

ESCLARECIMENTOS

REF.: Chamamento Público nº. 02/2019 – Credenciamento de empresas para implantação, instalação, manutenção e operação de Sistemas de Compartilhamento de Bicicletas sem Estação no Município de Belo Horizonte.

A Comissão Permanente de Licitação da BHTRANS, fundamentando-se nos autos do processo e na resposta da área técnica competente (fls. 155/159v), responde o questionamento aos termos do Edital, formulado pela empresa UBER DO BRASIL TECNOLOGIA LTDA. – UBER (fls. 126/151) em 04/02/2019.

PERGUNTA 1:

“1.1 Prazo para credenciamento: gostaríamos de solicitar esclarecimento da razão pela qual, em se tratando de um sistema de credenciamento, o Chamamento Público prevê que haverá um prazo definido para a apresentação das propostas de credenciamento. Com relação à implantação de sistemas de compartilhamento de bicicletas sem estações, não parecer haver necessidade de fixação a priori da quantidade de bicicletas a serem disponibilizadas pelas empresas, nem de que todas elas ingressem no espaço urbano simultaneamente, de modo que a abertura permanente ao credenciamento melhor resguardará o princípio da livre iniciativa”.

RESPOSTA 1:

- Considerando o interesse público na viabilização da operação do sistema como modal alimentador da rede de transporte público e coletivo por metrô e ônibus no âmbito do município de Belo Horizonte;
- Considerando o caráter inovador do Sistema de Compartilhamento de Bicicletas sem Estação no âmbito do município de Belo Horizonte;
- Considerando a necessidade de alcançar os objetivos e as metas estabelecidas no Programa Pedala BH do Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte – PlanMob-BH efetivar medidas e ações vinculadas a política de mobilidade urbana (nacional e municipal), especificamente voltada para os modos não motorizados ou ativos de transporte;

Entendemos que deve a data final para recebimento das propostas ser prorrogada até o dia 21 de maio de 2019, com o objetivo de permitir que o maior número possível de empresas se credencie para a prestação dos serviços.

PERGUNTA 2:

“1.2 Necessidade de ingresso simultâneo em todas as 9 regiões da cidade: Solicita-se esclarecimento acerca das razões para a exigência do requisito de atendimento às 9 regiões da cidade constantes na definição do objeto. Essa definição parece se encontrar no Edital, no Termo de Referência e na Minuta do Termo de Credenciamento:

(...)

Pedimos esclarecer se será mesmo obrigatório o ingresso nas 9 regiões, pois a terminologia “considerar” não é clara a esse respeito, além de a cláusula 5.1.8.1 dispor sobre ingresso de forma gradativa. Esta gradação poderá ocorrer fora do período do projeto piloto, ou seja, após o 3º mês ainda poderá haver regiões administrativas não atendidas? Será necessário que todas as 9 regiões estejam atendidas até o 12º mês?

Além disso, deve-se considerar que, tendo em vista que o modelo dockless não se encontra consolidado, estando na verdade em fase de testes em diversas cidades do mundo, o estabelecimento da obrigação de operação simultânea em todas as regiões se mostra de complexa operacionalização tanto para a credenciada, quanto para o Município. Isto porque, como esse modelo é novo, não são conhecidos os seus indicadores, nem como se dará a organização mais eficiente das bicicletas em cada região”.

RESPOSTA 2:

Não há a exigência de ingresso simultâneo em todas as 9 (nove) regiões da cidade. A implantação, instalação e operação do Sistema de Compartilhamento de Bicicletas sem Estação poderá ocorrer de forma gradativa, respeitadas as características do sistema proposto pela CREDENCIADA no denominado “Plano de Negócios” (item 5.1.11- ANEXO I – TERMO DE REFERÊNCIA). Apesar disso, é desejável que todas as 9 (nove) regiões da cidade tenham seus potenciais explorados, inclusive na fase de “operação em área piloto” (ver item 5.1.12 - ANEXO I – TERMO DE REFERÊNCIA). A PROPONENTE poderá, inclusive, prever expansão do sistema após a “operação em área piloto”.

PERGUNTA 3:

“O modelo de precificação adotado no Termo de Referência e no Termo de Credenciamento nos parece inadequado ao desenvolvimento de sistemas de compartilhamento de bicicletas sem estações, pelas razões que passamos a expor.

3.1 Preço a ser pago à BHTRANS: De acordo com a minuta do termo de credenciamento, proposta submetida ao escrutínio público, a empresa credenciada deverá pagar o valor de R\$ 22,00 “por bicicleta ofertada, por mês, para sistema com exploração de publicidade, na forma estabelecida pela BHTRANS e poder público municipal para este fim” e R\$ 5,94 “por bicicleta ofertada, por mês, para sistema sem exploração publicitária”. disponibilizada no sistema.

Em primeiro lugar, cumpre destacar que não fica claro na documentação anexa ao edital qual o fundamento para a BHTRANS ter chegado a esses valores. Tendo em vista o dever de motivação dos atos administrativos, pede-se a esta entidade que esclareça os elementos que a levaram a concluir por esses valores, tendo em vista que se trata de um mercado novo e ainda não maduro.

De fato, a adoção dessa precificação nos parece inadequada para a modalidade dockless, uma vez que:

A lógica econômica dos negócios de compartilhamento com e sem estações é muito distinta; geralmente no modelo com estações existe um investimento mais elevado a priori – pois se faz necessário construir as estações – mas a financiabilidade é garantida por contratos de publicidade de longo prazo firmados com relação às estações. A publicidade no modelo dockless tem menor atratividade devido à ausência de estações físicas fixas em que a publicidade poderia ser permanentemente disposta. A publicidade direta nas bicicletas não só teria que ser muito menor como estaria em constante movimento, diminuindo a garantia de sua visibilidade e, portanto, sua atratividade para eventuais patrocinadores. Por esse motivo, a publicidade não tende a ser uma fonte de renda para as empresas que operam o modelo dockless ao redor do mundo, as quais, para manterem um modelo econômico viável, dependem em sua maior parte – e em alguns casos em sua totalidade – do pagamento realizado pelos usuários.

O modelo que vigora atualmente em Belo Horizonte confere exclusividade à permissionária, o que faz com que seja esperado que o preço por ela ofertado na concorrência pública realizada tenha levado em conta a ausência de competidores na vigência do termo de permissão. Todavia, a BHTRANS está optando por um novo modelo, profundamente inovador e calcado em amplo ingresso e concorrência no mercado. Tendo em vista que no modelo dockless não há vantagem relativa à exclusividade, o valor pago pela credenciada deveria ser significativamente menor, sendo cobrado apenas quando atingido um determinado nível de utilização, comprovando a viabilidade do modelo, independentemente se há ou não, no caso, exploração de publicidade – pois, como visto, essa tem atratividade mais reduzida no sistema sem estação.

Desde o momento da realização da concorrência pública que levou à celebração do termo de permissão atualmente em vigor o país vivenciou agravamento substancial da crise econômica, com PIB negativo e aumento do desemprego. Nesse contexto, uma política de incentivo às bicicletas deve priorizar a redução dos custos das prestadoras, já que aumentos de custos

terminam por se refletir em preços mais elevados aos usuários. Além disso, para que esse serviço possa ser prestado de forma universal, inclusive nas regiões menos abastadas da cidade, seria fundamental o estabelecimento de valores diferenciados por bicicleta de acordo com a região da cidade em que elas seriam disponibilizadas.

Em razão das considerações acima, sugere-se que a BHTRANS reveja o preço fixado por bicicleta a ser pago pelos credenciados”.

RESPOSTA 3:

A questão encontra-se detalhada na “CLÁUSULA QUINTA – DO VALOR E FORMA DE PAGAMENTO” do ANEXO VII – MINUTA DO TERMO DE CREDENCIAMENTO e a tabela com os critérios adotados para a definição dos valores encontra-se disponível nos autos do processo, conforme cópia anexa.

Importante esclarecer que o estabelecimento do critério para cálculo do valor e forma de pagamento é uma prerrogativa do poder público.

O valor devido à BHTRANS deverá ser pago sobre o maior número de bicicletas disponibilizadas, por dia (durante o mês de vigência), pela CREDENCIADA no Sistema de Compartilhamento de Bicicletas sem Estação, mensalmente, por um período de 12 (doze) meses, em números absolutos, sem considerar sua utilização diária e o sistema de precificação do serviço a ser estabelecido e cobrado ao usuário pela CREDENCIADA, considerando os princípios de livre concorrência de mercado.

Além disso, há de se considerar:

- Não haverá pagamento à BHTRANS durante o período da denominada “operação em área piloto” (item 5.1.12.7), isto é, por período de 90 (noventa) dias, período em que a operação será avaliada tanto pela BHTRANS quanto pela CREDENCIADA de modo a ser alcançada a otimização do serviço mediante ajustes necessários à sua viabilização e melhoria de desempenho.
- O valor a ser pago por bicicleta sem exploração de publicidade (R\$ 5,94) é significativamente menor ao valor a ser pago por bicicleta com exploração de publicidade, isto é, aproximadamente 73% menor em relação ao valor de R\$ 22,00 a ser pago por bicicleta ofertada, por mês, para sistema com exploração de publicidade;
- O valor a ser pago à BHTRANS é relativamente menor do aquele hoje realizado pelo sistema BIKE BH (sistema com estação e exploração publicitária), em vigor no período de 2014 a 2019, o que demonstra sua viabilidade;
- No item 5.1.3 – SISTEMA DE DESIGN, COMUNICAÇÃO, MARKETING E PROPAGANDA, há possibilidade de geração de receitas por meio de exploração publicitária, alternativas e acessórias para sustentação e incremento do negócio pela PROPONENTE / CREDENCIADA. Acrescenta-se a esta possibilidade, aquela prevista no item 5.1.15 – EVENTOS, subitem 5.1.15.6, onde se estabelece que: “ para a realização de “evento” será permitida a captação de recursos, por meio de apoios e patrocinadores, a critério da CREDENCIADA, respeitados os requisitos estabelecidos pelo poder público municipal para este fim.”

PERGUNTA 4:

“3.1 Quantidade mínima de viagens: o Termo de Referência prevê que cada bicicleta realize de 4 a 8 viagens diárias. Solicita-se esclarecimento sobre o fundamento para essa quantidade, na medida em que parece ser excessivamente otimista, especialmente em se considerando que o sistema de compartilhamento de bicicletas sem estação será um serviço novo, que o usuário deverá experimentar e se adaptar. Dessa forma, é esperado que leve algum tempo até que as bicicletas atinjam a quantidade ótima de viagens por dia de acordo com o plano de negócios de cada credenciada. Assim, sugere-se excluir essa exigência ou, subsidiariamente, reduzi-la inicialmente para, no máximo, 2 viagens ao dia, sem prejuízo de alterações futuras de acordo com o desenvolvimento do negócio.

Importante ressaltar por fim, que segundo levantamento a respeito do “Bike BH”, projeto de sustentabilidade liderado pela Prefeitura de Belo Horizonte, que fornece serviço de bicicletas compartilhadas com estação e que é prestado em caráter de exclusividade com oferta restrita de 400 bicicletas, o número médio de viagens é menor”.

RESPOSTA 4:

Os parâmetros utilizados como referência foram aqueles publicados em guias e manuais pelo *Institute for Transportation and Development Policy – ITDP*, referência bibliográfica mundial sobre o assunto em questão.

Em relação ao indicador de desempenho: Não foi observado o disposto no Anexo I – Termo de Referência – item 6.1 Média de viagens/dia/bicicleta.

PERGUNTA 5:

“O Termo de Referência, no item 5.1.9.1 (“d” e “e”), exige que a Proponente disponibilize à BHTRANS e ao poder público municipal a “base de dados de todo o sistema, por meio de compartilhamento de dados, em tempo real”. Essa previsão, caso não seja mais especificada, pode representar importante violação de direitos relacionados à proteção de dados pessoais de usuários, além de infringir direitos de propriedade intelectual das empresas, em especial seus segredos de negócio.

Não se nega aqui o relevante interesse em aprimorar a gestão da infraestrutura cicloviária, mas esse objetivo não pode ser alcançado com supressão da privacidade e da tutela dos dados pessoais dos usuários que utilizam o sistema de bicicletas, transformando em regra a possibilidade de seu monitoramento.

Recentemente foi aprovada a Lei nº 13.709/18 (“Lei Geral de Proteção de Dados” ou simplesmente “LGPD”) que garante para todas as pessoas naturais a tutela de seus dados pessoais, sendo ilícita a coleta, o armazenamento e a utilização desses dados sem o cumprimento de requisitos específicos e a observância dos princípios constantes da nova legislação. O Poder Público recebeu tratamento destacado na LGPD. O artigo 26, por exemplo, afirma que “O uso compartilhado de dados pessoais pelo Poder Público deve atender a finalidades específicas de execução de políticas públicas e atribuição legal pelos órgãos e entidades públicas, respeitados os princípios de proteção de dados pessoais elencados no art. 6º desta Lei”. Dentre os princípios elencados estão a finalidade, a adequação, a necessidade, a segurança, a prevenção e a responsabilização.

Sendo assim, é preciso que o Município esclareça qual o propósito em se criar uma plataforma de compartilhamento de dados em tempo real (finalidade); como ela será utilizada para o aprimoramento de suas atividades (adequação); evitando o tratamento de dados desnecessários para o atendimento dessa função (necessidade); indicado a existência de meios técnicos e administrativos aptos a proteger esses mesmos dados contra acessos não autorizados (segurança); adotando medidas que possam prevenir a ocorrência de danos (prevenção); e que possam ser demonstradas para os fins de atribuição de responsabilidades (responsabilização).

Exigir que o Proponente desenvolva uma plataforma sem assegurar o cumprimento da legislação sobre proteção de dados pode representar um relevante risco para a tutela dos direitos individuais dos usuários, que passariam a estar sob constante monitoramento e cujos dados poderiam ser acessados de modo irrestrito, contrariando assim a legislação em vigor.

Da mesma forma, ao exigir o compartilhamento de dados abertos para acesso irrestrito, o Município fragiliza a proteção de ativos imateriais das empresas, como a sua base de clientes e revela importantes informações sobre modelos de negócios, violando segredos empresariais.

(...)

Sugerimos a revisão do item para ou excluí-lo ou adaptá-lo de modo a exigir somente o envio mensal de dados agregados, mapas de calor, e relatórios estatísticos e anonimizados, que

preservem a identidade dos usuários e que, ao mesmo tempo, permitam ações de planejamento e implementação de melhorias, como a priorização de implementação de infraestrutura cicloviária em rotas mais utilizadas. Esse formato de relatório atenderia às necessidades de dados para fins de planejamento urbano, sem infringir a devida privacidade e proteção de dados de usuários.

O Termo de Confidencialidade proposto não atende às preocupações aqui esposadas, pois o próprio termo ressalva do dever de sigilo as informações de caráter operacional, sendo que todas as informações relacionadas ao exercício da atividade poderão ser reputadas atividades operacionais”.

RESPOSTA 5:

Trata-se de questão diretamente relacionada ao Termo de Confidencialidade a ser assinado entre BHTRANS e CREDENCIADA, citada em diversos itens e subitens da documentação do Chamamento Público Nº 02/2019.

Embora não esteja sendo solicitado acesso à base de dados dos usuários, a base legal para a proteção de dados pessoais é aquela estabelecida pela Lei Nº 13.709, de 14 de agosto de 2018, que dispõe sobre a proteção de dados pessoais e altera a Lei Nº 12.965, de 23 de abril de 2014 (Marco Civil da Internet) e Código Brasileiro de Defesa do Consumidor (CDC).

O compartilhamento e acesso de dados do Sistema de Compartilhamento de Bicicletas sem Estação são de natureza essencialmente operacionais, conforme previsto no item 5.1.9.1, letra “J”, que contém o escopo do relatório mensal a ser elaborado e encaminhado à BHTRANS e ANEXO VIII – MINUTA DO TERMO DE CONFIDENCIALIDADE, parte integrante da documentação do Chamamento Público Nº 02/2019.

Não há nenhum interesse ou mesmo necessidade por parte do poder público em acessar dados pessoais dos usuários do Sistema de Compartilhamento de Bicicletas sem Estação.

O compartilhamento de dados, estritamente operacionais, se justifica, dentre outros:

- Pelo interesse público em implementar as políticas públicas voltadas para os sistemas de transportes, trânsito e mobilidade urbanos no âmbito do município de Belo Horizonte;
- Pela necessidade em realizar uma efetiva gestão, controle e fiscalização do serviço prestado por terceiros no espaço público e sistema de transportes, trânsito e mobilidade urbana no âmbito do município de Belo Horizonte;
- Monitorar a implementação de políticas públicas, conforme previsto em legislações – nacional e municipal e metodologias de planejamento urbano;
- Retroalimentar o processo de planejamento urbano (planejamento integrado) e do planejamento dos sistemas de transportes, trânsito e mobilidade urbanos (planejamento setorial);
- Aprimorar os instrumentos de gestão, controle e fiscalização a partir de uma experiência inovadora e novas práticas de gerenciamento e controle das ofertas e demandas dos sistemas de transportes, trânsito e mobilidade urbanos no âmbito não só do município de Belo Horizonte, mas do Brasil e do mundo.

O escopo de dados a serem compartilhados pela CREDENCIADA com a BHTRANS é aquele de natureza essencialmente operacional, descrito no item 5.1.9 – PRODUÇÃO DE INFORMAÇÃO, ACESSO E GERENCIAMENTO DE DADOS DO SISTEMA, especificamente em relação aos dados elencados na letra “j”, objeto do relatório mensal a ser elaborado e emitido pela CREDENCIADA, respeitados os requisitos de anonimato e proteção de dados dos usuários e do negócio, conforme estabelecido, dentre outros, no subitem 5.2 da “CLÁUSULA QUINTA – DO VALOR E FORMA DE PAGAMENTO” do ANEXO VII – MINUTA DO TERMO DE CREDENCIAMENTO.

PERGUNTA 6:

Item 4.9.2, “c” e “c.1”, do Edital – “Os itens em questão disciplinam que “os atestados de capacidade técnica quando previstos neste Edital, poderão ser apresentados em nome da PROPONENTE, com CNPJ da matriz e/ou da filial”. No entanto, não há, nem no edital nem nos documentos anexos, qualquer previsão relativa à apresentação de atestado de capacidade técnica. Nesse sentido, sugerimos a exclusão dos itens”.

RESPOSTA 6:

Conforme a própria transcrição da empresa solicitante, os atestados de capacidade técnica, quando previstos no Edital, deverão atender às regras das alíneas “c” e “c.1” do subitem 4.9.2 do Edital. Trata-se de um item padrão nos editais da BHTRANS e cuja manutenção não traz nenhum prejuízo ao entendimento dos termos do Edital e nem à montagem da documentação das proponentes. Dessa forma, será mantida a redação original.

PERGUNTA 7:

Item 3, “m”, do Termo de Referência – “O item em questão conceitua chamamento público como “procedimento destinado à escolha de uma Organização da Sociedade Civil – OSC para firmar parceria com a Administração Pública”. Sugerimos a alteração porque a definição apresentada, em última instância, impediria a participação de Empresas no certame. Sendo assim, sugere-se a alteração da definição de chamamento público, de modo a deixar claro que participação no certame não é exclusiva às Organizações da Sociedade Civil”.

RESPOSTA 7:

Trata-se de erro material. O conceito de Chamamento Público adequado a este processo é o procedimento destinado a selecionar o maior número possível de empresas para prestação de serviços, nos moldes propostos, a fim de atender com maior eficiência o interesse público, e promover a melhor qualidade de serviço ao cidadão.

PERGUNTA 8:

Itens 2.1.1.2 do Edital, 4.1.2 do Termo de Referência, 5.1.8.1 do Termo de Referência, 2.1.2 da Minuta do Termo de Credenciamento – “Pedimos esclarecer se será mesmo obrigatório o ingresso nas 9 regiões, pois a terminologia “considerar” não é clara a esse respeito, além de a cláusula 5.1.8.1 dispor sobre ingresso de forma gradativa. Esta gradação poderá ocorrer fora do período do projeto piloto, ou seja, após o 3º mês ainda poderá haver regiões administrativas não atendidas? Será necessário que todas as 9 regiões estejam atendidas até o 12º mês?”

RESPOSTA 8:

Não há a exigência de ingresso simultâneo em todas as 9 (nove) regiões da cidade. A implantação, instalação e operação do Sistema de Compartilhamento de Bicicletas sem Estação poderá ocorrer de forma gradativa, respeitadas as características do sistema proposto pela CREDENCIADA no denominado “Plano de Negócios” (item 5.1.11- ANEXO I – TERMO DE REFERÊNCIA). Apesar disso, é desejável que todas as 9 (nove) regiões da cidade tenham seus potenciais explorados, inclusive na fase de “operação em área piloto” (ver item 5.1.12 - ANEXO I – TERMO DE REFERÊNCIA). A PROPONENTE poderá, inclusive, prever expansão do sistema após a “operação em área piloto”.

PERGUNTA 9:

Item 5.16.1.1 do Termo de Referência – “As alíneas deste item tratam a instalação de paraciclos como sendo uma faculdade à disposição do credenciado. Todavia, nos casos das alíneas (d) e (j) a utilização de paraciclos parece ser mandatária. Pedimos esclarecer se somente será permitido o estacionamento em “outros espaços livres de uso público”, como parques e praças, se no local houver paraciclo instalado. Se a resposta for afirmativa, solicitamos listar, de forma taxativa, as espécies de locais em que somente será permitido o estacionamento de bicicletas em paraciclos”.

RESPOSTA 9:

Os únicos locais em que será exigida a existência de paraciclos são os descritos nas letras “d” e “j” do item 5.1.6.1.1, abrangendo equipamentos públicos, parques e praças, por se tratar de locais / equipamentos que possuem propriedade, gestão e controles específicos dentro do município de Belo Horizonte, com regulamentos de usos e dinâmicas próprias.

PERGUNTA 10:

Item 5.1.7.1, “d”, “e” e “f”, do Termo de Referência – “O item (d) determina que a Credenciada será responsável por identificar, mapear, diagnosticar, planejar, projetar, licenciar e instalar paraciclos mediante prévia aprovação do poder público municipal. O item (e) determina que a credenciada deverá elaborar, desenvolver e detalhar projeto de paraciclo. O item (f) determina que a credenciada deverá instalar paraciclos.

Tendo em vista esse conjunto de determinações, indaga-se se é mandatório que a proposta de credenciamento contemple necessariamente a instalação de paraciclos. Questiona-se, ainda, se no caso de a credenciada investir no planejamento, projeto, licenciamento e instalação de paraciclos, terá direito a uso exclusivo dos equipamentos que instalar e da respectiva exploração de publicidade”.

RESPOSTA 10:

Não há exigência de instalação de paraciclos, porém se a CREDENCIADA em seu “plano de negócios” (item 5.1.11, ANEXO I – TERMO DE REFERÊNCIA) identificar como áreas potenciais para implementação e exploração do Sistema de Compartilhamento de Bicicletas sem Estação, os locais descritos nas letras “d” e “j” do item 5.1.6.1.1, a mesma deverá elaborar projeto e instalar paraciclos nestes locais, com exclusividade apenas na exploração publicitária, observado o estabelecido nos subitens 5.1.13 e 5.1.14. O controle de uso dos paraciclos é de difícil viabilidade, pois estarão instalados em áreas de acessos públicos. A CREDENCIADA poderá viabilizar e realizar o controle do uso dos paraciclos se for de seu interesse.

PERGUNTA 11:

Itens 5.1.9.1, “c”, “d”, “e”, “f”, “g” e “h”, do Termo de Referência, 5.1.7.1, “j”, do Termo de Referência e 1.1 da Minuta do Termo de Confidencialidade – “De acordo com o termo de referência, a proponente deverá “apresentar e treinar técnicos da BHTRANS para o acesso e uso do sistema, suas funcionalidades e seu respectivo banco de dados, quando solicitado”. Além disso, deverá compartilhar, em tempo real, a base de dados em tempo real e permitir a manipulação de dados de todo o sistema de Compartilhamento de Bicicletas sem Estação sem qualquer tipo de restrição de acesso à BHTRANS e ao poder público municipal.

Essas previsões, caso não sejam mais detalhadas, poderão representar significativa violação de direitos relacionados à proteção de dados pessoais de usuários. Ressalta-se: não se nega aqui o relevante interesse em aprimorar a gestão da infraestrutura cicloviária, mas esse objetivo não pode ser alcançado com a supressão da privacidade e da tutela dos dados pessoais dos usuários que utilizam o sistema de bicicletas, transformando em regra a possibilidade de seu monitoramento.

Ademais, a exclusão também é justificada pelo risco que tais previsões apresentam aos direitos de propriedade intelectual das empresas, em especial seus segredos de negócio.

Por fim, sob pena de flagrante violação à privacidade dos usuários, deve-se retirar o seguinte trecho presente na minuta do termo de confidencialidade, que determina estarem excluídas da confidencialidade “todas as características, funcionalidades e dados de natureza essencialmente físicos e operacionais diretamente vinculados ao Sistema de Compartilhamento de Bicicletas em Estação”. Deve-se excluir essa ressalva, na medida em que muitas informações operacionais necessitam ser sigilosas para proteção dos usuários dos serviços e dos negócios da Credenciada”.

RESPOSTA 11:

Trata-se de questão diretamente relacionada ao Termo de Confidencialidade a ser assinado entre BHTRANS e CREDENCIADA, citada em diversos itens e subitens da documentação do Chamamento Público Nº 02/2019.

Embora não esteja sendo solicitado acesso à base de dados dos usuários, a base legal para a proteção de dados pessoais é aquela estabelecida pela Lei Nº 13.709, de 14 de agosto de 2018, que dispõe sobre a proteção de dados pessoais e altera a Lei Nº 12.965, de 23 de abril de 2014 (Marco Civil da Internet) e Código Brasileiro de Defesa do Consumidor (CDC).

O compartilhamento e acesso de dados do Sistema de Compartilhamento de Bicicletas sem Estação são de natureza essencialmente operacionais, conforme previsto no item 5.1.9.1, letra “J”, que contém o escopo do relatório mensal a ser elaborado e encaminhado à BHTRANS e ANEXO VIII – MINUTA DO TERMO DE CONFIDENCIALIDADE, parte integrante da documentação do Chamamento Público Nº 02/2019.

Não há nenhum interesse ou mesmo necessidade por parte do poder público em acessar dados pessoais dos usuários do Sistema de Compartilhamento de Bicicletas sem Estação.

O compartilhamento de dados, estritamente operacionais, se justifica, dentre outros:

- Pelo interesse público em implementar as políticas públicas voltadas para os sistemas de transportes, trânsito e mobilidade urbanos no âmbito do município de Belo Horizonte;
- Pela necessidade em realizar uma efetiva gestão, controle e fiscalização do serviço prestado por terceiros no espaço público e sistema de transportes, trânsito e mobilidade urbana no âmbito do município de Belo Horizonte;
- Monitorar a implementação de políticas públicas, conforme previsto em legislações – nacional e municipal e metodologias de planejamento urbano;
- Retroalimentar o processo de planejamento urbano (planejamento integrado) e do planejamento dos sistemas de transportes, trânsito e mobilidade urbanos (planejamento setorial);
- Aprimorar os instrumentos de gestão, controle e fiscalização a partir de uma experiência inovadora e novas práticas de gerenciamento e controle das ofertas e demandas dos sistemas de transportes, trânsito e mobilidade urbanos no âmbito não só do município de Belo Horizonte, mas do Brasil e do mundo.

O escopo de dados a serem compartilhados pela CREDENCIADA com a BHTRANS é aquele de natureza essencialmente operacional, descrito no item 5.1.9 – PRODUÇÃO DE INFORMAÇÃO, ACESSO E GERENCIAMENTO DE DADOS DO SISTEMA, especificamente em relação aos dados elencados na letra “j”, objeto do relatório mensal a ser elaborado e emitido pela CREDENCIADA, respeitados os requisitos de anonimato e proteção de dados dos usuários e do negócio, conforme estabelecido, dentre outros, no subitem 5.2 da “CLÁUSULA QUINTA – DO VALOR E FORMA DE PAGAMENTO” do ANEXO VII – MINUTA DO TERMO DE CREDENCIAMENTO.

PERGUNTA 12:

Item 6.1 do Termo de Referência – “Indicadores de desempenho do sistema: se estamos diante de um serviço privado, por que seria necessário um monitoramento da BHTRANS acerca da qualidade do serviço? Esse monitoramento cabe ao usuário, que, em um mercado com múltiplas opções, escolherá o melhor serviço disponível. Sugerimos esclarecimento sobre a necessidade desse monitoramento por parte da BHTRANS.

Na mesma esteira do item anterior, trata-se de decisão de modelo comercial, que deverá competir a empresa proponente. Trata-se de um novo mercado e, assim, não é possível prever que haverá demanda para preencher esses requisitos mínimos exigidos de antemão pela Credenciadora.

Além disso, solicitamos a correção do indicador de desempenho II (“Média de viagens/dia/morador”), pois, ao compreender que o serviço dockless é inovador e necessita de

um período de teste, sugeriu que o ideal, em um primeiro momento, seria 01(uma) viagem para cada grupo de 10 (dez) moradores. Trata-se, no melhor entendimento, de um erro, uma vez que tal indicador, previsto para a fase inicial, é mais exigente que o esperado pela BHTRANS quando o serviço de compartilhamento de bicicletas sem estações estiver operando em sua plenitude: de 01 (uma) viagem por dia para cada grupo de 20 (vinte) a 40 (quarenta) moradores.

Dessa forma, sugere-se a alteração do indicador a ser considerado no período de implementação do serviço dockless”.

RESPOSTA 12:

O monitoramento do desempenho do sistema está diretamente vinculado a:

- Controle, gerenciamento, gestão, fiscalização, operação dos sistemas de transportes, trânsito e mobilidade urbanos. A BHTRANS é a entidade gestora do sistema de trânsito do município de Belo Horizonte, oficialmente credenciada no Sistema Nacional de Trânsito (ver, dentre outros, o artigo 24 do Código de Trânsito Brasileiro, que estabelece as competências aos órgãos e entidades executivos de trânsito dos Municípios, no âmbito de sua circunscrição);
- A operação do sistema implica em aspectos de gestão, gerenciamento, controle, fiscalização do espaço público feita de forma integrada com outros órgãos e entidades do poder público municipal;
- O monitoramento do desempenho do sistema está diretamente vinculado ao monitoramento dos indicadores do Plano Diretor de Mobilidade Urbana do Município de Belo Horizonte – PlanMob-BH e ao Programa Pedala BH. Toda atividade de monitoramento de planos e ações delas decorrentes são intrínsecas à atividade de planejamento;
- O PlanMob-BH inclui ações voltadas para a implementação de sistemas de compartilhamento de bicicletas específicos. Os sistemas de transportes por bicicletas são complementares e exercem a função de alimentador do sistema de transporte público e coletivo por metrô e ônibus;
- Conforme previsto no subitem 6.4 do item 6 – Indicadores de Desempenho do Sistema, ANEXO I – TERMO DE REFERÊNCIA, “o monitoramento dos indicadores de desempenho do Sistema de Compartilhamento de Bicicleta sem Estação servirá para retroalimentar o processo de planejamento do sistema de transportes e implementar as necessárias melhorias ao sistema de transporte ativo do município de Belo Horizonte.”

Quanto à solicitação de correção do indicador II - Média de viagens / dia / morador é procedente a observação, tratando-se de erro material. Onde está escrito (...) “portanto, devemos considerar uma viagem para cada grupo de 10 (dez) moradores, visando a maximização da utilização com a continuidade da disponibilização do serviço”, leia-se (...) “devemos considerar uma viagem a cada 100 (cem) moradores, visando a maximização da utilização com a continuidade da disponibilização do serviço”.

A apuração dos indicadores de desempenho será utilizada, dentre outros, para a retroalimentação do processo de planejamento a partir do monitoramento do efetivo alcance de objetivos e metas estabelecidos no Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte – PlanMob-BH (2030) e Plano Diretor de Belo Horizonte.

PERGUNTA 13:

Itens 5.1.11 e 5.1.12 do Termo de Referência e 4.8 do Edital – “De acordo com o item 5.1.11 do TR, a proponente deverá apresentar, juntamente com o envelope de documentos para habilitação, um plano de negócios. Dentre outras informações, este plano de negócios deverá conter “plano de logística”, “sistema de valores”, “estudo simplificado de viabilidade técnico-financeira”.

Tal previsão se mostra em claro desacordo com os objetivos de um processo de credenciamento, ou seja, autorização para que as companhias entrem em um livre mercado.

Dessa forma, todo o projeto deve ser por conta e risco da empresa proponente e, por isso, sugerimos que esse item seja substituído por plano de implementação das bicicletas”.

RESPOSTA 13:

Independente da terminologia ou expressão utilizada para o denominado “Plano de Negócios”, a BHTRANS reitera a obrigatoriedade de sua apresentação, respeitado o escopo estabelecido no item 5.1.11, subitem 5.1.11.1. A exigência do “Plano de Negócios” é prerrogativa exclusiva do poder público, constituindo base material preliminar para a realização da gestão, controle, monitoramento e fiscalização do Sistema de Compartilhamento de Bicicleta sem Estação no âmbito do espaço público e do sistema de transportes, trânsito e mobilidade do município de Belo Horizonte. Um dos principais objetivos é ofertar e garantir a continuidade da prestação do serviço para o cidadão de Belo Horizonte. A apresentação do plano de negócios deve ser objetiva e sintetizada, a critério da PROPONENTE, desde que atenda todos os itens do escopo estabelecido no item 5.1.11, subitem 5.1.11.1.

PERGUNTA 14:

Item 5.1.9.1, “d” e “e”, do Termo de Referência – “O documento exige uma plataforma de compartilhamento de dados abertos em tempo real para acesso irrestrito da BHTrans. Tal previsão viola expressamente as legislações que dispõem sobre o tratamento de dados pessoais e sobre a proteção do consumidor.

Sugerimos a revisão do item para ou excluí-lo ou adaptá-lo de modo a exigir somente um envio mensal de dados agregados, que preservem a identidade dos usuários e que, ao mesmo tempo, permitam ações de planejamento e implementação de melhorias, como a priorização de implementação de infraestrutura cicloviária em rotas mais utilizadas”.

RESPOSTA 14:

Trata-se de questão diretamente relacionada ao Termo de Confidencialidade a ser assinado entre BHTRANS e CREDENCIADA, citada em diversos itens e subitens da documentação do Chamamento Público Nº 02/2019.

Embora não esteja sendo solicitado acesso à base de dados dos usuários, a base legal para a proteção de dados pessoais é aquela estabelecida pela Lei Nº 13.709, de 14 de agosto de 2018, que dispõe sobre a proteção de dados pessoais e altera a Lei Nº 12.965, de 23 de abril de 2014 (Marco Civil da Internet) e Código Brasileiro de Defesa do Consumidor (CDC).

O compartilhamento e acesso de dados, estritamente operacionais, do Sistema de Compartilhamento de Bicicletas sem Estação é de natureza essencialmente operacional, conforme previsto no item 5.1.9.1, letra “J”, que contém o escopo do relatório mensal a ser elaborado e encaminhado à BHTRANS e ANEXO VIII – MINUTA DO TERMO DE CONFIDENCIALIDADE, parte integrante da documentação do Chamamento Público Nº 02/2019.

Não há nenhum interesse ou mesmo necessidade por parte do poder público em acessar dados pessoais dos usuários do Sistema de Compartilhamento de Bicicletas sem Estação.

O compartilhamento de dados se justifica, dentre outros:

- Pelo interesse público em implementar as políticas públicas voltadas para os sistemas de transportes, trânsito e mobilidade urbanos no âmbito do município de Belo Horizonte;
- Pela necessidade em realizar uma efetiva gestão, controle e fiscalização do serviço prestado por terceiros no espaço público e sistema de transportes, trânsito e mobilidade urbana no âmbito do município de Belo Horizonte;
- Monitorar a implementação de políticas públicas, conforme previsto em legislações – nacional e municipal e metodologias de planejamento urbano;

- Retroalimentar o processo de planejamento urbano (planejamento integrado) e do planejamento dos sistemas de transportes, trânsito e mobilidade urbanos (planejamento setorial);
- Aprimorar os instrumentos de gestão, controle e fiscalização a partir de uma experiência inovadora e novas práticas de gerenciamento e controle das ofertas e demandas dos sistemas de transportes, trânsito e mobilidade urbanos no âmbito não só do município de Belo Horizonte, mas do Brasil e do mundo.

O escopo de dados a serem compartilhados pela CREDENCIADA com a BHTRANS é aquele de natureza essencialmente operacional, descrito no item 5.1.9 – PRODUÇÃO DE INFORMAÇÃO, ACESSO E GERENCIAMENTO DE DADOS DO SISTEMA, especificamente em relação aos dados elencados na letra “j”, objeto do relatório mensal a ser elaborado e emitido pela CREDENCIADA, respeitados os requisitos de anonimato e proteção de dados dos usuários e do negócio, conforme estabelecido, dentre outros, no subitem 5.2 da “CLÁUSULA QUINTA – DO VALOR E FORMA DE PAGAMENTO” do ANEXO VII – MINUTA DO TERMO DE CREDENCIAMENTO.

PERGUNTA 15:

Itens 5.1.15 e 5.1.6 do Termo de Referência – Eventos e Campanhas Educativas – “O item dispõe que as proponentes “deverão apresentar proposta de implementação de ciclofaixas de lazer mensais” e “deverão apresentar proposta de Campanhas Educativas” e Eventos. Entretanto, é preciso esclarecer que a Prefeitura tem maior capacidade institucional para planejar e executar esse política pública, e que a natureza dessas atividades é tipicamente pública, e não privada. Nesse sentido, sugere-se que a BHTRANS torne o exercício dessas atividades uma faculdade das proponentes e não uma obrigação”.

RESPOSTA 15:

Mantidas as exigências como obrigação, nos termos do Chamamento Público Nº 02/2019. A PROPONENTE deverá apresentar detalhamento dos referidos itens de acordo com o escopo do Plano de Negócios (item 5.1.11, subitem 5.1.11.1, letras “l” e “m”), considerando o detalhamento contido nos itens 5.1.15 e 5.1.16.

O quadro apresentado no subitem 5.1.15.2 apresenta, a título de referência, a sistematização de características de eventos correlacionáveis ao Sistema de Compartilhamento de Bicicletas sem Estação.

As atividades de eventos, campanhas e/ou blitzes educativas promovem o Sistema de Compartilhamento de Bicicletas sem Estação, incrementando o negócio, convergindo em primeira instância para o atendimento aos interesses públicos e, por consequência, aos interesses privados.

Vale destacar que há um equívoco no pedido de esclarecimento ao se referir à implementação de ciclofaixas de lazer mensais. De acordo com o estabelecido no subitem 5.1.15.1 “a CREDENCIADA deverá realizar 02 (dois) eventos a cada 12 (doze) meses de vigência do Termo de Credenciamento, 01 (um) a cada 06 (seis) meses, sob prévia anuência e programação da BHTRANS. A ciclofaixa de lazer é um dos tipos de eventos previstos no item 5.1.15.2.

PERGUNTA 16:

Item 10.2, “d”, da Minuta do Termo de Credenciamento – “O item dispõe sobre a multa por rescisão do Credenciamento. Deve-se destacar a incongruência do dispositivo: aplica-se uma multa de 10% sobre todo o contrato quando a Proponente resolver rescindir o credenciamento; no entanto, o credenciamento deve ser baseado na livre iniciativa, que pressupõe inclusive a entrada e saída de mercado.

Sugerimos, então, esclarecimento sobre esse item.

RESPOSTA 16:

A referida multa é prerrogativa do Poder Público em observância ao Decreto Municipal n.º 15.113/2013. Entretanto, ela será aplicada nos casos em que a Credenciada der causa à rescisão do Credenciamento, em observância ao art. 155 do Regulamento Interno de Licitações e Contratos da BHTRANS, ao item 11.4 da Minuta do Termo de Credenciamento – Anexo VII e demais legislações aplicáveis.

PERGUNTA 17:

Item 10.2.4 da Minuta do Termo de Credenciamento – “Sugerimos a alteração do item, para que passe a constar que a multa aplicada seja recolhida no prazo de até 5 (cinco) dias úteis a contar da decisão. Destaca-se que a alteração é necessária, pois a redação atual (“a contar da notificação”) desconsidera os princípios da ampla defesa e do contraditório”.

RESPOSTA 17:

Os princípios constitucionais da ampla defesa e do contraditório são de observância obrigatória pela Administração Pública. Não há que se falar em qualquer infringência a esses direitos, uma vez quando a redação do subitem 10.2.4 diz “a contar da notificação” considera que a notificação ocorrerá após a concessão de prazo para defesa da credenciada.

PERGUNTA 18:

Itens 9.6 e 9.7 da Minuta do Termo de Credenciamento – “Os itens fazem referência a um “termo de permissão”. No entanto, trata-se de minuta de credenciamento. Sugerimos a correção da redação destes dispositivos”.

RESPOSTA 18:

A menção a “termo de permissão” trata-se de erro formal que não traz nenhum prejuízo ao entendimento dos termos da Minuta do Termo de Credenciamento.

PERGUNTA 19:

Item 5.1.3, “a”, do Termo de Credenciamento – “O item prevê que a exploração publicitária a ser desenvolvida pela Credenciada em paraciclos ou em outros elementos de infraestrutura deverá respeitar os parâmetros, requisitos e exigências institucionais da BHTRANS e Prefeitura de Belo Horizonte – PBH estabelecidos para este fim.

A exploração publicitária é parte sensível do modelo inovador de negócio que ora se pretende implementar, de modo que as exigências para essa atividade devem ser as mais claras possíveis. Dessa forma, sugere-se esclarecimento acerca de quais seriam as normas aplicáveis, uma vez que essas não foram encontradas em meios públicos (sítio da BHTRANS na internet).

RESPOSTA 19:

Atualmente a matéria é regulada na esfera municipal principalmente pela Lei 8.616/2003, que contém o Código de Posturas do Município de Belo Horizonte, e dá outras providências com suas alterações posteriores, observadas as eventuais disposições específicas.

PERGUNTA 20:

Item 5.1.4 Plano de Comunicação e Publicidade – “A elaboração do plano de comunicação e publicidade deveria ser um direito, e não uma obrigação, da Credenciada. Sugere-se a exclusão desse item como exigência para o credenciamento”.

RESPOSTA 20:

Mantidas as exigências como obrigação, nos termos do Chamamento Público Nº 02/2019. O Plano de comunicação e publicidade (item 5.1.4 do ANEXO I – TERMO DE REFERÊNCIA) tem por finalidade, dentre outras, a promoção do próprio sistema e incentivo ao uso da bicicleta

como meio de transporte no âmbito do município de Belo Horizonte, conforme detalhado no subitem 5.1.4.4, letras de “a” a “j”. A promoção do sistema gera incremento financeiro direto sobre o negócio propriamente dito, com convergência, portanto, aos interesses públicos e, também, privados.

PERGUNTA 21:

Item 5.1.6 Controle e mitigação das externalidades – “Esse item imputa à Credenciada responsabilidade por mitigar as externalidades, mas se trata de cláusula muito aberta e de consequências inestimáveis, na medida em que caberá a Comitê Gestor defini-las. Deve ser esclarecido que a mitigação de externalidades deverá ser objeto de prévia negociação e acordo entre o Comitê Gestor e a Credenciada, não poderá causar ônus excessivo considerando o valor total do contrato e não será considerada inadimplemento do Termo de Credenciamento, inclusive pela natureza inovadora e experimental da atividade, reconhecida pela própria BHTRANS”.

RESPOSTA 21:

Por se tratar de experiência inovadora, a operação do sistema deverá se iniciar por meio de “operação em área piloto”, durante três meses, conforme previsto no item 5.1.12 do ANEXO I – TERMO DE REFERÊNCIA, devendo ser acompanhado e monitorado por “Comitê Gestor”, durante as fases de implantação, instalação, operação e manutenção do Sistema de Compartilhamento de Bicicletas sem Estação em Belo Horizonte.

A operação em área piloto está vinculada à emissão de “Relatório de monitoramento da operação em área piloto” a partir de avaliação conjunta, entre BHTRANS, Comitê Gestor e CREDENCIADA, respeitado o estabelecido no item 8 – PRAZOS e subitem 5.1.12.4, ambos do ANEXO I – TERMO DE REFERÊNCIA.

Trata-se de medida de gestão, gerenciamento e controle do espaço público, bem como dos sistemas de transportes, trânsito e mobilidade urbanos, competências e atribuições de naturezas essencialmente públicas.

Todas as externalidades de que trata o escopo do item 5.1.6 – CONTROLE E MITIGAÇÃO DE EXTERNALIDADES são voltadas para as práticas de estacionamento e requisitos estabelecidos na legislação urbano-ambiental aplicável.

PERGUNTA 22:

Item 5.1.6.1.2, “x”, do Termo de Referência – “De acordo com o item, o estacionamento das bicicletas não poderá ocorrer em “desacordo com o estabelecido na legislação urbano-ambiental”. Entretanto, sobretudo em razão das peculiaridades da modalidade dockless, a Credenciada, tanto para adequar o seu modelo de negócios quanto para orientar os usuários dos seus serviços, precisa saber com clareza os locais adequados para estacionamento. O uso da expressão “legislação urbano-ambiental” mostra-se extremamente abrangente e poderá gerar grande insegurança jurídica, na medida em que não se pode exigir que os usuários e Credenciadas conheçam em detalhes legislação municipal.

Dessa forma, solicitamos o esclarecimento de quais são as normas urbano-ambientais em referência”.

RESPOSTA 22:

O item 5.1.6 – “Controle e mitigação de externalidades”, detalhado nos subitens 5.1.6.1.1 e 5.1.6.1.2 relaciona-se, via de regra, aos locais, permitidos ou não para estacionamento de bicicletas no espaço público.

A legislação urbano-ambiental a que se refere a letra “f” do item 5.1.1 e a letra “x” do subitem 5.1.6.1.2 encontra-se disponível em:

<https://prefeitura.pbh.gov.br/politica-urbana/informacoes/legislacao-urbanistica;>

<https://prefeitura.pbh.gov.br/meio-ambiente/legislacao-municipal.>



A PROPONENTE deverá analisar a legislação e correlacioná-la à proposta e às especificidades de seu respectivo plano de negócio.

PERGUNTA 23:

Item 9.1 da Minuta do Termo de Credenciamento – “O item faz referência ao “valor total informado no item 4.1 deste Termo”. No entanto, o item 4.1 não informa valor alguma, mas prevê que “a assinatura deste Termo não implica transferência de recursos da BHTRANS para terceiros”.

Sugere-se, assim, a correção da redação do item”.

RESPOSTA 23:

Trata-se de erro formal, que não traz nenhum prejuízo ao entendimento dos termos da Minuta do Termo de Credenciamento. O correto é a menção ao item 5.1 da Minuta do Termo de Credenciamento, que refere-se ao valor total devido pela Credenciada à BHTRANS.

Belo Horizonte, 15 de fevereiro de 2018.

Mariana Ferreira da Silva
Presidente da CPL

Ana Paula Heckler
Membro

Débora Nery Schwarcz
Membro