, abrangendo a definição,</p>	<p>A exigência de comprovação de experiência técnica operacional nas diretrizes de contratação de um Verificador Independente visa garantir a qualidade e eficiência na execução dos contratos. Empresas com experiência comprovada possuem maior capacidade de lidar com desafios operacionais, minimizando falhas e atrasos, além de proporcionar uma entrega mais precisa e alinhada às expectativas. Esse requisito também torna o processo de seleção mais objetivo, permitindo que a contratante avalie com base em dados concretos a capacidade das empresas candidatas, o que reduz os riscos de falhas e garante serviços de melhor qualidade.</p> <p>Essa comprovação técnica ajuda a mitigar riscos financeiros e operacionais, evitando custos extras causados por retrabalhos ou atrasos. Empresas com histórico comprovado tendem a seguir cronogramas e orçamentos de forma mais eficiente, diminuindo a probabilidade de inadimplência contratual. Ao estabelecer esse critério, também se promove um ambiente de competição saudável, onde apenas empresas qualificadas participam das licitações, elevando a qualidade dos serviços prestados e fortalecendo a confiança nos processos de contratação. Dessa forma, sugere-se a inclusão dos seguintes termos: As pessoas jurídicas ou consórcios interessados em atuar como Verificador Independente deverão comprovar que são capazes de atender todas as qualificações a seguir:</p> <p>(i) Ter pelo menos 5 (cinco) anos de experiência na prestação de serviços de Verificador Independente, em projetos de parcerias público-privadas ou concessões comuns, cujo valor do contrato seja de no mínimo 50% do CONTRATO da CONCESSÃO;</p> <p>(ii) Experiência anterior em projetos de modelagem econômico-financeira ou na avaliação de pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro de contrato de parceria público privada ou concessão comum, cujo valor do contrato seja de no mínimo 50% do CONTRATO da CONCESSÃO;</p> <p>(iii) Experiência em serviços de assessoria e consultoria jurídica de verificação independente em projetos de parceria público-privada ou concessão comum, pelo prazo mínimo de 18 (dezoito) meses;</p> <p>(iv) Comprovação de experiência anterior no desenvolvimento e implementação de solução de tecnologia da informação para monitoramento de contratos de parceria público-privada ou concessão comum, com utilização de Business Intelligence, contendo integração de sistemas, acompanhamento de indicadores de desempenho e análise de vulnerabilidade em ambientes de tecnologia da informação, cujo valor do contrato seja de no mínimo 50% do CONTRATO da CONCESSÃO;</p> <p>(v) Experiência anterior em realização de pesquisa de avaliação da Satisfação do Usuário em Contrato de Concessão e/ou Parceria Público-Privada, cujo valor do contrato seja de no mínimo 50% do CONTRATO da CONCESSÃO.</p> <p>Não serão aceitos sobreposição de tempo de atestados para contagem do tempo de experiência. Não serão aceitos, para fins de comprovação da qualificação técnica, a apresentação de atestados emitidos pela própria empresa, empresa controlada, controladora, de entidade(s) sujeita(s) ao mesmo controle societário ou por empresa do mesmo grupo econômico do proponente.</p> <p>Os atestados de capacitação técnico-operacional deverão ser fornecidos em nome da empresa interessada, assinado pelo representante legal ou por funcionário do atestante responsável pelo acompanhamento da execução dos serviços, devendo conter: A razão social e data de identificação da instituição emitente (CNPJ); Descrição dos serviços prestados; Período de vigência das respectivas contratações; Afirmação de que a empresa interessada prestou serviços com qualidade no(s) domínio(s) mencionado(s); e Local e data de emissão, nome e cargo do responsável pela veracidade das informações.</p> <p>Para fins de qualificação técnica, as pessoas jurídicas interessadas em prestar os serviços de verificação deverão, ainda, demonstrar ser pessoa jurídica de direito privado que comprove total independência e imparcialidade face à Concessionária e ao Poder Concedente.</p> <p>O Verificador Independente deverá apresentar:</p> <p>(a) Prova de registro da empresa e dos Responsáveis Técnicos no CREA (Conselho Regional de Engenharia e Agronomia);</p> <p>(b) Prova de registro em pelo menos um dos seguintes conselhos: CRA (Conselho Regional de Administração), CRC (Conselho Regional de Contabilidade), CORECON (Conselho Regional de Economia) ou demais conselhos de áreas afins;</p> <p>(c) Prova de registro do proponente na OAB (Ordem dos Advogados do Brasil).</p> <p>Os registros exigidos no item anterior poderão ser apresentados conjuntamente pelas empresas integrantes do consórcio interessado.</p> <p>Não poderão ser contratadas como VERIFICADOR INDEPENDENTE as seguintes pessoas jurídicas e ou consórcios:</p> <p>(i) que se encontre em cumprimento de pena impedimento de licitar e contratar com a Administração direta ou indireta do Município de Recife nos termos do artigo 156, inciso III da Lei Federal nº 14.133/2021;</p> <p>(ii) que tenha sido declarada inidônea para licitar ou contratar com a Administração Pública de qualquer ente federativo,</p>	<p>Não Atendido.</p> <p>Informamos que a sugestão não será acolhida, uma vez que a proposta apresentada impõe exigências excessivamente restritivas, que poderiam comprometer a competitividade do processo, em descompasso com os princípios da isonomia, proporcionalidade e eficiência previstos na Lei Federal nº 14.133/2021 (Lei de Licitações e Contratos Administrativos). Ressaltamos que o contrato já prevê que o Verificador Independente deverá ser pessoa jurídica com independência comprovada frente ao Poder Concedente e à Concessionária, e com capacitação técnica compatível com as atribuições estabelecidas no contrato.</p> <p>As exigências de qualificação, registros profissionais, experiência prévia e idoneidade serão objeto de ato próprio, conforme as boas práticas adotadas em concessões públicas, garantindo que apenas entidades com efetiva capacidade técnica e institucional possam assumir essa função. Por fim, destaca-se que a contratação do Verificador será precedida de processo transparente, com critérios compatíveis com a natureza e a complexidade do contrato, sem impor barreiras que inviabilizem a participação de empresas especializadas que atuem de forma consorciada ou segmentada.</p>

	<p>implantação, aferição e monitoramento/acompanhamento de uma estrutura de gestão de um conjunto formado por, no mínimo, 15 (quinze) critérios de avaliação de uma determinada atividade ou conjunto de atividades de um cliente, considerando o monitoramento da evolução histórica de tais critérios; e</p> <p>b) auditoria, correspondente à execução de análise de demonstrações contábeis e financeiras, cujo objetivo tenha sido averiguar se elas estão de acordo com as disposições planejadas e/ou estabelecidas previamente.</p>	<p>conforme previsto no artigo 156, inciso IV, da Lei Federal nº 14.133/2021;</p> <p>(iii) que tenha sido condenada, por sentença transitada em julgado, à pena de interdição de direitos devido à prática de crimes ambientais, conforme disciplinado no artigo 10 da Lei Federal nº 9.605/1998;</p> <p>(iv) que tenha registro de sanção, com efeito impeditivo de participação em licitação ou de contratação, nos cadastros a que se referem o artigo 22 da Lei Federal nº 12.846/2013;</p> <p>(v) que tenha sido proibida pelo Plenário do CADE de participar de licitações promovidas pela Administração Pública, em virtude de prática de infração à ordem econômica, nos termos do artigo 38, inciso II, de Lei Federal nº 12.529/2011;</p> <p>(vi) que esteja proibida de contratar com a ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA em virtude de sanção restritiva de direito decorrente de infração administrativa ambiental, nos termos do art. 72, § 8º, inciso V, da Lei Federal nº 9.605/1998;</p> <p>(vii) que tenha sido proibida de contratar com o Poder Público em razão de condenação por ato de improbidade administrativa, nos termos do artigo 12 da Lei Federal nº 8.429/1992;</p> <p>(viii) que tenha sido suspensa temporariamente, impedida ou declarada inidônea para licitar ou contratar com a ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA, por desobediência à Lei de Acesso à Informação, nos termos do artigo 33, incisos IV e V, da Lei Federal nº 12.527/2011;</p> <p>(ix) que seja sociedade cooperativa;</p> <p>(x) que estiver em regime de recuperação judicial ou extrajudicial, salvo se comprovado o acolhimento do plano de recuperação judicial ou a homologação do plano de recuperação extrajudicial, bem como de insolvência, administração especial temporária ou intervenção, e ainda, cuja falência tenha sido decretada por sentença judicial;</p> <p>(xi) que seja controladora, controlada ou coligada, estar sob controle comum em relação à CONCESSIONÁRIA, pertença ao seu GRUPO ECONÔMICO ou de seus acionistas;</p> <p>(xii) que esteja submetida a liquidação, intervenção ou Regime de Administração Especial Temporária – RAET ou com falência decretada;</p> <p>(xiii) cujos sócios tenham participação direta ou indireta na administração ou no quadro societário da CONCESSIONÁRIA; que seja PARTE RELACIONADA da CONCESSIONÁRIA ou de seus acionistas diretos e/ou indiretos;</p> <p>(xiv) constituídas por sócio de empresa que estiver suspensa, impedida ou declarada inidônea;</p> <p>(xv) constituída por sócio de empresa que tenha sido sócio ou administrador de empresa, suspensa, impedida ou declarada inidônea, no período dos fatos que deram ensejo à sanção;</p> <p>(xvi) cujo administrador seja sócio ou administrador de empresa suspensa, impedida ou declarada inidônea, no período dos fatos que deram ensejo à sanção; e</p> <p>(xvii) que tenha nos seus quadros de diretoria, pessoa que participou, em razão do vínculo de mesma natureza, de empresa declarada inidônea.</p>	
Anexo I do Edital - Minuta de Contrato	<p>CLÁUSULA 19 - DO VERIFICADOR INDEPENDENTE</p> <p>19.13. No exercício de suporte ao acompanhamento e fiscalização da execução deste CONTRATO, deverão constituir obrigações do VERIFICADOR INDEPENDENTE, no mínimo:</p> <p>a) auxiliar no cálculo do valor a ser repassado para o PODER CONCEDENTE a título de OUTORGA VARIÁVEL;</p> <p>b) auxiliar o PODER CONCEDENTE na avaliação do equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO e revisar o fluxo de caixa marginal;</p> <p>c) aferir os ÍNDICES DE DESEMPENHO, com base nos parâmetros estabelecidos no ANEXO C – SISTEMA DE MENSURAÇÃO DE DESEMPENHO, realizando levantamentos e medições de campo e colhendo informações junto às PARTES, devendo ter, para tanto, acesso a todas as informações e documentos relativos à CONCESSÃO;</p> <p>d) realizar pesquisa de satisfação do usuário e validar os resultados dos respectivos índices, indicador que compõe o SISTEMA DE MENSURAÇÃO DE DESEMPENHO;</p> <p>e) analisar o cenário que originou a reivindicação de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro frente aos termos contratuais que se aplicam ao pleito, gerando, ao final, um parecer técnico para subsidiar a análise do PODER CONCEDENTE;</p> <p>f) auxiliar o PODER CONCEDENTE na fiscalização do cumprimento das obrigações;</p> <p>g) auxiliar o PODER CONCEDENTE</p>	<p>Para ampliação e melhor definição das atribuições de suporte do Verificador Independente, sugerimos a seguinte mudança do escopo com o objetivo de garantir que a contratada tenha capacidade garantida em níveis multidisciplinares com equipes das áreas técnica, econômico-financeira e jurídica, apoiando as partes do contrato com maior qualidade e eficiência.</p> <p>CLÁUSULA 19 - DO VERIFICADOR INDEPENDENTE</p> <p>19.13. No exercício de suporte ao acompanhamento e fiscalização da execução deste CONTRATO, deverão constituir obrigações do VERIFICADOR INDEPENDENTE, no mínimo:</p> <p>a) auxiliar no cálculo do valor a ser repassado para o PODER CONCEDENTE a título de OUTORGA VARIÁVEL;</p> <p>b) auxiliar o PODER CONCEDENTE na avaliação do equilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO e revisar o fluxo de caixa marginal;</p> <p>c) aferir os ÍNDICES DE DESEMPENHO, com base nos parâmetros estabelecidos no ANEXO C – SISTEMA DE MENSURAÇÃO DE DESEMPENHO, realizando levantamentos e medições de campo e colhendo informações junto às PARTES, devendo ter, para tanto, acesso a todas as informações e documentos relativos à CONCESSÃO;</p> <p>d) realizar pesquisa de satisfação do usuário e validar os resultados dos respectivos índices, indicador que compõe o SISTEMA DE MENSURAÇÃO DE DESEMPENHO;</p> <p>e) analisar o cenário que originou a reivindicação de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro frente aos termos contratuais que se aplicam ao pleito, gerando, ao final, um parecer técnico para subsidiar a análise do PODER CONCEDENTE;</p> <p>f) auxiliar o PODER CONCEDENTE na fiscalização do cumprimento das obrigações;</p> <p>g) auxiliar o PODER CONCEDENTE no processo de revisão das metas e ÍNDICES DE DESEMPENHO, sugerindo melhorias nos processos de aferição, que poderão ser incluídas nas revisões ordinárias, na forma da CLÁUSULA 32, ou em razão de pleito da CONCESSIONÁRIA na forma da CLÁUSULA 33;</p> <p>h) apoiar as PARTES na resolução de conflitos, na forma da CLÁUSULA 36 ou da CLÁUSULA 37, nos âmbitos técnico, econômico-financeiro e jurídico;</p> <p>i) manifestar-se, quando solicitado, sobre o reequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO no âmbito da REVISÃO ORDINÁRIA ou EXTRAORDINÁRIA; e</p> <p>j) elaborar, semestralmente, um relatório de desempenho da CONCESSIONÁRIA, no qual indicará a nota dos ÍNDICES DE DESEMPENHO.</p>	<p>Atendido parcialmente.</p> <p>Informamos que a sugestão não será acolhida, uma vez que as funções propostas já se encontram, em grosso modo, contempladas na redação vigente da cláusula contratual, que disciplina as obrigações do Verificador Independente. Entende-se que a estrutura já prevista no contrato garante suporte qualificado, técnico e eficiente, mantendo o equilíbrio entre fiscalização rigorosa, segurança jurídica e viabilidade operacional da concessão.</p>

	no processo de revisão das metas e ÍNDICES DE DESEMPENHO, sugerindo melhorias nos processos de aferição, que poderão ser incluídas nas revisões ordinárias, na forma da CLÁUSULA 32, ou em razão de pleito da CONCESSIONÁRIA na forma da CLÁUSULA 33; h) apoiar as PARTES na resolução de conflitos na forma da CLÁUSULA 36 ou da CLÁUSULA 37; i) manifestar-se, quando solicitado, sobre o reequilíbrio econômico-financeiro do CONTRATO no âmbito da REVISÃO ORDINÁRIA ou EXTRAORDINÁRIA; e j) elaborar, semestralmente, um relatório de desempenho da CONCESSIONÁRIA, no qual indicará a nota dos ÍNDICES DE DESEMPENHO.		
Sem item correspondente	Sem item correspondente	Tecnologia MaaS - Mobilidade como Serviço: A inclusão da solução MaaS - Mobilidade como Serviço, com tecnologia de API aberta para integração com o transporte público, é uma exigência fundamental para atender aos objetivos do Edital de Mobilidade Urbana. A análise da minuta do edital e a apresentação do projeto evidenciam a ausência da solução MaaS, que é crucial para a integração dos diversos sistemas e modais de mobilidade urbana, como, por exemplo, a integração entre o transporte público existente, suas formas de pagamento e o sistema de bicicletas. Uma inovação que é essencial para o desenvolvimento dos desafios urbanísticos ao longo dos próximos 20 anos (duração do contrato), permitindo que os usuários planejem, reservem e paguem por viagens multimodais por meio de aplicativos móveis ou plataformas online. Portanto, solicitamos que a implementação da solução MaaS seja obrigatória.	Não Atendido. Informamos que a sugestão não será acolhida, uma vez que a exigência obrigatória de adoção de uma solução completa de Mobilidade como Serviço (MaaS), incluindo bilhetagem e pagamento integrados com modais de transporte público, exigiria coordenação institucional complexa com diversos entes e operadores, aumentando o risco de inviabilização do projeto.
Sem item correspondente	Sem item correspondente	Comprovação de capacidade técnica: Da análise do edital e apresentação do projeto verifica-se que o número de projetos entregues, em especial no critério quantitativo, é demasiado. A grande maioria de projetos semelhantes ou equivalente procuram exigir a comprovação de entregas correspondentes a 5%-10% da entrega total do projeto. Isso permite, em especial se levar em consideração a natureza do contrato e da tecnologia aplicada, que startups participem de projetos, trazendo mais inovação à proposta. Diante disso, solicitamos no que tange ao critério quantitativo, que a exigência seja de se apresentar ao menos entregas que correspondam à implementação de 200 bicicletas.	Não Atendido. Informamos que a sugestão não será acolhida, uma vez que a exigência de comprovação de capacidade técnico-operacional constante no Edital foi definida com base em critérios de compatibilidade técnica e escala de complexidade da concessão objeto da licitação para o Município do Recife. A exigência contratual de comprovação de implementação mínima de 600 bicicletas compartilhadas e 60 estações encontra-se em consonância com as melhores práticas do setor, sendo inclusive inferior à escala contratual total, o que garante proporcionalidade, segurança jurídica e viabilidade da prestação dos serviços contratados. Ressaltamos, ainda, que a participação de startups e novos entrantes não está vedada, podendo ocorrer por meio de consórcios, nos quais empresas com perfil inovador poderão se associar a operadores experientes, sem que isso comprometa a confiabilidade do serviço prestado à população.
Sem item correspondente	Sem item correspondente	Escopo não inclui a implantação de paraciclos eletrônicos: Da análise da minuta do edital e apresentação do projeto verifica-se que este não contempla a instalação e uso de paraciclos eletrônicos. Referido item é de grande importância para atender os ciclistas da cidade. Isso, porque, apresentam maior inovação na gestão do sistema e utilizam tecnologia que permite o estacionamento de bicicletas privadas, inclusive em terminais e pontos de ônibus/metrô, para realização de integração entre modais. Por tanto, solicitamos que o projeto inclua a implantação de paraciclos eletrônicos, inclusive em pontos de ônibus e terminais de transporte.	Não Atendido. Reconhecemos que tais equipamentos podem representar uma solução complementar relevante à política pública de mobilidade ativa, sobretudo na perspectiva da integração intermodal. No entanto, sua implantação deve ser tratada em planejamento próprio, desvinculado do presente instrumento, e compatível com a estratégia urbana da cidade, haja vista que se trata de estrutura complementar de uso livre e não associada ao controle de retirada e devolução de bicicletas. Atualmente, o Recife já conta com mais de 5 mil paraciclos distribuídos pela cidade, como parte da política de incentivo à mobilidade ativa. Cidadãos e instituições interessadas podem sugerir novos locais de implantação diretamente à CTTU, por meio de formulário disponível no site oficial desta Autarquia.
Anexo 1 do Contrato - Caderno de Encargos	3.5. A CONCESSIONÁRIA deverá considerar um PROGRAMA DE GRATUIDADE de natureza social em sua operação, pelo qual fornecerá 22.131 (vinte e dois mil cento e trinta e uma) viagens gratuitas por mês a usuários inscritos no Cadastro Único (CADÚNICO).	Quantidade muito baixa de viagens gratuitas. Em Fortaleza, com o Bilhete Único, só no mês de outubro de 2024, foram realizadas 92.150 viagens.	Informamos que, no processo de revisão do projeto, está prevista a possibilidade de instituição de um Programa de Gratuidade, mediante solicitação do Município. O valor investido nesse programa poderá ser objeto de compensação sobre a outorga fixa ou variável, nos termos do contrato. A definição da metodologia de implementação, do público-alvo beneficiado e da estratégia de divulgação ocorrerá em momento oportuno, por meio de ato próprio do Município, respeitando os critérios de política pública e as diretrizes contratuais.
Edital de Licitação	TIPO: MAIOR OFERTA (MAIOR VALOR DE OUTORGA FIXA PROPOSTA A SER PAGA AO PODER CONCEDENTE).	A disputa baseada em maior outorga fixa pode trazer prejuízos à administração pública, considerando que, se o percentual sobre a receita bruta do projeto fosse o fator decisivo para definir o vencedor da licitação, a prefeitura poderia ter propostas com percentuais, que resultariam ao final do contrato, numa arrecadação maior.	Não Atendido. O critério de julgamento adotado na licitação foi definido com base em premissas de segurança jurídica, previsibilidade orçamentária e sustentabilidade econômica da concessão. A adoção do tipo "maior oferta de outorga fixa" assegura que a proposta vencedora traga compensação imediata e mensurável ao Município, sem gerar riscos relacionados à incerteza de projeções de longo prazo ou à manipulação de premissas de receita.

			Ressaltamos que a outorga variável também está prevista no modelo, vinculada à exploração de receitas acessórias e à performance da Concessionária, com mecanismos de controle e compartilhamento de resultados ao longo da vigência contratual.
Edital de Licitação	PRAZO DA CONCESSÃO: 20 anos.	Prazo do contrato muito extenso pra um projeto de bicicletas compartilhadas, que é uma tecnologia relativamente nova e que passa por constantes atualizações e modernizações. É provável que, ao final da concessão, a tecnologia vencedora esteja consideravelmente desatualizada.	Atendido. Informamos que, após as contribuições recebidas na fase de Consulta Pública, o prazo da concessão foi revisto e reduzido de 20 (vinte) para 10 (dez) anos.
Anexo 1 do Contrato - Caderno de Encargos	b) Gestão e operação de 35.000 m (trinta e cinco mil metros) de FAIXAS MÓVEIS em vias públicas nos sábados, domingos e feriados.	O projeto de Ciclofaixa hoje é um sucesso. No passado já foi financiado pela iniciativa privada, e não deu certo. Além de onerar muito os encargos e obrigações da concessão, prejudicando a TIR que já está baixa.	Informamos que, no processo de aprimoramento técnico do projeto, o serviço de implantação, operacionalização e manutenção de faixas móveis em vias públicas aos sábados, domingos e feriados, voltadas a atividades esportivas e de lazer, foi retirado do escopo da concessão.
Plano de Negócios Referencial	A estação de bicicleta é uma estrutura física equipada com docas, que são pontos de ancoragem onde bicicletas compartilhadas podem ser retiradas e devolvidas em um sistema de mobilidade urbana. O valor de referência utilizado para a aquisição de cada estação foi de R\$14.400,00, acrescido de R\$1.440,00 referentes ao custo de desmobilização, totalizando R\$15.840,00 como custo unitário por estação.	O custo da estação de bicicleta do plano de negócios, em R\$ 14.400,00 é inexequível e irreal. Uma estação de bicicleta custa no mínimo R\$50.000,00	Atendido. Informamos que, no processo de revisão do projeto, o valor de referência para a implantação de cada estação foi ajustado para R\$46.649,35.
ANEXO I DO CONTRATO – CADERNO DE ENCARGOS	6. DO PATROCÍNIO E DA EXPLORAÇÃO PUBLICITÁRIA	Gestão da sobreoferta de mídia: É necessário esclarecer como será gerido o aumento significativo de pontos de mídia vinculados ao sistema de bicicletas compartilhadas, em especial com a adição de 205 novos pontos. A sobreoferta de mídia pode gerar impactos diretos nas concessões existentes, afetando os contratos e os operadores que já estão no mercado. O contrato prevê que a concessionária possa explorar publicidade em painéis de mídia estáticos ou digitais instalados nas estações de bicicletas compartilhadas, além de publicidade nos totens de autoatendimento e nas bicicletas (Seção 6.3 e subsequentes). Isso cria um volume significativo de novos pontos publicitários no município. Reequilíbrio econômico-financeiro das concessões existentes: Com a adição de novos pontos de mídia, é indispensável avaliar se haverá mecanismos de reequilíbrio para os contratos já estabelecidos. O impacto dessa expansão na receita publicitária pode desestabilizar os operadores atuais, que dependem de contratos anteriores baseados em uma dinâmica de mercado diferente. Sugerimos que o edital inclua previsões claras de reequilíbrio para evitar desincentivos ao investimento futuro no setor. O edital deve prever o reequilíbrio econômico-financeiro para os contratos existentes caso ocorra essa redução de receitas, e mencionar como será tratada a eventual concorrência entre operadores de concessões distintas que compartilham o mesmo espaço urbano.	Não Atendido. Informamos que a sugestão não será acolhida, uma vez que trata de relações entre contratos distintos de concessão e de eventuais efeitos concorrenciais indiretos, os quais não se inserem no objeto regulado pelo presente Edital e Caderno de Encargos. A possibilidade de exploração publicitária por parte da Concessionária do Sistema de Bicicletas Compartilhadas encontra-se amparada em legislação específica municipal sobre ordenamento do mobiliário urbano e publicidade, bem como em normativos técnicos e urbanísticos vigentes, inclusive quanto aos limites de instalação, características técnicas, zonas restritivas e preservação da paisagem urbana.
Edital	Edital	Deve-se verificar se os novos operadores estão submetidos às mesmas obrigações e restrições impostas aos operadores já existentes. Isso inclui aspectos financeiros, operacionais e de manutenção das bicicletas e dos pontos de compartilhamento. Caso haja condições mais favoráveis para os novos contratos, isso pode configurar uma concorrência desleal, prejudicando quem já investiu no mercado em condições diferentes.	Não Atendido. Eventuais autorizações ou permissões previamente existentes, firmadas sob outros marcos regulatórios, não geram direito adquirido à manutenção de condições ou exclusividades, tampouco vinculam a Administração quanto à estruturação de novos modelos contratuais, desde que observados os princípios da legalidade, impessoalidade e supremacia do interesse público.
ANEXO I DO CONTRATO – CADERNO DE ENCARGOS	5. DA OPERAÇÃO DAS FAIXAS MÓVEIS	Há preocupação com as obrigações vinculadas à ciclofaixa de lazer, que podem representar custos elevados e desproporcionais para os operadores, sem contrapartidas claras ou garantias de sustentabilidade financeira. Por fim, reforçamos que é crucial garantir transparência, isonomia e segurança jurídica nas condições estabelecidas para todos os operadores, visando um sistema eficiente e competitivo que promova benefícios à sociedade sem prejudicar os	Informamos que, no processo de aprimoramento técnico do projeto, o serviço de implantação, operacionalização e manutenção de faixas móveis em vias públicas aos sábados, domingos e feriados, voltadas a atividades esportivas e de lazer, foi retirado do escopo da concessão.

		<p>participantes do mercado. A operação das ciclofaixas de lazer, nos moldes descritos no Caderno de Encargos (Seção 5), exige da concessionária a responsabilidade integral pela montagem, desmontagem, sinalização e segurança das faixas móveis, sem indicar contrapartidas específicas que garantam o equilíbrio econômico-financeiro do contrato.</p> <p>Considerando que a ciclofaixa de lazer não está diretamente relacionada à mobilidade urbana estruturada, mas sim a atividades recreativas e esportivas, questiona-se se tais obrigações não desvirtuam o objeto principal do contrato, onerando desproporcionalmente o operador.</p> <p>As exigências de pessoal, equipamentos e sinalização para as ciclofaixas de lazer (cones, placas, painéis de mensagem, entre outros) representam custos significativos. Isso pode reduzir a disponibilidade de recursos para áreas diretamente ligadas à manutenção e operação das estações e bicicletas, prejudicando o serviço principal.</p> <p>É essencial que o edital ou o contrato especifique como esses custos serão compensados ou se haverá mecanismos de equilíbrio caso a execução das ciclofaixas comprometa a rentabilidade do sistema.</p>	
ANEXO I DO CONTRATO – CADERNO DE ENCARGOS	5. DA OPERAÇÃO DAS FAIXAS MÓVEIS	<p>O contrato permite a exposição da marca de patrocinadores em equipamentos utilizados nas ciclofaixas de lazer. No entanto, não está claro se a arrecadação dessa exploração será suficiente para cobrir os custos operacionais associados.</p> <p>Recomenda-se uma análise mais detalhada sobre o impacto financeiro desse modelo, com previsão de reequilíbrio ou incentivos específicos para garantir que a operação das ciclofaixas não prejudique a sustentabilidade econômica do sistema de bicicletas compartilhadas.</p>	<p>Informamos que, no processo de aprimoramento técnico do projeto, o serviço de implantação, operacionalização e manutenção de faixas móveis em vias públicas aos sábados, domingos e feriados, voltadas a atividades esportivas e de lazer, foi retirado do escopo da concessão.</p>
Apêndice I do Caderno de Encargos – Localização das Estações	Tabela 1 – Relação da localização das estações de bicicletas compartilhadas	<p>Melhorar a intermodalidade. Colocar mais estações ao lado dos terminais de metrô e terminais integrados de ônibus.</p> <p>Obedecer a densidade de no máximo 500 metros de distância entre as estações, conforme estudo do ITDP (2018). Não colocar mais estações no Centro. Privilegiar estações na periferia, para que contemple o máximo possível de bairros e não fiquem grandes distâncias como estão as da RPAS e Apipucos, Sítio dos Pintos e Beberibe, por exemplo.</p>	<p>Atendido Parcialmente.</p> <p>A iniciativa da Prefeitura do Recife visa ampliar o acesso da população ao sistema de bicicletas compartilhadas, com especial atenção às áreas anteriormente não contempladas por outras iniciativas. A distribuição das estações foi definida a partir de critérios técnicos que buscam equilibrar acessibilidade, viabilidade operacional e integração modal, respeitando as especificidades urbanas do município.</p> <p>Embora a recomendação do ITDP (2018) estabeleça uma densidade ideal de até 500 metros entre estações, a definição dos pontos de implantação considerou as condicionantes técnicas e a malha urbana do Recife. A configuração proposta não inviabiliza ajustes futuros, seja por remanejamento de estações ou expansões, que poderão ser realizados com base no monitoramento da demanda, no desempenho do sistema e na viabilidade técnica e financeira, visando qualificar a cobertura territorial e a integração com o transporte público, inclusive nas áreas periféricas apontadas na contribuição.</p>
Relatório de Estudo de Demanda	Figura 9 – Pontos de Interesse de expansão das estações de bicicletas compartilhadas	<p>Estações de bicicletas elétricas preferencialmente nos acessos aos bairros localizados em Morro.</p>	<p>A iniciativa da Prefeitura do Recife visa ampliar o acesso da população ao sistema de bicicletas compartilhadas, com especial atenção às áreas anteriormente não contempladas por outras iniciativas. A distribuição das estações foi definida a partir de critérios técnicos que buscam equilibrar acessibilidade, viabilidade operacional e integração modal, respeitando as especificidades urbanas do município.</p> <p>A definição dos pontos de implantação considerou as condicionantes técnicas e a malha urbana do Recife. A configuração proposta não inviabiliza ajustes futuros, seja por remanejamento de estações ou expansões, que poderão ser realizados com base no monitoramento da demanda, no desempenho do sistema e na viabilidade técnica e financeira, visando qualificar a cobertura territorial e a integração com o transporte público, inclusive nas áreas periféricas apontadas na contribuição.</p>
Apêndice III do Caderno de Encargos – Croquis Referenciais	5.1. As BICICLETAS ELÉTRICAS devem atender as seguintes condições: d) Não ultrapassar a velocidade máxima de propulsão do motor auxiliar 32 km/h (trinta e dois quilômetros por hora);	<p>Reduzir a velocidade das bicicletas elétricas para 25km/h.</p>	<p>Atendido Parcialmente.</p> <p>A sugestão de redução da velocidade máxima das bicicletas elétricas foi acolhida e tais equipamento não devem ultrapassar a velocidade máxima de propulsão do motor auxiliar de 20 km/h (vinte quilômetros por hora).</p>
Anexo B do Contrato – Caderno de Encargos	3.4.1. Os valores dos planos mencionados deverão observar os seguintes limites máximos, podendo ser reajustadas conforme variação do IPCA, ou, na hipótese de sua extinção, pelo índice que vier a substituí-lo: a) Passe avulso: R\$ 3,90 (três reais e noventa centavos) para utilização diária, por um período de até 15 (quinze) minutos;	<p>Diminuir o valor do passe cobrado atualmente. Aumentar o tempo do passe avulso de 15 min para 60 min, dadas as condições de deslocamento atual sem infraestrutura cicloviária.</p>	<p>Atendido Parcialmente.</p> <p>A sugestão de alteração do modelo tarifário foi considerada nas análises técnicas e econômicas do projeto. Especificamente, o plano avulso com duração de 15 minutos foi suprimido da proposta final, em virtude de sua baixa atratividade e limitada eficácia operacional, conforme demonstrado em <i>benchmarking</i> com outros sistemas nacionais de bicicletas compartilhadas e em escuta da população.</p> <p>A eventual diminuição dos valores comprometeria a viabilidade econômico-financeira da concessão, prejudicando a sustentabilidade da operação, manutenção e expansão do sistema. Além disto, tratam-se de limites máximos, que poderão ser ajustados pelo futuro operador, desde que não ultrapassem os tetos estabelecidos.</p>

Anexo B do Contrato – Caderno de Encargos	3.7. A CONCESSIONÁRIA deverá promover ao menos 03 (três) AÇÕES EDUCATIVAS por ano voltadas para conscientização e o cuidado com os ciclistas, objetivando a redução de acidentes e melhora na convivência entre ciclistas e motoristas.	Alterar as ações educativas, obrigatoriamente com a participação da CTTU, para 1 (uma) ação por mês, dado o aumento de sinistros fatais envolvendo ciclistas atualmente.	Atendido. Serão realizadas ao menos 12 ações educativas anuais.
Anexo B do Contrato – Caderno de Encargos	5.3. As rotas das FAIXAS MÓVEIS deverão seguir os trajetos previamente definidos no APÊNDICE DO CADERNO DE ENCARGOS II – ROTAS DAS FAIXAS MÓVEIS, assegurando de forma precisa os percursos estabelecidos para cada um dos dias e horários mencionados no item 5.2.	As rotas das faixas móveis deverão seguir o trajeto do Plano Diretor Cicloviário.	Informamos que, no processo de aprimoramento técnico do projeto, o serviço de implantação, operacionalização e manutenção de faixas móveis em vias públicas aos sábados, domingos e feriados, voltadas a atividades esportivas e de lazer, foi retirado do escopo da concessão.
Anexo B do Contrato – Caderno de Encargos	1.4. O prazo desta CONCESSÃO será de 20 (vinte) anos, contados da DATA DA ORDEM DE INÍCIO, em conformidade com os termos do CONTRATO.	Reduzir o prazo de concessão para entre 5 e 10 anos.	Atendido. Informamos que, após as contribuições recebidas na fase de Consulta Pública, o prazo da concessão foi revisto e reduzido de 20 (vinte) para 10 (dez) anos.
Anexo B do Contrato – Caderno de Encargos	2.3. A implantação das ESTAÇÕES deverá ser feita, inicialmente, nos 205 (duzentos e cinco) locais designados no APÊNDICE DO CADERNO DE ENCARGOS I – LOCALIZAÇÃO DAS ESTAÇÕES, o qual seguiu as seguintes premissas para a definição dos pontos de implantação: e) Locais com distância inferior a 800 (oitocentos) metros de outra ESTAÇÃO;	Adequar a distância das estações para a literatura técnica que é de no máximo 500 metros (ITDP, 2018).	Atendido Parcialmente. A iniciativa da Prefeitura do Recife visa ampliar o acesso da população ao sistema de bicicletas compartilhadas, com especial atenção às áreas anteriormente não contempladas por outras iniciativas. A distribuição das estações foi definida a partir de critérios técnicos que buscam equilibrar acessibilidade, viabilidade operacional e integração modal, respeitando as especificidades urbanas do município. Embora a recomendação do ITDP (2018) estabeleça uma densidade ideal de até 500 metros entre estações, a definição dos pontos de implantação considerou as condicionantes técnicas e a malha urbana do Recife. A configuração proposta não inviabiliza ajustes futuros, seja por remanejamento de estações ou expansões, que poderão ser realizados com base no monitoramento da demanda, no desempenho do sistema e na viabilidade técnica e financeira, visando qualificar a cobertura territorial e a integração com o transporte público, inclusive nas áreas periféricas apontadas na contribuição.

Anexo B do Contrato – Caderno de Encargos	7.6. A CONCESSIONÁRIA deverá manter, continuamente, durante todo o período da CONCESSÃO, uma base de dados com registro atualizado de informações históricas, por meio de sistema automatizado aberto ao PODER CONCEDENTE, propício à realização de auditoria.	Os dados devem ser abertos e disponibilizados em plataforma virtual, para que se cumpram princípios de transparência e accountability da governança pública.	Atendido. Foi incluído no Caderno de Encargos a obrigação que a Concessionária mantenha acessível ao público, um painel público com informações atualizadas, agregadas e anonimizadas, com o objetivo de fomentar a transparência e o controle social da CONCESSÃO.
Anexo B do Contrato – Caderno de Encargos	Sem item correspondente	Reativar o Escritório da Bicicleta, para que haja fortalecimento da governança no aspecto de equidade e participação social.	Atendido. Foi incluído no Caderno de Encargos a obrigação que a Concessionária mantenha acessível ao público, um painel público com informações atualizadas, agregadas e anonimizadas, com o objetivo de fomentar a transparência e o controle social da CONCESSÃO.
Anexo B do Contrato – Caderno de Encargos	Sem item correspondente	Aumentar exponencialmente a infraestrutura cicloviária da cidade, para que mais pessoas utilizem o sistema de bicicletas compartilhadas. Já é comprovado que ciclovia é atrativo de novos usuários.	Não Atendido. A contribuição apresentada, embora pertinente, não se insere no escopo da presente iniciativa, que se limita à concessão dos serviços públicos de fornecimento, implantação, gestão, operação e manutenção do Sistema de Bicicletas Compartilhadas do Recife. Reconhecemos, no entanto, que a expansão da infraestrutura cicloviária é notoriamente uma política pública estratégica e complementar, essencial para o incentivo ao uso da bicicleta como meio de transporte e para o êxito de sistemas de mobilidade ativa.
Anexo B do Contrato – Caderno de Encargos	Sem item correspondente	Reunir os documentos relacionados ao sistema de bicicletas compartilhadas, como editais, contratos, termos de cooperação, relatórios de reuniões e outros documentos relevantes, acessível ao público e atualizado periodicamente. Esse repositório deve estar disponível em plataformas governamentais e ser gerido por uma entidade responsável,	Atendido Parcialmente. Todos os materiais editais e de apoio referentes a esta iniciativa já se encontram disponíveis ao público nos principais portais da Administração Pública Municipal e permanecerão acessíveis. Ressalta-se, entretanto, que a publicação irrestrita de determinados materiais não é possível, considerando a existência de informações sensíveis de diferentes órgãos da Administração Municipal, de outros Entes Públicos e da própria futura Concessionária.
2024.11.11_PCR_SEPE_BICICLETAS_Plano-de-Negocios-Referencial	7.1.3.1. Bicicleta Convencional	Aumentar a quantidade de gratuidades ao poder concedente podendo garantir o passe livre para Escolas Municipais por meio da bicicleta, a integração gratuita com o ônibus, a gratuidade para trabalhadores e para pessoas de baixa renda. Isso para viagens de até meia hora,.	Não Atendido. Informamos que, no processo de revisão do projeto, está prevista a possibilidade de instituição de um Programa de Gratuidade, mediante solicitação do Município. O valor investido nesse programa poderá ser objeto de compensação sobre a outorga fixa ou variável, nos termos do contrato. A definição da metodologia de implementação, do público-alvo beneficiado e da estratégia de divulgação ocorrerá em momento oportuno, por meio de ato próprio do Município, respeitando os critérios de política pública e as diretrizes contratuais.
2024.11.11_PCR_SEPE_BICICLETAS_ANEXO-C-DO-CONTRATO_Sistema-de-Mensuracao-de-Desempenho	Tabela 6: Composição do Indicador de Serviços	Aumentar a quantidade de gratuidades ao poder concedente podendo garantir o passe livre para Escolas Municipais por meio da bicicleta, a integração gratuita com o ônibus, a gratuidade para trabalhadores e para pessoas de baixa renda. Isso para viagens de até meia hora,.	Não Atendido. Informamos que, no processo de revisão do projeto, está prevista a possibilidade de instituição de um Programa de Gratuidade, mediante solicitação do Município. O valor investido nesse programa poderá ser objeto de compensação sobre a outorga fixa ou variável, nos termos do contrato. A definição da metodologia de implementação, do público-alvo beneficiado e da estratégia de divulgação ocorrerá em momento oportuno, por meio de ato próprio do Município, respeitando os critérios de política pública e as diretrizes contratuais.
2024.11.11_PCR_SEPE_BICICLETAS_ANEXO-C-DO-CONTRATO_Sistema-de-Mensuracao-de-Desempenho	Tabela 6: Composição do Indicador de Serviços	Remover a Faixa móvel. Vamos continuar com esse atraso por 20 anos na cidade, em vez de prover estrutura segura para as pessoas desfrutarem a qualquer dia da semana, para quaisquer fim? Se desejar, substituir por estrutura fixa, permanente, melhoria das atuais, colocação de sinalização nesses espaços.	Não Atendido. Informamos que, no processo de aprimoramento técnico do projeto, o serviço de implantação, operacionalização e manutenção de faixas móveis em vias públicas aos sábados, domingos e feriados, voltadas a atividades esportivas e de lazer, foi retirado do escopo da concessão.
2024.11.11_PCR_SEPE_BICICLETAS_ANEXO-C-DO-CONTRATO_Sistema-de-Mensuracao-de-Desempenho	Tabela 6: Composição do Indicador de Serviços	Incluir como parte do escopo a disponibilização de dados abertos sobre o uso das bicicletas, como ocupação das estações, tipo de bicicleta, valor, horários, tempo e rota das viagens, perfil do usuário, dentre outros (excetuando os dados sensíveis, claro). Esses dados serão base dos estudos universitários, da sociedade e do poder público para a melhoria da infraestrutura urbana.	Atendido. Foi incluído no Caderno de Encargos a obrigação que a Concessionária mantenha acessível ao público, um painel público com informações atualizadas, agregadas e anonimizadas, com o objetivo de fomentar a transparência e o controle social da concessão.
2024.11.11_PCR_SEPE_BICICLETAS_ANEXO-C-DO-CONTRATO_Sistema-de-Mensuracao-de-	Tabela 6: Composição do Indicador de Serviços	idade da frota deveria ser um item a ser considerado e a possível reposição deste.	Atendido Parcialmente.

Desempenho			Apesar de não existir um item específico no Sistema de Mensuração de Desempenho que trate da idade da frota, entendemos que a essência da sugestão está contemplada em outros critérios de maneira difusa, como em itens específicos que tratam da qualidade da infraestrutura, visando que a finalidade do serviço seja mantida durante todo o prazo da concessão.
2024.11.11_PCR_SEPE_BICICLETAS_ANEXO-C-DO-CONTRATO_Sistema-de-Mensuracao-de-Desempenho	Tabela 6: Composição do Indicador de Serviços	Taxa de ocupação máxima e mínima das estações deveria ser um item a ser considerado, de forma a garantir que não hajam estações vazias e nem estações lotadas.	Atendido. Um dos critérios do Indicador de Serviços trata justamente da redistribuição das bicicletas nas estações, e tem como definição da resposta "Excelete" que ao menos 90% das estações apresentaram ocupação entre 30% e 70% durante os períodos monitorados, com comprovação documental.
2024.11.11_PCR_SEPE_BICICLETAS_ANEXO-C-DO-CONTRATO_Sistema-de-Mensuracao-de-Desempenho	Tabela 6: Composição do Indicador de Serviços	Implantação de bicicletários em terminais de integração, paraciclos e estações de reparo deveriam ser itens (muito melhor que faixa móvel!)	Informamos que, no processo de aprimoramento técnico do projeto, o serviço de implantação, operacionalização e manutenção de faixas móveis em vias públicas aos sábados, domingos e feriados, voltadas a atividades esportivas e de lazer, foi retirado do escopo da concessão. Em relação às propostas realizadas, salienta-se que a iniciativa da Prefeitura do Recife visa ampliar o acesso da população ao sistema de bicicletas compartilhadas, com especial atenção às áreas anteriormente não contempladas por outras iniciativas. A distribuição das estações foi definida a partir de critérios técnicos que buscam equilibrar acessibilidade, viabilidade operacional e integração modal - inclusive, contemplando terminais integrados -, respeitando as especificidades urbanas do município. No que se refere aos paraciclos, reconhecemos que tais equipamentos podem representar uma solução complementar relevante à política pública de mobilidade ativa, sobretudo na perspectiva da integração intermodal. No entanto, sua implantação deve ser tratada em planejamento próprio, desvinculado do presente instrumento, e compatível com a estratégia urbana da cidade, haja vista que se trata de estrutura complementar de uso livre e não associada ao controle de retirada e devolução de bicicletas. Atualmente, o Recife já conta com mais de 5 mil paraciclos distribuídos pela cidade, como parte da política de incentivo à mobilidade ativa. Cidadãos e instituições interessadas podem sugerir novos locais de implantação diretamente à CTTU, por meio de formulário disponível no site oficial desta Autarquia. Quanto às estações de reparo, entende-se que tais estruturas não devem ser previstas como obrigação contratual específica, uma vez que a Concessionária já será integralmente responsável pela manutenção e qualidade dos equipamentos ofertados.
2024.11.11_PCR_SEPE_BICICLETAS_ANEXO-C-DO-CONTRATO_Sistema-de-Mensuracao-de-Desempenho	Tabela 6: Composição do Indicador de Serviços	Disponibilidade de espaços publicitários para o poder público e para a sociedade civil, gratuitos, de caráter educativo para o uso da bicicleta e a segurança viária, deveriam ser itens obrigatórios, bem como a proibição da veiculação de propagandas de automóveis (carros e motos) nos totens.	Atendido Parcialmente. A Lei Municipal nº 18.886/2021 estabelece diretrizes sobre normas de veiculação de anúncios e seu ordenamento no espaço urbano do município do Recife. Conforme este diploma, o Poder Público dispõe de 5% do tempo de exposição publicitária veiculada nos totens. Dada a existência deste dispositivo, a Administração Pública se disponibiliza a receber sugestões da sociedade civil para otimização do uso de sua publicidade institucional, sempre visando o melhor interesse público. Quanto as proibições relacionadas ao conteúdo dos anúncios, optamos por seguir estritamente as hipóteses estabelecidas no Art. 7º, I, da Lei Municipal nº 18.886/2021. Vale ressaltar, contudo, que, conforme disposto no Caderno de Encargos, a Concessionária deverá promover ao menos 12 (doze) Ações Educativas por ano voltadas para conscientização e o cuidado com os ciclistas, objetivando a redução de acidentes e melhora na convivência entre ciclistas e motoristas.
2024.11.11_PCR_SEPE_BICICLETAS_APENDICE-III-DO-CEC_Croquis-Referenciais	Características obrigatórias 3.1. As BICICLETAS CONVENCIONAIS devem atender aos seguintes requisitos:	b) Possuir quadro ergométrico, ajustado ao uso universal da maioria da população; (melhor especificar os tamanhos da "maioria da população"). Os quadros do sistema da SERTTEL (em Fortaleza) e o da TEMBICI (aqui no Recife) são completamente diferentes. Apenas a TEMBICI hoje atende a "maioria da população". Em especial, pessoas maiores que 1,80 tendem a ter problemas com quadros com baixos selins, podendo inclusive lesionar os joelhos.	Atendido.
2024.11.11_PCR_SEPE_BICICLETAS_APENDICE-III-DO-CEC_Croquis-Referenciais	Características obrigatórias 3.1. As BICICLETAS CONVENCIONAIS devem atender aos seguintes requisitos:	d) Ser equipadas com câmbio manual que possua, no mínimo, 3 (três) marchas; INTERNAS! É importante que sejam marchas INTERNAS. São mais duráveis e tem muito mais vantagens para a partida da bicicleta. É importante também especificar o escopo de relação da bicicleta para que ela não seja muito leve e muito menos muito pesada de se usar.	Atendido.
2024.11.11_PCR_SEPE_BICICLETAS_APENDICE-III-DO-CEC_Croquis-Referenciais	Características obrigatórias 3.1. As BICICLETAS CONVENCIONAIS devem atender aos seguintes requisitos:	f) Ser equipadas com guidão emborrachado; e resistentes ao sol! As bicicletas da SERTTEL costumavam derreter sob o sol e isso gerava um desconforto muito grande ao usá-las.	Atendido.

2024.11.11_PCR_SEPE_BICICLETAS_APENDICE-III-DO-CEC_Croquis-Referenciais	Características obrigatórias 3.1. As BICICLETAS CONVENCIONAIS devem atender aos seguintes requisitos:	n) Possuir pneus apropriados para o meio urbano, com modelos certificados pelo INMETRO (Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial); O ideal também que sejam de baixa resistência de rolagem. Um pneu Schwalbe Marathon Plus, como os da TEMBICI garantem maior desempenho da bicicleta em comparação aos KENDA da SERTTEL	Não Atendido. Informamos que o Caderno de Encargos já estabelece como requisito mínimo que os pneus das bicicletas convencionais sejam apropriados para o meio urbano e possuam certificação pelo INMETRO, assegurando padrões técnicos de qualidade, segurança e desempenho compatíveis com a finalidade do serviço. A opção por exigir um modelo ou fabricante específico não é recomendada nesta fase contratual, a fim de não restringir indevidamente a competitividade entre fornecedores e preservar a flexibilidade da Concessionária na seleção de componentes, desde que atendidos os critérios normativos exigidos.
2024.11.11_PCR_SEPE_BICICLETAS_APENDICE-III-DO-CEC_Croquis-Referenciais	Características obrigatórias 3.1. As BICICLETAS CONVENCIONAIS devem atender aos seguintes requisitos:	p) Possuir aro duplo com 24 (vinte e quatro) a 29 (vinte e nove) polegadas em material Antioxidante; Bicicletas aro 29 são difíceis de serem utilizadas pela população mais baixa, pois naturalmente são mais altas que as demais.	Não Atendido. Informamos que a previsão contratual de aro duplo entre 24 (vinte e quatro) e 29 (vinte e nove) polegadas tem como objetivo evitar restrições excessivas à competitividade, considerando as especificações técnicas dos modelos atualmente disponíveis no mercado nacional e a baixa quantidade de operadores especializados em sistemas de bicicletas compartilhadas no Brasil. Ao adotar essa margem de variação, o Caderno de Encargos preserva a possibilidade de adaptação por parte da Concessionária, sem comprometer a segurança, a durabilidade ou a ergonomia das bicicletas.
2024.11.11_PCR_SEPE_BICICLETAS_APENDICE-III-DO-CEC_Croquis-Referenciais	6.2. Sem prejuízo das diretrizes e regulamentações dispostas nas legislações pertinentes, as atividades de implantação das ESTAÇÕES deverão seguir o disposto nas alíneas a seguir:	i) Disponibilização de uma conexão de internet sem fio (Wi-Fi) assegurando que todas as estações estejam efetivamente conectadas à Central Controle É para a conexão do usuário? Deixar claro isso, senão vejo como item desnecessário.	Não Atendido. Informamos que a conectividade das Estações com a Central de Controle já é exigência obrigatória do projeto. Esta conectividade tem como finalidade garantir a gestão operacional do sistema, possibilitando, por exemplo, o monitoramento em tempo real, liberação automatizada de bicicletas e envio de dados de uso ao sistema central. Prover acesso à internet sem fio ao público em geral (Wi-Fi) configuraria um serviço adicional não previsto no modelo atual da Concessão, com impacto na viabilidade econômico-financeira do projeto e necessidade de regulação específica.
2024.11.11_PCR_SEPE_BICICLETAS_ANEXO-B-DO-CONTRATO_Caderno-de-Encargos	2.4.7. A estrutura das ESTAÇÕES deve satisfazer, no mínimo, os seguintes requisitos:	EXTRA: Oferecer água potável disponível por bebedouros. (bicicleta é um transporte ativo, o aquecimento global está aumentando o calor na cidade e Recife é altamente tropical)	Não Atendido. A contribuição apresentada, embora pertinente, não se insere no escopo da presente iniciativa, que se limita à concessão dos serviços públicos de fornecimento, implantação, gestão, operação e manutenção do Sistema de Bicicletas Compartilhadas do Recife.
2024.11.11_PCR_SEPE_BICICLETAS_APENDICE-III-DO-CEC_Croquis-Referenciais	6.2. Sem prejuízo das diretrizes e regulamentações dispostas nas legislações pertinentes, as atividades de implantação das ESTAÇÕES deverão seguir o disposto nas alíneas a seguir:	j) Oferecer, por recurso eletrônico, informação ao usuário acerca da estação mais próxima; Mapa impresso já é o suficiente.	Atendido Parcialmente. Foi retirada a obrigação de que as informações aos usuários acerca das estações mais próximas sejam oferecidas com a utilização de recurso eletrônico.
2024.11.11_PCR_SEPE_BICICLETAS_APENDICE-III-DO-CEC_Croquis-Referenciais	6.2. Sem prejuízo das diretrizes e regulamentações dispostas nas legislações pertinentes, as atividades de implantação das ESTAÇÕES deverão seguir o disposto nas alíneas a seguir:	Possuir mapa impresso dos locais de integração, de interesse e as estações próximas.	Não atendido. Entendemos que o Caderno de Encargos já contempla os requisitos de infraestrutura de tecnologia necessários para o bom atendimento ao público, além de fornecer as informações necessárias ao usuário do Sistema. Destacamos, nesse sentido, a obrigação de que a Concessionária mantenha nas interfaces da Infraestrutura de Tecnologia um painel público com informações acessíveis ao público, incluindo: "Mapa georreferenciado contendo a localização das Estações implantadas, os pontos de integração com outros modais de transporte e demais locais de interesse público próximos".
2024.11.11_PCR_SEPE_BICICLETAS_APENDICE-III-DO-CEC_Croquis-Referenciais	6.2. Sem prejuízo das diretrizes e regulamentações dispostas nas legislações pertinentes, as atividades de implantação das ESTAÇÕES deverão seguir o disposto nas alíneas a seguir:	possuir vagas de paraciclo próximas a esta	Não Atendido. Reconhecemos que tais equipamentos podem representar uma solução complementar relevante à política pública de mobilidade ativa, sobretudo na perspectiva da integração intermodal. No entanto, sua implantação deve ser tratada em planejamento próprio, desvinculado do presente instrumento, e compatível com a estratégia urbana da cidade, haja vista que se trata de estrutura complementar de uso livre e não associada ao controle de retirada e devolução de bicicletas. Atualmente, o Recife já conta com mais de 5 mil paraciclos distribuídos pela cidade, como parte da política de incentivo à mobilidade ativa. Cidadãos e instituições interessadas podem sugerir novos locais de implantação diretamente à CTTU, por meio de formulário disponível no site oficial desta Autarquia.

2024.11.11_PCR_SEPE_BICICLETAS_APENDICE-I-DO-CEC_Localizacao-das-Estacoes	Documento inteiro	Envio anexo um arquivo KML com os locais sugeridos para as estações a ser considerado	Atendido. Informamos que as sugestões apresentadas foram devidamente analisadas e consideradas no processo de planejamento do projeto, contribuindo para a definição das localizações das estações.
2024.11.11_PCR_SEPE_BICICLETAS_ANEXO-B-DO-CONTRATO_Caderno-de-Encargos	b) Gestão e operação de 35.000 m (trinta e cinco mil metros) de FAIXAS MÓVEIS em vias públicas nos sábados, domingos e feriados.	Substituir a faixa móvel por serviço mais útil, como a operação de bicicletários, implantação de paraciclos e bicicletários públicos, melhoria da infraestrutura cicloviária ou quaisquer serviço de mobilidade, ao qual se enquadra no escopo de uma bicicleta pública e o qual a faixa móvel não se enquadra. Dessa forma, confundem-se o escopo, mostrando que não entendem de mobilidade.	Informamos que, no processo de aprimoramento técnico do projeto, o serviço de implantação, operacionalização e manutenção de faixas móveis em vias públicas aos sábados, domingos e feriados, voltadas a atividades esportivas e de lazer, foi retirado do escopo da concessão. No que se refere aos paraciclos, reconhecemos que tais equipamentos podem representar uma solução complementar relevante à política pública de mobilidade ativa, sobretudo na perspectiva da integração intermodal. No entanto, sua implantação deve ser tratada em planejamento próprio, desvinculado do presente instrumento, e compatível com a estratégia urbana da cidade, haja vista que se trata de estrutura complementar de uso livre e não associada ao controle de retirada e devolução de bicicletas. Atualmente, o Recife já conta com mais de 5 mil paraciclos distribuídos pela cidade, como parte da política de incentivo à mobilidade ativa. Cidadãos e instituições interessadas podem sugerir novos locais de implantação diretamente à CTTU, por meio de formulário disponível no site oficial desta Autarquia. Já com relação a infraestrutura cicloviária, a contribuição apresentada, embora pertinente, não se insere no escopo da presente iniciativa, que se limita à concessão dos serviços públicos de fornecimento, implantação, gestão, operação e manutenção do Sistema de Bicicletas Compartilhadas do Recife. Reconhecemos, no entanto, que a expansão da infraestrutura cicloviária é notoriamente uma política pública estratégica e complementar, essencial para o incentivo ao uso da bicicleta como meio de transporte e para o êxito de sistemas de mobilidade ativa.
2024.11.11_PCR_SEPE_BICICLETAS_ANEXO-B-DO-CONTRATO_Caderno-de-Encargos	2.2. A CONCESSIONÁRIA deverá implantar cada ESTAÇÃO com uma quantidade de PONTOS DE ENGATE que seja superior em 20% (vinte por cento) ao NÚMERO-BASE de BICICLETAS definido para a referida ESTAÇÃO, ou o primeiro número inteiro superior.	A partir da experiência da SERTTEL, anterior aqui no Recife, os estudos provaram que 20% não é o suficiente para evitar as lotações de estações. Esse valor tem que subir para no mínimo 40%.	Não Atendido. Informamos que o percentual mínimo de 20% (vinte por cento) de pontos adicionais ao Número-Base de bicicletas por estação foi estabelecido como parâmetro obrigatório, sem prejuízo da possibilidade de a Concessionária adotar percentuais superiores, caso identifique a necessidade em razão da demanda ou de sua estratégia operacional. Cabe ressaltar que a gestão da dinâmica de ocupação das estações será de responsabilidade da Concessionária, que deverá garantir o pleno funcionamento do sistema, inclusive por meio da redistribuição das bicicletas e da expansão de pontos de engate, se for o caso. Dessa forma, entende-se que a flexibilidade prevista na redação contratual já permite o ajuste à realidade de operação, sem necessidade de alteração do percentual mínimo estabelecido no Caderno de Encargos.
2024.11.11_PCR_SEPE_BICICLETAS_ANEXO-B-DO-CONTRATO_Caderno-de-Encargos	e) Locais com distância inferior a 800 (oitocentos) metros de outra ESTAÇÃO; e	A partir da experiência mundial, os estudos mostram que esse raio deve ser de 500 metros, sendo ok maiores em locais de menor densidade populacional. Mas 800m é muito superior, o que pode ocasionar na desistência dos usuários do sistema, por bicicletas faltantes ou estações lotadas.	A iniciativa da Prefeitura do Recife tem como objetivo ampliar e garantir o acesso da população ao sistema de bicicletas compartilhadas, contemplando áreas anteriormente não atendidas por outras iniciativas. A distribuição das estações foi definida considerando as especificidades urbanas do município e a necessidade de equilibrar acessibilidade, viabilidade operacional e integração com outros modais de transporte. Embora a recomendação do ITDP (2018) sugira uma densidade máxima de 500 metros entre estações, a definição dos pontos levou em consideração a estrutura urbana e as condições técnicas e operacionais do sistema. Contudo, a distribuição inicial das estações não inviabiliza futuras expansões e ajustes, que poderão ser implementados a partir do monitoramento da demanda e da viabilidade técnica, visando aprimorar a intermodalidade e a acessibilidade ao sistema.
2024.11.11_PCR_SEPE_BICICLETAS_ANEXO-B-DO-CONTRATO_Caderno-de-Encargos	2.3. A implantação das ESTAÇÕES deverá ser feita, inicialmente, nos 205 (duzentos e cinco) locais designados no APÊNDICE DO CADERNO DE ENCARGOS I – LOCALIZAÇÃO DAS ESTAÇÕES, o qual seguiu as seguintes premissas para a definição dos pontos de implantação:	ITEM NOVO: Locais próximos à esquinas, em vagas gratuitas de estacionamento para automóvel e garantindo a visibilidade da estação em mais de uma via e nunca ficando atrás de vagas de automóvel que as escondam.	Atendido. Estas sugestões foram consideradas na elaboração das premissas observadas pela Administração Municipal para a definição das localizações das estações.
2024.11.11_PCR_SEPE_BICICLETAS_ANEXO-B-DO-CONTRATO_Caderno-de-Encargos	2.4.2	O ângulo de visão de motoristas? Um carro estacionado faz isso? Não, né? Remover essa citação. Acredito que se tem menção à faixas de rolamento, deveria também mencionar que não deveriam ser implantadas sobre ciclovias e ciclofaixas.	Atendido Parcialmente.

			<p>Informamos que a menção ao “ângulo de visão dos motoristas” foi mantida, uma vez que visa preservar a segurança viária, evitando que a instalação das estações de bicicletas compartilhadas prejudique a visibilidade em cruzamentos e interfira na tomada de decisão de condutores, o que poderia resultar em acidentes — inclusive contra os próprios usuários do sistema. Ressaltamos que esse tipo de restrição é prática comum em projetos de urbanismo e mobilidade, e não se confunde com o estacionamento eventual de veículos, que é regulado por outras normas de circulação e sinalização.</p> <p>Por outro lado, acolhemos a sugestão referente à não implantação sobre ciclovias e ciclofaixas entendimento que foi incorporado ao Caderno de Encargos.</p>
2024.11.11_PCR_SEPE_BICICLETAS_ANEXO-B-DO-CONTRATO_Caderno-de-Encargos	2.6.2. O Website mencionado na alínea “b)” deverá oferecer, pelo menos, as seguintes funcionalidades:	o site deve ter um espaço de dados abertos destinados a disponibilizar dados para o monitoramento popular e público do sistema de bicicletas compartilhadas, visando estudos de melhorias da estrutura e segurança viária	<p>Atendido.</p> <p>Foi incluído no Caderno de Encargos a obrigação que a Concessionária mantenha acessível ao público, um painel público com informações atualizadas, agregadas e anonimizadas, com o objetivo de fomentar a transparência e o controle social da CONCESSÃO.</p>
2024.11.11_PCR_SEPE_BICICLETAS_ANEXO-B-DO-CONTRATO_Caderno-de-Encargos	3.1.1. O PODER CONCEDENTE terá acesso à plataforma de dados da CONCESSIONÁRIA por Meio de um espelho do sistema, que poderá ser acessado via login e API, conforme especificações a serem definidas em conjunto com a CONCESSIONÁRIA.	Essa API deve ter parte disponibilizada de forma aberta para toda a população, com dados abertos e com informações detalhadas sobre o uso das bicicletas. É bom também descrever quais os dados serão disponibilizados. Obviamente, não os dados das pessoas usuárias.	<p>Atendido.</p> <p>Foi incluído no Caderno de Encargos a obrigação que a Concessionária mantenha acessível ao público, um painel público com informações atualizadas, agregadas e anonimizadas, com o objetivo de fomentar a transparência e o controle social da CONCESSÃO.</p>
2024.11.11_PCR_SEPE_BICICLETAS_ANEXO-B-DO-CONTRATO_Caderno-de-Encargos	a) A retirada das BICICLETAS deverá estar disponível para os usuários, no mínimo, das 05h00 às 23h00;	24/7. Não faz sentido desligar na madrugada. Qual o sentido? Nenhum. Bicicletas compartilhadas no mundo inteiro são 24h por dia, aqui no Recife a gente não pode pedalar na madrugada?	<p>Não Atendido.</p> <p>A proposta de disponibilização do sistema para retirada de bicicletas durante 24h foi analisada, mas não será incorporada neste momento, permanecendo a previsão de retirada entre 05h00 e 23h00. Essa diretriz foi definida com base em critérios técnicos e operacionais, com destaque para os seguintes aspectos:</p> <p>a) Segurança pública: o período noturno e da madrugada apresenta maiores índices de vulnerabilidade para usuários e para os equipamentos, além de menor presença de policiamento e iluminação pública adequada;</p> <p>b) Gestão operacional: a janela entre 23h e 05h é tradicionalmente utilizada para operações de redistribuição logística, recolhimento de bicicletas para manutenção e atualização dos sistemas de controle;</p> <p>c) Referência em sistemas nacionais: em diversas cidades brasileiras com serviços de bicicletas públicas, os horários de retirada também são limitados, ainda que a devolução continue permitida 24h por dia.</p> <p>Ressaltamos que a devolução das bicicletas permanecerá disponível em tempo integral (24h), o que garante flexibilidade aos usuários que realizarem retiradas dentro do horário permitido.</p>
2024.11.11_PCR_SEPE_BICICLETAS_ANEXO-B-DO-CONTRATO_Caderno-de-Encargos	3.4.1. Os valores dos planos mencionados deverão observar os seguintes limites máximos, podendo ser reajustadas conforme variação do IPCA, ou, na hipótese de sua extinção, pelo índice que vier a substituí-lo...	Os preços atuais são muito altos e fora do estímulo ao uso da bicicleta. Acredito que deveria ter o plano gratuito, o de R\$2,00 o uso, R\$5 o dia, R\$15 a semana, R\$20 o mês, R\$180 o ano.	<p>Não Atendido.</p> <p>Informamos que a sugestão de revisão dos valores dos planos para patamares inferiores aos atualmente previstos não será acolhida. A estrutura tarifária do Sistema de Bicicletas Compartilhadas foi definida com base em estudos de viabilidade econômico-financeira, visando garantir a sustentabilidade do projeto ao longo de sua vigência, sem a necessidade de aporte direto de recursos públicos. Os valores propostos no Caderno de Encargos contam com regras de modicidade, como:</p> <p>a) Reajustes limitados ao IPCA, assegurando estabilidade e previsibilidade aos usuários;</p> <p>b) Possibilidade de implantação de programas de gratuidade de natureza social, com compensação contratual;</p> <p>c) Estímulo ao uso contínuo por meio de gamificação e sistema de recompensas.</p>
2024.11.11_PCR_SEPE_BICICLETAS_ANEXO-B-DO-CONTRATO_Caderno-de-Encargos	3.5. A CONCESSIONÁRIA deverá considerar um PROGRAMA DE GRATUIDADE de natureza social em sua operação, pelo qual	Aumentar em 3x essa quantidade e ampliar para estudantes municipais e estaduais, pessoas desempregadas (3 meses para possibilitar a busca do emprego), servidores municipais (ou um plano diferenciado para estes), professores.	<p>Informamos que, no processo de revisão do projeto, está prevista a possibilidade de instituição de um Programa de Gratuidade, mediante solicitação do Município. O valor investido nesse programa poderá ser objeto de compensação sobre a outorga fixa ou variável, nos termos do contrato. A definição da metodologia de implementação, do público-alvo</p>

	fornecerá 22.131 (vinte e dois mil cento e trinta e uma) viagens gratuitas por mês a usuários inscritos no Cadastro Único (CADÚNICO).		beneficiado e da estratégia de divulgação ocorrerá em momento oportuno, por meio de ato próprio do Município, respeitando os critérios de política pública e as diretrizes contratuais.
2024.11.11_PCR_SEPE_BICICLETAS_ANEXO-B-DO-CONTRATO_Caderno-de-Encargos	3.5.4. Somente serão de contemplação obrigatória no PROGRAMA DE GRATUIDADE Viagens ocorridas de segunda-feira a sexta-feira.	Impressionante essa lógica de que as pessoas não podem utilizar para o lazer no fim de semana de forma gratuita, dando um caráter utilitarista para essas bicicletas que não se vê quando pede-se a operação da faixa móvel em bairros de classe média. Qual o problema de se usar a gratuidade no fim de semana? E se a pessoa precisar utilizar para um trabalho no sábado e domingo mudaria a percepção?. Remover esse item.	Informamos que, no processo de revisão do projeto, está prevista a possibilidade de instituição de um Programa de Gratuidade, mediante solicitação do Município. O valor investido nesse programa poderá ser objeto de compensação sobre a outorga fixa ou variável, nos termos do contrato. A definição da metodologia de implementação, do público-alvo beneficiado e da estratégia de divulgação ocorrerá em momento oportuno, por meio de ato próprio do Município, respeitando os critérios de política pública e as diretrizes contratuais.
2024.11.11_PCR_SEPE_BICICLETAS_ANEXO-B-DO-CONTRATO_Caderno-de-Encargos	3.5.5. Cada viagem contemplada no PROGRAMA DE GRATUIDADE deverá ter duração máxima de pelo menos 1h (uma hora).	Já aqui acho muito tempo uma viagem de 1h. Talvez garantir esse tempo para estações na borda do sistema.	Informamos que, no processo de revisão do projeto, está prevista a possibilidade de instituição de um Programa de Gratuidade, mediante solicitação do Município. O valor investido nesse programa poderá ser objeto de compensação sobre a outorga fixa ou variável, nos termos do contrato. A definição da metodologia de implementação, do público-alvo beneficiado e da estratégia de divulgação ocorrerá em momento oportuno, por meio de ato próprio do Município, respeitando os critérios de política pública e as diretrizes contratuais.
2024.11.11_PCR_SEPE_BICICLETAS_ANEXO-B-DO-CONTRATO_Caderno-de-Encargos	3.7. A CONCESSIONÁRIA deverá promover ao menos 03 (três) AÇÕES EDUCATIVAS por ano voltadas para conscientização e o cuidado com os ciclistas, objetivando a redução de acidentes e melhora na convivência entre ciclistas e motoristas.	O nome na ABNT é "sinistros". E não é "convivência", é obediência à legislação, onde estabelece que o maior protege o menor.	Atendido Parcialmente. A Concessionária deverá promover ao menos 12 (doze) ações educativas por ano, com a participação da Autarquia de Trânsito e Transporte Urbano do Recife (CTTU), voltadas para conscientização e o cuidado com os ciclistas, objetivando a redução de sinistros e melhora na convivência entre ciclistas e motoristas, na forma da legislação.
2024.11.11_PCR_SEPE_BICICLETAS_ANEXO-B-DO-CONTRATO_Caderno-de-Encargos	3.8	No caso de suspensão, os planos devem ser restituídos dos dias ou a possibilidade de ressarcimento total ou parcial dos valores. (a pessoa compra um passe, aí tá suspenso o sistema, talvez ela não queira mais o passe, concorda?)	Atendido. O Caderno de Encargos conta com os seguintes dispositivos: "A CONCESSIONÁRIA não poderá imputar qualquer cobrança aos usuários em decorrência da impossibilidade de devolução das BICICLETAS por suspensão do SISTEMA". "Sempre que houver suspensão superior a 24 (vinte e quatro) horas consecutivas que impeça a operação do SISTEMA, os usuários com planos ativos (diário, mensal ou anual) terão direito à prorrogação proporcional do período contratado ou, caso solicitado, à restituição parcial ou integral dos valores pagos, conforme regulamentação a ser definida pelo PODER CONCEDENTE em conjunto com a CONCESSIONÁRIA". "A CONCESSIONÁRIA deverá disponibilizar canal específico para solicitação de restituições e esclarecer, nos termos de uso do serviço, os critérios para prorrogação ou reembolso".
2024.11.11_PCR_SEPE_BICICLETAS_ANEXO-B-DO-CONTRATO_Caderno-de-Encargos	5. DA OPERAÇÃO DAS FAIXAS MÓVEIS	Anular completamente esse item. Substituíam por operação de bicicletários, gente, a gente não tem bicicletário na praça do derby, na praça do diário, estações de metrô ou de ônibus e ficamos a mercê da insegurança com nossas bicicletas privadas.	Informamos que, no processo de aprimoramento técnico do projeto, o serviço de implantação, operacionalização e manutenção de faixas móveis em vias públicas aos sábados, domingos e feriados, voltadas a atividades esportivas e de lazer, foi retirado do escopo da concessão.
2024.11.11_PCR_SEPE_BICICLETAS_ANEXO-B-DO-CONTRATO_Caderno-de-Encargos	Sem item correspondente	Criação de um sistema de bicicletas compartilhadas baseado nas estações periféricas e próximas ao morro, que possam contemplar a chegada em estações terminais de ônibus e metrô, onde o trabalhador precise da bicicleta para voltar para casa,	A iniciativa da Prefeitura do Recife visa ampliar o acesso da população ao sistema de bicicletas compartilhadas, com especial atenção às áreas anteriormente não contempladas por outras iniciativas. A distribuição das estações foi definida a partir de critérios técnicos que buscam equilibrar acessibilidade, viabilidade operacional e integração modal, respeitando as

		dormir e depois voltar a estação ou base da periferia. Um exemplo desse sistema é a Bicicleta Integrada que opera em Fortaleza.	especificidades urbanas do município. A definição dos pontos de implantação considerou as condicionantes técnicas e a malha urbana do Recife. A configuração proposta não inviabiliza ajustes futuros, seja por remanejamento de estações ou expansões, que poderão ser realizados com base no monitoramento da demanda, no desempenho do sistema e na viabilidade técnica e financeira, visando qualificar a cobertura territorial e a integração com o transporte público, inclusive nas áreas periféricas apontadas na contribuição.
2024.11.11_PCR_SEPE_BICICLETAS_ANEXO-B-DO-CONTRATO_Caderno-de-Encargos	Sem item correspondente	Criação de outras formas de cobrança e gratuidades, como a própria moeda capiba poder dar passes para o sistema, ou ainda gratuidades eventuais para qualquer cidadão, como no Dia Mundial Sem Carro ou Dia do Meio Ambiente.	Atendido Parcialmente. Conforme o Caderno de Encargos, a Concessionária deverá propor ao Poder Concedente um modelo gamificado de estímulo ao uso do Sistema de Bicicletas Compartilhadas mediante acúmulo das "Moedas Capiba" do Conecta Recife, ou outro programa de natureza similar.
Sem item específico	Sem item correspondente	Criação de um espaço de gestão compartilhada entre a prefeitura, concessionária e sociedade civil para garantir o controle popular e de operação.	Não Atendido. Informamos que a sugestão de criação de um espaço de gestão compartilhada entre a Prefeitura, a Concessionária e a sociedade civil não será incorporada ao projeto de concessão. O modelo jurídico-administrativo da concessão pressupõe a atribuição de competências distintas entre o Poder Concedente (responsável pela regulação e fiscalização) e a Concessionária (responsável pela gestão e execução dos serviços), de forma a garantir clareza contratual, segurança jurídica e eficiência operacional. A inclusão de instâncias colegiadas com função de gestão ou deliberação conjunta poderia comprometer esses princípios, além de gerar riscos à governança do contrato. Reforçamos, contudo, que o modelo proposto valoriza a transparência e o controle social, por meio de: a) disponibilização de painel público com o objetivo de fomentar a transparência e o controle social da Concessão; e b) disponibilização de canal direto da população com o Poder Concedente e com a Concessionária para manifestações sobre o serviço. Assim, considera-se que os mecanismos de acompanhamento e controle já previstos são suficientes para garantir a participação cidadã e a responsabilização dos envolvidos.
Sem item específico	Sem item correspondente	O poder público garantir a ampliação da malha cicloviária para todas as estações no mesmo prazo de implantação do sistema proposto, para garantir a integridade física dos usuários. Sendo a malha de ciclovias, como indica o Plano Diretor Cicloviário	Não Atendido. Informamos que essa temática não é contemplada no escopo da presente iniciativa, que visa exclusivamente à concessão para a prestação dos serviços públicos de fornecimento, implantação, gestão, operação e manutenção do Sistema de Bicicletas Compartilhadas no município do Recife (PE). Esclarecemos que a ampliação da infraestrutura cicloviária é uma política pública complementar e de grande relevância para o sucesso de sistemas de mobilidade ativa, como o de bicicletas compartilhadas. No entanto, sua implementação é conduzida por outros instrumentos e programas sob a responsabilidade de órgãos competentes do município.
Sem item específico	Sem item correspondente	Reduzir o tempo de concessão, talvez com a garantia de revisão contratual em 10 anos, além de explicitar as punições e a condição da perdas a partir dos níveis de excelência propostos.	Atendido. Informamos que, após as contribuições recebidas na fase de Consulta Pública, o prazo da concessão foi revisado e reduzido de 20 (vinte) para 10 (dez) anos. Reforçamos que o contrato contará com mecanismos de monitoramento contínuo e de revisão periódica, para garantir a excelência na prestação dos serviços, sempre em conformidade com os padrões definidos no edital.
Sem item específico	Sem item correspondente	Ter planos e passes gratuitos para pessoas que acompanham outras pessoas, em situações específicas, mas em especial para as bicicletas infantis.	Não Atendido. Informamos que, no processo de revisão do projeto, o encargo de prover o Programa de Gratuidade, vinculado a usuários do Cadastro Único (CADÚNICO), não está mais sendo contemplado. Também informamos que a obrigação de fornecimento de bicicletas infantis foi suprimida da versão atual da minuta contratual.
Sem item específico	Sem item correspondente	Ter um sistema corporativo, voltado ao funcionalismo da prefeitura do Recife.	Não Atendido. Informamos que a proposta de implementação de um sistema corporativo voltado exclusivamente ao funcionalismo da Prefeitura do Recife não será incorporada ao escopo do projeto de concessão. A Concessão do Sistema de Bicicletas Compartilhadas foi estruturada com base nos princípios da universalidade do acesso e da isonomia entre usuários, priorizando um modelo de serviço público amplamente disponível a toda população, sem distinções de natureza ocupacional ou institucional. Além disso, a criação de um sistema corporativo paralelo, com regras ou tarifas diferenciadas, poderia comprometer a viabilidade econômico-financeira do projeto, cuja sustentabilidade está atrelada à adesão massiva de usuários e à padronização de planos de acesso.
Sem item específico	Sem item correspondente	Garantir que o nome e identidade do sistema não seja confundido como o sistema de um determinado patrocinador.	Atendido. O Caderno de Encargos conta com os seguintes dispositivos: "A comunicação visual adotada pelos PATROCINADORES deverá preservar a clara identificação do SISTEMA DE BICICLETAS COMPARTILHADAS como um serviço público concedido, sendo vedado o uso de mensagens ou composições visuais que induzam à interpretação de que o SISTEMA pertence ao PATROCINADOR". "A CONCESSIONÁRIA deverá submeter à aprovação do PODER CONCEDENTE os modelos de identidade visual a serem utilizados, de modo a assegurar o equilíbrio entre a promoção da marca do PATROCINADOR e a adequada identificação do

			serviço público". "O PODER CONCEDENTE poderá regulamentar a proporção máxima que os elementos visuais dos PATROCINADORES poderão ocupar nas estruturas do SISTEMA, garantindo a prevalência da identidade institucional do serviço".
Sem item específico	Sem item correspondente	Procurar formas públicas de financiamento e ampliação do sistema, como o financiamento por meio dos recursos de Zona Azul, Multas de Trânsito, Taxação de Aplicativos de Automóvel, Pedágios Urbanos, etc.	Não Atendido. Informamos que a presente iniciativa de concessão para a prestação dos serviços públicos de fornecimento, implantação, gestão, operação e manutenção do Sistema de Bicicletas Compartilhadas do Município do Recife foi estruturada com base no modelo concessório, considerado o mais vantajoso para o município. O modelo proposto transfere ao concessionário a responsabilidade pelos investimentos iniciais, bem como pela operação e manutenção continuadas do sistema, garantindo que a prestação do serviço se dê de forma economicamente sustentável ao longo do tempo. Essa abordagem reduz a dependência de recursos públicos e permite que o município concentre seus esforços e orçamento em outras políticas públicas.



Documento assinado eletronicamente por **MAÍRA CORREIA DE MENEZES, Analista de Concessões Públicas**, em 01/09/2025, às 11:54, conforme art. 1º, III, "b", da Lei 11.419/2006.



Documento assinado eletronicamente por **DESIREE TORRES FREITAS VASCONCELOS, Analista de Concessões Públicas**, em 01/09/2025, às 11:54, conforme art. 1º, III, "b", da Lei 11.419/2006.



Documento assinado eletronicamente por **HUGO COUTO LOPES, Gestor**, em 01/09/2025, às 12:12, conforme art. 1º, III, "b", da Lei 11.419/2006.



Documento assinado eletronicamente por **José Vinicius do Nascimento, Gerente Geral**, em 01/09/2025, às 12:57, conforme art. 1º, III, "b", da Lei 11.419/2006.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site http://sei.recife.pe.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0 informando o código verificador **5920724** e o código CRC **D887A370**.

02.018019/2024-78

5920724v1

