

## ANEXO I TERMO DE REFERÊNCIA

### 1 – INTRODUÇÃO

O presente Termo de Referência apresenta o detalhamento dos requisitos necessários ao credenciamento de empresas para implantação, instalação, operação e manutenção de Sistemas de Compartilhamento de Bicicletas **sem** Estação em espaços públicos do município de Belo Horizonte e indica as condições para elaboração das propostas a serem apresentadas.

A Prefeitura de Belo Horizonte, através da BHTRANS, com o intuito de ampliar o atendimento à cidade por meio de sistemas de compartilhamento de bicicletas, publicou em 09 de janeiro de 2019, Chamamento Público para: “*Credenciamento de empresas para implantação, instalação, manutenção e operação de Sistemas de Compartilhamento de Bicicletas **com** Estação e Sistema de Bicicleta Integrada no Município de Belo Horizonte*”, conforme item “**5.1.10 - CONCOMITÂNCIA DE SISTEMAS**” do presente Chamamento Público.<sup>1</sup>

### 1.1 – CONTEXTUALIZAÇÃO

A mobilidade compartilhada é fundamental nas grandes cidades e os sistemas de compartilhamento de bicicletas foram responsáveis por introduzir, pela primeira vez, esse conceito nos grandes centros urbanos.

Nos últimos anos, surgiu uma nova abordagem para esses sistemas no mundo: o compartilhamento de bicicletas sem estação. O primeiro sistema com essas características surgiu em 2014<sup>2</sup>, quando cinco estudantes da Universidade de Pequim (China), fundaram a Ofo, uma empresa de bicicletas que pretendia atender as necessidades de transporte no campus.

No início de 2016, à medida que a economia de compartilhamento, as redes móveis de alta velocidade e a tecnologia de *smartphones* ganharam popularidade, a abordagem de compartilhamento de bicicletas começou a crescer de forma significativa na China.

Em outubro de 2017, já havia mais de 70 empresas de bicicletas sem estação naquele país, operando aproximadamente 16 milhões de bicicletas. Mais de um terço dessas bicicletas, cerca de 5,1 milhões, estavam localizadas em apenas três cidades: Pequim (2,4 milhões), Xangai (1,5 milhão) e Chengdu (1,2 milhão).

A ascensão de Sistemas de Compartilhamento de Bicicletas sem Estação veio como uma resposta direta a alguns dos desafios que os sistemas tradicionais de compartilhamento de bicicletas vêm enfrentando tanto em termos de conveniência para os usuários quanto da necessidade de financiamento público.

Sistemas de Compartilhamento de Bicicletas sem Estação dependem, quase que exclusivamente, da tecnologia de *smartphone* e de Internet de alta velocidade. São sistemas financiados, na maior parte das vezes, por capital privado e sem subsídios do governo.

Em comparação com os sistemas tradicionais de compartilhamento de bicicletas, com estações fixas, o modelo sem estação permite que o ciclista deixe a bicicleta onde lhe for conveniente. Para isso, as bicicletas são equipadas com sistemas de bloqueio automático.

Os interessados em utilizar o sistema fazem o *download* do aplicativo de uma empresa que os direciona para a bicicleta mais próxima que pode ser desbloqueada, na maioria dos casos, digitalizando um código **QR**<sup>3</sup> com o telefone. Algumas empresas, no entanto, também oferecem a

<sup>1</sup> Ver publicação do Diário Oficial do Município – DOM, AVISO EDITAL, CHAMAMENTO PÚBLICO Nº 01/2019, de 9 de janeiro de 2019, Ano: XXV – Edição N.: 5688, Poder Executivo.

<sup>2</sup> Fonte: ITDP – Sigla em inglês para *Institute for Transportation and Development Policy*.

<sup>3</sup> Sigla em Inglês para *Quick Response* (Resposta Rápida).

opção de desbloquear uma bicicleta enviando um **PIN**<sup>4</sup> ao *smartphone* do usuário por meio de texto, que é inserido em um teclado ou bloqueio de combinação na bicicleta.

No entanto, é importante destacar que embora o compartilhamento de bicicletas sem estação tenha proporcionado aos consumidores uma alternativa de transporte sustentável e flexível, por outro lado, também produziu consequências negativas, como calçadas bloqueadas e vandalismo das bicicletas. O excesso de oferta levou a cemitérios de bicicletas e profundas preocupações sobre controle de qualidade, manutenção e gerenciamento desses sistemas.

A Prefeitura de Belo Horizonte, por meio da BHTRANS, ao propor o referido Chamamento Público, considerou bibliografia atualizada que trata do assunto e propõe medidas para evitar os problemas recentes percebidos, principalmente, nas cidades chinesas, conforme relatado.

## 2 – JUSTIFICATIVA

De acordo com definições contidas no Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte – PlanMob-BH 2030 – instituído pelo Decreto Nº 15.317, de 02 de setembro de 2013, toda a rede cicloviária da cidade foi concebida como rede alimentadora da denominada “Rede Estruturante de Transporte” por metrô e ônibus de Belo Horizonte.

A rede cicloviária planejada para o município de Belo Horizonte faz parte do Programa Pedala BH - programa de incentivo ao uso da bicicleta em Belo Horizonte - do eixo denominado “Mobilidade Ativa” do PlanMob-BH.



**Figura 01:** Eixos da Mobilidade. **Fonte:** PlanMob-BH: EIXO MOBILIDADE ATIVA (2017).

O eixo Mobilidade Ativa do PlanMob-BH tem como objetivo principal dotar a cidade de infraestrutura adequada acessível para a circulação de pessoas em modos de transporte ativos, contemplando ações nas vias (calçadas, travessias e infraestruturas para ciclistas), na sinalização (regulamentação e indicativa), além de ações educativas e de incentivo na utilização desses modos e outras ações de apoio às medidas previstas.

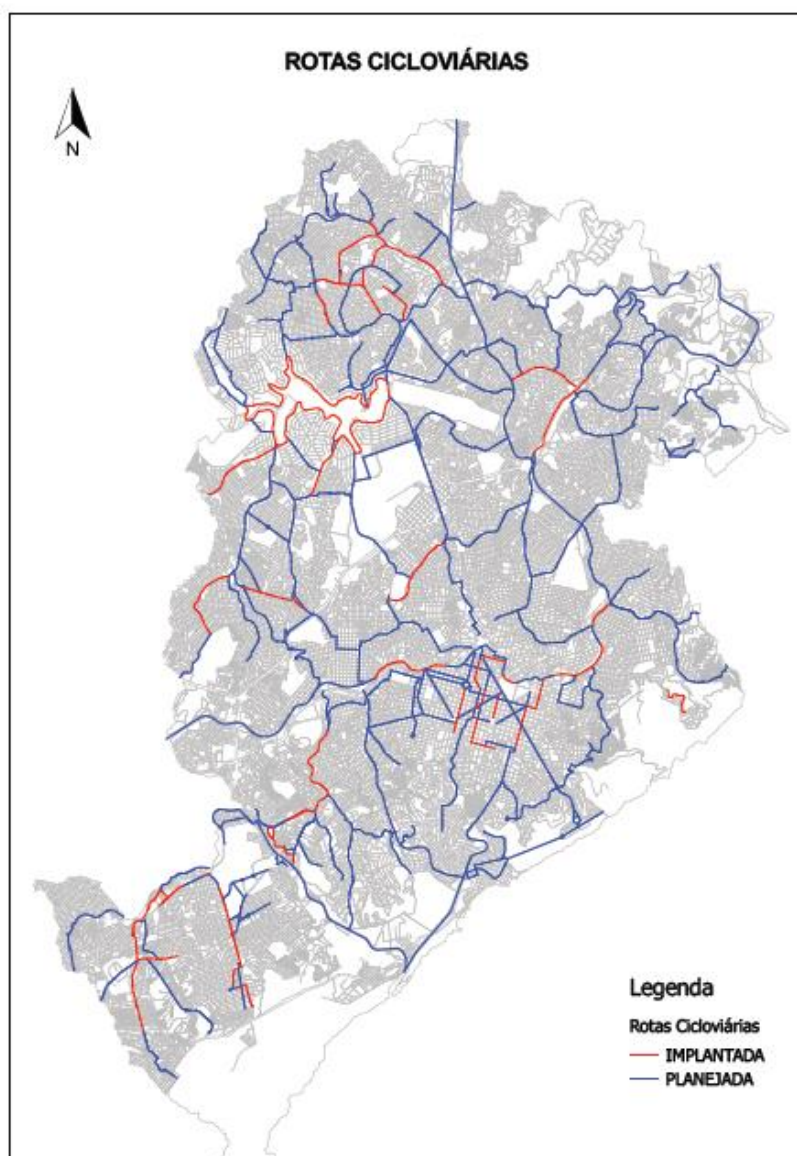
Principais medidas previstas no PlanMob-BH relativas ao Programa Pedala BH:

- Implantar gradativamente a Rede Cicloviária;
- Implantação de paraciclos (suporte para estacionar bicicletas) nas vias e locais de grande demanda;
- Implantação de bicicletários (local controlado para estacionar bicicletas);
- Incentivar o Uso da Bicicleta;

<sup>4</sup> Sigla em Inglês para *Personal Identification Number* (Número de Identificação Pessoal)

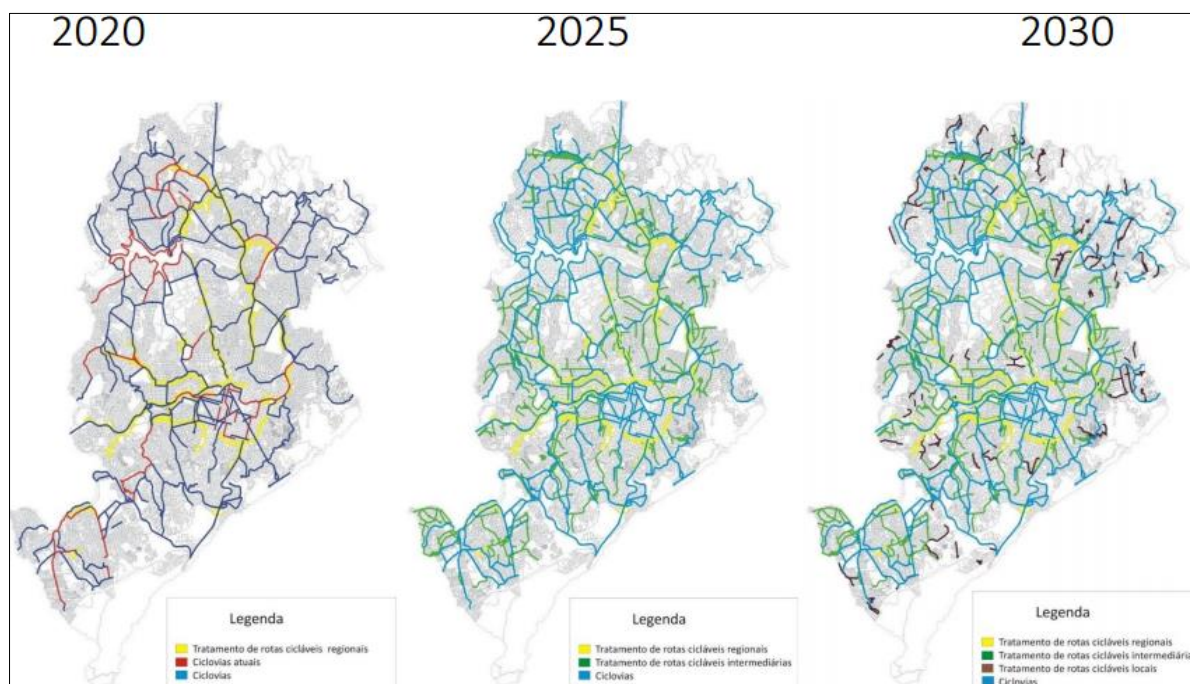
- e) Integrar a bicicleta aos demais modos de transporte;
- f) Ampliar sistema de bicicletas públicas (Bike BH);**
- g) Implantar equipamentos de apoio e ações de suporte;
- h) Melhorar a governança do Pedala BH.

As figuras, a seguir, apresentam as redes cicloviárias do município de Belo Horizonte, na situação atual, e as planejadas para os cenários de curto (2020), médio (2025) e longo (2030) prazos constantes do PlanMob- BH:



**Figura 02:** Mapa da Rotas Cicloviárias planejadas para o curto prazo e implantadas (2017). **Fonte:** BHTRANS (2017)

Os mapas a seguir apresentam as metas de implementação de infraestrutura cicloviária para o município de Belo Horizonte para os cenários de curto (2020), médio (2025) e longo (2030) prazos constantes do PlanMob- BH:



**Figura 03:** Redes Ciclovárias Planejadas. **Fonte:** PlanMob-BH: EIXO MOBILIDADE ATIVA – PROGRAMA “PEDALA BH” (2017)

A infraestrutura ciclovária prevista no PlanMob-BH prevê a implementação de ciclovias, ciclofaixas e rotas cicláveis, incluindo-se as ruas de Zonas 30 correspondendo à seguinte quilometragem:

- a) **Curto Prazo** (2020): 400 km.
- b) **Médio Prazo** (2025): 750 km.
- c) **Longo Prazo** (2030): 1000 km.

Atualmente Belo Horizonte possui 89,93 km de ciclovias e ciclofaixas implementadas, incluindo trechos implantados em parques municipais.

Todas as ações, projetos e obras do programa são debatidos e consolidados com o Grupo de Trabalho – GT Pedala BH, em reuniões mensais. O GT é aberto à participação de qualquer cidadão interessado no tema.

Em 2017, no âmbito do GT Pedala BH, com grande participação da sociedade civil e por solicitação do atual Prefeito de Belo Horizonte, Sr. Alexandre Kalil, foi desenvolvido o Plano de Mobilidade por Bicicleta de BH – PlanBici-BH estruturado a partir das metas de curto prazo do PlanMob-BH, ou seja, com ações e metas previstas para o período entre 2017 e 2020.

O plano está estruturado em 6 (seis) eixos, a saber: Infraestrutura e Circulação; Integração Modal e Bicicletas Compartilhadas; Comunicação, Educação e Mobilização; Governança, Produção de Dados e Transparência e Legislação e Financiamento.

Um dado relevante é que, em 2012, segundo dados da Pesquisa Origem/Destino Domiciliar - 2012, o percentual de viagens realizadas por bicicleta era de 0,4% do total das viagens em dia útil. Este percentual corresponde a 26.257 viagens. A partir da realização das ações previstas no PlanMob-BH, espera-se que, em 2020, as viagens em bicicleta alcancem 2% do total de viagens realizadas, correspondendo a aproximadamente 141.600 viagens; 4% em 2025, 297.800 viagens; e 6% em 2030, 469.000 viagens.



## 2.1 – SISTEMA DE BICICLETA COMPARTILHADA – “BIKE BH”

A implantação de sistemas de compartilhamento de bicicletas é fundamental e estratégica em cidades que têm por meta o aumento dos deslocamentos por esse modo e representa um avanço importante na sua integração com o sistema de transporte público e coletivo, por metrô e ônibus.

Em 2014, o Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento - ITDP<sup>5</sup> publicou o “*Guia de Planejamento de Sistemas de Bicicletas Compartilhadas*” com o objetivo de auxiliar as cidades que pretendiam implementar sistemas de compartilhamento de bicicletas.

O referido guia apresenta os principais benefícios às cidades que implementam sistemas de bicicletas compartilhadas:

- a) Redução de congestionamentos e melhoria da qualidade do ar;
- b) Melhoria da acessibilidade geral;
- c) Aumento dos sistemas de transporte de massa;
- d) Melhoria da imagem do ciclismo;
- e) Fornecimento de serviços complementares ao transporte público;
- f) Melhoria da saúde dos moradores;
- g) Atração de novos ciclistas;
- h) Melhoria da imagem e identificação da marca de uma cidade;
- i) Geração de investimentos na indústria local.

Em Belo Horizonte, o sistema atual (BikeBH) foi licitado em 2013 e iniciou sua operação em junho de 2014. O sistema está estruturado através de um contrato de “*Permissão para uso do espaço público compreendendo a instalação, manutenção e operação de rede de estações para retirada de bicicletas de uso compartilhado e a disponibilização de bicicletas para uso da população com exclusividade na exploração publicitária*”, com vigência de 60 (sessenta) meses.

O sistema tem por entidade gestora a Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S/A – BHTRANS e é operado pela empresa SERTTEL SOLUÇÕES EM MOBILIDADE E SEGURANÇA URBANA LTDA, com patrocínio do Banco Itaú Unibanco S.A. (“Itaú”). O prazo de vigência do atual contrato encerra-se em **09 de abril de 2019**.

Com a implantação de um novo sistema de compartilhamento de bicicletas, em Belo Horizonte, espera-se alcançar um aumento significativo do número de usuários desse serviço, conforme previsto no Programa Pedala BH do PlanMob-BH.

## 3 – CONCEITOS E DEFINIÇÕES

Para fins do presente Chamamento Público são considerados os seguintes conceitos e definições:

- a) **ACESSIBILIDADE:** possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como de outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privados de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida.

<sup>5</sup> ITDP – Sigla em inglês para *Institute for Transportation and Development Policy*

- b) **BICICLETA:** veículo de propulsão humana, dotado de duas rodas, não sendo, para efeito do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, similar à motocicleta, motoneta e ciclomotor. As bicicletas são veículos não motorizados e classificam-se de acordo com o artigo 96 do CTB como veículos de passageiros, estando sujeitas às regras, obrigações, infrações e penalidades aplicáveis.
- c) **BICICLETA DE USO COMPARTILHADO:** Bicicleta disponibilizada no espaço público, para uso compartilhado, com sistema de autotravamento e com suporte tecnológico para sua identificação, localização, funcionamento e liberação através de autorização remota, mediante controle eletrônico ou digital. Os sistemas de compartilhamento de bicicletas são compostos de bicicletas **com** e **sem** estação física.
- d) **BICICLETA ELÉTRICA:** bicicleta dotada originalmente de motor elétrico auxiliar, bem como aquela que tiver o dispositivo motriz agregado posteriormente à sua estrutura, sendo permitida a sua circulação em ciclovias e ciclo faixas, em consonância ao estabelecido na **Resolução nº 315<sup>6</sup>** de 08 de maio de 2009 com as alterações dadas pela **Resolução nº. 375<sup>7</sup>** de 18 de março de 2011 e **Resolução nº 465/13<sup>8</sup>**, do Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN.
- e) **BICICLETÁRIO:** estacionamento de bicicletas em área pública ou privada dotado de zeladoria presencial ou eletrônica.
- f) **CALÇADA:** parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins.
- g) **CALÇADA PARTILHADA:** espaço exclusivo para circulação de ciclos sobre parte da calçada, com segregação visual do tráfego de pedestres, podendo ter piso diferenciado no mesmo plano, devidamente sinalizado. As calçadas partilhadas equiparam-se às ciclofaixas, porém na calçada.
- h) **CALÇADA COMPARTILHADA:** espaço de uso comum para a circulação de pedestres, pessoas com deficiência, mobilidade reduzida e ciclistas montados, devidamente sinalizado e regulamentado, sem que haja prejuízo do conforto e da segurança de seus usuários. Esta situação é regulamentada pelo Art. 59 do CTB e só ocorre quando o volume de pedestres é pequeno e a calçada não tem largura suficiente para acomodar uma ciclovia ou uma ciclofaixa.
- i) **CANTEIRO CENTRAL:** obstáculo físico construído como separador de duas pistas de rolamento, eventualmente substituído por marcas viárias (canteiro fictício).
- j) **CENTRAL DE CONTROLE:** local destinado ao atendimento, cadastramento de usuários, e monitoramento geral do sistema.
- k) **CENTROS:** de acordo com o Plano Diretor de Belo Horizonte (1996), “centros” são as concentrações de atividades comerciais e de serviços dotadas de ampla rede de acesso e grande raio de atendimento”;
- l) **CENTRALIDADES:** de acordo com o Plano Diretor de Belo Horizonte (1996), “centralidades são os espaços de convivência para a comunidade local ou regional, como praças, largos e similares, bem como os monumentos e as demais referências urbanas”.
- m) **CHAMAMENTO PÚBLICO:** 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.
- n) **CICLO:** veículo de pelo menos duas rodas a propulsão humana.

<sup>6</sup> Estabelece a equiparação dos veículos ciclo-elétricos, aos ciclomotores e os equipamentos obrigatórios para condução nas vias públicas abertas à circulação.

<sup>7</sup> Acrescenta ao artigo 1º da Resolução CONTRAN nº 315/2009, que estabelece a equiparação dos veículos ciclo-elétricos aos ciclomotores e os equipamentos obrigatórios para a condução nas vias públicas abertas à circulação.

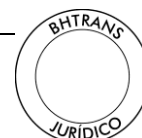
<sup>8</sup> Esta resolução estabelece, dentre outras, a equiparação dos veículos ciclo-elétrico, aos ciclomotores e os equipamentos obrigatórios para condução nas vias públicas abertas à circulação.



**PREFEITURA  
BELO HORIZONTE**

GOVERNANDO PARA QUEM PRECISA

- o) **CICLOMOTOR:** veículo de duas ou três rodas, provido de um motor de combustão interna, cuja cilindrada não exceda a cinquenta centímetros cúbicos (3,05 polegadas cúbicas) e cuja velocidade máxima de fabricação não exceda a cinquenta quilômetros por hora.
- p) **CICLOFAIXA:** parte da pista de rolamento destinada à circulação exclusiva de CICLOS, delimitada por sinalização específica.
- q) **CICLOFAIXA DE LAZER:** trata-se de infraestrutura cicloviária temporária efetivada por meio de segregação física realizada por **dispositivos de uso temporário** (ver conceito), dotada de sinalização vertical e horizontal regulamentando o seu uso, montadas em dias e locais específicos com duração limitada de tempo. Podem demandar a implantação de desvios e operações de trânsito específicos.
- r) **CICLORROTA:** sinalização cicloviária específica em pista de rolamento compartilhada com os demais veículos, onde as características de volume e velocidade do trânsito na via possibilitam o uso de vários modos de transporte sem a necessidade de segregação. Este conceito deve ser aplicado obedecendo aos princípios de segurança, continuidade e orientação, especialmente em complementação às ciclovias e ciclofaixas.
- s) **CICLOVIA:** pista própria destinada à circulação de ciclos, separada fisicamente do tráfego comum.
- t) **COMITÊ GESTOR:** grupo de representantes do poder público designados oficialmente por meio de publicação no Diário Oficial do Município – DOM com o objetivo, dentre outros, de monitorar, analisar, avaliar e propor medidas para melhoria progressiva do Sistema de Compartilhamento de Bicicletas sem Estação no Município de Belo Horizonte, a ser implantado como experiência inovadora no âmbito das políticas, programas, ações e medidas voltadas para o sistema de transporte não motorizado ou transporte ativo por bicicleta..
- u) **CREDENCIADA:** organização selecionada, avaliada e autorizada a trabalhar com marca registrada pelo poder público. Essa autorização é emitida após um processo de avaliação técnica, financeira e estrutural. São organizações selecionadas e cadastradas.
- v) **CREDENCIAMENTO:** sistema por meio do qual a Administração Pública convoca todos os interessados em prestar serviços ou fornecer bens, para que, preenchendo os requisitos necessários, credenciem-se junto ao órgão ou entidade para executar o objeto quando convocados. Efetivado por meio da assinatura do denominado Termo de Credenciamento.
- w) **DISPOSITIVOS DE USO TEMPORÁRIO:** são elementos fixos ou móveis, utilizados em situações especiais e temporárias, como operações de trânsito, obras e situações de emergência ou perigo, com o objetivo de alertar os condutores, bloquear e/ou canalizar o trânsito, proteger pedestres, trabalhadores, equipamentos, dentre outros. Os principais dispositivos de uso temporário são: cones, cilindros, balizadores, tambores, fita zebra, cavaletes, barreiras, cancelas, tapumes, gradis, elementos luminosos complementares, bandeiras, faixas, placas de trânsito e outros específicos.
- x) **ESPAÇO LIVRE DE USO PÚBLICO:** aquele de propriedade pública, ou seja, que pertence à União, ao Estado ou ao Município e, conseqüentemente, a todos os cidadãos, podendo ter apropriação de forma pública, embora, em alguns casos, essa apropriação tenha certo controle. Dentre esses espaços livres públicos são exemplos as ruas, as avenidas, os largos, as praças, os parques, os jardins públicos e os becos.
- y) **ESTACIONAMENTO:** imobilização de veículos por tempo superior ao necessário para embarque ou desembarque de passageiros;
- z) **EVENTO:** sempre que uma atividade apresentar interferências nas condições de normalidade das vias do município, seja de mobilidade ou de segurança, e demandar apoio técnico extraordinário da BHTRANS para a realização de desvios e operações de trânsito. São exemplos de “eventos”: ciclofaixas de lazer, passeios ciclísticos, Semana da Mobilidade, Semana Nacional de Trânsito,



Dia Internacional “*Na Cidade, Sem Meu Carro*”, “*No Domingo, a Rua é Nossa*”, “*A Savassi é da Gente*”, *blitzes* educativas, dentre outros.

- aa) **INFRAESTRUTURA CICLOVIÁRIA PERMANENTE:** é constituída pelas intervenções viárias dedicadas à circulação exclusiva ou não de bicicleta. Composta, dentre outros elementos, por ciclovias, ciclofaixas, calçadas partilhadas, calçadas compartilhadas, ciclorrotas, bicicletários e paraciclos.
- bb) **LOGRADOURO PÚBLICO:** espaço livre destinado pela municipalidade à circulação, parada ou estacionamento de veículos, ou à circulação de pedestres, tais como ruas, calçadas, parques, praças e calçadões;
- cc) **MOBILIDADE URBANA:** é a facilidade de deslocamentos de pessoas e bens dentro de um espaço urbano, de acordo com as atividades nele desenvolvidas, e deve ser realizada de forma universal, segura, eficiente e sustentável;
- dd) **MOBILIÁRIO URBANO:** é o conjunto de elementos instalados em logradouros ou espaços de uso público, colocados à disposição da coletividade, sem agredir a paisagem urbana, que tenha função urbanística, tais como: circulação e transportes, ornamentação da paisagem e ambientação urbana, descanso e lazer, serviços de utilidade pública, comunicação e publicidade, atividade comercial e acessórios à infraestrutura;
- ee) **OUVIDORIA:** canal responsável por receber manifestações, como reclamações, denúncias, elogios, críticas e sugestões da sociedade civil (cidadãos, instituições, órgãos, entidades, agentes públicos -empregados e servidores, agentes políticos, Câmara de Vereadores, Assembléia Legislativa, organizações, associações, conselhos, coletivos, dentre diversos outros), quanto aos serviços e atendimentos prestados, possibilitando a geração de informações com o objetivo de aperfeiçoamento.
- ff) **PARACICLO:** mobiliário urbano destinado ao estacionamento de bicicleta, podendo ser instalado em áreas públicas ou áreas privadas.
- gg) **PASSEIO:** parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separada por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas;
- hh) **PROPONENTE:** pessoa jurídica que encaminha documentação/proposta solicitando o credenciamento.
- ii) **PROTEÇÃO DE DADOS PESSOAIS:** proteção 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).
- jj) **REGULAMENTO:** instrumento onde está previsto o conjunto de normas, disposições, regras, instruções ou prescrições daquele que deve ser feito mediante uso do sistema. Ver também os conceitos e definições de “**Termo de Uso do Sistema**” e “**Termo de Aceitação**”.
- kk) **SINAIS DE TRÂNSITO:** elementos de sinalização viária que se utilizam de placas, marcas viárias, equipamentos de controle luminosos, dispositivos auxiliares, apitos e gestos, destinados exclusivamente a ordenar ou dirigir o trânsito dos veículos e pedestres.
- ll) **SINALIZAÇÃO:** conjunto de sinais de trânsito e dispositivos de segurança colocados na via pública com o objetivo de garantir sua utilização adequada, possibilitando melhor fluidez no trânsito e maior segurança dos veículos e pedestres que nela circulam.
- mm) **TERMO DE ACEITAÇÃO:** instrumento utilizado para registro da aceitação de todo o conteúdo do **Termo de Uso do Sistema** pelo usuário do Sistema de Compartilhamento de Bicicletas sem Estação, via aplicativo – app.





**PREFEITURA  
BELO HORIZONTE**

GOVERNANDO PARA QUEM PRECISA

- nn) **TERMO DE CONFIDENCIALIDADE:** é um documento jurídico usado por duas ou mais partes quando estes desejam manter determinadas informações em regime de confidencialidade.
- oo) **TERMO DE CREDENCIAMENTO:** instrumento a ser assinado entre a **CREDENCIADA** e a BHTRANS, no qual estarão dispostas as exigências e condições para prestação dos serviços.
- pp) **TERMO DE USO DO SISTEMA:** instrumento que contém, via de regra, breve caracterização dos aspectos funcionais e operacionais do sistema; procedimentos para cadastro e confidencialidade de dados do usuário; regras de funcionamento, operação e uso do sistema; valores cobrados (sistema de precificação) incluindo os valores referentes passes e viagem remunerada, taxas por: não devolução da bicicleta, desrespeito ao intervalo entre viagens, etc; previsão de ocorrência de danos, roubo ou furto da bicicleta; casos onde é necessária a emissão de boletim de ocorrência policial; obrigatoriedade da observância às regras de segurança, circulação e conduta do usuário; dentre outros elementos específicos.
- qq) **TRÂNSITO:** utilização das vias por pessoas, veículos e animais, isolados ou em grupos, conduzidos ou não, para fins de circulação, parada, estacionamento e operação de carga ou descarga. Movimentação e imobilização de veículos, pessoas e animais nas vias terrestres.
- rr) **VIA:** superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central.

#### 4 – OBJETO

**4.1 – Credenciamento de empresas para implantação, instalação, manutenção e operação de Sistemas de Compartilhamento de Bicicletas sem Estação no Município de Belo Horizonte.**

**4.1.1 – Os Sistemas de Compartilhamento de Bicicletas sem Estação são compostos de bicicletas sem estação física, com sistema de autotravamento e com suporte tecnológico para sua identificação, localização, funcionamento e liberação.**

**4.1.2 – Os Sistemas de Compartilhamento de Bicicletas sem Estação deverão considerar o atendimento às 09 (nove) regiões administrativas da Prefeitura de Belo Horizonte, sendo elas: **Venda Nova, Pampulha, Nordeste, Leste, Norte, Barreiro, Oeste, Noroeste e Centro-Sul.****

**4.1.3 – A CREDENCIADA** deverá disponibilizar frota de bicicletas sem estação física, sendo **facultada** a oferta de frota de **bicicletas elétricas**, em proporções adequadas às características, perfil e demandas dos potenciais usuários do Sistema de Compartilhamento de Bicicletas sem Estação, desde que atendidas as condições estabelecidas na **Resolução nº 315<sup>9</sup>** de 08 de maio de 2009 com as alterações dadas pela **Resolução nº. 375<sup>10</sup>** de 18 de março de 2011 e **Resolução nº 465/13<sup>11</sup>**, do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN e outros normativos específicos aplicáveis ao caso, conforme **itens 5.1.1** do presente Chamamento Público.

#### 5 – DETALHAMENTO DO OBJETO

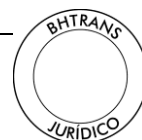
##### 5.1 – DIRETRIZES GERAIS PARA O SISTEMA DE COMPARTILHAMENTO DE BICICLETAS SEM ESTAÇÃO

**5.1.1 – Todos os elementos integrantes do Sistema de Compartilhamento de Bicicletas sem Estação deverão respeitar e atender as características, parâmetros e requisitos estabelecidos no elenco de normativos aplicáveis ao caso:**

<sup>9</sup> Estabelece a equiparação dos veículos ciclo-elétricos, aos ciclomotores e os equipamentos obrigatórios para condução nas vias públicas abertas à circulação.

<sup>10</sup> Acrescenta ao artigo 1º da Resolução CONTRAN nº 315/2009, que estabelece a equiparação dos veículos ciclo-elétricos aos ciclomotores e os equipamentos obrigatórios para a condução nas vias públicas abertas à circulação.

<sup>11</sup> Esta resolução estabelece, dentre outras, a equiparação dos veículos ciclo-elétrico, aos ciclomotores e os equipamentos obrigatórios para condução nas vias públicas abertas à circulação.



- a) Normas Brasileiras – NBR editadas pela Associação Brasileira de Normas Técnicas – **ABNT**, suas revisões e atualizações;
- b) Código de Trânsito Brasileiro – **CTB** (Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997) e seus Anexos, suas revisões e atualizações;
- c) Resoluções, Portarias e Deliberações publicadas pelo Conselho Nacional de Trânsito – **CONTRAN**, suas revisões e atualizações;
- d) Resoluções, Portarias e Deliberações publicadas pela Agência Nacional de Telecomunicações – **ANATEL**, suas revisões e atualizações;
- e) Lei Brasileira de Inclusão - **LBI** (Lei Nº 13.146, de 6 de julho de 2015) e normativos correlatos;
- f) Legislação urbano-ambiental aplicável ao caso, suas revisões e atualizações<sup>12</sup>;
- g) Outras específicas aplicáveis ao caso.

**5.1.1.1 – A CREDENCIADA** é a responsável por realizar as submissões necessárias às atividades de inspeções, aferições, verificações, fiscalizações e outras para fins de obtenção de registros e certificações dos elementos integrantes do Sistema de Compartilhamento de Bicicletas sem Estação, conforme estabelecido em normativos diversos aplicáveis ao caso, diretamente relacionados a:

- a) Instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia – **INMETRO**.
- b) Instituto de Metrologia e Qualidade do Estado de Minas Gerais - **IPEM-MG**.
- c) Outros específicos relacionados ao objeto do negócio e especificidade do sistema ofertado pela **CREDENCIADA**.

**5.1.1.2 – A CREDENCIADA** deverá disponibilizar frota de bicicletas, sendo facultada a oferta de frota de **bicicletas elétricas**, em proporções adequadas às características, perfil e demandas dos potenciais usuários do Sistema de Compartilhamento de Bicicletas sem Estação.

**5.1.1.3 – A CREDENCIADA** deverá apresentar, no ato do credenciamento, **declaração** específica sobre o respeito e atendimento de todas as características, parâmetros e requisitos técnicos e legais abrangidos pelo Sistema de Compartilhamento de Bicicletas sem Estação.

## **5.1.2 – SEGUROS E MEDIDAS PROTETIVAS AO PATRIMÔNIO**

**5.1.2.1 – A CREDENCIADA** deverá se responsabilizar, unilateralmente e a seu exclusivo critério, por todo o patrimônio aplicado no Sistema de Compartilhamento de Bicicletas sem Estação por meio de seguros ou outras medidas protetivas específicas diretamente relacionadas às fases de implantação, instalação, operação e manutenção do sistema, objeto do presente Chamamento Público.

**5.1.2.2 – O regulamento e/ou Termo de Uso do Sistema** deverá prever regramentos e procedimentos para os casos de ocorrência de extravio, dano, roubo ou furto de bicicleta, bem como ocorrência de acidentes no trânsito, observados os aspectos de segurança do usuário e proteção ao patrimônio contra sinistros.

---

<sup>12</sup> Disponível em:

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

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

**5.1.2.3** – A municipalidade, seus órgãos, entidades, servidores e agentes não serão responsáveis por quaisquer danos, inclusive lucros cessantes, causados pela implantação, instalação, operação e manutenção do Sistema de Compartilhamento de Bicicletas sem Estação, a terceiros e ao patrimônio da **CREDENCIADA** abrangidos pelo presente Chamamento Público.

### **5.1.3 – SISTEMA DE DESIGN, COMUNICAÇÃO, MARKETING E PROPAGANDA**

No que se refere especificamente ao sistema de design, comunicação, marketing e propaganda, a **CREDENCIADA** deverá, sob prévia análise, aprovação e autorização do poder público municipal, conceber e implementar a identidade visual e campanhas de promoção e divulgação do Sistema de Compartilhamento de Bicicletas sem Estação, sendo facultada, ainda:

- a) A possibilidade de exploração publicitária em paraciclos ou em outros elementos da infraestrutura cicloviária diretamente vinculada ao Sistema de Compartilhamento de Bicicletas sem Estação, respeitados os parâmetros, requisitos e exigências institucionais da BHTRANS e Prefeitura de Belo Horizonte – PBH estabelecidos para este fim;
- b) A possibilidade de exploração publicitária alternativa diretamente vinculada ao Sistema de Compartilhamento de Bicicletas sem estação, respeitados os parâmetros, requisitos e exigências institucionais da BHTRANS e Prefeitura de Belo Horizonte – PBH estabelecidos para este fim, especificamente no que se refere a “evento” voltado para o incentivo ao uso da bicicleta e/ou promoção do Sistema de Compartilhamento de Bicicletas sem Estação;
- c) A possibilidade de geração de **receitas acessórias** diretamente vinculadas ao Sistema de Compartilhamento de Bicicletas sem Estação, respeitados os parâmetros, requisitos e exigências institucionais da BHTRANS e Prefeitura de Belo Horizonte – PBH estabelecidos para este fim. Para fins do presente Chamamento Público, entende-se por **receita acessória** aquela decorrente de serviços de banho, venda de peças e acessórios, estações de reparos, roupas e acessórios de uso pessoal do ciclista, publicações, dentre outros diretamente vinculados à qualificação, promoção e fortalecimento do sistema, bem como incentivo ao uso da bicicleta no município de Belo Horizonte. A **CREDENCIADA** poderá propor, a qualquer tempo, durante o período de vigência do **Termo de Credenciamento**, projetos para submissão ao Comitê Gestor, BHTRANS e Prefeitura de Belo Horizonte. Sua implementação depende de prévia aprovação da BHTRANS e poder público de acordo com a compatibilidade e viabilidade de cada projeto com o objeto do presente Chamamento Público.

### **5.1.4 – PLANO DE COMUNICAÇÃO E PUBLICIDADE**

**5.1.4.1** – A **CREDENCIADA** deverá elaborar e aprovar o plano de comunicação e publicidade do Sistema de Compartilhamento de Bicicletas sem Estação junto à BHTRANS e ao poder público municipal.

**5.1.4.2** – O plano de comunicação e publicidade do Sistema de Compartilhamento de Bicicletas sem Estação deverá prever a implementação de ações considerando 02 (duas) etapas: **ações de lançamento e inauguração do sistema** e **ações sistemáticas de promoção do sistema**.

**5.1.4.3** – O plano de comunicação e publicidade deverá ser revisado e aprovado pela BHTRANS e poder público municipal a cada **12 (doze) meses**, durante todo o prazo de vigência da autorização, contados a partir da data de assinatura do **Termo de Credenciamento** emitido pela BHTRANS.

**5.1.4.4** – O plano de comunicação e publicidade deverá abranger e abordar, minimamente, os seguintes temas:

- a) Promoção do sistema e incentivo ao uso da bicicleta;
- b) Aspectos gerais de circulação, conduta e segurança;
- c) Funcionalidades do Sistema de Compartilhamento de Bicicletas sem Estação;



**PREFEITURA  
BELO HORIZONTE**

**GOVERNANDO PARA QUEM PRECISA**

- d) Funcionalidades específicas das tecnologias, plataformas digitais e aplicativos - app;
- e) Manual, guia ou cartilha do usuário do Sistema de Compartilhamento de Bicicletas sem Estação;
- f) Regulamento ou Termo de Uso do Sistema;
- g) Sistemas de ouvidoria: esclarecimento de dúvidas, reclamações, elogios, defesa do consumidor e similares;
- h) Campanhas educativas ou *blitzes* educativas voltadas para o incentivo ao uso e promoção da bicicleta, aspectos de segurança, correto uso do espaço público e correlatos;
- i) Eventos voltados para o incentivo ao uso da bicicleta e/ou promoção do Sistema de Compartilhamento de Bicicletas sem Estação;
- j) Outros vinculados ao Sistema de Compartilhamento de Bicicletas sem Estação, considerando suas especificidades e identificação de externalidades decorrentes da implantação, instalação, operação e manutenção do sistema.

**5.1.4.5** – A implementação das ações do plano de comunicação é de financiamento exclusivo da **CREDENCIADA** do Sistema de Compartilhamento de Bicicletas sem Estação.

**5.1.4.6** – A veiculação de logomarcas, assinaturas institucionais e qualquer campanha que envolva a imagem do poder público municipal estão vinculadas a prévia aprovação da BHTRANS, órgãos e entidades da Prefeitura de Belo Horizonte - PBH.

### **5.1.5 – COMITÊ GESTOR**

**5.1.5.1** – Por se tratar de experiência inovadora no âmbito do município de Belo Horizonte, o Sistema de Compartilhamento de Bicicletas sem Estação deverá ser acompanhado e monitorado por Comitê Gestor, durante as fases de implantação, instalação, operação e manutenção.

**5.1.5.2** – O Comitê Gestor terá composição interinstitucional e caráter consultivo.

**5.1.5.3** – A composição, funcionamento, competências e atribuições do Comitê Gestor serão publicadas no Diário Oficial do Município de Belo Horizonte – DOM.

### **5.1.6 – CONTROLE E MITIGAÇÃO DAS EXTERNALIDADES**

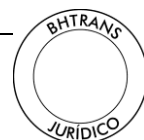
**5.1.6.1** – A **CREDENCIADA** deverá se responsabilizar por mitigar as externalidades decorrentes da implantação, instalação, operação e manutenção do Sistema de Compartilhamento de Bicicletas sem Estação.

- a) Consideram-se externalidades os possíveis efeitos colaterais decorrentes da implantação, instalação, operação e manutenção do Sistema de Compartilhamento de Bicicletas sem Estação sobre as pessoas e o ambiente construído.
- b) A identificação das externalidades produzidas pelo Sistema de Compartilhamento de Bicicletas sem Estação será de responsabilidade do Comitê Gestor.

**5.1.6.1** – A **CREDENCIADA** deverá identificar e mapear, sistematicamente, as áreas potenciais destinadas ao estacionamento de bicicletas sem estação, considerando:

**5.1.6.1.1** – O estacionamento das bicicletas poderá ocorrer em:

- a) Em áreas lindeiras às faixas e pistas destinadas à circulação exclusiva de bicicletas (ciclofaixa / ciclovia), **facultada** a oferta de paraciclos;





- b) Em áreas lindeiras às faixas e pistas destinadas à circulação compartilhada / compartilhada com pedestres e veículos (ciclorrota, calçada compartilhada/compartilhada), **facultada** a oferta de paraciclos;
- c) Em áreas públicas, **facultada** a oferta de paraciclos;
- d) Junto a equipamentos públicos, **mediante** oferta de paraciclos;
- e) Em áreas com ofertas de paraciclos em calçadas, pistas ou afastamentos frontais dos lotes tratados como continuidade do passeio na forma estabelecida pela legislação urbanística vigente aplicável ao caso;
- f) Em áreas de calçadas, pistas ou afastamentos frontais dos lotes tratados como continuidade do passeio na forma estabelecida pela legislação urbanística vigente aplicável ao caso, **facultada** a oferta de paraciclos;
- g) Áreas de livre estacionamento na via pública;
- h) Áreas com permissão de estacionamento na via pública;
- i) Áreas de estacionamento rotativo não pago, respeitado o período de rotatividade regulamentado para este fim;
- j) Outros espaços livres de uso público, incluindo parques e praças, **mediante** oferta de paraciclos, respeitada a legislação urbanística vigente e regulamento específico.
- k) Em espaços privados, **mediante** parceria formalizada entre a empresa **CREDENCIADA** e ente privado.

**5.1.6.1.2** – O estacionamento das bicicletas, respeitados os critérios de circunscrição, jurisdição e competências de trânsito sobre a via, não poderá ocorrer em:

- a) Áreas de propriedade privada, à exceção do caso descrito no item 5.1.6.1.1, letra k.
- b) Em faixas de pedestres, passeios, passarelas, passagens inferiores ou outras áreas destinadas à livre circulação de pessoas, respeitados os requisitos legais de inclusão, desenho universal e acessibilidade;
- c) Sobre faixas e/ou pistas destinadas à circulação exclusiva de bicicletas (ciclofaixa / ciclovia);
- d) Sobre faixas e/ou pistas destinadas à circulação compartilhada de bicicletas com pedestres e veículos;
- e) Em obra-de-arte especial (viadutos, elevados, trincheiras, passagens inferiores e outras estruturas em desnível);
- f) Acesso a imóvel, suas garagens e estacionamentos;
- g) Em ilhas e refúgios destinados a pedestres;
- h) Ao lado ou sobre canteiros centrais e divisores de pista de rolamento;
- i) Ao lado ou sobre as marcas de canalização;
- j) Junto ou sobre mobiliários urbanos, a exceção de paraciclos e outras infraestruturas dedicadas ao sistema de transporte não motorizado por bicicleta;
- k) Área permeável, gramado ou jardim;
- l) Junto ou sobre arborização;

- m) Junto ou sobre obra de arte instalada no espaço público; e
- n) Junto ou sobre postes de iluminação pública;
- o) Áreas regulamentadas para o Estacionamento Rotativo<sup>13</sup>;
- p) Áreas regulamentadas para usos específicos, conforme Resolução Nº 302, de 18 de dezembro de 2008, que define e regulamenta as áreas de segurança e de estacionamentos específicos de veículos – Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN;
- q) Áreas regulamentadas para outros usos pelo órgão ou entidade de trânsito com jurisdição e/ou circunscrição sobre a via<sup>14</sup>;
- r) Áreas interditadas ou com restrição de circulação de qualquer natureza;
- s) Áreas inundáveis ou com risco de inundação;
- t) Sobre elementos de drenagem;
- u) Áreas de risco de qualquer natureza;
- v) Áreas que prejudiquem a prestação de serviços públicos e de terceiros;
- w) Áreas que prejudiquem os usos e dinâmicas urbanas preexistentes;
- x) Em desacordo com o estabelecido na legislação urbano-ambiental.

**5.1.6.2** – Casos omissos serão identificados e analisados pelo Comitê Gestor e/ou BHTRANS.

### **5.1.7 – INFRAESTRUTURA PARA ESTACIONAMENTO DE BICICLETAS**

**5.1.7.1** – No que se refere à instalação de **paraciclos** vinculados ao Sistema de Compartilhamento de Bicicletas sem Estação, deverão ser observados e atendidos os seguintes requisitos:

- a) O **paraciclo** é um mobiliário urbano destinado ao estacionamento de bicicletas.
- b) A instalação de **paraciclos**<sup>15</sup>, na via pública e/ou espaços livres de uso público, está condicionada a prévio diagnóstico contendo a identificação das áreas potenciais de estacionamento para bicicletas, observados os critérios estabelecidos para este fim no presente Chamamento Público e legislação vigente aplicável ao caso.
- c) A instalação de **paraciclos** está vinculada à mitigação de externalidades decorrentes da implantação, instalação, operação e manutenção do Sistema de Compartilhamento de Bicicletas sem Estação sobre as pessoas e o ambiente construído, na área de operação da **CREDENCIADA**, conforme **Termo de Credenciamento**.
- d) A **CREDENCIADA** será responsável por identificar, mapear, diagnosticar, planejar, projetar, licenciar e instalar paraciclos mediante prévia aprovação do poder público municipal na forma estabelecida pela legislação vigente aplicável ao caso<sup>16</sup>.

<sup>13</sup> Conforme Chamamento Público n.º 02/2018, BHTRANS / SMOBI / PBH, disponível no Diário Oficial do Município de Belo Horizonte - DOM.

<sup>14</sup> Ver **Manual de Práticas de Estacionamento em Belo Horizonte** (BHTRANS, 2010), disponível em: [www.pbh.gov.br](http://www.pbh.gov.br).

<sup>15</sup> Referência bibliográfica: Prefeitura de São Paulo. **Manual para instalação de paraciclos na Cidade de São Paulo**. Departamento de Planejamento, Estudos e Projetos Cicloviários – DCL. Companhia de Engenharia de Tráfego (CETSP, 2015, 18p), observadas as necessárias adequações à legislação urbano-ambiental de Belo Horizonte.

<sup>16</sup> Ver Portal de Serviços da Prefeitura de Belo Horizonte em: [portaldeservicos.pbh.gov.br/portalservicos/](http://portaldeservicos.pbh.gov.br/portalservicos/)

- e) A **CREDENCIADA** deverá elaborar, desenvolver e detalhar projeto de **paraciclo** – modelo padronizado - que melhor atenda aos requisitos de segurança, funcionalidade e operação do Sistema de Compartilhamento de Bicicletas **sem** Estação.
- f) A **CREDENCIADA** deverá instalar **paraciclos** de acordo com modelo padronizado e obrigatoriamente aprovado pela Comissão de Mobiliário Urbano da Secretaria Municipal de Política Urbana - SMPU da Prefeitura de Belo Horizonte – PBH.
- g) A instalação, remoção e relocação de **paraciclos**, na via pública e/ou espaços livres de uso público, está sujeita à fiscalização e baixa pelo poder público municipal.
- h) Nos casos de remoção de **paraciclo**, a manutenção e adequação do pavimento e de seu revestimento deve ser observada por seu responsável, garantindo as adequadas condições de trânsito e exigências legais estabelecidas na legislação urbano-ambiental aplicável ao caso.
- i) A instalação, remoção e relocação de **paraciclos** deverão ser executadas às expensas da **CREDENCIADA**.
- j) A **CREDENCIADA** deverá gerar base de dados georreferenciada, por meio de softwares de uso livre<sup>17</sup>, para fins de publicação e difusão da informação relativa à localização dos paraciclos implantados em meios digitais pela própria **CREDENCIADA** e **BHTRANS**.
- k) A **CREDENCIADA** deverá realizar a atualização sistemática da base de dados georreferenciada com a localização dos paraciclos remetendo-a à **BHTRANS**, em meio digital, sem qualquer tipo de restrição de acesso, sempre que solicitado.
- l) A **BHTRANS** fornecerá a relação dos endereços dos **paraciclos** já instalados em Belo Horizonte<sup>18</sup>, atualizado até a data da assinatura do **Termo de Credenciamento**.

#### 5.1.8 – ATENDIMENTO DO SISTEMA NAS REGIÕES ADMINISTRATIVAS DO MUNICÍPIO

**5.1.8.1** – A proposta de atendimento do Sistema de Compartilhamento de Bicicletas **sem** Estação poderá abranger o todo ou parte dos 09 (nove) territórios das regiões administrativas do município de Belo Horizonte (**Venda Nova, Pampulha, Nordeste, Leste, Norte, Barreiro, Oeste, Noroeste e Centro-Sul**), considerando que:

- a) Uma mesma área poderá ser operada por mais de uma empresa **PROPONENTE**.
- b) A **CREDENCIADA** deverá manter mecanismos de monitoramento da demanda de viagens por bicicleta de forma a identificar as áreas potenciais de expansão no sistema.
- c) A implantação e expansão do sistema poderá ocorrer de forma gradativa.
- d) Toda implementação de etapa de expansão do sistema deverá ser previamente comunicada à **BHTRANS** e obrigatoriamente discutida com o Comitê Gestor.
- e) Para melhor atendimento da demanda no município de Belo Horizonte, recomenda-se que sejam mapeadas as áreas potenciais para operação do sistema de forma equitativa e igualitária:
  - I) explorando o potencial da rede cicloviária implantada e planejada (ciclovias, ciclofaixas, ciclorrotas e áreas de compartilhamento de circulação);
  - II) explorando o potencial das áreas ou zonas regulamentadas por velocidade máxima de 30 km/h;

<sup>17</sup> Software QGIS, preferencialmente.

<sup>18</sup> Ver <https://prefeitura.pbh.gov.br/bhtrans/informacoes/transportes/bicicletas/bicicletarios-e-paraciclos>.

- III) otimizando as desejáveis integrações com o sistema estruturante de transporte público e coletivo por metrô e ônibus;
- IV) reforçando os centros regionais e centralidades dos bairros, identificadas como as principais áreas de concentração de demandas por viagens por bicicleta;<sup>19</sup>
- V) explorando o uso e ocupação do solo;
- VI) explorando os pólos geradores de tráfego ou pólos atrativos de trânsito: órgãos e equipamentos públicos, unidades de ensino, unidades de saúde, centros esportivos, *shopping centers*, centros comerciais, dentre outros;
- VII) outros de acordo com as potencialidades das áreas mapeadas.

## **5.1.9 – PRODUÇÃO DE INFORMAÇÃO, ACESSO E GERENCIAMENTO DE DADOS DO SISTEMA**

**5.1.9.1** – No que se refere à produção e gerenciamento de dados do sistema, a **CREDENCIADA** deverá:

- a) Definir a Tecnologia da Informação – TI para toda a funcionalidade e operação do Sistema de Compartilhamento de Bicicletas **sem** Estação;
- b) Criar e manter por meio de adequada plataforma digital, site informativo e aplicativos – app com funcionamento 24 (vinte e quatro) horas por dia, 07 (sete) dias por semana, voltados para o controle, gerenciamento e acesso de dados do Sistema de Compartilhamento de Bicicletas **sem** Estação, com funcionalidades voltadas para o operador e usuários, preservados os princípios do anonimato e proteção conforme legislação vigente aplicável ao caso;
- c) Apresentar e treinar técnicos da BHTRANS para o acesso e uso do sistema, suas funcionalidades e seu respectivo banco de dados, quando solicitado;
- d) Conceder acesso à BHTRANS ao banco de dados do Sistema de Compartilhamento de Bicicletas **sem** Estação, durante todo o prazo de vigência do **Termo de Credenciamento**;
- e) Disponibilizar à BHTRANS e ao poder público municipal a base de dados de todo o sistema, por meio de compartilhamento de dados, em tempo real, respeitadas as regras estabelecidas em **Termo de Confidencialidade** específico a ser firmado entre as partes para este fim.
- f) Manter atualizada, em tempo real, toda a base de dados do sistema, registrando a ocorrência de eventos de qualquer natureza;
- g) A título de recomendação, utilizar software livre de georreferenciamento, a exemplo do “QGis”.
- h) Fornecer base de dados em formato *shape* (\*.shp) contendo todos os dados e tabelas de atributos necessários à visualização e 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.
- i) Emitir e fornecer relatório contendo dados do sistema, sempre que solicitado pela BHTRANS, respeitadas as regras estabelecidas em **Termo de Confidencialidade** específico a ser firmado entre as partes para este fim.

<sup>19</sup> A Prefeitura de Belo Horizonte, por meio da Secretaria Municipal de Política Urbana – SMPU e Subsecretaria de Planejamento Urbano - SUPLAN poderá disponibilizar o mapeamento das áreas de centros e centralidades de todo o território das nove regiões administrativas da cidade.



- j) Informar à BHTRANS, por meio de relatório mensal, formalmente emitido pela **CREDENCIADA**, o número de bicicletas disponibilizadas - **diariamente** - no Sistema de Compartilhamento de Bicicletas **sem** Estação. O referido relatório deverá ser entregue em papel timbrado, devidamente assinado pelo(s) responsável(is) da **CREDENCIADA** e apresentar o seguinte conteúdo mínimo:

I) **Dados de identificação (Termo de Credenciamento);**

II) **Dados básicos do sistema:**

- i. Identificação;
- ii. Regulamento / Termo de Uso do Sistema;

III) **Período de apuração;**

IV) **Logística:**

- i. Registro do número de bicicletas disponíveis, **diariamente**, no sistema, no período de 30 (trinta) dias corridos ou 01 (um) mês, **especificando**: número de bicicletas disponíveis no sistema **sem** exploração publicitária, número de bicicletas disponíveis no sistema **com** exploração publicitária; número de bicicletas elétricas disponíveis sobre o total da frota se for o caso, respeitado o estabelecido no **Termo de Credenciamento**;
- ii. Locais de disponibilização das bicicletas de acordo com o plano de logística e operação do sistema e/ou mapas de calor com a identificação das áreas de maiores demandas por viagem de bicicleta no respectivo período de apuração;
- iii. Indicação do **maior** número de bicicletas disponibilizadas e o **menor** número de bicicletas disponibilizadas, no período de apuração;
- iv. Outros, a critério da **CREDENCIADA**;

V) **Registros de ocorrências:**

- i. Danos, furtos, roubos, evento (incluindo campanha ou *blitze* educativa), execução de obra, remoção/relocação/ instalação de paraciclos, dentre outros conforme **Termo de Credenciamento**;
- ii. Boletins de Ocorrência – BO;
- iii. Fiscalização, infrações e multas do período;
- iv. Execução e quantificação de ações de manutenção, conservação e limpeza;
- v. Utilização de frota reserva;
- vi. Outros, a critério da **CREDENCIADA**;

VI) **Ouvidoria:**

- i. Sistematização de registros (reclamações, elogios, denúncias, sugestões e congêneres);

VII) **Resultados da apuração:**

- i. Balanço mensal da movimentação operacional do sistema;

- ii. Apuração de indicadores de desempenho do sistema;
- iii. Satisfação dos usuários;

VIII) **Responsável(is);**

IX) **Outras informações**, a critério da **CREDENCIADA**.

**5.1.9.1** – A BHTRANS poderá fornecer à **CREDENCIADA**, formulário padronizado que sistematiza de forma objetiva o conteúdo do relatório;

**5.1.9.2** – A BHTRANS poderá, a seu exclusivo critério, solicitar revisões, correções e/ou complementações de dados e informações emitidos pela **CREDENCIADA** por meio de relatórios.

**5.1.10 - CONCOMITÂNCIA DE SISTEMAS**

**5.1.10.1** – A **CREDENCIADA** deverá operar o sistema em concomitância com outros sistemas de compartilhamento de bicicletas, com e sem estação, **em regime de livre concorrência de mercado**, sem qualquer tipo de exclusividade na oferta e exploração dos seguintes sistemas:

- a) Sistemas de compartilhamento de bicicletas com estação;
- b) Sistemas de compartilhamento de bicicletas sem estação,
- c) Sistema de bicicleta integrada à rede estruturante de transporte público e coletivo por metrô e ônibus;
- d) Outros que venham a ser implementados pelo poder público municipal, a seu exclusivo critério, em cumprimento dos princípios, diretrizes e objetivos da Política Nacional de Mobilidade, Política Municipal de Mobilidade Urbana, Plano Diretor do Município de Belo Horizonte, Plano Diretor de Mobilidade do Município de Belo Horizonte – PlanMob-BH, dentre outros programas e ações institucionais correlatos ao sistema de transporte não motorizado no âmbito do município de Belo Horizonte.

**5.1.11 – PLANO DE NEGÓCIOS**

**5.1.11.1** – A **PROPONENTE** deverá apresentar, juntamente com o envelope de documentos para habilitação, o denominado **Plano de Negócios**, abrangendo o seguinte conteúdo mínimo:

- a) Área de cobertura da operação do sistema proposto;
- b) Área de cobertura para operação piloto do sistema proposto;
- c) Plano de mobilização para implantação do sistema proposto;
- d) Plano de comunicação e publicidade do sistema proposto, respeitados os critérios, parâmetros e exigências estabelecidos pela Prefeitura de Belo Horizonte - PBH para este fim, considerando duas etapas: ações de lançamento e inauguração do sistema e ações sistemáticas de promoção do sistema;
- e) Plano de logística, considerando a área de cobertura para a operação piloto;
- f) Plano de logística, considerando a área de cobertura da operação do sistema proposto como um todo;
- g) Modelo, características e identidade visual das bicicletas, paraciclos e outros elementos de infraestrutura cicloviária vinculados à operação do sistema;

- h) Minuta do regulamento do usuário ou **Termo de Uso do Sistema**;
- i) Recursos tecnológicos, aplicativos e plataformas digitais a serem utilizadas na operação do sistema;
- j) Sistema de compartilhamento de dados abertos concernentes à operação do sistema para fins de emissão sistemática de relatórios técnicos;
- k) Sistema de ouvidoria para recebimento, em tempo real, de reclamações, elogios, denúncias, sugestões e congêneres;
- l) Campanhas ou *blitzes* educativas;
- m) **Eventos** (ciclofaixas de lazer, passeios ciclísticos, Semana da Mobilidade, Semana Nacional de trânsito, Dia Internacional “*Na Cidade, Sem Meu Carro*”, “*No Domingo, a Rua é Nossa*”, “*A Savassi é da Gente*”, *blitzes* educativas, dentre outros);
- n) Plano de manutenção das bicicletas, infraestruturas complementares e recursos tecnológicos do sistema;
- o) Disponibilidade de frota reserva;
- p) Infraestrutura e dimensionamento de pessoal envolvido na operação do sistema;
- q) Seguros e medidas protetivas ao patrimônio da **CREDENCIADA**;
- r) Sistema de valores (precificação pretendida);
- s) Estudo simplificado de viabilidade técnico-financeira;
- t) Cronograma de atividades, considerando todos os requisitos estabelecidos no presente Chamamento Público;
- u) Indicação oficial do **Responsável Técnico – RT** da **PROPONENTE / CREDENCIADA**.
- v) Outras informações específicas, a critério da **PROPONENTE**.

**5.1.11.2 – O Plano de Negócios** poderá ser revisado e atualizado após a assinatura do **Termo de Credenciamento**, em prazo de até 20 (vinte) dias, e, a cada 12 (doze) meses de sua vigência, desde que respeitado o estabelecido no presente Chamamento Público, sob prévia anuência da BHTRANS.

#### **5.1.12 – PLANO DE OPERAÇÃO EM ÁREA PILOTO**

**5.1.12.1 – A CREDENCIADA** deverá iniciar a operação do Sistema de Compartilhamento de Bicicletas sem Estação, em **área piloto**, de acordo com o estabelecido no presente Chamamento Público e Termo de Credenciamento, observados os seguintes requisitos:

- a) Selecionar área para a realização da operação piloto;
- b) Elaborar Plano de Logística, considerando a área para a realização da operação piloto;
- c) Apresentar e aprovar Plano de Logística junto à BHTRANS;
- d) Implantar e monitorar o plano de operação em área piloto, sob prévia anuência da BHTRANS;

- e) Emitir e apresentar relatório de monitoramento da operação em área piloto à BHTRANS e Comitê Gestor;
- f) Implementar as melhorias necessárias à operação definitiva do sistema.

**5.1.12.2** – A operação em **área piloto** terá duração máxima de 03 (três) meses do total de 12 (doze) meses de vigência do **Termo de Credenciamento**. A operação em área piloto ocorrerá somente uma vez, especificamente nos primeiros 03 (três) meses do primeiro período de vigência do **Termo de Credenciamento**.

**5.1.12.3** – A operação do Sistema de Compartilhamento de Bicicletas sem Estação, em área piloto, tem por objetivo identificar as especificidades da operação do sistema, considerando as características do território, perfil do usuário, demanda do mercado, comportamento do usuário, assimilação dos aspectos funcionais e operacionais do sistema pelo usuário, identificação de problemas, externalidades e potencialidades, dentre outras.

**5.1.12.4** – O relatório de monitoramento da operação em área piloto do sistema deverá conter indicações de implementações de ações, melhorias, medidas corretivas e cronograma atualizado a serem adotados na operação do sistema, em caráter definitivo, isto é, no período de até 09 (nove) meses do total de 12 (doze) meses de vigência do **Termo de Credenciamento**.

**5.1.12.5** – Custos referentes à implementação da operação piloto são de exclusiva responsabilidade e a expensas da **CREDENCIADA**.

**5.1.12.6** – Custos referentes à implementação de melhorias identificadas após a operação piloto são de exclusiva responsabilidade e a expensas da **CREDENCIADA**.

**5.1.12.7** – A **CREDENCIADA** ficará **isenta do pagamento** dos valores estabelecidos no **item 9.1** do presente anexo, durante o período da operação em área piloto.

### **5.1.13 – ANÁLISE E APROVAÇÃO DE PROJETOS**

**5.1.13.1** – Todo e qualquer tipo de intervenção física sobre o espaço público pressupõe prévia análise e aprovação de projetos junto ao poder público, na forma estabelecida para cada caso pelos órgãos e entidades responsáveis.

**5.1.13.2** – O **Portal de Informações e Serviços** da Prefeitura de Belo Horizonte, disponível em [portaldeservicos.pbh.gov.br/portalservicos/](http://portaldeservicos.pbh.gov.br/portalservicos/) contém de forma detalhada e acessível todas as informações necessárias para a realização de cada tipo de serviço, respeitando a seguinte estrutura: “O que é”; “Exigências do serviço/Documentações”; “Onde solicitar”; “Prazos”; “Passo a passo”; “Acompanhamento”; “Legislação”; “Perguntas frequentes”; “Material informativo”; “Órgão/Unidade responsável”.

**5.1.13.3** – Eventuais custos referentes à elaboração, desenvolvimento, detalhamento, análise e aprovação de projetos, obtenção de licenciamentos e alvarás são de exclusiva responsabilidade e às expensas da **CREDENCIADA**.

### **5.1.14 – OBRAS**

#### **5.1.14.1 – INSTALAÇÃO DE MOBILIÁRIOS URBANOS E IMPLANTAÇÃO DE REDES DE INFRAESTRUTURA**

**I** – A instalação de mobiliários urbanos e redes de infraestrutura no âmbito do município de Belo Horizonte pressupõe obrigatória análise e aprovação de projetos, bem como licenciamentos e emissões de alvarás específicos, na forma estabelecida para cada caso pelos órgãos e entidades do poder público.





**PREFEITURA  
BELO HORIZONTE**

GOVERNANDO PARA QUEM PRECISA

**II** – Toda e qualquer instalação de mobiliário urbano e implantação de redes de infraestrutura necessários à operação do sistema cicloviário diretamente vinculados ao Sistema de Compartilhamento de Bicicletas **sem** Estação, no âmbito do município de Belo Horizonte, que implique em execução de obras, deverá observar, rigorosamente, as seguintes etapas:

- a) Elaboração, desenvolvimento e detalhamento de projeto executivo e seus complementares;
- b) Análise e aprovação de projetos pelo poder público;
- c) Emissão de licenças e alvarás pelo poder público;
- d) Fiscalização;
- e) Baixa.

**III – Portal de Informações e Serviços** da Prefeitura de Belo Horizonte, disponível em [portaldeservicos.pbh.gov.br/portalservicos/](http://portaldeservicos.pbh.gov.br/portalservicos/) contém de forma detalhada e acessível todas as informações necessárias para a realização de cada tipo de serviço, respeitando a seguinte estrutura: “O que é”; “Exigências do serviço/Documentações”; “Onde solicitar”; “Prazos”; “Passo a passo”; “Acompanhamento”; “Legislação”; “Perguntas frequentes”; “Material informativo”; “Órgão/Unidade responsável”.

**IV** – Eventuais custos referentes à instalação de mobiliários urbanos e implantação de redes de infraestrutura são de exclusiva responsabilidade e às expensas da **CREDENCIADA**.

#### **5.1.14.2 – IMPLANTAÇÃO DE OBRAS DE CORREÇÕES GEOMÉTRICAS E SINALIZAÇÃO VIÁRIA**

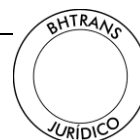
**I** – Para viabilizar o correto estacionamento de bicicletas na via pública e/ou espaços livres de uso público, em atendimento às necessidades operacionais e mitigação de eventuais externalidades decorrentes do Sistema de Compartilhamento de Bicicletas **sem** Estação no âmbito do município de Belo Horizonte, a **CREDENCIADA** deverá elaborar, desenvolver, detalhar, aprovar e **implantar projeto de correções geométricas e de sinalização viária** (todos os subsistemas), **quando necessário**.

**II** – Os projetos deverão ser elaborados, desenvolvidos e detalhados considerando:

- a) O estabelecido no Código de Trânsito Brasileiro – CTB, seus anexos, resoluções e manuais publicados pelo Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, aplicáveis ao caso;
- b) Os manuais e especificações técnicas publicados pela BHTRANS, disponíveis em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/bhtrans/informacoes/manuais-e-especificacoes/>;
- c) Os manuais e cadernos técnicos publicados pela Superintendência de Desenvolvimento da Capital – SUDECAP, disponíveis em: <https://prefeitura.pbh.gov.br/sudecap/projetos-de-infraestrutura> e <https://prefeitura.pbh.gov.br/sudecap/caderno-de-encargos>;
- d) Exigências de outros órgãos e entidades do poder público e concessionárias de serviços de acordo com a especificidade da intervenção.

**III** – A **CREDENCIADA** realizará a implantação das obras e sinalização, mediante prévia anuência e sem ônus para a BHTRANS ou poder público municipal.

#### **5.1.15 – EVENTOS**





**PREFEITURA  
BELO HORIZONTE**

GOVERNANDO PARA QUEM PRECISA

**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.

**5.1.15.2 – O evento** deverá ser elaborado, apresentado, discutido e aprovado junto à BHTRANS e/ou Comitê Gestor.<sup>20</sup>

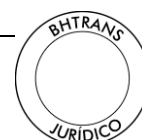
A seguir, é apresentado, a título de referência, quadro contendo a sistematização de características gerais por tipo de **evento** diretamente vinculado à promoção do uso da bicicleta e, portanto, do Sistema de Compartilhamento de Bicicletas **sem** Estação no âmbito do município de Belo Horizonte:

| TIPO DE EVENTO   | EXEMPLO  | LOCAL       | DURAÇÃO             | EXTENSÃO DE VIA (km)            |
|--|--|-------------|---------------------|---------------------------------|
| Ciclofaixa de lazer  | (-)  | Via pública | Até 12 (doze) horas | Até 05 (cinco) km               |
| Passeio ciclístico   | (-)  | Via pública | Até 08 (oito) horas | Até 10 (dez) km                 |
| Campanha educativa / blitz educativa                               | "BH tem espaço para todos"                           | Via pública | Até 12 (doze) horas | 05 (cinco) interseções (pontos) |
| Semana comemorativa  | Semana da Mobilidade, Semana Nacional do Trânsito    | Via pública | Até 12 (doze) horas | Até 500 (quinhentos) m          |
| Dia comemorativo   | Dia Internacional "Na Cidade, Sem Meu Carro"         | Via pública | Até 12 (doze) horas | Até 500 (quinhentos) m          |
| Participação em eventos institucionais promovidos pela BHTRANS/PBH | "No Domingo, a Rua é Nossa", "A Savassi é da Gente", | Via pública | Até 08 (oito) horas | Até 500 (quinhentos) m          |

**5.1.15.3 –** Observadas a tipificação e especificidades de cada "**evento**", a **CREDENCIADA**, sob prévia orientação e anuência da **BHTRANS**, será a responsável por:

- Elaborar o projeto do evento;
- Aprovar o projeto do evento;
- Obter licenças para a realização do evento;
- Divulgar o evento em parceria com a BHTRANS e/ou poder público municipal;
- Implantar o projeto do evento, bem como os desvios e operações de trânsito necessários à sua efetivação com acompanhamento da BHTRANS;
- Monitorar e acompanhar o evento;
- Desmobilizar o evento.

<sup>20</sup> De acordo com o estabelecido no artigo 95 do Capítulo VIII do Código de Trânsito Brasileiro – CTB, "Nenhuma obra ou **evento** que possa perturbar ou interromper a livre circulação de veículos e pedestres, ou colocar em risco sua segurança, será iniciada sem permissão prévia do órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre a via." **Este mesmo artigo, em seus parágrafos 1º e 2º estabelecem que** "a obrigação de sinalizar é do responsável pela execução ou manutenção da obra ou do evento" e, "salvo em casos de emergência, a autoridade de trânsito com circunscrição sobre a via avisará a comunidade, por intermédio dos meios de comunicação social, com quarenta e oito horas de antecedência, de qualquer interdição da via, indicando-se os caminhos alternativos a serem utilizados."





**PREFEITURA  
BELO HORIZONTE**

**GOVERNANDO PARA QUEM PRECISA**

**5.1.15.4 – A CREDENCIADA** deverá disponibilizar, sob programação e **gratuitamente**, as bicicletas necessárias à realização do “evento”, mediante regulamento específico voltado para o usuário da bicicleta, em caráter temporário.

**5.1.15.5 – Custos** referentes à realização de “evento” são de exclusiva responsabilidade e às expensas da **CREDENCIADA**.

**5.1.15.6 – 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.

**5.1.15.7 – A BHTRANS**, a seu exclusivo critério, dará apoio na implantação de desvios e operações de trânsito necessários à realização de “evento” que envolva o incentivo ao uso da bicicleta e a promoção do Sistema de Compartilhamento de Bicicletas sem Estação em parceria com a **CREDENCIADA**, mediante prévia apresentação e aprovação de programação e cronograma de atividades.

#### **5.1.16 – CAMPANHA EDUCATIVA OU BLITZE EDUCATIVA**

**5.1.16.1 – A CREDENCIADA** deverá conceber, elaborar, desenvolver, discutir, apresentar e aprovar **Campanha Educativa** ou **blitze educativa** diretamente vinculada à operação, uso e funcionalidades do Sistema de Compartilhamento de Bicicletas sem Estação em Belo Horizonte, visando a promoção e o incentivo ao uso da bicicleta no âmbito do município de Belo Horizonte.

**5.1.16.2 – Para** fins do presente Chamamento Público, a **Campanha Educativa** ou **blitze educativa** é considerada como “evento” e deverá ser submetida e aprovada pela BHTRANS e poder público municipal.

**5.1.16.3 – A CREDENCIADA** deverá implementar no mínimo 01 (uma) **Campanha Educativa** ou **blitze educativa** a cada 12 (doze) meses de vigência do **Termo de Credenciamento**.

**5.1.16.4 – A Campanha Educativa** ou **blitze educativa** deverá ocorrer, no mínimo, em 01 (um) dia da semana, com duração mínima de 12 (doze) horas, em 05 (cinco) interseções ou pontos da via pública, simultaneamente.

**5.1.16.5 – A Campanha educativa** ou **blitze educativa** deverá ser acompanhada por pessoal técnico-operacional da BHTRANS designado para este fim, mediante prévia aprovação do evento.

**5.1.16.6 – Custos** referentes à realização de **Campanha Educativa** ou **blitze educativa** são de exclusiva responsabilidade e às expensas da **CREDENCIADA**.

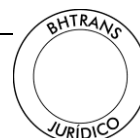
#### **5.1.17 – PLANO DE MANUTENÇÃO, CONSERVAÇÃO E LIMPEZA**

**5.1.17.1 – A CREDENCIADA** deverá realizar sistematicamente e, sempre que necessário, ações de manutenção (preventiva e/ou corretiva), conservação e limpeza de todos os elementos físicos que integram o Sistema de Compartilhamento de Bicicletas sem Estação, incluindo as bicicletas integrantes de eventual **frota reserva**, conforme **Plano de Negócios**.

#### **6 – INDICADORES DE DESEMPENHO DO SISTEMA**

**6.1 – A CREDENCIADA** deverá monitorar o desempenho do Sistema de Compartilhamento de Bicicletas sem Estação, minimamente, por meio dos seguintes indicadores:

a) **Indicadores de Desempenho:** Deverão ser definidos Indicadores de Desempenho para monitoramento do sistema. Um sistema eficiente, confiável e de alto custo/benefício é aquele que maximiza os dois indicadores essenciais de desempenho descritos a seguir:



- I) **Média de viagens/dia/bicicleta:** o ideal é que cada bicicleta tenha de 4 (quatro) a 8 (oito) viagens diárias por dia. Porém, compreende-se que esse é um serviço novo que está sendo disponibilizado em Belo Horizonte e, portanto, devemos considerar como número mínimo de viagens diárias igual a 02 (duas) para os 12 (doze) primeiros meses, visando à maximização da utilização com a continuidade da disponibilização do serviço.

II) **Média de viagens/dia/morador:** o ideal é ter 1 (uma) viagem por dia para cada grupo de 20 (vinte) a 40 (quarenta) moradores. Este é um indicador do nível de penetração na área em que será implementado o sistema. Uma média alta de viagens/morador/dia na área de cobertura do sistema é essencial para alcançar os objetivos primários de um Sistema de Compartilhamento de Bicicletas, inclusive o aumento da participação da bicicleta como modal de transporte, a redução do tempo de viagem em função dos congestionamentos e a promoção de modos de transporte mais equitativos, sustentáveis e seguros. Porém, compreende-se que esse é um serviço novo que está sendo disponibilizado em Belo Horizonte e, portanto, devemos considerar 01 (uma) viagem para cada grupo de 100 (cem) moradores, visando à maximização da utilização com a continuidade da disponibilização do serviço.

- III) **Outro indicador** a ser proposto pela **CREDENCIADA** de acordo com a operação e funcionalidades específicas do sistema, mediante prévia anuência da BHTRANS.

**6.2 – A CREDENCIADA** deverá emitir relatório técnico contendo a medição e avaliação dos indicadores de desempenho do Sistema de Compartilhamento de Bicicletas sem Estação, em periodicidade mensal e anual, durante todo o período de vigência do **Termo de Credenciamento**.

**6.3 – A BHTRANS** poderá, a seu exclusivo critério, publicizar os dados operacionais, medições e avaliações dos indicadores de desempenho do Sistema de Compartilhamento de Bicicletas sem Estação, respeitado o estabelecido no **Termo de Confidencialidade** firmado entre as partes.

**6.4 – 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.

## **7 – SISTEMA DE PRECIFICAÇÃO DO SERVIÇO**

**7.1 – O sistema** de precificação do serviço é de responsabilidade exclusiva da **CREDENCIADA**, considerando os **princípios de livre concorrência de mercado**.

## **8 – PRAZOS**

**8.1 – O prazo** de vigência do **Termo de Credenciamento** será de **12 (doze) meses**, contados da data de sua assinatura, podendo ser prorrogado, nos termos da legislação vigente.

**8.1.1 – O prazo** definido no **subitem 8.1** poderá ser prorrogado automaticamente desde que não haja nenhum fato superveniente motivado pela BHTRANS que implique na rescisão contratual.

**8.1.2 – A operação** em **área piloto** terá duração máxima de 03 (três) meses do total de 12 (doze) meses de vigência do **Termo de Credenciamento**.

**8.1.2.1 – A operação** em **área piloto** ocorrerá somente uma vez, especificamente nos primeiros 03 (três) meses do primeiro período de vigência do **Termo de Credenciamento**.

**8.1.2.2 – Ao final** da operação em **área piloto** haverá avaliação conjunta, entre BHTRANS, Comitê Gestor e **CREDENCIADA**, com vistas à emissão do denominado “*Relatório de monitoramento da operação em área piloto*”.



**8.1.2.3** – A BHTRANS emitirá o “*Relatório de monitoramento da operação em área piloto*” contendo as ações, melhorias e medidas corretivas a serem implementadas pela **CREDENCIADA**.

**8.1.2.4** – A **CREDENCIADA** deverá implementar as ações, melhorias e medidas corretivas indicadas no “*Relatório de monitoramento da operação em área piloto*”, conforme **item 5.1.12.4**.

**8.2** – A **CREDENCIADA** não poderá iniciar a prestação serviços relacionada aos Sistemas de Compartilhamento de Bicicletas - incluindo o plano piloto - antes do dia 10 de abril de 2019.

## **9 – VALORES, CONDIÇÕES DE PAGAMENTO E REAJUSTE**

**9.1** – A **CREDENCIADA** deverá pagar à BHTRANS os seguintes valores:

- a) **R\$ 5,94** (cinco reais e noventa e quatro centavos), por bicicleta, por mês, para sistema **sem** exploração de publicidade;
- b) **R\$ 22,00** (vinte e dois reais), por bicicleta, por mês, para sistema **com** exploração de publicidade, na forma estabelecida pela BHTRANS e poder público municipal para este fim.

**9.2** – O número de bicicletas disponíveis no Sistema de Compartilhamento de Bicicletas **sem** Estação deverá ser, obrigatoriamente, dado aberto compartilhado, em tempo real, entre a **CREDENCIADA** e BHTRANS, respeitados os requisitos de anonimato e proteção de dados dos usuários e do negócio, previstos em **Termo de Confidencialidade** firmado entre as partes.

**9.3** – À BHTRANS será permitida, a qualquer tempo e a seu exclusivo critério, a realização de auditoria na base de dados para aferição da quantidade de bicicletas disponíveis no Sistema de Compartilhamento de Bicicletas **sem** Estação, por meio de pessoal técnico especializado por ela designado para este fim, respeitado o estabelecido em **Termo de Confidencialidade** de dados a ser firmado entre as partes.

**9.4** – O pagamento do valor devido pela **CREDENCIADA** à BHTRANS está vinculado à prévia emissão de relatório de movimentação do Sistema de Compartilhamento de Bicicletas **sem** Estação emitido pela **CREDENCIADA**.

**9.5** – O valor total devido à BHTRANS deverá ser pago sobre o maior número de bicicletas disponibilizadas, por dia, pela **CREDENCIADA** no Sistema de Compartilhamento de Bicicletas **sem** Estação, durante o período de 01 (um) mês.

**9.6** – O pagamento do valor total devido à BHTRANS deverá ser realizado até o 5º (quinto) dia útil do mês imediatamente seguinte ao vencido, considerando o período de apuração do 1º ao último dia do mês, por meio de boleto bancário.

**9.7** – Todos os valores a serem pagos à BHTRANS deverão ser reajustados a cada 12 (doze) meses, contados da data de assinatura do **Termo de Credenciamento**, com base na variação do **Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo – IPCA** do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, do período.

**9.8** – **Não haverá pagamento** dos valores descritos no **item 9.1** durante a **vigência da Operação em Área Piloto**, conforme descrito no **item 5.1.12**.

**9.9** – A **identificação da marca própria** do Sistema de Compartilhamento de Bicicletas **sem** Estação **não será considerada exploração de publicidade**.

## **10 – APLICAÇÃO DA RECEITA**

**10.1** – Os valores totais recebidos pela BHTRANS, mensalmente, deverão ser aplicados na implementação de ações e medidas do próprio sistema ciclovitário do município de Belo Horizonte,

previstas no Programa Pedala BH do Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte – PLANMOB-BH e outros deles derivados.

## **11 – DEMAIS TERMOS E CONDIÇÕES**

**11.1** – Os demais termos e condições para prestação dos serviços estão previstos no Edital e na Minuta do Termo de Credenciamento – Anexo VII.

**Data:** \_\_\_\_ / \_\_\_\_ / \_\_\_\_.

**Elaborado por:**

**Eveline Prado Trevisan - Matrícula bt 002085**

Coordenadora de Sustentabilidade e Meio Ambiente

Diretoria de Planejamento e Informação

Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S/A – BHTRANS

**De acordo:**

**Elizabeth Gomes de Moura – Matrícula bt 000122**

Diretora de Planejamento e Informação

Diretoria de Planejamento e Informação

Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S/A – BHTRANS