

EDITAL DE CHAMAMENTO PÚBLICO Nº 002/2016

1. PREÂMBULO

1.1. O Município de Goiânia, por intermédio da CMTC – Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 05.787.273/0001-41, torna pública a realização de CHAMAMENTO PÚBLICO para receber propostas para implantação, operação e manutenção do SERVIÇO DE BICICLETA PÚBLICA COMPARTILHADA, em caráter experimental, na cidade de Goiânia, ofertando uma alternativa de transporte complementar à população, em consonância com os preceitos da Mobilidade Urbana Sustentável, contidas no PDG – Plano Diretor de Goiânia (Lei 171/2007).

1.2. Os interessados deverão apresentar os envelopes contendo os documentos para Habilitação, Projeto Executivo e Proposta Técnica até as **09h00min** do dia **03 de Outubro de 2016**, os quais serão abertos, impreterivelmente, em sessão pública, às **09h00min** do mesmo dia, na sede da **CMTC** – Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos, situada à Primeira Avenida, número 486, Setor Leste Universitário Goiânia-GO, conforme procedimento previsto no item **15** deste Edital.

1.3. Na hipótese de não serem apresentadas propostas até a data especificada no item anterior, o prazo para apresentação dos envelopes, contendo os documentos de Habilitação, Projeto Executivo e Proposta Técnica deste Chamamento Público fica prorrogado por mais **30 (trinta)** dias.

2. DO OBJETO

2.1. O presente Chamamento Público tem por objeto receber propostas para firmar **Termo de Autorização (Termo de Cooperação)** com a vencedora da seleção pública para implantação, operação e manutenção do SERVIÇO DE BICICLETA PÚBLICA COMPARTILHADA, em caráter experimental, na cidade de Goiânia, ofertando uma alternativa de transporte complementar à população, em consonância com os preceitos da Mobilidade Urbana Sustentável, contidas no PDG – Plano Diretor de Goiânia (Lei 171/2007).

2.2. As ações previstas neste Edital não implicam em qualquer ônus financeiro para o Município de Goiânia, sendo possível, em contrapartida, a exploração publicitária padronizada, por meio da divulgação de marca em espaços autorizados nas bicicletas e nas estações de compartilhamento de bicicletas, de acordo com as especificações e os quantitativos estabelecidos neste Edital e em seus Anexos.

2.3. A descrição detalhada contendo as especificações do serviço a ser implantado está discriminada neste Edital e em seus Anexos, os quais deverão ser minuciosamente observados pelos interessados quando da elaboração de suas propostas.

3. DO LOCAL PARA AQUISIÇÃO DOS DOCUMENTOS DO CHAMAMENTO

3.1. O edital está disponível gratuitamente no sítio [www.goiânia.go.gov.br, Licitacoes, Licitacoes CMTC](http://www.goiânia.go.gov.br/Licitacoes,Licitacoes_CMTC) sem prejuízo da divulgação em outros meios que se entendam adequados.

3.2. Este Edital e seus Anexos poderão também ser adquiridos mediante apresentação de um CD-R, DVD-R ou pen drive na CMTC - Companhia, conforme endereço constante no item 1.2 deste edital.

4. DA APRESENTAÇÃO DO PROJETO

4.1. Os interessados em apresentar proposta para este Chamamento Público, poderá, caso lhe seja conveniente, solicitar que a CMTC (através da CPL) lhes façam a apresentação do Anteprojeto, em caráter meramente informativo e elucidativo, para conhecimento. Caso haja o interesse, o mesmo deverá ser manifestado através do envio de email para cpl.cmtc.goiania@gmail.com até o dia 06 de Setembro de 2016.

5. DOS REQUISITOS DE PARTICIPAÇÃO

5.1. A participação neste Chamamento Público implica na aceitação integral e irrevogável pelos participantes, dos termos, cláusulas, condições e Anexos do Edital, que passarão a integrar as obrigações da PROPONENTE, bem como na observância dos regulamentos administrativos e das normas técnicas aplicáveis, não sendo aceita, sob qualquer hipótese, alegação de seu desconhecimento em qualquer fase do procedimento administrativo e execução dos serviços.

5.2. Somente poderão participar do Chamamento Público empresas legalmente constituídas e estabelecidas, **há no mínimo 03 (três) anos (Art. 33 da LEI 13.019/2014 (LEI ORDINÁRIA) 31/07/2014**, que estejam habilitadas e capacitadas a executar o seu objeto e que satisfaçam, integralmente, todas as condições deste Edital.

5.2.1. Será admitida a participação de empresas sob regime de consórcio, devendo, ainda, as mesmas apresentarem comprovação do compromisso público ou particular de constituição de Consórcio, subscrito pelos consorciados, no qual

deverá constar a indicação do percentual de cada empresa na constituição do consórcio, bem como da empresa líder, ficando vinculado às seguintes condições:

- a) Indicação da empresa líder.
- b) Responsabilidade solidária das empresas consorciadas, perante o Município, pelas obrigações e atos do consórcio, tanto na fase de Chamamento quanto na de execução do contrato.
- c) Prazo de duração do consórcio que deve coincidir com o prazo da vigência da autorização administrativa firmada.
- d) Compromisso de que não será alterada a constituição ou composição do consórcio sem a prévia anuência do Município, visando manter válidas as premissas que asseguraram a habilitação do consórcio original.
- e) Compromisso de que o consórcio não se constitui e nem se constituirá em pessoa jurídica diversa de seus integrantes e de que o consórcio não adotará denominação própria;
- f) Obrigação da vencedora de promover, antes da assinatura do Termo de Autorização (Termo de Cooperação), a constituição e o registro do consórcio, nos termos do compromisso, referido no item 5.2.1 deste Edital e conforme **art. 33 da Lei nº 8.666/93 (LEI 13.019/2014 (LEI ORDINÁRIA) 31/07/2014).**

5.2.1.1. Qualquer empresa participante de um consórcio não poderá participar da disputa isoladamente ou integrando outro consórcio.

5.2.1.2. A subcontratação será permitida apenas, excepcionalmente, para os serviços especializados (manutenção mecânica e sistema de logística necessário) que não digam respeito ao objeto principal deste Chamamento Público (software, gerenciamento e gestão do sistema de bicicleta pública compartilhada) mediante autorização prévia da CMTC.

Parágrafo Único. Os documentos de habilitação serão exigidos individualmente por parte de cada consorciado, admitindo-se, para efeito de qualificação técnica, o somatório dos quantitativos de cada consorciado, e, para efeito de qualificação econômico-financeira, o somatório dos valores de cada consorciado, na proporção de sua respectiva participação.

5.3. Em se tratando de documentos obtidos pelo participante via *Internet*, estes

poderão ser apresentados por meio de cópias, considerando que sua autenticidade fica condicionada a consulta/verificação pela Comissão Permanente de Licitação - CMTC.

6. DA APRESENTAÇÃO DAS PROPOSTAS

6.1. As propostas deverão ser apresentadas em papel timbrado ou por procuração da Interessada, sendo entregues à Comissão, em separado, em envelopes identificados da seguinte forma: A – Documentos para Habilitação; B - Projeto Executivo; e C - Proposta Técnica, respectivamente, contendo identificação da proponente, conforme item 6.3.

6.1.1. Quando a interessada pretender se fazer representar neste Chamamento, deverá entregar à Comissão, juntamente com os envelopes colados, original ou cópia autenticada de PROCURAÇÃO PARTICULAR, com firma reconhecida em cartório, ou PÚBLICA, outorgando para o mandatário amplos poderes para a prática dos atos necessários e inerentes ao procedimento, devidamente assinado por representante legal da Proponente interessada.

6.1.1.1. Quando o representante for designado através de ato constitutivo da licitante, deverá este apresentar documento devidamente registrado na Junta Comercial ou órgão equivalente, comprovando tal situação.

6.1.1.2. Quando se tratar de procuração particular, esta deverá ser apresentada acompanhada de documento que comprove a titularidade do outorgante.

6.1.1.3. Não poderá um representante legal ou um procurador representar mais de uma empresa.

6.2. A não apresentação dos documentos de que trata o item 6.1 e seus subitens impedirá o representante de se manifestar e responder pela proponente.

6.3. Os envelopes deverão ser entregues lacrados, contendo os documentos de Habilitação, o Projeto Executivo e a Proposta Técnica, diretamente à Comissão Permanente de Licitação - CMTC, em conjunto com versão digital em PDF, apresentada em CD-R, DVD-R ou Pen Drive, até a data prevista no preâmbulo deste Edital, devendo os envelopes conter os seguintes sobrescritos em suas partes exteriores:

**ENVELOPE A – DOCUMENTOS
PARA HABILITAÇÃO
À COMISSÃO PERMANENTE DE LICITAÇÃO DA
CMTC**

Companhia Metropolitana de Transportes

Coletivos

COMISSÃO PERMANENTE DE LICITAÇÃO

1ª Avenida nº 486 Setor Leste Universitário Goiânia-Goiás

email: cpl.cmtc.goiania@gmail.com

Fone: (62)3524. 1812

Fax: (62) 3524-1853

CHAMAMENTO PÚBLICO 002/2016 DATA __/__/__

ÓRGÃO: CMTC - COMPANHIA METROPOLITANA DE
TRANSPORTES COLETIVOS

PROPONENTE: (Razão Social, CNPJ, Endereço, Telefone, Fax, e-mail).

ENVELOPE B – PROJETO EXECUTIVO

À COMISSÃO PERMANENTE DE LICITAÇÃO DA CMTC

CHAMAMENTO PÚBLICO 002/2016 DATA __/__/__

ÓRGÃO: CMTC - COMPANHIA METROPOLITANA DE
TRANSPORTES COLETIVOS

PROPONENTE: (Razão Social, CNPJ, Endereço, Telefone, Fax, e-mail).

ENVELOPE C – PROPOSTA TÉCNICA

À COMISSÃO PERMANENTE DE LICITAÇÃO DA CMTC

CHAMAMENTO PÚBLICO 002/2016 DATA __/__/__

ÓRGÃO: CMTC - COMPANHIA METROPOLITANA DE
TRANSPORTES COLETIVOS

PROPONENTE: (Razão Social, CNPJ, Endereço, Telefone, Fax, e-mail).

6.4. A avaliação das propostas ocorrerá após a análise da documentação relativa à habilitação dos participantes.

6.5. Será inabilitada a proponente que deixar de apresentar qualquer dos documentos exigidos ou apresentá-los em desacordo com as exigências deste Edital.

6.6. O envelope A – Documentos para Habilitação deverá conter a documentação referente à habilitação jurídica, regularidade fiscal e trabalhista, qualificação técnica, qualificação econômico-financeira e declaração para fins trabalhistas, discriminadas nos itens **7, 8, 9, 10, 11 e 12**, respectivamente.

7. DOCUMENTAÇÃO RELATIVA À HABILITAÇÃO JURÍDICA

7.1. Registro comercial, no caso de empresa individual;

7.2. Ato constitutivo, estatuto ou contrato social em vigor, juntamente com todas as eventuais alterações ou, se for o caso, a última alteração social consolidada, em ambos os casos devidamente registrada(s) na Junta Comercial, e, em ambas as hipóteses, em se tratando de sociedades comerciais, e, no caso de sociedades por ações, acompanhado de documentos de eleição de seus

administradores, com a comprovação da publicação do ato de constituição no Diário Oficial respectivo e nos jornais de grande circulação;

7.3. Inscrição do ato constitutivo, no caso de sociedades civis, acompanhada de prova da diretoria em exercício;

7.4. Decreto de autorização devidamente publicado, em se tratando de empresa ou sociedade estrangeira em funcionamento no País, e ato de registro ou autorização para funcionamento expedido pelo órgão competente, quando a atividade assim o exigir.

8. DOCUMENTAÇÃO RELATIVA À REGULARIDADE FISCAL E TRABALHISTA

8.1. Prova de inscrição no **Cadastro Nacional da Pessoa Jurídica (CNPJ/MF)**;

8.2. Prova de regularidade perante a **Fazenda Nacional**, mediante a apresentação de certidão conjunta expedida pela Secretaria da Receita Federal e Procuradoria-Geral da Fazenda Nacional, referente aos tributos federais e à Dívida Ativa da União;

8.3. Prova de **inscrição no cadastro de contribuintes estadual ou municipal**, se houver, relativo ao domicílio ou sede do participante, pertinente ao seu ramo de atividade e compatível com o objeto contratual;

8.4. Prova de regularidade para com a **Fazenda Estadual** do domicílio ou sede da participante;

8.5. Prova de regularidade para com a **Fazenda Municipal** do domicílio ou sede da participante;

8.6. Prova de regularidade fiscal perante a **Seguridade Social**;

8.7. Prova de regularidade relativa ao **Fundo de Garantia por Tempo de Serviço - FGTS**, por meio do Certificado de Regularidade de Situação (CRS);

8.8. Prova de inexistência de débitos inadimplidos perante a **Justiça do Trabalho**, mediante a apresentação de Certidão Negativa de Débitos Trabalhistas - CNDT.

9. DOCUMENTAÇÃO RELATIVA À QUALIFICAÇÃO TÉCNICA

9.1. Capacitação Técnico-Operacional da Proponente

9.1.1. A participante deverá apresentar a prova de registro da empresa no Conselho competente, com jurisdição sobre o domicílio da sede do participante.

9.1.2. A participante deverá apresentar atestado(s) fornecido por pessoa(s) jurídica(s) de direito público e ou privado, comprovando que desempenhou atividade pertinente e compatível em características, quantidades e prazos com o objeto deste edital. É requisito mínimo necessário, para as empresas comprovarem ter condições de executar o objeto, o item de serviço discriminado a seguir:

a) Implantação e operação de um sistema de disponibilização de bicicletas públicas compartilhadas através de estações de auto-atendimento computadorizadas e com operação em tempo real de, no mínimo, **7 (sete)** estações e **70** (setenta) bicicletas, operadas na rua, em praça única, ou seja, não cumulativo e suporte logístico compatível com o serviço.

9.1.3. O(s) atestado(s) relativo(s) aos serviços de engenharia emitido(s) por pessoa(s) jurídica(s) de direito público e ou privado, especificado(s) no item anterior, deverão estar acompanhado(s) da(s) respectiva(s) Certidão(ões) de Acervo Técnico – CAT, expedido(s) pela(s) entidade profissional competente da(s) região(ões) onde o(s) serviço(s) tenha(m) sido realizado(s).

9.2. Capacitação Técnico-Profissional

9.2.1. Comprovação da Participante de possuir no seu quadro permanente, na data prevista para início do presente chamamento, profissional (ais) de nível superior, qualificado(s) em Engenharia Civil ou Engenharia de Tráfego ou Arquitetura, registrado(s) na entidade profissional competente, detentor(es) de atestado(s) técnicos, comprovando a responsabilidade técnica pela execução de serviço pertinente e compatível em características, quantidades e prazos com o objeto a ser executado que, conjuntamente, atendam à habilitação mínima a seguir:

a) Implantação e operação de sistema de disponibilização de bicicletas públicas através de estações de auto-atendimento computadorizadas e com operação em tempo real de, no mínimo, **7** (sete) estações e **70** (setenta) bicicletas, operadas na rua, em praça única, ou seja, não cumulativo e suporte logístico compatível com o serviço.

9.2.2. O(s) atestado(s) relativo(s) aos serviços de engenharia ou arquitetura e de responsabilidade técnica emitido(s) por pessoa(s) jurídica(s) de direito público e ou privados, especificado(s) no item anterior, deverão estar acompanhado(s) da(s) respectiva(s) Certidão (ões) de Acervo Técnico – CAT, expedido(s) pela(s)

entidade profissional competente da(s) região(ões) onde o(s) serviço(s) tenha(m) sido realizados.

9.2.3. A comprovação de que o(s) profissional(ais) indicado(s) pertença(m) ao quadro permanente da empresa/consórcio nos termos do **artigo 30, § 1º, inciso I da Lei federal nº 8.666/93 e suas alterações (LEI 13.019/2014 (LEI ORDINÁRIA) 31/07/2014)**, deverá ser feita do seguinte modo:

a) No caso de empregado da participante, mediante apresentação de cópias autenticadas do Contrato de Trabalho, das anotações da CTPS - Carteira de Trabalho e Previdência Social, nos termos da CLT - Consolidação das Leis do Trabalho e do Decreto nº61.799/67, ou da Ficha de Registro de Empregado.

b) No caso de proprietário, sócio ou dirigente, mediante apresentação de cópia do Estatuto ou Contrato Social, devidamente registrado no órgão competente.

c) No caso de profissional(is) autônomo(s): mediante apresentação de cópia do(s) contrato(s) de prestação de serviços ou declaração de compromisso, firmado(s) anteriormente à sessão de abertura de propostas entre a participante e o(s) profissional(is) em questão.

9.2.4. O atendimento ao item 9.2.3 também poderá ser comprovado conforme preconiza o **§ 6º do Artigo 30 da Lei nº 8.666/93**: As exigências mínimas relativas a instalações de canteiros, máquinas, equipamentos e pessoal técnico especializado, considerados essenciais para o cumprimento do objeto da licitação, serão atendidas mediante a apresentação de **relação explícita e da declaração formal da sua disponibilidade, sob as penas cabíveis, vedada as exigências de propriedade e de localização prévia.**

9.2.5. A substituição dos profissionais acima indicados somente será admitida por outros que detenham as mesmas qualificações aqui exigidas e por motivos julgados relevantes e aceitos pela Autorizante, mediante apresentação por escrito de justificativa e da documentação exigida no item 9.2.2 e 9.2.3, onde couber, pela Autorizada.

9.3. Declaração de Conhecimento

9.3.1. A participante deverá apresentar a **declaração de conhecimento** (Anexo II) de todas as informações, das condições e particularidades locais para o cumprimento das obrigações objeto deste Edital. No caso de Consórcio, a referida Declaração deverá ser firmada pelo representante legal ou procurador de, no mínimo, um dos consorciados.

10. DOCUMENTAÇÃO RELATIVA À QUALIFICAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA

10.1. Certidão Negativa de Falência, Concordata, Recuperação Judicial ou Extrajudicial, ou execução patrimonial, Lei nº 11.101/2005, expedida pelo distribuidor da sede da Pessoa Jurídica, em até 90 (noventa) dias anteriores à apresentação dos envelopes, ou no prazo de validade que constar na certidão. No caso de praças com mais de um cartório distribuidor, deverão ser apresentadas as certidões de cada um dos distribuidores.

10.2. Balanço Patrimonial e demonstrações contábeis do último exercício social, já exigíveis e apresentados na forma da lei, que comprovem a boa situação da proponente, vedada a sua substituição por balancetes ou balanços provisórios, podendo ser atualizados por índices oficiais, quando encerrados há mais de 03 (três) meses da data de apresentação da proposta.

10.2.1. Apresentação de balanços que demonstrem a ocorrência de fatos supervenientes, comprovados na forma da lei, que modifiquem favoravelmente a situação econômico - financeira da proponente, não excluindo a obrigatoriedade de apresentação do balanço do exercício anterior, na forma do subitem seguinte.

10.2.2. Em tratando-se de **Sociedade Anônima**, somente será considerado, na forma da lei, o Balanço Patrimonial que esteja assinado por contabilista legalmente habilitado e por responsável pela empresa, acompanhado da publicação em jornal oficial, em jornal de grande circulação e do registro na Junta Comercial.

10.2.2.1. As Demonstrações Contábeis compreendem: DLPA (Demonstração dos Lucros e Prejuízos acumulados) e DRE (Demonstração do Resultado do Exercício).

10.2.3. No caso das **demais sociedades empresárias e empresário individual**, o balanço deverá ser acompanhado dos termos de abertura e de encerramento do Livro Diário - estes termos devidamente registrados na Junta Comercial -, constando no balanço o número do Livro Diário e das folhas nos quais se acha transcrito ou autenticação da junta comercial, devendo tanto o balanço quanto os termos serem assinados por contador registrado no Conselho Regional de Contabilidade e pelo titular ou representante legal da empresa.

10.2.3.1. A Demonstração Contábil compreende: DRE (Demonstração do Resultado do Exercício).

10.2.4. No caso de **sociedade simples** - exceto cooperativa - o balanço patrimonial deverá ser inscrito no Cartório de Registro Civil, assinado por contador registrado no Conselho Regional de Contabilidade e pelo titular ou representante legal da instituição, atendendo aos índices estabelecidos neste instrumento convocatório.

10.3 O critério para aferição de boa situação financeira da empresa far-se-á mediante obtenção dos índices abaixo através da aplicação das seguintes fórmulas:

$$\text{Liquidez Geral(LG)} = \frac{\text{ATIVO CIRCULANTE + REALIZÁVEL A LONGO PRAZO}}{\text{PASSIVO CIRCULANTE + EXIGÍVEL A LONGO PRAZO}} \geq 1,00$$

$$\text{Liquidez Corrente (LC)} = \frac{\text{ATIVO CIRCULANTE}}{\text{PASSIVO CIRCULANTE}} \geq 1,00$$

$$\text{Solvência Geral (SG)} = \frac{\text{ATIVO TOTAL}}{\text{PASSIVO CIRCULANTE+ EXIGÍVEL A LONGO PRAZO}} \geq 1,00$$

10.4 No caso de participação em forma de consórcio, os documentos exigidos nos subitens anteriores deverão ser apresentados individualmente por cada consorciado.

11. DECLARAÇÃO PARA FINS TRABALHISTAS

11.1. A proponente deverá apresentar Declaração em cumprimento ao inciso XXXIII, do art. 7º, da Constituição Federal, de que não emprega menor de dezoito anos em trabalho noturno, perigoso ou insalubre e não emprega menor de dezesseis anos, salvo na condição de aprendiz, a partir dos quatorze anos, devidamente assinada e carimbada com a identificação de sócio ou representante legal da Proponente, conforme modelo contido no Anexo III.

12. PATROCÍNIO DO EMPREENDIMENTO

12.1. A viabilização econômica do empreendimento será feita através de patrocínio a ser viabilizado pelo proponente, através de instituição que deverá apresentar capacidade econômico-financeira, solidez de mercado e compatibilidade conceitual com projetos de mobilidade urbana sustentável.

12.2. Além das prerrogativas contratuais de praxe para a formalização contratual com o agente patrocinador, a proponente deverá considerar ainda as seguintes condições:

12.2.1. Patrocinar as quantidades específicas de estações, durante a vigência do Termo de Autorização (Termo de Cooperação) do empreendimento e conforme regras especificadas no Termo de Referência, Anexo I deste Edital.

12.2.2. Colaborar nas campanhas educativas e informativas quanto ao uso do SERVIÇO DE BICICLETA PÚBLICA COMPARTILHADA e legislação vigente, a serem veiculadas periodicamente pela proponente.

12.3. Em nenhuma hipótese o Município de Goiânia fará qualquer pagamento para o custeio e ou patrocínio do Sistema de Bicicleta Pública Compartilhada a ser implantado no Município.

13. DO PROJETO EXECUTIVO

13.1 O envelope B - Deverá conter o Projeto Executivo do SERVIÇO DE BICICLETAS PÚBLICAS COMPARTILHADAS onde deverão estar definidos: as cores e as especificações técnicas das bicicletas e das estações, detalhes técnicos, a implantação das estações, o descritivo técnico detalhado do modo operacional, demais relatórios julgados necessárias ao bom entendimento do projeto, as Anotações de Responsabilidade Técnica ou Registros de Responsabilidade Técnica e o cronograma de instalação e funcionamento das estações, em conformidade com o Termo de Referência, Anexo I deste Edital.

13.2 Todas as aprovações dos projetos do SERVIÇO DE BICICLETAS PÚBLICAS COMPARTILHADAS, nos órgãos competentes, é de responsabilidade da vencedora do Chamamento Público.

14. DA PROPOSTA TÉCNICA

14.1. O envelope C – Deverá conter a Proposta Técnica, ou seja, o descritivo da proposta técnica e a proposta comercial, que devem ser

apresentadas em papel timbrado e assinadas por sócio ou representante legal da interessada, observados os critérios do Anexo I deste Edital, respeitados os quantitativos mínimos e máximos, e, os preços mínimos e máximos estipulados, sob pena de desclassificação.

15. PROCEDIMENTOS E ANÁLISE DE PROPOSTAS

15.1. Os Envelopes A, B e C (DOCUMENTAÇÃO DE HABILITAÇÃO, PROJETO EXECUTIVO e PROPOSTA TÉCNICA, respectivamente) serão abertos pela Comissão Permanente de Licitação, na sede da CMTC, Município de Goiânia, situada à Primeira Avenida, número 486, St. Leste Universitário, em sessão pública, sendo os documentos neles contidos rubricados por, no mínimo, dois dos membros da citada Comissão.

15.2. Para a abertura dos envelopes, a Comissão Permanente de Licitações atenderá ao procedimento a seguir:

15.2.1. Após o Presidente da Comissão declarar encerrado o prazo para recebimento dos envelopes, não serão aceitos quaisquer outros documentos que não os existentes nos respectivos envelopes, nem será permitido que se faça qualquer adendo ou esclarecimentos sobre os documentos, de forma a alterar o conteúdo original dos mesmos.

15.2.2. Em seguida, a Comissão procederá à abertura dos envelopes contendo os documentos referentes à habilitação e fará a conferência destes de acordo com as exigências deste edital, os quais serão rubricados e numerados pela Comissão. Os documentos serão postos à disposição dos representantes das licitantes, para que os examinem e os rubriquem.

15.2.3. A Comissão examinará possíveis apontamentos feitos por prepostos de licitantes, manifestando-se sobre o seu acatamento ou não. Em seguida, deliberará sobre os documentos apresentados e, julgando-os satisfatórios, ou não, declarará as licitantes habilitadas e/ou inabilitadas, fundamentando sua decisão. O resultado da habilitação poderá ser proferido em outra sessão, a critério da Comissão, cuja data será comunicada às licitantes através de publicação no DOM e jornal de circulação, com a antecedência mínima de 24 (vinte e quatro) horas.

15.2.4. Na hipótese de considerar qualquer licitante inabilitada, a Comissão fundamentará a sua decisão. Se presentes os prepostos dos licitantes à sessão, o Presidente da Comissão fará diretamente a intimação dos atos relacionados com a habilitação e inabilitação. Caso os representantes não queiram interpor recurso,

esta intenção deverá ser consignada em ata, por todos assinada.

15.2.5. Caso não estejam presentes os prepostos das licitantes, a sessão será suspensa e a intimação dos atos referidos no item anterior será feita através do DOM, iniciando-se o prazo de 05 (cinco) dias úteis para a entrega à Comissão das razões da recorrente, a contar do primeiro dia útil seguinte à publicação, conforme parâmetros de divulgação citados no item 18.1 deste edital.

15.2.6. Decorridos os prazos e proferida a decisão sobre os recursos interpostos, a Comissão marcará a data e o horário em que dará prosseguimento ao processo licitatório, cuja comunicação às licitantes será feita com a antecedência mínima de 24 horas da data marcada, através de publicação no DOM e jornal de circulação.

15.2.7. Na ausência de qualquer representante de licitante inabilitada, a Comissão manterá em seu poder o envelope “B” – Projeto Executivo, e o envelope “C” – Proposta Técnica, que deverá ser retirado por representante legal da licitante, no prazo de 30 (trinta) dias da data referida no aviso que marcará a sessão de prosseguimento da licitação.

15.2.8. Passado o prazo recursal, e não havendo a retirada dos envelopes por parte da licitante inabilitada que não interpôs Recurso Administrativo, este ficará sob o poder da Comissão durante 30 (trinta) dias, sendo, após esse prazo, expurgado.

15.2.9. Os envelopes “B” – Projeto Executivo e “C” – Proposta Técnica, devidamente lacrado, serão rubricados pela Comissão e pelos representantes das licitantes presentes à sessão, caso esta venha a ser suspensa.

15.2.10. Inexistindo recursos, ou decididos os interpostos, será feita a devolução dos envelopes contendo a proposta das empresas inabilitadas, mediante solicitação das mesmas.

15.2.11. Em seguida, serão abertos os envelopes contendo os Projetos Executivos das habilitadas. Os documentos neles contidos serão lidos e rubricados pela Comissão e colocados à disposição das licitantes, para que os examinem e os rubriquem.

15.2.12. O julgamento dos Projetos Executivos será feito por técnicos designados pelo titular do órgão ou entidade da qual se origina esta Licitação, bem como técnicos dos demais órgãos municipais, ao interesse da Prefeitura de Goiânia, através de Portaria; devendo ser emitido laudo assinado e datado por quem o emitiu e ratificado pelo titular do órgão.

15.2.13. O julgamento dos Projetos Executivos é de exclusiva responsabilidade da Comissão Técnica nomeada, por tratar-se de objeto muito específico.

15.2.14. A avaliação e classificação dos Projetos Executivos ocorrerão de acordo com os critérios constantes no Anexo I deste edital.

15.2.15. Abertos os Projetos Executivos, não haverá desclassificação por motivo relacionado com a habilitação, salvo em razão de fatos supervenientes ou só conhecidos após o julgamento.

15.2.16. Na hipótese de considerar qualquer licitante desclassificada, a Comissão fundamentará a sua decisão; hipótese em que, não desejando interpor recurso, a licitante deverá manifestar a sua intenção, que será consignada em ata por todos assinada.

15.2.17. Concluído o julgamento dos Projetos Executivos, proceder-se-á à abertura das Propostas Técnicas exclusivamente das licitantes que tenham seu Projeto Executivo aprovado.

15.2.18. Caso a licitante desclassificada esteja ausente, a sessão será suspensa para publicação em Diário Oficial da desclassificação e aguardados os prazos recursais.

15.2.19. Em seguida, proceder-se-á à abertura das Propostas Técnicas das licitantes que obtiveram classificação na fase anterior, conforme o critério do subitem 16.2.17.

15.2.20. As Propostas Técnicas serão analisadas e rubricadas pela Comissão, e em seguida serão postas à disposição dos representantes das licitantes.

15.2.21. A Comissão Técnica procederá ao julgamento das Propostas Técnicas segundo os critérios estabelecidos neste edital, bem como no Anexo I.

15.2.22. As propostas serão classificadas e ordenadas de forma decrescente, de acordo com o critério de **maior Nota Final**.

15.2.23. Serão desclassificadas as propostas que não atenderem às exigências deste edital e seus Anexos.

15.2.24. Na hipótese de considerar qualquer licitante desclassificada, a Comissão fundamentará a sua decisão; hipótese em que, não desejando interpor recurso, a licitante deverá manifestar a sua intenção, que deverá ser consignada em ata por todos assinada.

15.2.25. O julgamento com a classificação das licitantes será proferido em sessão pública. Havendo licitante ausente, a Comissão publicará o mesmo em Diário Oficial e aguardará o decurso dos prazos recursais.

15.3. Será considerada vencedora a proposta que apresentar a maior Nota Final, resultado da somatória da Nota da Proposta Técnica e da Nota da Proposta Comercial, conforme disposto no item 17. Critério de Julgamento, observadas todas as especificações técnicas e regras deste edital e seus anexos.

15.4. Será inabilitada a proponente interessada que não apresentar os documentos de Habilitação, e desclassificada a que não apresentar o Projeto Executivo ou a Proposta Técnica, ou apresentá-los em desconformidade com as regras dispostas neste Edital.

15.5. No caso de empate entre duas ou mais propostas técnicas, o desempate será através da análise de uma amostra, onde as proponentes envolvidas apresentarão uma amostra do veículo a que se refere este edital, as quais serão avaliadas pela Comissão Técnica, que, fundamentadamente, emitirá parecer apontando o produto que melhor se adéqua ao interesse público envolvido no presente projeto, e levará em consideração os seguintes critérios, observada a seguinte ordem:

a) bicicleta com menor peso;

b) será dada preferência ao sistema de freios, na seguinte ordem: disco, v-brake, ferradura e contrapedal;

c) cronograma mais célere de instalação das bicicletas.

15.6. Os critérios de desempate elencados no subitem 16.6. são excludentes, de modo que a proponente que apresentar a melhor proposta no primeiro item, conforme a ordem indicada no item anterior, será a vencedora, sendo dispensada a Comissão de analisar o critério seguinte.

15.7. Caso todas as amostras sejam aprovadas, o critério adotado para desempate será o da proponente que comprovar maior tempo de experiência no Brasil na execução de serviços objeto deste Edital e cujo Projeto Executivo obtiver a melhor avaliação da Comissão Técnica.

15.8. As dúvidas que surgirem durante as reuniões serão esclarecidas pelo Presidente da Comissão, na presença dos prepostos das licitantes.

15.9. À Comissão é facultado suspender qualquer sessão mediante motivo devidamente justificado e marcar sua reabertura para outra ocasião, fazendo constar esta decisão na ata dos trabalhos.

15.10. A Comissão poderá, para analisar os documentos de habilitação, os projetos executivos, as propostas técnicas e outros documentos, solicitar pareceres técnicos e suspender a sessão para realizar diligências a fim de obter melhores subsídios para as suas decisões.

15.11. Todos os documentos ficam sob a guarda da CPL, até a conclusão do processo. À Comissão Técnica designada para análise das Propostas Técnicas e dos Projetos Executivos, caberá a responsabilidade sobre os mesmos ou sobre quaisquer outros documentos por ele solicitados, até finalizar os trabalhos, com a emissão do laudo técnico e seu envio à CPL, devidamente visado pelo Secretário da SCSP.

15.12. Todos os procedimentos relativos aos recursos estão disciplinados neste edital, no item 19.

15.13. Todos os procedimentos da Comissão e dos licitantes durante as sessões serão registrados em ata.

15.14. Todos os atos relativos ao procedimento do presente Chamamento Público serão realizados pela Comissão Permanente de Licitação na sede da **CMTC** – Companhia Metropolitana de Transportes Coletivo, situada à Primeira Avenida, número 486, Setor Leste Universitário Goiânia-GO.

15.15. No caso de decretação de feriado que coincida com a data designada para entrega dos envelopes "A", "B" e "C" e suas aberturas, esta licitação realizar-se-á no primeiro dia útil subsequente, na mesma hora e mesmo local; podendo, no entanto, a Comissão definir outra data, horário e até local, fazendo a publicação e divulgação na mesma forma do início.

16. DO CRITÉRIO DE JULGAMENTO

16.1. O julgamento será realizado pela Comissão Permanente de Licitação da CMTC de acordo com o que dispõe o **art. 45 da Lei federal nº 8.666/1993 e Lei Complementar nº 123/2006 (LEI 13.019/2014 (LEI ORDINÁRIA) 31/07/2014)**, observando os seguintes fatores:

16.2. O julgamento será realizado com base na **Proposta Técnica** (Projeto Executivo) e na **Proposta Comercial** (oferta de preço), dados os preços máximos

e mínimos, sob o regime do Termo de Autorização (Termo de Cooperação) de bem de uso público;

16.3. A proposta técnica da licitante será julgada de acordo com os critérios de avaliação estabelecidos a seguir, e para cada item da Proposta Técnica será atribuída uma pontuação.

16.4. A avaliação de cada um dos tópicos levará em conta o conteúdo e sua compatibilidade com as DIRETRIZES FIXADAS no Termo de Referência, Anexo I, deste edital. Para cada um dos tópicos serão atribuídos notas e pesos. Os tópicos a serem avaliados serão:

- a) Número de estações, número de bicicletas e número de vagas extras;
- b) Modo operacional (materiais, equipamentos, quadro funcional adequado, atendimento ao usuário, interface com o usuário);
- c) Modelo das Estações (auto-atendimento, alimentação por energia solar, conexão sem fio);
- d) Modelo da bicicleta;
- e) Capacidade de expansão do serviço;
- f) Proposta de campanha educativa informativa aos usuários do serviço.

16.5. Para o estabelecimento de uma proporcionalidade entre os tópicos a serem desenvolvidos, a cada um deles será atribuído um peso, como segue:

TÓPICO	PESO
A	2,0
B	2,5
C	1,5
D	1,5
E	1,5
F	1,0

16.6. Para cada tópico será atribuída uma nota, correspondente à multiplicação do percentual de atendimento, abaixo especificado, pelo seu respectivo peso, de acordo com a tabela disposta no item 17.5.

a) 0% (zero por cento): Não Atendeu/omissão quanto ao conteúdo do tópico;

b) 100 % (cem por cento): Atendeu/ conteúdo do tópico excelente.

16.7. Para efeito do que dispõe o item 16.4, serão considerados como parâmetros:

Omissão: Quando quaisquer dos tópicos relacionados no subitem 16.4 deixarem de ser desenvolvidos;

Excelente: Serão considerados excelentes aqueles tópicos, cujos conteúdos demonstrem pleno conhecimento técnico e contenham metodologias consolidadas e/ou inovadoras, de comprovada eficácia, com proposições estratégicas de intervenção, demonstrando pleno conhecimento para a resolução dos problemas decorrentes das características específicas dos locais de instalação, bem como acerca dos serviços de manutenção, conservação, limpeza e exploração publicitária dos equipamentos.

16.8. A nota final da proposta técnica poderá variar de 0 (zero) a 10 (dez) e será calculada pela soma das notas parciais obtidas para cada tópico, conforme insculpido no subitem 17.4, considerados os subitens 17.5 e 17.6.

16.9. Serão desclassificadas as Propostas Técnicas que:

a. Apresentarem inconsistências ou que se mostrarem ser inexecutáveis, assim consideradas aquelas cujos conteúdos estejam em desacordo com os termos do Edital e seus Anexos.

b. Não obtiverem no mínimo 60% (sessenta por cento) da pontuação máxima possível para a Proposta Técnica;

16.10. Aberto os envelopes das propostas técnicas, todas as folhas serão rubricadas pela Comissão Permanente de Licitação - CMTC, bem como, pelos licitantes presentes, sendo suspensa a sessão para análise das propostas técnicas.

16.11. A nota da PROPOSTA TÉCNICA será obtida utilizando-se a seguinte fórmula:

$$NPT = (A \times NP) + (B \times NP) + (C \times NP) + (D \times NP) + (E \times NP) + (F \times NP)$$

Onde:

NPT = Nota Proposta Técnica

NP = Nota Parcial (podendo ser: Omissão [0%]; Insuficiente [20%]; Insatisfatório [40%]; Regular [60,%]; Bom [80%]; e Excelente [100%]).

* As letras de "A" à "F" são os itens de julgamento especificados anteriormente.

16.12. O resultado do julgamento será publicado na imprensa oficial e para os efeitos recursais aplicar-se-á o disposto no art. 109, inciso I, letra "b" da Lei federal nº 8.666/1993. LEI 13.019/2014 (LEI ORDINÁRIA) 31/07/2014

16.13. A pontuação e classificação da PROPOSTA COMERCIAL serão apuradas mediante tabela abaixo:

PROPOSTA R\$		PONTUAÇÃO
Proposta com menor oferta:		
Diária	3,0	10,0
Mensal	5,0	Pontos
Semestral	25,0	
Anual	50,0	
Proposta com média oferta:		
Valores intermediários para período diário, mensal, semestral e anual	-	5,0
		Pontos
Proposta com maior oferta:		
Diário	4,0	3,0
Mensal	8,0	Pontos
Semestral	35,0	
Anual	70,0	

16.14 – Sagar-se-á vencedora do presente certame, a empresa que apresentar a **maior** pontuação obtida em razão da seguinte regra:

$$NF = (NPT \times 0,70) + (NPC \times 0,30)$$

Onde:

NF = Nota Final

NPT = Nota da Proposta Técnica

NPC = Nota da Proposta Comercial

16.15 – Será desclassificada a proposta, cuja especificação estiver incompatível com o(s) objeto(s) especificados nos anexos requerido neste edital, ou ainda, aqueles que omitirem as especificações mínimas solicitadas.

16.16 – O julgamento das propostas ocorrerá dentro do prazo de validade das mesmas, dando-se conhecimento do resultado no quadro próprio de avisos da CMTC e publicado no Diário Oficial do Município e/ou em jornal de grande circulação do Município, estando também à disposição dos interessados no horário de 8h00 às 12h00 e das 14h00 às 18h00, nos dias úteis junto a CMTC;

16.17 - O resultado desta Licitação será publicado no endereço www.goiania.go.gov.br e/ou afixado no quadro próprio de avisos dos procedimentos licitatórios da CMTC, para intimação e conhecimento dos interessados.

17. DIVULGAÇÃO DO RESULTADO

17.1. O resultado final do julgamento do presente Chamamento Público será divulgado com a publicação no Diário Oficial do Município, assim como no sítio www.goiania.go.gov.br, sem prejuízo da divulgação em outros meios que entenda adequado.

18. DAS IMPUGNAÇÕES AO EDITAL E DOS RECURSOS ADMINISTRATIVOS

18.1. Qualquer cidadão é parte legítima para impugnar este edital de Chamamento Público, devendo protocolar o pedido até 5 (cinco) dias úteis antes da data fixada para a abertura dos envelopes na Comissão Permanente de Licitação - CMTC, situada à Primeira Avenida, número 486, St. Leste Universitário - Goiânia, horário de 8h às 12h, das 14h às 18h.

18.2. Qualquer interessado poderá interpor Recurso Administrativo, no prazo de 05 (cinco) dias úteis, contados após a intimação do ato ou lavratura da ata, nos casos de habilitação ou inhabilitação do licitante, de julgamento das propostas e nas demais hipóteses elencadas **no inciso I, do artigo 109 da Lei 8.666/93 (LEI 13.019/2014 (LEI ORDINÁRIA) 31/07/2014)**, não sendo conhecidos os recursos protocolados intempestivamente.

18.2.1. Os recursos deverão ser protocolados na Comissão Permanente de Licitação - CMTC, no endereço constante no subitem 19.1.

18.3. Havendo Recurso Administrativo, todos os participantes do Chamamento Público serão comunicados através de publicação em Diário Oficial ou jornal de grande circulação, bem como através do sítio www.goiania.go.gov.br.

18.3.1. Os Recursos Administrativos interpostos estarão à disposição dos licitantes na Comissão Permanente de Licitação - CMTC para obtenção, mediante requerimento por escrito, de vistas ou cópias.

18.4. Os participantes poderão impugnar os recursos impetrados no prazo de 05 (cinco) dias úteis, contados da publicação a que se refere o subitem 18.3.

18.5. Decidido o Recurso Administrativo pelo Secretário da SCSP, o resultado será publicado no Diário Oficial do Município de Fortaleza, bem como no sítio www.goiania.go.gov.br.

19. DA ASSINATURA DO TERMO DE AUTORIZAÇÃO (TERMO DE COOPERAÇÃO)

19.1. O resultado do Chamamento Público será submetido à autoridade competente para o procedimento de elaboração do Termo de Autorização (Termo de Cooperação), conforme Anexo IV, e a respectiva assinatura.

19.2. A vencedora terá o prazo máximo de 05 (cinco) dias úteis contados da publicação do resultado final do Chamamento Público para assinar o Termo de Autorização (Termo de Cooperação).

19.3 Em caso de não obediência ao prazo citado no item anterior, fica a Administração Pública autorizada a proceder à convocação do segundo classificado.

20. DO PRAZO DE EXECUÇÃO DOS PROJETOS

20.1. O prazo de execução dos projetos, objeto deste Chamamento Público, é de **24 (vinte e quatro) meses**, podendo ser prorrogado por iguais períodos, a critério da CMTC, conforme legislação pertinente.

21. DAS OBRIGAÇÕES

21.1. As obrigações a serem contraídas por cada uma das partes deverão respeitar o disposto neste Edital, os seus Anexos e o Termo de Autorização (Termo de Cooperação).

22. DAS PENALIDADES

Pela inexecução total ou parcial do objeto desta licitação, a **AUTORIZANTE** poderá, garantida a prévia defesa, aplicar à **AUTORIZADA** as sanções previstas no art. 87 da Lei nº 8.666/93.

23. DO PAGAMENTO

23.1. Todos os custos relativos à participação neste Chamamento Público serão custeados por cada participante deste certame, não havendo qualquer aporte de recursos financeiros pelo MUNICÍPIO de GOIÂNIA para custeio de qualquer natureza.

23.2 - Todos os custos para participação no presente Chamamento Público, implantação do Sistema de Bicicletas Públicas Compartilhadas (incluindo Software, Hardware, estações, veículos), operação e manutenção dos serviços correrão a expensas da vencedora do Chamamento Público, não havendo, em qualquer hipótese, repasse de recursos financeiros por parte do Município de Goiânia.

24. DISPOSIÇÕES FINAIS

24.1 Na contagem dos prazos estabelecidos neste edital excluir-se-á o dia do início e incluir-se-á o do vencimento, e considerar-se-ão os dias consecutivos, exceto quando for explicitamente disposto em contrário. Só se iniciam e vencem os prazos referidos em dia de expediente na CPL.

24.2. No interesse da Administração Municipal e sem que caiba às licitantes

qualquer tipo de indenização, fica assegurado à autoridade competente:

- a) Alterar as condições, a qualquer tempo, no todo ou em parte, da presente licitação, dando ciência aos interessados na forma da legislação vigente;
- b) Anular ou revogar, no todo ou em parte, o presente Chamamento Público, a qualquer tempo, disto dando ciência aos interessados mediante publicação no Diário Oficial do Município.

24.3. Os casos omissos neste Edital e seus anexos serão resolvidos pela Comissão Permanente de Licitação - CMTC.

24.4. Os interessados em obter qualquer esclarecimento acerca do presente Chamamento Público deverão solicitá-los por escrito, **até 02 (dois) dias úteis anteriores à sessão de entrega dos envelopes**, por meio de documento assinado por seu representante legal ou procurador com poderes para tal (documento comprobatório devidamente anexado), na Comissão Permanente de Licitação - CMTC, situada à Primeira Avenida, número 486, St. Leste Universitário, horário de 8h as 12h, das 14h às 18h.

Goiânia, 25 de Agosto de 2016.

Benjamin Kennedy Machado da Costa
PRESIDENTE DA CPL - CMTC
Companhia Metropolitana de Transporte Coletivo

Murilo Guimarães Uihôa
PRESIDENTE DA - CMTC

INTRODUÇÃO

Este estudo visa demonstrar aos interessados a evolução dos SISTEMAS DE BICICLETAS COMPARTILHADAS existentes no mundo, mas, sobretudo, o sucesso que estes sistemas vêm alcançando no Brasil.

Estudos mostram que o conceito das bicicletas de uso compartilhado surgiu na Holanda na década de 60, e, na década de 90, os sistemas obtiveram algum aperfeiçoamento quanto à logística. Ressalta-se que, a primeira tentativa do compartilhamento de bicicletas na Holanda, teve como principal objetivo a redução do tráfego de automóveis no centro da cidade.

À partir da década de 2000, os sistemas de “terceira geração”, aliados à tecnologia, se multiplicaram pela Europa e Ásia. A partir daí, os sistemas incorporaram eficiência, confiabilidade, custo-benefício e se espalharam pelo mundo.

No Brasil, o Rio de Janeiro foi a primeira cidade a implantar o sistema com sucesso. Inaugurado em 28/10/2011, com 96.950 viagens/ano, o sistema cresceu cerca de 850%, contando com 8.426.177 viagens em julho de 2016.

Naquele ano a cidade de São Paulo já estudava o formato do seu serviço, implantado em 2012, e, hoje, é também exemplo de sucesso, alcançando em julho deste ano a marca de dois milhões de viagens, segundo dados da ANTP – Associação Nacional de Transportes Públicos. Outras cidades brasileiras como Porto Alegre, Belo Horizonte, Fortaleza, Recife, Aracajú, Salvador, Campinas, Sorocaba, Santos, entre outras.

Em Goiânia, os estudos iniciaram no ano de 2011, tendo como objetivo principal a integração do sistema de bicicletas compartilhadas com o transporte público coletivo. Entretanto, à época, a cultura do uso da bicicleta era pouco discutida e se restringia a alguns segmentos da sociedade.

Á partir de então, a Prefeitura intensificou as discussões sobre Mobilidade Urbana Sustentável, iniciadas no período de elaboração do Plano Diretor de Goiânia/2008, em função do PMTC – Plano Metropolitano de Transporte Coletivo, previsto no PDG/08. Ao contexto do PMTC foram agregados os conceitos de mobilidade e acessibilidade relativos aos pedestres e a integração com o modal de transporte por bicicletas, através dos Corredores Preferenciais do Transporte Coletivo, Calçadas Sustentáveis e Malha Cicloviária articulada aos corredores. A implantação das obras iniciou com o corredor piloto, Corredor Preferencial Universitário 2,5km de extensão, contando com a requalificação das calçadas e ciclovia articulada, em 2011.

Todos os conceitos, diretrizes, objetivos e programas elencados no PDG/2008 foram corroborados pela Lei Federal nº 12. 587/12, “Lei da Mobilidade Urbana”.

ROTAS CICLÁVEIS - 2016

DIRETORIA TÉCNICA



CICLOVIA



01-Av. Universitária - Pça. da Bíblia até Pça. Cívica	2,50km
02-Praça Cívica	0,37km
03-Av. T-7 - Praça Cívica até Av. Assis Chateaubriand	2,60km
04-Av. T-63 - Pça. Félix de Bulhões até Wilson Sales	3,20km
05-Av. T-63 - Pça Wilson Sales até Pça. Terminal Isidória	2,60km
06-Av. Circular	1,40km
07-Parque Flamboyant	1,90km
08-Parque Leoldio di Ramos Caiado	1,80km
09-Parque Linear Macambira Anicuns	7,00km
-Ciclovía Irisville	1,20km
Subtotal	24,57km

CICLORROTA



10-Rua Cora Coralina - Praça Cívica até Av. T-63	3,90km
11-Av. 90 - Praça Terminal Isidória até Praça Cívica	3,60km
12-Rua 1	0,25km
13-Rua 2	0,40km
14-Rua 3	1,50km
15-Rua 4	1,70km
16-Rua 6	0,75km
17-Rua 8	0,90km
18-Rua 9	0,75km
19-Ligação entre Av. Perimetral Norte e Av. B V 22	9,75km
20-Ligação entre Av. B V 22 e Av. Perimetral Norte	9,87km
Subtotal	33,37km

CICLOFAIXA - Aos Domingos



21-Parque Areião (contorno)	2,40km
22-Ligação entre Parque Areião e Parque Vaca Brava	1,50km
23-Ligação entre Parque Vaca Brava e Parque Areião	1,10km
24-Parque Vaca Brava (contorno)	1,15km
25-Ligação entre Parque Zoológico e Pq. Vaca Brava	3,00km
26-Ligação entre Pq. Vaca Brava e Parque Zoológico	3,10km
27-Parque Zoológico (contorno)	2,55km
Subtotal	14,80km
Total (Ciclovía + Ciclorrota + Ciclofaixa)	72,74km

CICLOVIA EM CONSTRUÇÃO



28-Av. T-7 - Av. dos Alpes	1,50km
29-Av. Couto Magalhães	0,45km
30-Av. 2ª Radial	1,00km
31-Parque Macambira Anicuns	9,60km
Subtotal	12,55km

CICLORROTA EM IMPLANTAÇÃO



32-Av. T-7 - Av. T6 até Av. dos Alpes	2,55km
33-Ligação entre Av. T-63 e Av. dos Alpes	1,90km
34-Ligação entre Av. dos Alpes e Av. T-63	1,75km
35-Ligação entre Jd. Botânico e Av. Circular	1,10km
36-Ligação entre Av. Circular e Jd. Botânico	0,65km
37-Ligação entre Pq. Flamboyant e Av. 2ª Radial	2,45km
38-Ligação entre Av. 2ª Radial e Pq. Flamboyant	2,40km
Subtotal	12,80km

CICLOFAIXA EM IMPLANTAÇÃO



39-Av. T-7 - Av. Assis Chateaubriand até Av. T6	0,92km
40-Jardim Botânico	3,20km
41-Ligação entre R. 1066 e Av. 2ª Radial	0,28km
Subtotal	4,40km
Total (Ciclovía + Ciclorrota + Ciclofaixa)	29,74km

TOTAL: Rotas Concluídas + Em implantação	102,48km
---	-----------------

Fonte: Autor – Agosto/2016

Hoje, Goiânia conta com uma Malha Ciclovária que se aproxima dos 100km e até o final deste ano chegará aos 102,5km. Os grupos de cicloativistas, cerca de 15 grupos, possuem, em média, 50 componentes cada. O assunto é amplamente debatido entre o ambiente acadêmico, instituições afins, órgãos públicos e sociedade, recebendo sempre especial atenção da imprensa local.

O exemplo mais significativo quanto à adesão ao uso da bicicleta em Goiânia ocorreu com as implantações da Ciclorrota na Rua Cora Coralina/Rua 1137/ Av. Ricardo Paranhos/Al. Cel. Eugênio Jardim/Av. Quinta Radial (sentido centro/bairro) e Av. Primeiro Radial/ Rua90/Rua 84(sentido bairro/centro) e com as ciclofaixas temporárias de ligação entre os Parques Ambientais. Todos eles projetos amplamente assimilados e aprovados pela população.

Outra ação da Prefeitura de Goiânia, voltada para a Mobilidade Urbana Sustentável e que favorece o uso da bicicleta, foi a implantação da “Zona 40” na região do “Manto” no Setor Central. Trata-se de uma ação significativa no que se refere a priorização do pedestre, do ciclista e a redução dos acidentes de trânsito.

Ao lado, na tabela, estão demonstrados os TRECHOS CICLOVIÁRIOS executados e em execução na cidade de Goiânia.

Conforme Edital de Chamamento Público nº 002/2016 – CMTC, o operador do sistema em Goiânia deverá promover periodicamente campanhas educativas/informativas quanto às regras de uso do sistema de bicicletas compartilhadas, bem como, regras de trânsito e compartilhamento do sistema viário urbano.

ESTUDO DE VIABILIDADE

SERVIÇO DE BICICLETAS PÚBLICAS COMPARTILHADAS

GOIÂNIA

“Hoje, mais de 400 cidades do mundo inteiro têm seus próprios sistemas de bicicletas compartilhadas e o número desses programas aumenta a cada ano. Os maiores sistemas se encontram na China, nas cidades de Hangzhou e Xangai. Em Paris, Londres e Washington, D.C., sistemas de grande sucesso ajudaram a promover o ciclismo como opção viável e valiosa de transporte.”

“Cada cidade interpreta à sua maneira o conceito do compartilhamento de bicicletas, adaptando-o ao contexto local, levando em conta a densidade, topografia, clima, infraestrutura e a cultura da cidade. Apesar dos exemplos de outras cidades servirem de guia, não há um modelo único de sistemas de bicicletas compartilhadas.”

(ITDP-Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento. Guia de Planejamento de Sistema de Bicicletas Compartilhadas. Rio de Janeiro, 2014)

CARACTERÍSTICAS COMUNS AOS SISTEMAS DE MAIOR SUCESSO

Regras básicas no planejamento do sistema, conforme ITDP:

- i. Espaçamento médio de 300 metros entre estações;
- ii. Bicicletas confortáveis e projetadas para evitar roubos e revenda;
- iii. Sistema de travamento das bicicletas totalmente automático;
- iv. Serviço de rastreamento que localiza a bicicleta e identifica o usuário nas retiradas e devoluções;
- v. Monitoramento em tempo real da ocupação das estações, identificando rapidamente a falta de bicicletas ou a falta de vagas disponíveis;
- vi. Atendimento ao usuário em tempo real;
- vii. Regras de uso da bicicleta que incentivem viagens curtas, maximizando o número de viagens.

De início, os sistemas de bicicletas compartilhadas apresentam características comuns e, posteriormente, a cidade agrega suas particularidades. A ideia básica é que os usuários adotem o sistema como meio de transporte para as suas atividades cotidianas. Porém, verifica-se de modo geral que há também um forte uso para o lazer e o esporte.

Nas figuras abaixo são apresentados os dados relativos ao crescimento dos sistemas e da frota de bicicletas compartilhadas entre 2000 e 2010 (figura 01) e os indicadores de desempenho de alguns sistemas de bicicletas compartilhadas (figura 02). Observa-se que a cidade do Rio de Janeiro aparece com boa performance no quadro apresentado. Adiante, serão demonstrados os indicadores referentes ao caso de Brasília, cujas características geográficas e culturais se assemelham a Goiânia.

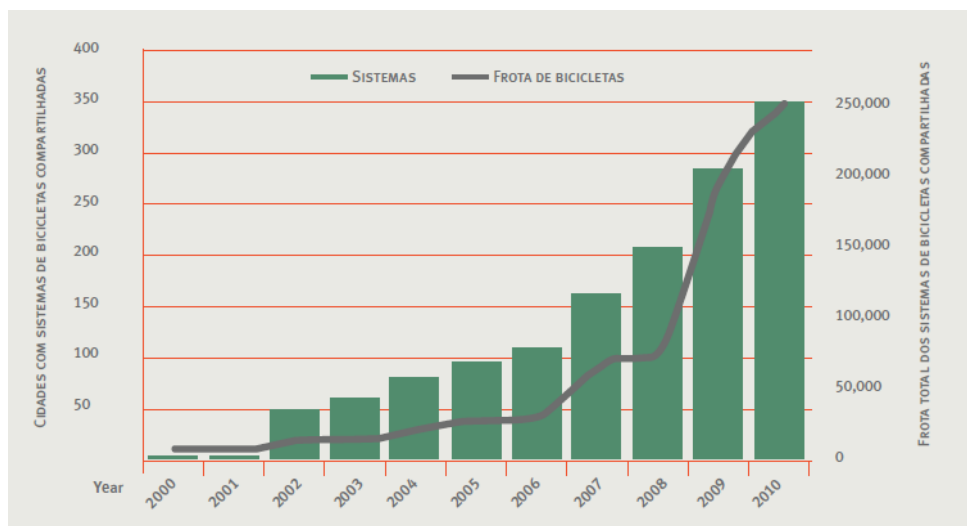


Fig. 01 Fonte: ITDP/2014

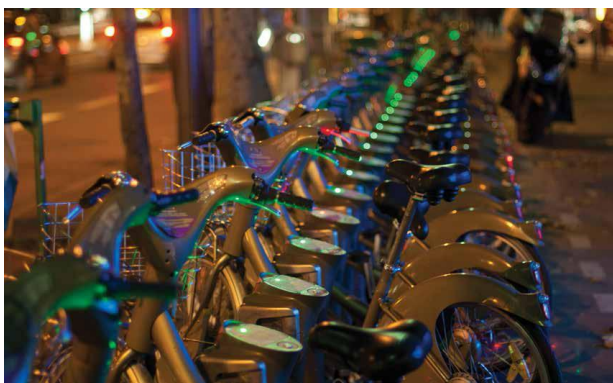
Cidade	Viagens por bicicleta	Viagens por grupo de 1.000 moradores	Densidade de estações	Bicicletas por grupo de 1.000 moradores	Custo operacional por viagem
Londres	3.1	63,9	8,4	23,3	\$4,80
Paris	6.7	38,4	13,0	8,4	n/a
Barcelona	10.8	67,9	10,3	9,2	\$0,86
Lyon	8.3	55.1	7,7	6,6	\$0,86
Montreal	6.8	113,8	8,2	22,7	\$1,27
Washington D.C.	2.4	18,9	4,2	8,4	\$1,52
Cidade do México	5.5	158.2	14,9	35,7	\$1,28
Rio de Janeiro	6.9	44.2	2,8	6,4	n/a
Buenos Aires	3.8	11.2	1,0	2,9	n/a
New York	8.3	42.7	10,7	6,8	n/a
Denver	2.8	39.1	4,0	22,0	\$3,22
Minneapolis	1.4	10.5	2,1	8,1	\$1,52
Madison	2.2	48.3	3,6	25,6	n/a
Boulder	1.0	15.9	9,2	20,8	n/a
Boston	4.0	20.9	3,1	6,1	\$3,09
San Antonio	0.4	4.0	3,8	10,6	n/a

Fig 02 Fonte: ITDP/2014

Abaixo são demonstradas imagens de alguns sistemas de bicicletas compartilhadas no mundo (de cima para baixo, da esquerda para direita): Barcelona, Rio de Janeiro, New York, Lyon, Montreal, Cidade do México, Londres e Brasília.



Fontes: pedaldofrango.blogspot.com; Mobilize.org.br; pt.wikipedia.org; Mobilidade Urbana – Mobilicidade; Eu vou de bike.com; ITDP e mtbbrasil.com.br.



Fonte: ITDP

O Sistema de bicicletas compartilhadas de Paris Vélib', ao lado, também é um exemplo de terceira geração de sistemas de bicicletas compartilhadas, ou seja, todo o sistema é automatizado. O sistema de Montreal foi o primeiro a utilizar as estações modulares (sem fiação) alimentadas por energia solar.

ÁREA DE COBERTURA INICIAL DO SISTEMA CENTRO EXPANDIDO - GOIÂNIA

“Os sistemas de bicicletas compartilhadas são geralmente implantados em áreas com densidades populacionais acima da média e alta concentração de pessoas que se deslocam por motivo de trabalho.”

(ITDP-Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento. Guia de Planejamento de Sistema de Bicicletas Compartilhadas. Rio de Janeiro, 2014)

Conforme experiências ao redor do mundo, bem como, recomendações verificadas em publicações específicas quanto ao planejamento na implantação do sistema de bicicletas compartilhadas, em Goiânia, a Região do Centro Expandido se enquadra em todas as características obrigatórias para o sucesso do empreendimento, no que se refere, sobretudo, à concentração de potenciais demandas geradoras e atradoras de viagens, conforme demonstrado nas figuras 03, 04, 05, 06, 07 e 08.

O Centro Expandido de Goiânia, convencionado no âmbito da operação do transporte público coletivo, tem os seguintes limites e confrontações:

- i. Limites e confrontações Sul-Sudoeste: BR-153, Rua Terezinha, Rua 108, Av. do Comércio, Córrego Botafogo, Av. Jamel Cecílio, Córrego Areião, Av. Couto Magalhães, Av. T-63, Rua T-15, Córrego Vaca Brava e Córrego Cascavel;
- ii. Limites e confrontações Oeste-Noroeste: Córrego Cascavel e Ribeirão Anicuns;
- iii. Limites e confrontações Norte-Leste: Rio Meia Ponte, Fundo de Vale (Parque Industrial de Goiânia, Chácara Elíseos Campos, Vila Coronel Cosme), Rua 262, Rua Uberaba, Rua 257, Rua Viçosa e BR-153.

Mapa de localização da região do centro expandido – Região Metropolitana de Goiânia-Go

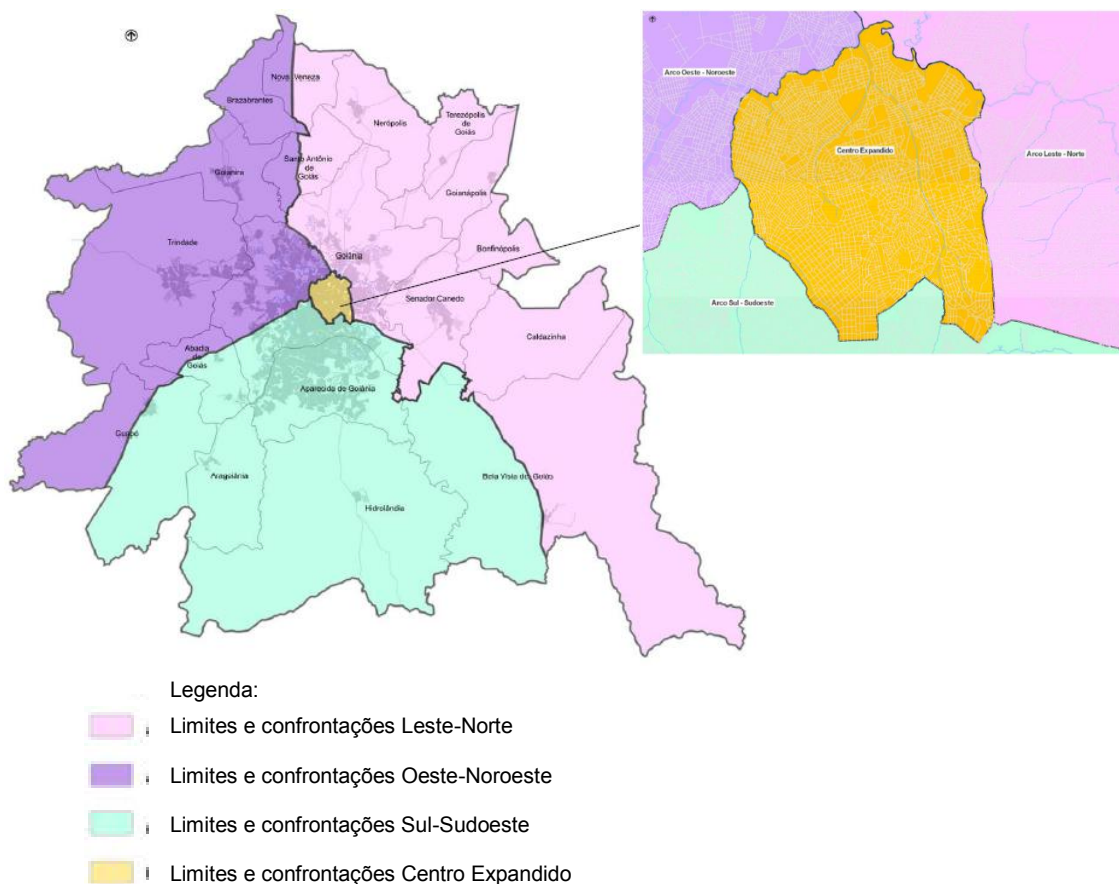


Figura 03 – Fonte: Plano Diretor do Transporte Coletivo Urbano da Grande Goiânia

PRINCIPAIS PONTOS GERADORES DE DEMANDAS

O Centro Expandido contém variados pontos de interesse urbano institucionais, econômicos, urbanísticos e culturais. Principais pontos:

- Centro Histórico da Capital, ou seja, a região do “Manto”, cujo perímetro é delimitado pelas vias: Rua 82, Av. Araguaia, Av. Paranaíba e Av. Tocantins, contendo também o trecho da Av. Goiás tombado pelo patrimônio histórico é uma região de intenso comércio, tanto o comércio popular e tradicional da cidade, como o Mercado Central e o Mercado Aberto (Feira da Paranaíba), quanto grandes equipamentos comerciais. Há grande concentração de instituições públicas, como o Palácio do Governo e o Centro Administrativo do Governo do Estado, Justiça Federal, Agência Central dos Correios, entre outros. Possui diversas instituições de ensino públicas e privadas, como o Colégio Liceu de Goiânia, cursos preparatórios, entre outros e instituições culturais como o Teatro Goiânia, Vila Cultural Cora Coralina, Centro Cultural Martin

- Cererê, Centro de Convenções de Goiânia, Museu Pedro Ludovico Teixeira, entre outros.
- ii. Trecho do Eixo Anhanguera com os terminais de integração Praça da Bíblia e Praça A;
 - iii. Praça Tamandaré (Setor Oeste);
 - iv. Zoológico da cidade (Setor Oeste);
 - v. Fórum e Bosque dos Buritis (Setor Central e Oeste);
 - vi. Terminal Rodoviário (Setor Norte Ferroviário);
 - vii. Praça do Cruzeiro (Setor Sul);
 - viii. Parque Vaca Brava (Setor Bueno);
 - ix. Parque Areião (Setor Bueno e Pedro Ludovico Teixeira);
 - x. Parque Mutirama e Parque Botafogo;
 - xi. Praça Universitária.

Os logradouros listados acima representam pólos geradores/atratores de deslocamentos urbanos (viagens) de grande relevância e que representam uma potencial demanda de usuários do SISTEMA DE BICICLETAS PÚBLICAS COMPARTILHADAS.

Conforme ITDP, na ÁREA DE COBERTURA definida têm-se áreas densas, de uso misto, com uma alta capacidade de geração de viagens, e, desse modo, uma maior probabilidade de serem as mais demandadas pelos usuários de bicicletas compartilhadas, já que elas configuram-se tanto como origem como o destino de muitas viagens, portanto, os melhores pontos para iniciar a implantação do sistema.

Dessa forma, conclui-se que, o Sistema de Bicicletas Compartilhadas é um serviço prestado à população, visando, sobretudo, complementar os deslocamentos urbanos dos demais modos de transporte disponíveis, bem como agilizar esses deslocamentos em regiões adensadas, com alto volume de tráfego veicular e que geram os congestionamentos.

Conclui-se ainda que, do ponto de vista da ÁREA DE COBERTURA INICIAL, uma pesquisa OD – Origem Destino, a ser executada no Plano de Mobilidade em elaboração pela Prefeitura de Goiânia, conforme determinações do Ministério das Cidades, não configura um pré-requisito para o início da implantação do sistema, podendo, sim, complementar os dados, sobretudo, para as ampliações além do Centro Expandido.

Ressalta-se que, a abordagem acima é consenso junto à equipe técnica responsável pela elaboração do PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE GOIÂNIA, em andamento.

DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DA POPULAÇÃO E FAIXA DE RENDA

A distribuição espacial da população por zonas de tráfego (figura 04), foi realizada considerando-se a manutenção da participação relativa de cada uma das zonas de tráfego no conjunto do município observada no censo 2000, na figura 05 tem-se o mapa censitário de 2010 que demonstra a população de Goiânia, bem como a densidade demográfica por quilômetro quadrado e na figura 06 o mapa da faixa de renda - censo 2010.

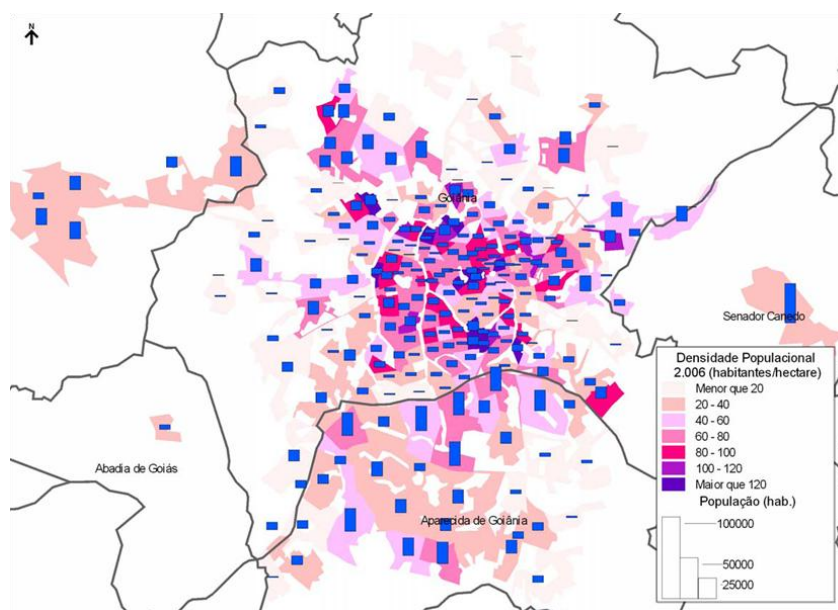


Figura 04 – Fonte: Plano Diretor do Transporte Coletivo Urbano da Grande

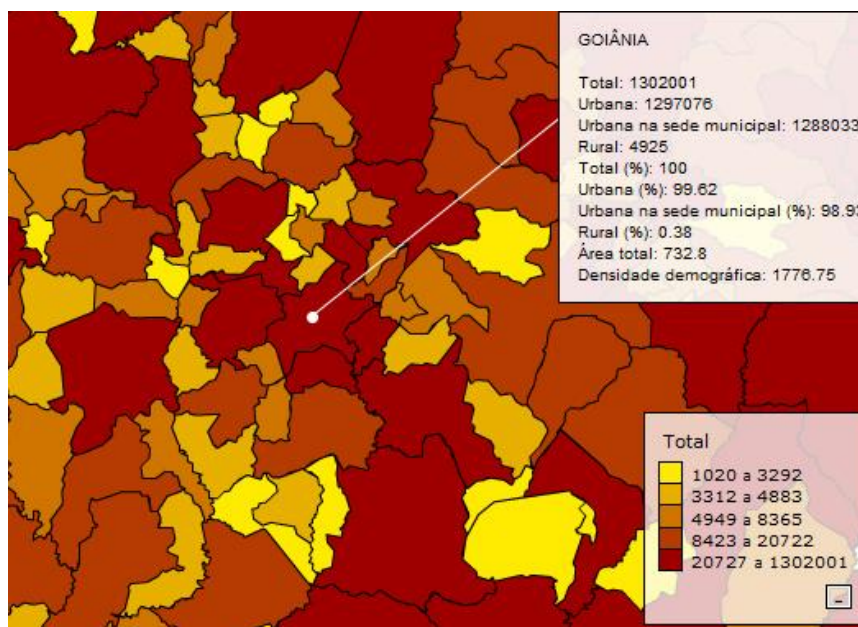


Figura 05 – Fonte: IBGE/2010

DISTRIBUIÇÃO ESPACIAL DE EMPREGOS

No Setor central, as atividades econômicas foram se estendendo, principalmente para o sul, tendo como eixo principal a Av. 85 e imediações. Em especial, os setores Oeste, Marista e Sul passaram por uma mudança de uso residencial para comercial ou misto refletindo a influência da proximidade da área central e a sua posição geográfica na rota de passagem dos fluxos de viagens metropolitanas intensificadas com o desenvolvimento populacional no vetor sul e sudoeste ocorrido nos anos 80. Atualmente, a “grelha” formada pelas avenidas T-7, T-8, T-9 e T-63 no sentido leste – oeste e as avenidas 90, 85, T-1 e T-2 no sentido sul – norte caracterizam uma rede urbana bastante consolidada em termos de localização de unidades econômicas e de emprego. O núcleo central da metrópole que atualmente concentra a maior parte dos empregos, especialmente nos vetores Centro – Sul e Campinas – Sul, cobrindo principalmente a região Sudoeste do centro expandido.

A descentralização econômica, que já vem ocorrendo nas últimas duas décadas, continuará e será intensificada nos próximos anos em razão das políticas urbanas, expressas no plano diretor, com reflexos no setor comercial e imobiliário. Tal situação reforçará a diversificação dos deslocamentos na cidade.

Conforme estudos realizados no Plano Diretor do Transporte Coletivo Urbano da Grande Goiânia (2007), para 2020 é esperada a manutenção desta tendência, com a consolidação das áreas historicamente ocupadas por atividades econômicas e a expansão de novos eixos de deslocamentos.

As figuras abaixo mostram a distribuição dos empregos no ano de 2006 (figura 07) e a tendência projetada para o ano de 2020 (figura 08), permitindo a visualização da concentração econômica descrita acima.

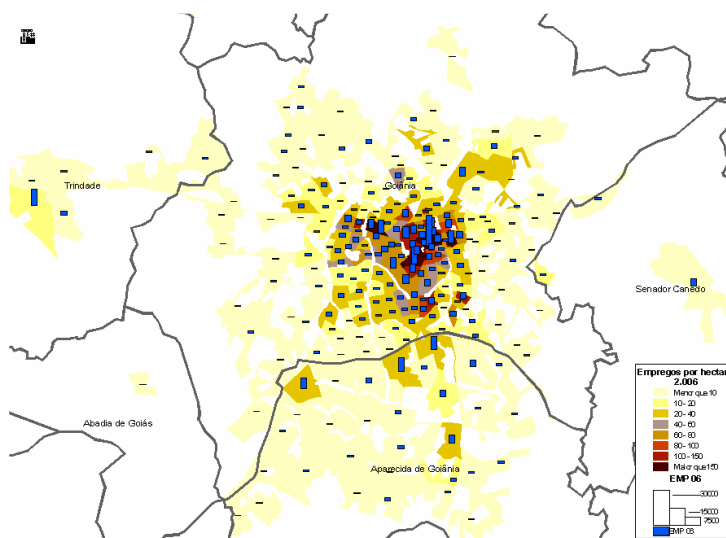


Figura 07– Fonte: Plano Diretor do Transporte Coletivo Urbano da Grande/2007

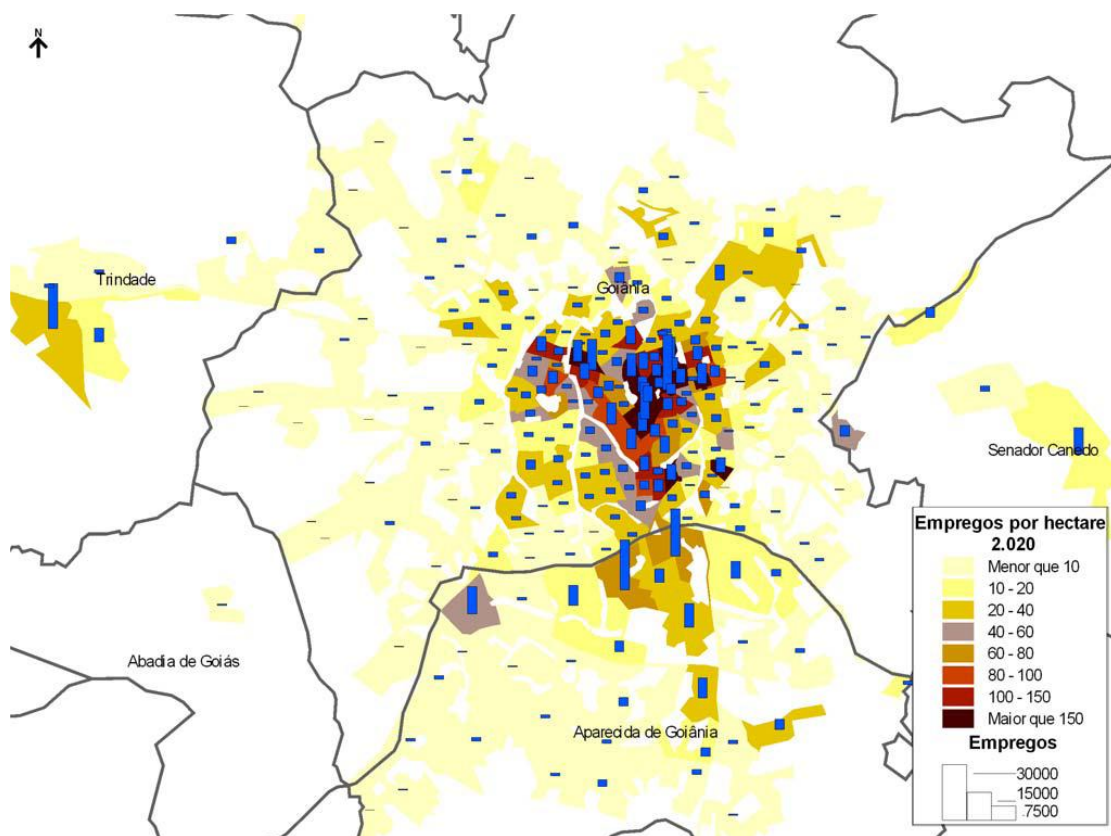


Figura 08– Fonte: Plano Diretor do Transporte Coletivo Urbano da Grande/2007

DADOS DEMOGRÁFICOS - GOIÂNIA

POPULAÇÃO TOTAL	1.302.001 hab
POPULAÇÃO URBANA	1.297.078 hab
POPULAÇÃO RURAL	4.925 hab
ÁREA TOTAL	732,8 km²
ÁREA URBANA	444,2 km²
DENSIDADE DEMOGRÁFICA TOTAL	1.776,75 hab/km²
DENSIDADE DEMOGRÁFICA URBANA	2.920,03 hab/km²

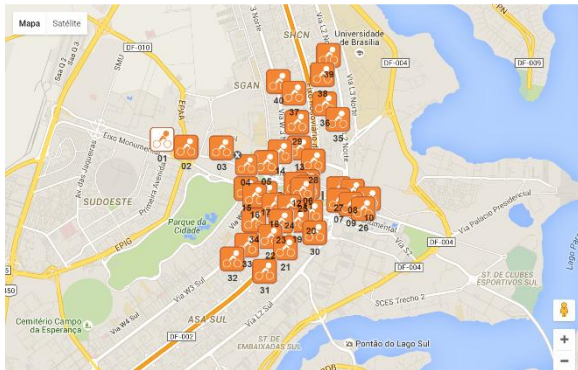
Fonte: IBGE/SEPLANH/2010

ESTUDO DE CASO – BRASÍLIA-DF

NOME DO SISTEMA: BIKE BRASÍLIA

INAUGURAÇÃO DO SISTEMA: 28/05/2014

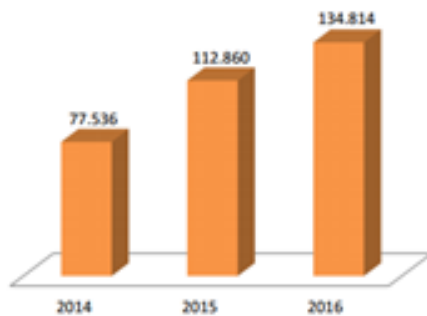
DADOS DE: 05/11 A 07/16



Em Brasília o sistema foi implantado contando com apenas 11 estações com 10 bicicletas. Na sequência, foram incorporadas mais 29 estações com 10 bicicletas. Hoje, o sistema opera com o total de 40 estações de 10 bicicletas, ou seja, uma frota total de 400 bicicletas. As estações estão distribuídas na parte central do Plano Piloto, englobando a Rodoviária, o Eixo Monumental e entrequadradas norte e sul mais próximas. Vide mapa ao lado.

CADASTROS – COMPARATIVO ANUAL

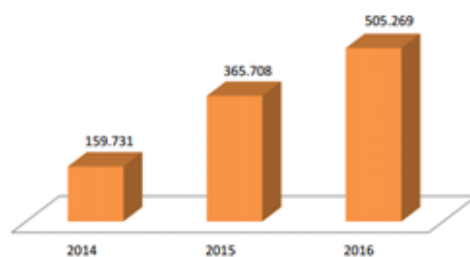
Crescimento Consolidado



As bicicletas estão disponíveis para uso todos os dias da semana, das 6h às 23h59. Para poder usá-las é preciso preencher um cadastro pela internet ou celular e pagar uma taxa anual de R\$ 10,00 ao ano. No site www.bikebrasil.com há um mapa apontando onde estão as quarenta estações. Pelo aplicativo para celular, ainda dá para descobrir quantas bicicletas estão disponíveis, para que o usuário saiba se há ou não veículos nas estações. Para destravar a bicicleta o ciclista deve acessar o aplicativo do Bike Brasília, para Android e IOS, ou ligar para o telefone 4003 9846.

VIAGENS – COMPARATIVO ANUAL

Crescimento Consolidado

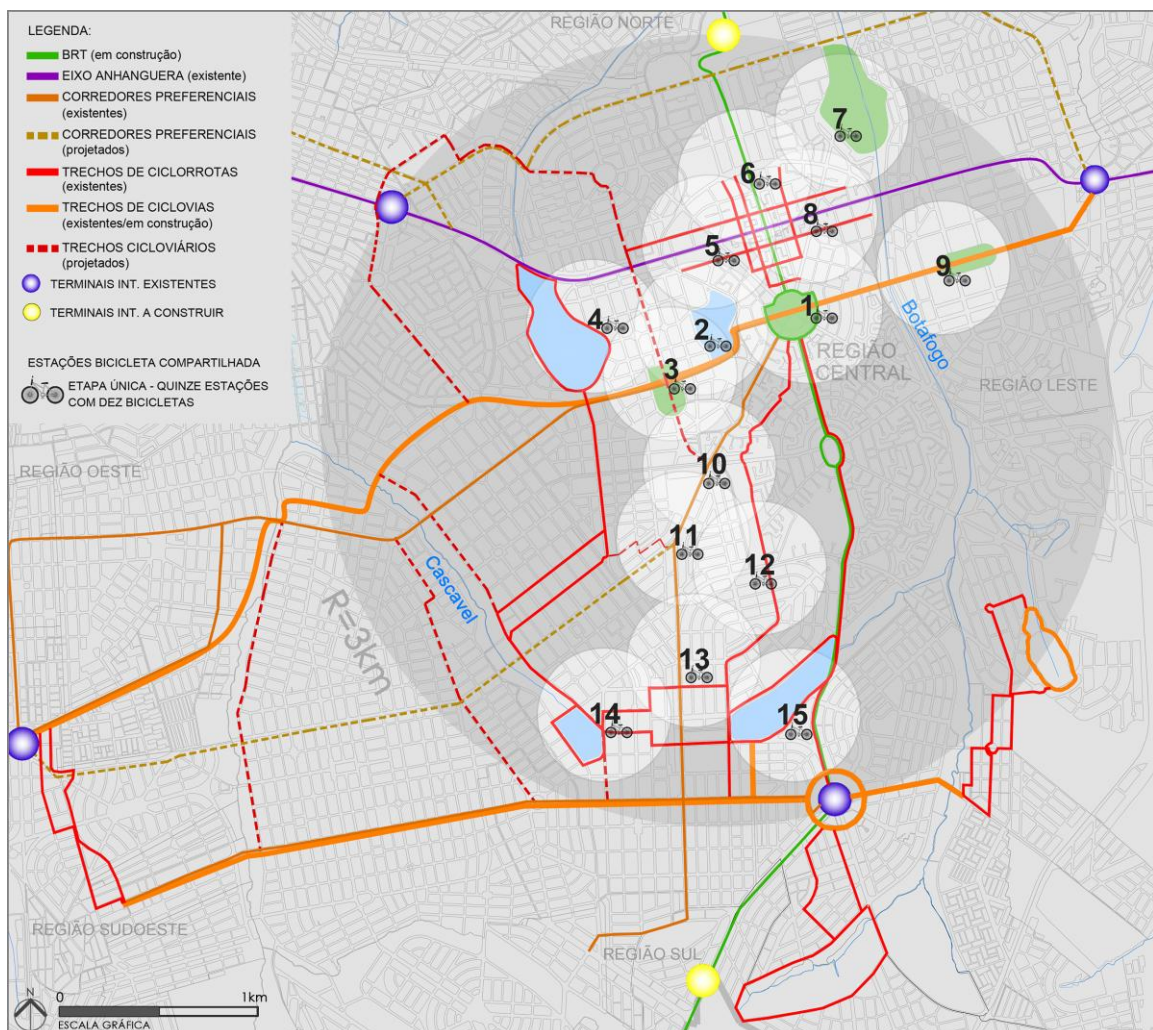


A Secretaria de Mobilidade está elaborando um termo de referência para ampliar o sistema de bicicletas compartilhadas para regiões administrativas atendidas pelo metrô e pelo BRT Sul. Conforme verificado nos gráficos, ao lado, Brasília representa um caso de sucesso na implantação do Sistema de Bicicletas Compartilhadas. Em apenas dois anos o crescimento do número de pessoas cadastradas no sistema foi de 73,87%. E o número de viagens, que representa o potencial de penetração do sistema, em dois anos cresceu 216,32%.

SISTEMA DE BICICLETAS COMPARTILHADAS GOIÂNIA ANTEPROJETO

Em Goiânia, será implantado o sistema que opere com 30 estações de 10 bicicletas cada, sendo que a etapa inicial, contando com 15 estações, deverá ser complementada na sequência, aumentando-se a densidade de estações. Considerando o atendimento das demandas apresentadas na região do Centro Expandido, o sistema poderá comportar mais 30 estações, totalizando 60 estações, a médio/curto prazo. Conforme estudo de casos exemplificados no Guia de Planejamento de Sistemas de Bicicletas Compartilhadas - ITDP, sobretudo das cidades brasileiras, o incremento na adesão ao sistema, após um ano, em muitas cidades pode chegar a 40%.

No mapa e quadro abaixo verifica-se o ANTEPROJETO elaborado para a implantação inicial do sistema na cidade de Goiânia, contando com a localização das 15 primeiras estações e suas áreas de abrangência.



Fonte: Autores

QUADRO DE LOCALIZAÇÃO DAS ESTAÇÕES, PÓLOS GERADORES/ATRATORES DE DEMANDAS E INTEGRAÇÃO MODAL

NÚMERO	NOME	LOCALIZAÇÃO	PRINCIPAIS PONTOS DE INTERESSE	MODAL DE INTEGRAÇÃO
01	ESTAÇÃO PRAÇA CÍVICA	PÇA PEDRO LUDOVICO TEIXIERA	CENTRO HISTÓRICO E COMÉRCIO LOCAL PRAÇA CÍVICA, ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA,	BICICLETA/BRT/CORREDORES/RMTC
02	ESTAÇÃO BOSQUE DOS BURITIS	ALAMEDA DOS BURITIS	FÓRUM, PARQUE AMBIENTAL COMÉRCIO LOCAL, SETOR BANCÁRIO, FEIRA DA	BICICLETA/CORREDOR T-7/RMTC
03	ESTAÇÃO TAMANDARÉ	PRAÇA ALM. TAMANDARÉ ALAMEDA DAS ROSAS C/ AV.	LUA (EVENTO TRADICIONAL DA CIDADE)	BICICLETA/CORREDOR T-7/RMTC
04	ESTAÇÃO ZOOLOGÍCO	ANHANGUERA AV. ANHANGUERA C/ AV.	ZOOLOGÍCO E PARQUE AMBIENTAL TEATRO GOIÂNIA, COMÉRCIO LOCAL, SETOR	BICICLETA/EIXO ANHANGUERA
05	ESTAÇÃO TEATRO GOIÂNIA	TOCANTINS	BANCÁRIO NÚCLEO PIONEIRO DE GOIÂNIA, COMÉRCIO	BICICLETA/EIXO ANHANGUERA/RMTC
06	ESTAÇÃO GOIÁS	AV. GOIÁS CANTEIRO CENTRAL	LOCAL, MERCADO ABERTO DA AV. PARAÍBA INST. DE ENSINO, COMÉRCIO LOCAL, PARQUE	BICICLETA/BRT/RMTC
07	ESTAÇÃO MUTIRAMA	AVENIDA CONTORNO AV. ANHANGUERA C/ AV.	AMBIENTAL E LAZER	BICICLETA/RMTC
08	ESTAÇÃO MERCADO CENTRAL	ARAGUAIA	POLO COMERCIAL, MERCADO CENTRAL (COMÉRCIO TRADICIONAL)	BICICLETA/EIXO ANHANGUERA
09	ESTAÇÃO UNIVERSITÁRIA	PRAÇA UNIVERSITÁRIA	CAMPUS UFG/PUC/BIBLIOTECA PÚBLICA/HOSPITAL DAS CLÍNICAS	BICICLETA/CORREDOR UNIVERSITÁRIO/RMTC
10	ESTAÇÃO PÇA DO RATINHO	AVENIDA 85	COMÉRCIO LOCAL E INSTITUTOS DE ENSINO	BICICLETA/CORREDOR 85/RMTC
11	ESTAÇÃO 85	AVENIDA 85 C/ AV. T-9	COMÉRCIO LOCAL/INST. DE ENSINO	BICICLETA/CORREDOR 85 E T-9
12	ESTAÇÃO RICARDO PARANHOS	AV. RICARDO PARANHOS C/ AV. 85	COMÉRCIO LOCAL/ÁREAS DE ESPORTES E LAZER	BICICLETA/CORREDOR 85/RMTC/
13	ESTAÇÃO CORA CORALINA	RUA 1137 C/ AV. 136	CLUBES/COMÉRCIO LOCAL	BICICLETA/RMTC
14	ESTAÇÃO VACA BRAVA	AVENIDA T-10	COMÉRCIO REGIONAL, PARQUE AMBIENTAL E DENSIDADE HABITACIONAL	BICICLETA/RMTC
15	ESTAÇÃO PARQUE AREIÃO	AVENIDA AREIÃO	PARQUE AMBIENTAL /COMÉRCIO LOCAL/CLÍNICAS E HOSPITAIS	BICICLETA/CORREDOR 85/BRT

Fonte: Autores

DADOS DO ESCOPO INICIAL

1. **ÁREA INICIAL DE COBERTURA DO SISTEMA:** 11,775 km²
(é a soma das áreas de abrangência, cujo raio é de 500m)
2. **POPULAÇÃO DA ÁREA COBERTA DO SISTEMA (mínimo):** 34.383,35 habitantes
(é o produto da densidade urbana média pela área de abrangência)
3. **NÚMERO INICIAL DE BICICLETAS:** 150
4. **NÚMERO DE POSIÇÕES POR ESTAÇÃO:** 12
(é a soma das vagas com bicicletas mais duas vagas extras)
5. **NÚMERO INICIAL DE ESTAÇÕES:** 15
6. O sistema permitirá a inscrição de usuários ocasionais e permanentes e a estrutura tarifária será definida no formato diário, mensal, semestral e anual, de modo a maximizar a adesão ao serviço.

INDICADORES DE DESEMPENHO (ESPERADOS)

- **MÉDIA VIAGENS/DIA/BICICLETA:** 6
(é considerado funcional o número de 4 viagens/dia/bicicleta)
- **MÉDIA DE VIAGENS DIA/MORADOR:** 1 VIAGEM PARA CADA GRUPO DE 40 MORADORES, OU SEJA, 900 VIAGENS DIA.

ANÁLISE FINANCEIRA

A maioria dos sistemas não cobrem seus custos operacionais apenas com a receita dos usuários, apesar de alguns chegarem perto. Este parâmetro será usado para determinar que o sistema de Goiânia receberá outra fonte de receita, além da tarifa paga pelo usuário, ou seja, os patrocínios privados – que cobrirão todos os custos operacionais. A Prefeitura de Goiânia participará cedendo os espaços públicos para a instalação das estações, em conformidade com a legislação vigente, sobretudo, a legislação de trânsito.

A Prefeitura de Goiânia elaborou os estudos para a configuração do sistema, contando com o dimensionamento e o anteprojeto de locação das estações. Caberá ao operador a escolha do software de controle, os equipamentos, o tipo de veículo, o projeto da estação, os sistemas de TI e logística em geral, em atendimento às exigências contidas no Edital do Chamamento Público 002/16 - CMTC. À Prefeitura de Goiânia caberá exercer o monitoramento e a fiscalização do serviço prestado.

Finalmente, durante a fase preparatória para a implantação do sistema, a prefeitura deverá elaborar um plano de comunicação, estratégia de marketing e uma marca de identidade visual para o sistema.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

- CONSIDERANDO o Art. 24 do Código de Trânsito Brasileiro (CTB) instituído pela Lei Federal nº 9.503 “Compete aos órgãos e entidades executivos de trânsito do Municípios, no âmbito de sua circunscrição: XVI – Planejar e implantar medidas para redução da circulação de veículos e reorientação do tráfego, com o objetivo de diminuir a emissão global de poluentes”;
- CONSIDERANDO o Decreto Municipal N.2623 de Dezembro de 2012 que dispõe sobre a implantação de Novo Modal denominado “Serviço Integrado de Bicicleta Pública” integrante do Sistema de Transporte Coletivo no Município de Goiânia;
- CONSIDERANDO a necessidade de promover a redução do custo dos deslocamentos, bem como do tempo despendido;
- CONSIDERANDO a necessidade de redução das emissões de gases de efeito estufa e da poluição atmosférica, através da redução do volume de tráfego;
- CONSIDERANDO a necessidade de estimular a utilização de meios de transporte não motorizados e os que utilizem energia renovável;
- CONSIDERANDO a importância da utilização da bicicleta como meio de transporte para a melhoria da qualidade de vida da cidade e dos cidadãos;
- CONSIDERANDO a necessidade de promover um trânsito seguro a todos os cidadãos;
- CONSIDERANDO o desenvolvimento da malha cicloviária que totalizará 100,85km até outubro de 2016, a implantação de um Sistema de Bicicletas Públicas Compartilhadas em Goiânia é de extrema importância para promover o uso da bicicleta, fornecendo ao usuário mais uma opção de locomoção no espaço urbano.

CONCLUSÃO

A cidade vive um momento em que os projetos e obras relativos à Mobilidade Urbana Sustentável é assunto largamente discutido, e que, vem sendo paulatinamente assimilado pela população, como por exemplo, o número crescente de bicicletas na Malha Cicloviária da cidade.

Dessa forma, entende-se que, a implantação do Sistema de Bicicletas Compartilhadas em Goiânia será ainda um indutor ao incremento do uso da bicicleta, tornando-a, em breve, pelo número de usuários, um modal de transporte significativo para o centro da cidade, e que, neste caso, independe de um planejamento macro, pesquisas de origem destino ou planos cuja abrangência considera todo o território do município.

Mediante o exposto, conclui-se que, Goiânia encontra-se apta a receber o Sistema de Bicicletas Compartilhadas, considerando as características e as potencialidades da cidade, o local de implantação inicial definido, as regras adotadas para a funcionalidade inicial do sistema, bem como para promover a adesão de novos usuários e ampliação deste sistema.

BIBLIOGRAFIA:

ITDP-Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento. Guia de Planejamento de Sistema de Bicicletas Compartilhadas. Rio de Janeiro, 2014.

Goiânia, 29 de agosto de 2016.

Arqta Urb. Ediney Bernardes de Paiva
Analista em Obras e Urbanismo – Assessoria de Planejamento CMTC
CAU GO A 16080–6

Eng Civil Benjamin Kennedy M. da Costa
Assessoria de Planejamento e Obras–CMTC
CREA SP 5061607222/D

TERMO DE REFERÊNCIA

ANEXO I

TERMO DE REFERÊNCIA PARA REALIZAR CHAMAMENTO PÚBLICO COM A FINALIDADE DE RECEBER PROPOSTAS PARA FIRMAR TERMO DE AUTORIZAÇÃO (TERMO DE COOPERAÇÃO) PARA IMPLANTAÇÃO, OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DO SERVIÇO DE BICICLETA PÚBLICA COMPARTILHADA NA CIDADE DE GOIÂNIA, EM CARÁTER EXPERIMENTAL, OFERTANDO UMA ALTERNATIVA DE TRANSPORTE COMPLEMENTAR A POPULAÇÃO, EM CONSONÂNCIA COM OS PRECEITOS DA MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL, CONTIDAS NO PDG – PLANO DIRETOR DE GOIÂNIA (LEI 171/2007).

1. OBJETO

1.1. Este Termo de Referência contém as especificações técnicas para a implantação, operação e manutenção, em caráter experimental, de SERVIÇO DE BICICLETA PÚBLICA COMPARTILHADA na cidade de Goiânia.

1.2. Estão descritas neste Termo de Referência as condições, especificações e normas exigidas pela Lei Federal nº 9.503/1997 (Código de Trânsito Brasileiro); Lei Federal nº 12.587/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana) e Lei Municipal nº 171/2007, que dispõe sobre o Plano Diretor de Goiânia, Decreto Municipal nº **2623 de 07 de dezembro de 2012**, que dispõe sobre a criação do SERVIÇO DE BICICLETA PÚBLICA COMPARTILHADA na cidade de Goiânia-Go e a Deliberação nº 76 de 21 de Maio de 2013 CDTC, que dispõe sobre a implantação de novo modal de transporte na RMG, nos termos que especifica.

1.3. Em caso de dúvidas quanto às especificações, prevalecerão as constantes no Termo de Referência até que sejam realizados os ajustes necessários, com autorização da **CPL – Comissão Permanente de Licitação da Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos - CMTC**.

2. JUSTIFICATIVAS

O objetivo geral é dotar a cidade de um meio de locomoção complementar, integrado aos demais meios de transporte, não poluente, de custo acessível e baixo impacto sobre o ambiente urbano. A implantação visa também promover a cultura do uso da bicicleta, que paulatinamente, auxiliará na redução do uso predominante do automóvel. O sistema que é adequado para pequenos deslocamentos urbanos, favorece a melhoria da qualidade de vida e promove a mobilidade urbana sustentável, pois, reduz a circulação de veículos motorizados e conseqüentemente promove a preservação ambiental.

A diretriz geral para a adoção do SERVIÇO DE BICICLETA PÚBLICA COMPARTILHADA será indutora da integração de modais de transporte, prevista na Lei nº 171/2007 (Plano Diretor de Goiânia). A localização das estações da bicicleta pública, em pontos

estratégicos da capital, deverá favorecer a integração dos sistemas, sobretudo, nas proximidades dos grandes equipamentos públicos e privados, pontos de interesse urbanístico, pontos de embarque e desembarque do transporte coletivo e demais polos gerados, atratores de tráfego.

A Região Metropolitana de Goiânia está localizada no centro-sul do Estado de Goiás. A capital, Goiânia, cidade sede da RMG, foi fundada em 24 de outubro de 1933, atualmente possui uma população de 1.301.892 habitantes. A capital goiana possui uma extensão territorial de 726,885 km², subdivididos em área urbana, 444,174 km², e área rural, 282,711 km². A RMG possui 3.995,8 km² e população de 2.052.896 habitantes, conforme dados extraídos do Anuário Estatístico de Goiânia – Seplam – 2010 e dados IBGE (2011).

O centro expandido da metrópole atualmente concentra a maior parte dos empregos, especialmente nos vetores Centro – Sul e Campinas – Sul, cobrindo principalmente a região Sudoeste. O centro expandido, representado pela região que reúne os setores localizados no entorno da área central, concentram atividades econômicas e ainda apresentam uma expressiva ocupação residencial, notadamente verticalizada. Para 2020 é esperada a manutenção desta tendência, com a consolidação das áreas historicamente ocupadas por atividades econômicas e a expansão de novos eixos.

Estudos e pesquisas realizados em Goiânia, em 2006, com base na Pesquisa Origem/Destino de 2000, mostram que cerca de 4% da população de Goiânia utiliza a bicicleta como meio de transporte, e, com referência à Região Metropolitana este índice é de 6%. Em relação ao transporte coletivo o índice é de 30%.

Neste sentido o incentivo ao uso da bicicleta, através das ações e medidas de políticas públicas, nas suas mais variadas modalidades, com o incremento da infraestrutura cicloviária e a integração de modais de transporte, favorece também a inclusão de parcela da população e preserva o direito de ir e vir dos cidadãos nos diferentes espaços da cidade.

As diretrizes de políticas públicas relativas à Mobilidade Urbana Sustentável, descritas no PDG/2007 (Lei Complementar 171/2007), encontram equivalência na “Lei da Mobilidade Urbana” (Lei Federal 12.587/2012), que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana; bem como demais legislações municipais pertinentes à mobilidade e à acessibilidade.

A prioridade dos modos não motorizados sobre os motorizados e do transporte coletivo sobre o individual são diretrizes básicas para a promoção da mobilidade urbana sustentável, em conformidade com a Política Nacional de Mobilidade Urbana.

O serviço de bicicletas de uso público, utilizado em larga escala em várias cidades do mundo, tem sido implantado com grande sucesso em algumas cidades brasileiras. Cidades como Rio de Janeiro, São Paulo, Curitiba, Porto Alegre, Florianópolis, Maceió, Natal, Belo Horizonte, Sorocaba, entre outras.

Em Goiânia, a partir dos estudos voltados ao uso da bicicleta particular, este sistema também deverá ser implantado. Há que se destacar a dependência dos municípios vizinhos com a capital, cidade sede da Região Metropolitana, sobretudo aqueles já conurbados.

A maior vantagem do serviço de uso temporário de bicicletas é o incentivo ao uso da *bike* para pequenos trajetos ao longo do dia. Com o sistema, o ciclista não precisa se preocupar onde vai deixar a bicicleta após o uso, ele pode usar o sistema em conjunto com outros meios públicos de transporte e até com o carro. Um exemplo muito claro do serviço público de bicicletas seria nos centros das cidades e locais de tráfego congestionado. Nestas regiões, é complicado se deslocar com o uso do carro e, em geral, há a falta de vagas para estacionar. Assim, o cidadão poderia chegar num corredor de ônibus até o centro, alugar uma bicicleta e pedalar até seu destino final, por exemplo.

Além de beneficiar as pessoas que usam a bicicleta individualmente, o coletivo também é beneficiado porque quanto mais bicicletas nas ruas, maior será o respeito dos motoristas. E o sistema também pode incentivar quem nunca pensou em pedalar a experimentar a bicicleta, caracterizando um processo de reversão quanto a este modal de transporte, bem como favorecer o uso do transporte de massa através da integração dos modais ônibus e bicicleta.

O uso da bicicleta possibilita ainda maior humanização dos espaços, permitindo o contato entre seus usuários de forma mais efetiva e afetiva, contribuindo assim, para socialização.

Mais pessoas usando a bicicleta significa mais vida urbana, maior ocupação da cidade por pessoas e menor por automóveis, pois, o condutor fechado em seu carro não estabelece o contato direto com a cidade. Esse uso coletivo da bicicleta promove também a sensação de segurança, uma vez que possibilita um maior número de pessoas nas ruas, promovendo a mudança do cenário da cidade dominado por automóveis.

Ao oferecer maior facilidade de locomoção, o uso da bicicleta favorece também a redução dos níveis de poluição sonora e atmosférica, a melhoria da saúde pública, o fomento à economia local, a redução dos tempos das viagens em geral que impactam na diminuição do custo dos tempos dos deslocamentos urbanos, fatores determinantes para a qualidade de vida e sustentabilidade das cidades.

O SERVIÇO DE BICICLETA PÚBLICA COMPARTILHADA incentivará o uso da bicicleta como modo complementar a outros modais de transporte, beneficiando as pessoas nos seus deslocamentos diários para o acesso ao trabalho, estudos, lazer, compras e demais atividades sociais.

3. CONDIÇÕES DE PARTICIPAÇÃO

Poderão participar desta seleção pública as empresas legalmente constituídas que estejam habilitadas e capacitadas a executar os serviços descritos no Edital de Chamamento Público e neste Anexo.

4. ESCOPO DOS SERVIÇOS PARA BICICLETAS COMPARTILHADAS

4.1. DO SERVIÇO DE BICICLETA PÚBLICA COMPARTILHADA

4.1.1. Quantidade de Estações de Compartilhamento e Bicicletas Compartilhadas

Deverão ser implantadas, no mínimo, **15** estações de bicicletas e **150** bicicletas no total.

4.1.2. Cronograma de implantação

4.1.2.1. O prazo para iniciar a execução do sistema será de no máximo 30 dias após a assinatura do Termo de Autorização (Termo de Cooperação), com conclusão em até 60 (sessenta) dias

4.1.2.2 – A expansão dos serviços com mais Estações com bicicletas, poderá ocorrer a partir do interesse das partes envolvidas, sendo reservada à Prefeitura de Goiânia a decisão final.

4.1.2.3. No caso da vencedora do Chamamento Público não iniciar a prestação do serviço no prazo estabelecido ou incidir em alguma causa de inexecução parcial ou total do objeto do Edital, sem justificativa aceita pela CMTC, será convocada a segunda classificada para prestar os serviços objeto do Edital de Chamamento nº **002/2016**.

4.1.3. Definição da Área de Cobertura

4.1.3.1. A definição da área de cobertura inicial do SERVIÇO DE BICICLETAS PÚBLICAS COMPARTILHADAS de Goiânia deverá seguir os seguintes critérios:

a) Preferencialmente em áreas de considerável densidade populacional, de comércios, de lazer e de serviços, com extensão suficiente para ter várias origens e destinos de viagens;

b) Preferencialmente em áreas onde haja maiores ocorrências de uso misto do solo: comercial, residencial, lazer, serviços, estudos, cultural, turismo, etc;

c) Área mínima de 20km², considerando para cálculo da área um raio de 500 metros em torno de cada estação, considerando o total de 15 estações;

d) Preferencialmente em áreas com trechos Ciclovários existentes e projetados;

e) Preferencialmente em áreas próximas aos pontos de integração com a rede metropolitana de transportes coletivos e ao Eixo Anhanguera;

f) Sempre que possível, próximos a extensos espaços públicos, parques e grandes equipamentos culturais, turísticos, educacionais, que funcionem como polo de atração de

viagens.

4.1.4. Localização das Estações de Compartilhamento

4.1.4.1. Adicionalmente, as estações do SERVIÇO DE BICICLETA PÚBLICA COMPARTILHADA na cidade de Goiânia deverão ser implantadas em conformidade com os seguintes critérios estabelecidos:

a) estações densamente distribuídas, com espaçamento médio de 500 metros.

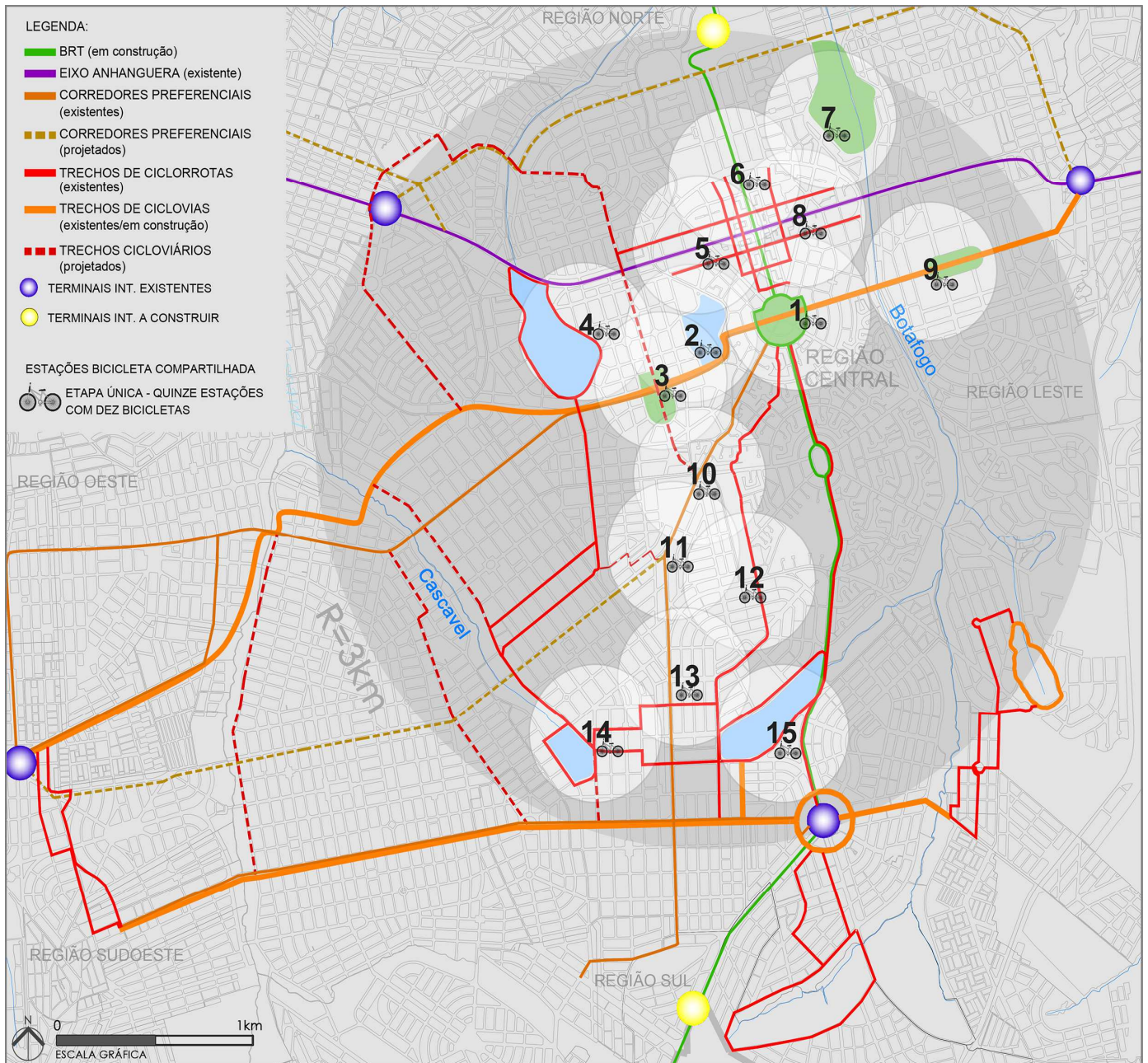
b) localizadas, sempre que possível, ao longo de infraestruturas cicloviárias (ciclovias, ciclofaixas ou ciclorrotas) e adjacentes aos pontos de embarque e desembarque, terminais de integração e estações de transporte público coletivo.

c) preferência a locais acessíveis a pessoas vindas de várias direções, como esquinas e praças.

d) preferência a locais com grande fluxo de pessoas, como praças, instituições de ensino, centros comerciais e vias movimentadas.

4.1.4.2. A localização das estações será orientada preferencialmente pelo Estudo de Planejamento realizado pela CMTC, que, segundo os critérios estipulados nos itens acima, e sem prejuízo de novas áreas e pontos a serem sugeridos pela vencedora do Chamamento Público, dimensionou alternativas abaixo relacionadas:

MAPA DA PRÉ-LOCALIZAÇÃO DAS ESTAÇÕES DE BICICLETA PÚBLICA COMPARTILHADA



QUADRO DESCRITIVO/JUSTIFICATIVO DE LOCALIZAÇÃO DAS ESTAÇÕES DE BICICLETA PÚBLICA COMPARTILHADA

NÚMERO	NOME	LOCALIZAÇÃO	PRINCIPAIS PONTOS DE INTERESSE	MODAL DE INTEGRAÇÃO
01	ESTAÇÃO PRAÇA CÍVICA	PÇA PEDRO LUDOVICO TEIXEIRA	CENTRO HISTÓRICO E COMÉRCIO LOCAL	BICICLETA/BRT/CORREDORES/RMTC
02	ESTAÇÃO BOSQUE DOS BURITIS	ALAMEDA DOS BURITIS	PRAÇA CÍVICA, ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA, FÓRUM, PARQUE AMBIENTAL	BICICLETA/CORREDOR T-7/RMTC
03	ESTAÇÃO TAMANDARÉ	PRAÇA ALM. TAMANDARÉ	COMÉRCIO LOCAL, SETOR BANCÁRIO, FEIRA DA LUA (EVENTO TRADICIONAL DA CIDADE)	BICICLETA/CORREDOR T-7/RMTC
04	ESTAÇÃO ZOOLOGICO	ALAMEDA DAS ROSAS C/ AV. ANHANGUERA	ZOOLOGICO E PARQUE AMBIENTAL	BICICLETA/EIXO ANHANGUERA
05	ESTAÇÃO TEATRO GOIÂNIA	AV. ANHANGUERA C/ AV. TOCANTINS	TEATRO GOIÂNIA, COMÉRCIO LOCAL, SETOR BANCÁRIO	BICICLETA/EIXO ANHANGUERA/RMTC
06	ESTAÇÃO GOIÁS	AV. GOIÁS CANTEIRO CENTRAL	NÚCLEO PIONEIRO DE GOIÂNIA, COMÉRCIO LOCAL, MERCADO ABERTO DA AV. PARÁIBA	BICICLETA/BRT/RMTC
07	ESTAÇÃO MUTIRAMA	AVENIDA CONTORNO	INST. DE ENSINO, COMÉRCIO LOCAL, PARQUE AMBIENTAL E LAZER	BICICLETA/RMTC
08	ESTAÇÃO MERCADO CENTRAL	AV. ANHANGUERA C/ AV. ARAGUAIA	POLO COMERCIAL, MERCADO CENTRAL (COMÉRCIO TRADICIONAL)	BICICLETA/EIXO ANHANGUERA
09	ESTAÇÃO UNIVERSITÁRIA	PRAÇA UNIVERSITÁRIA	CAMPUS UFG/PUC/BIBLIOTECA PÚBLICA/HOSPITAL DAS CLÍNICAS	BICICLETA/CORREDOR UNIVERSITÁRIO/RMTC
10	ESTAÇÃO PÇA DO RATINHO	AVENIDA 85	COMÉRCIO LOCAL E INSTITUTOS DE ENSINO	BICICLETA/CORREDOR 85/RMTC
11	ESTAÇÃO 85	AVENIDA 85 C/ AV. T-9	COMÉRCIO LOCAL/INST. DE ENSINO	BICICLETA/CORREDOR 85 E T-9
12	ESTAÇÃO RICARDO PARANHOS	AV. RICARDO PARANHOS C/ AV. 85	COMÉRCIO LOCAL/ÁREAS DE ESPORTES E LAZER	BICICLETA/CORREDOR 85/RMTC/
13	ESTAÇÃO CORA CORALINA	RUA 1137 C/ AV. 136	CLUBES/COMÉRCIO LOCAL	BICICLETA/RMTC
14	ESTAÇÃO VACA BRAVA	AVENIDA T-10	COMÉRCIO REGIONAL, PARQUE AMBIENTAL E DENSIDADE HABITACIONAL	BICICLETA/RMTC
15	ESTAÇÃO PARQUE AREIÃO	AVENIDA AREIÃO	PARQUE AMBIENTAL /COMÉRCIO LOCAL/CLÍNICAS E HOSPITAIS	BICICLETA/CORREDOR 85/BRT

4.1.4.3. A instalação das estações de bicicletas dependerá de anuência prévia da **Comissão Técnica** a ser formada, contando com técnicos da CMTC e da Prefeitura de Goiânia, devendo ser apresentado o correspondente projeto de instalação, devidamente aprovado pelos órgãos públicos competentes.

4.1.4.4. Os locais sugeridos no item 4.1.4.2. poderão sofrer alterações e/ou ajustes de acordo com o interesse e a conveniência da Administração Pública, sem que tais mudanças impliquem em qualquer ônus para a mesma.

4.1.4.5. A vencedora do Chamamento Público poderá solicitar ajuste ou reposicionamento físico das estações à **Comissão Técnica**, caso entenda que determinada estação não esteja bem posicionada, garantindo a restituição do local no qual a estação estava anteriormente instalada, em perfeitas condições de uso e conservação.

4.1.4.6. A vencedora do Chamamento Público poderá propor outras áreas para a instalação das estações de bicicletas públicas compartilhadas, sempre acompanhada de justificativa técnica para apreciação da Comissão Técnica e deliberação da CMTC.

4.1.5. Características Técnicas dos Equipamentos Utilizados

4.1.5.1. Características Básicas das Bicicletas Compartilhadas

As bicicletas do sistema deverão conter, no mínimo, os seguintes requisitos e características:

- a) devem ser novas, com quadro em alumínio ou material de qualidade superior, sem uso anterior;
- b) quadro anatômico, numerado e com design específico, ajustado ao uso universal da maioria da população;
- c) assento (selim) anatômico, de material resistente com dispositivo antifurto e com sistema de ajuste para altura, que possibilite atender, no mínimo, a variação da distância entre o assento e o pedivela da bicicleta entre 63,5 cm e 75,0 cm;
- d) peso máximo de 18 kg;
- e) câmbio manual com mínimo de 3 (três) marchas, de mecanismo interno e Guidom emborrachado;
- f) suporte resistente posicionado na frente da bicicleta, com dimensões mínimas (largura, altura e profundidade) projetadas para acomodar vários tamanhos e formatos de artigos pessoais com segurança, como: mochilas, bolsas, sacolas etc.;
- g) sistema de proteção contra retirada das rodas para evitar furto e vandalismo;

- h) dispositivo que permita fazer a exata identificação da bicicleta na estação por meio eletrônico;
- i) dispositivo que permita o travamento das bicicletas na estação bem como sua liberação automática pelo usuário autorizado;
- j) painel para exibição de mídia impressa, localizado nas laterais de um ou dos dois pneus da bicicleta, que preservem o seu design e minimizem atritos aerodinâmicos, podendo ser facilmente substituído quando houver troca de material publicitário, sem necessidade de fazer a retirada das rodas da bicicleta;
- k) paralamas dianteiro e traseiro;
- l) dispositivos protetores de coroa, corrente e catraca, ou de protetor de eixo cardã, com o objetivo de proteger e evitar acidentes com o usuário;
- m) freios dianteiro e traseiro, com manetes posicionados no guidom, de fácil manejo e resistentes a quedas e intempéries;
- n) pneus apropriados para utilização em meio urbano, com modelos certificados pelo INMETRO (Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial), sendo desejável a utilização de tecnologia de pneus à prova de furos.
- o) aro duplo com 26 (vinte e seis) polegadas;
- p) ser dotados de equipamentos de segurança obrigatórios, conforme Resolução nº 46/98 do CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito), tais como:
- i) espelho retrovisor do lado esquerdo, acoplado ao guidom e sem haste de sustentação;
 - ii) campainha (dispositivo sonoro mecânico, eletromecânico, elétrico ou pneumático capaz de identificar uma bicicleta em movimento);
 - iii) sinalização noturna, composta de refletores com alcance mínimo de visibilidade de trinta metros, com a parte prismática protegida contra ação de intempéries, nos seguintes locais: na dianteira, nas cores branca ou amarela; na traseira na cor vermelha; e nas laterais e nos pedais de qualquer cor;
- q) iluminação de LED dianteira e traseira. A energia para acender a iluminação a LED deve ser gerada preferencialmente pela própria bicicleta;
- r) o espelho retrovisor deve ser de boa qualidade, com baixos índices de danos.
- s) as bicicletas devem ter seus elementos que são sujeitos à pintura (cesto, quadro, e

outros), caracterizados em uma única cor, seguindo as especificações estabelecidas no item 6 deste Termo de Referência.

4.1.5.2. Características das Estações de Compartilhamento das Bicicletas

Cada Estação de Bicicleta deverá possuir as seguintes características básicas:

a) dispor no mínimo de 10 (dez) vagas para o estacionamento de bicicletas, mais vagas extras.

b) se estruturar em módulos, com dispositivo de travamento geral, permitindo a ampliação ou redução das estações conforme a demanda de origem e destinos dos usuários a serem atendidos.

c) possuir design de fácil identificação e utilização no meio urbano, proporcionando facilidade quanto ao seu remanejamento e de preferência que sua instalação e reinstalação não prejudiquem o revestimento do piso.

d) ser construído com material adequado e resistente a intempéries, com acabamentos sem arestas vivas nem pontiagudas, prejudiciais ao contato físico. No caso de utilização de materiais metálicos, as estruturas deverão ter aplicação de tratamento anticorrosivo e acabamento com durabilidade compatível com a situação urbana e vida útil do equipamento. Recomenda-se evitar a utilização de painéis em vidro ou material similar para evitar estilhaços em caso de acidentes.

e) possuir gabinete para acomodar equipamento microprocessador de gerenciamento de uso e transmissão de dados, e armazenamento de bateria de alimentação.

f) possuir Painel Informativo com espaço destinado à fixação de dois mapas, um contendo a localização de todas as estações e outro contendo a localização das estações mais próximas, com a indicação do local e número da estação em que o usuário se encontra e das demais estações, bem como outras informações pertinentes. Deverá haver no painel informativo a sugestão ao ciclista de virar o selim caso a bicicleta apresente problemas. Também deverão ser expostas informações com as instruções passo a passo para o aluguel da bicicleta escritas em língua portuguesa com tradução em inglês e espanhol, para todas as estações. Este painel deverá ter seus elementos atualizados em, no máximo, 10 dias após última alteração que demandou modificação de informação, mantendo o padrão estético de comunicação visual do projeto.

g) utilizar dispositivo de travamento que possibilite: 1) a liberação da bicicleta escolhida pelo usuário; 2) a devolução da bicicleta 24 horas por dia, inclusive em períodos em que a estação esteja inoperante ou desligada, ou seja, no período entre 0 horas e 5 horas, ou quando houver queda da energia; 3) a leitura por sinal eletrônico quanto à situação de travamento das bicicletas e à liberação para uso. O mecanismo de travamento deve encontrar-se em bom estado de conservação, de modo que o ciclista não tenha

dificuldades em retirar e devolver a bicicleta.

h) Possuir leitor de *Smart Card* para leitura e identificação de cartão para acesso e destravamento das bicicletas.

i) Preferencialmente, oferecer, em painel ou *display* eletrônico, informações aos usuários acerca da estação mais próxima que apresenta disponibilidade de bicicletas e/ou vagas, na hipótese da estação em que o usuário se encontra estar vazia ou lotada.

j) utilizar preferencialmente energia solar ou outro tipo de energia limpa que garanta o pleno funcionamento da estação e seus equipamentos complementares.

k) Apresentar, preferencialmente, conexão de internet sem fio wi-fi. Nos casos onde não for possível essa tecnologia, utilizar conexão sem fio via rede 3G ou tecnologia superior. Em ambos os casos a solução de conexão escolhida deverá apresentar mecanismo de redundância. A conexão deve permitir que as estações estejam conectadas com a Central de Controle, para permitir o monitoramento remoto da estação, o acompanhamento da ocupação pelas bicicletas e sua posição nas estações.

l) Apresentar automaticamente sinalização informativa indicando se a estação se encontra ativa ou inativa.

m) apresentar sistema eletromecânico de travamento e destravamento individual das bicicletas, que seja acionado pelo usuário por meio de, no mínimo, os seguintes mecanismos: 1) ligação telefônica para a central de controle do sistema; 2) aplicativo móvel para *smartphone*; 3) uso de *smartcard*.

4.1.5.3. Projeto executivo e sinalização das estações

4.1.5.3.1. O projeto executivo das estações, onde deverão estar definidas as cores, modelo, detalhes e as especificações físicas das bicicletas e das estações deverá ser aprovado pela Comissão Permanente de Licitação, em avaliação conjunta com a Comissão Técnica designada pelo setor demandante da CMTC - Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos.

4.1.5.3.2. A instalação e manutenção das sinalizações vertical e horizontal, além de elementos de apoio utilizadas na instalação das estações, deverão ser custeadas pela empresa vencedora do Chamamento Público.

4.1.5.3.3. O Projeto Executivo deverá ser aprovado nas instituições públicas, conforme legislação vigente, sobretudo nos órgãos de planejamento urbano, trânsito, ambiental e patrimônio histórico.

4.1.5.4. Características do Sistema Operacional Informatizado para Cadastro e Utilização das Bicicletas Compartilhadas

O sistema operacional informatizado apresentado deverá conter, no mínimo, os seguintes requisitos e características:

4.1.5.4.1. Apresentar múltiplas possibilidades de interface com o usuário, contendo no mínimo *site* de Internet, aplicativo móvel, atendimento telefônico, e totens de autoatendimento.

4.1.5.4.2. Apresentar sistema de gestão operacional que possibilite a total transparência das informações de todos os aspectos operacionais e comerciais providos. Desta forma, serão disponibilizadas ao Município de Goiânia ferramentas de acesso que lhe permitam monitorar de forma sistêmica todas as informações de credenciamento, custos, operação, aplicação de penalidades, supervisão da fiscalização, supervisão das estações, ocorrências e ações de manutenção das bicicletas e estações, bem como outras solicitações a critério do Poder Público.

4.1.5.4.3. A vencedora do Chamamento Público deverá disponibilizar uma Central de Atendimento ao Usuário, para, além do destravamento remoto das bicicletas, esclarecer dúvidas, ouvir sugestões e reclamações. Preferencialmente, a ligação deverá ser gratuita.

4.1.5.4.4. A CMTC solicitará relatórios periódicos dos atendimentos realizados.

4.1.5.5. Características da estrutura para operação do sistema

4.1.5.5.1. A vencedora do Chamamento Público deverá dispor de estrutura operacional com escritório instalado na cidade de Goiânia para gerenciar e operacionalizar a guarda, manutenção e estoque de bicicletas e equipamentos, bem como a periodicidade de limpeza e manutenção preventiva e corretiva.

4.1.5.5.2. A vencedora do Chamamento Público deverá realizar os serviços de instalação das estações de bicicletas e dos sistemas informatizados de gestão e de atendimento aos usuários.

4.1.5.5.3. A vencedora do Chamamento Público deverá assegurar a logística relativa às atividades relacionadas à operação e manutenção do sistema e dispor de rotina de manutenção preventiva e corretiva das bicicletas e das estações, com frota de veículos de manutenção em bom estado de conservação.

4.1.5.6. Horários de funcionamento e nível de ocupação das estações

4.1.5.6.1. O SERVIÇO DE BICICLETA PÚBLICA COMPARTILHADA de Goiânia funcionará todos os dias da semana, nos seguintes horários:

- a) das **06 horas às 22 horas e 59 minutos** para retirada das bicicletas; e
- b) 24hs (tempo integral) para devolução das bicicletas.

4.1.5.6.2. O serviço poderá ser paralisado, total ou parcialmente, em caráter temporário e extraordinário, por iniciativa do Município de Goiânia, através de determinação prévia devidamente formalizada e justificada, ou ainda a pedido da vencedora do Chamamento Público, para fins de manutenção e atualização tecnológica, quando caberá apreciação pela Comissão Técnica designada pela CMTC, e deliberação pelo Presidente da companhia.

4.1.5.6.3. Eventuais paralisações devem ser comunicadas ao público por meio dos canais de comunicação do SERVIÇO DE BICICLETA PÚBLICA COMPARTILHADA, bem como através da página da Prefeitura de Goiânia, na Internet, e preferencialmente, também em jornal de grande circulação.

4.1.5.6.4. O acompanhamento do nível de ocupação das estações é fundamental para o bom funcionamento do sistema e será monitorado pela CMTC.

4.1.5.6.5. A vencedora do Chamamento Público deverá realizar todos os esforços para assegurar que, em condições e períodos normais de uso, a quantidade desejável de vagas livres no sistema seja de no mínimo **30% (trinta por cento)**. Considerando o caráter experimental do serviço, os parâmetros de ocupação poderão ser ajustados pela CMTC, mediante justificativa técnica, buscando preferencialmente o consenso com a vencedora do Chamamento Público.

4.1.5.6.6. A vencedora do Chamamento Público deverá observar a taxa de ocupação de cada estação de bicicleta compartilhada, de modo a garantir a quantidade mínima de 20% (vinte por cento) de bicicletas disponíveis e, máxima, de 80% (oitenta por cento) da capacidade de cada estação ocupada. Considerando o caráter experimental do serviço, os parâmetros de ocupação poderão ser ajustados pela CMTC, mediante justificativa técnica, buscando preferencialmente o consenso com a vencedora do Chamamento Público. **O tempo máximo que uma estação pode estar fora do intervalo garantido por esses percentuais é de 2 (duas) horas.**

4.1.5.6.7 A vencedora do Chamamento Público deverá disponibilizar orientadores devidamente capacitados nos primeiros 15 dias de operação de cada estação, de modo a orientar os usuários como utilizar o serviço, tirar dúvidas diversas e executar campanhas educativas e informativas, conforme disposto no item

4.1.6 Da identidade visual do sistema

4.1.6.1 A identidade visual do SERVIÇO DE BICICLETA PÚBLICA COMPARTILHADA, contendo nome, marca e demais elementos, deverá ser elaborada pela vencedora do Chamamento Público, observada as diretrizes e orientações de comunicação e design

especificadas pelo Prefeitura de Goiânia e todas as regras contidas no edital de Chamamento Público e seus anexos, e submetida à análise e aprovação final pela Comissão Técnica, CPL e a demandante da CMTC.

5. DAS REGRAS DE USO DO SERVIÇO

5.1. Para utilização das bicicletas compartilhadas, o usuário deverá efetuar o pagamento referente às taxas de adesão diárias, mensais, semestrais ou anuais diretamente à vencedora do Chamamento Público através de página de comércio eletrônico (web) ou pelo telefone celular, através do sistema URA e/ou APP (aplicativo móvel). A responsabilidade por essas plataformas de acesso ficará a cargo da vencedora do Chamamento Público.

5.1.1. As taxas de adesão terão os seguintes valores **máximos**, a título de contribuição para subsidiar parcialmente o custo de operação do sistema: **R\$ 4,00 (quatro reais)** para o passe diário; **R\$ 8,00 (oito reais)** para o passe mensal, **R\$35,00 (trinta e cinco reais)** para o passe semestral e **R\$ 70,00 (setenta reais)** para o passe anual.

5.1.2. A adesão relativa ao passe diário terá metodologia de cadastro simplificada de forma a tornar mais ágil o processo para usuários ocasionais.

5.1.3. Efetuada a adesão ao sistema, as jornadas de utilização de bicicletas que não excederem **60 (sessenta)** minutos serão gratuitas e o usuário poderá valer-se desse benefício de forma ilimitada, desde que respeitado um intervalo mínimo de 15 (quinze) minutos entre cada uso.

5.1.4. Aos domingos e em dias de feriados municipais, estaduais e federais, o período de utilização gratuita será de **90 (noventa) minutos**, observadas as demais regras.

5.1.5. Aos usuários que excederem os períodos gratuitos de utilização, conforme cláusulas 5.1.3 e 5.1.4, será cobrado valor adicional de R\$ 5,00 (cinco reais) por cada hora ou fração de hora excedente ao período de uso gratuito.

5.1.6. As regras de tempo máximo de uso das bicicletas no sistema, penalidades a serem aplicadas ao usuário que ultrapassarem o tempo máximo e valores a serem cobrados ao usuário, a título de ressarcimento, em caso de não devolução ou dano às bicicletas, serão especificados no Termo de Adesão ao SERVIÇO DE BICICLETA PÚBLICA COMPARTILHADA de Goiânia a ser firmado entre o usuário do serviço e a vencedora do Chamamento Público.

5.1.7. A minuta do termo de adesão, citada no item anterior, deverá observar a legislação pertinente e todas as disposições do edital de Chamamento Público e seus anexos.

6. DAS REGRAS DE PATROCÍNIO E VEICULAÇÃO DE PUBLICIDADE

6.1. A vencedora deste Chamamento Público terá um patrocinador pré-definido, conforme especificações e regras dispostas neste Termo de Referência e conforme item 12 do Edital de Chamamento Público.

6.2. Todas as estações e bicicletas deverão estar integradas em um sistema único.

6.3. A vencedora do Chamamento Público poderá utilizar-se da veiculação de marca e o símbolo de patrocinador através da veiculação de publicidade especificada a seguir.

6.4.1 Veiculação de publicidade

6.4.1.1. O edital prevê 15 (quinze) estações, com um mínimo de 10 bicicletas por estação.

6.4.1.2. Nesta modalidade, a marca poderá ser exposta na estrutura da bicicleta, observada a área total máxima de 0,30 m² (zero vírgula trinta metros quadrados) por bicicleta. A marca poderá ser exibida também na estação, observada a área total máxima de 1,00 m² (um metro quadrado), respeitadas as normas gerais e municipais pertinentes.

6.4.1.3. As bicicletas devem ter seus elementos que são sujeitos à pintura (cesto, quadro, e outros) caracterizados em uma única cor, a ser definida pela vencedora do Chamamento Público, observada a regra de exibição da marca descrita no item anterior.

6.4.1.4. Nas hipóteses descritas nas cláusulas 6.4.1.2 acima, deverá ser reservado espaço para os símbolos identificadores do SERVIÇO DE BICICLETA PÚBLICA COMPARTILHADA da Prefeitura de Goiânia.

7. DA EXPANSÃO DO SISTEMA

7.1 O sistema poderá ser objeto de expansão durante a vigência do prazo do contrato, resguardadas as especificações contidas neste Termo de Referência. A expansão poderá ocorrer nos seguintes formatos:

7.1.1 Através de novos patrocinadores ou dos já existentes, seguindo todas as regras deste Termo de Referência, do edital de Chamamento Público e as especificações contidas no item 6.

7.1.2 Através de obrigações legais impostas pela Prefeitura de Goiânia a futuros empreendimentos privados, como medidas mitigatórias ou congêneres, decorrentes de

determinações oriundas de estudos como RIT (Relatório de Impacto de Trânsito) e outros, conforme o caso.

7.1.3. Na hipótese descrita no item anterior, a identidade visual completa das bicicletas e estações será definida pela Comissão Técnica, presidência da CPL e do demandante da CMTC.

8. DA APRESENTAÇÃO DE AMOSTRA DAS BICICLETAS COMPARTILHADAS

8.1 **NÃO** haverá a obrigatoriedade de apresentação de amostra das bicicletas para a aprovação, sendo facultado caso o licitante vencedor considere ser imprescindível a validação do veículo a ser utilizado.

Parágrafo Único: A obrigatoriedade de apresentação de Amostra será exclusivamente para o caso de empate entre duas ou mais licitantes no primeiro lugar, sendo esta amostra avaliada para se obter o vencedor do certame. A CPL – CMTC, em caso de empate entre duas ou mais empresas licitantes, solicitará a apresentação de uma amostra em um prazo de 15 (quinze) dias após o recebimento da solicitação.

9. PRAZO DE EXECUÇÃO DOS PROJETOS

O prazo para execução dos projetos (ou serviços) será de 12 (doze) meses, podendo ser prorrogado por iguais períodos, a critério da **Comissão Técnica - CMTC**, conforme legislação pertinente.

10. DAS OBRIGAÇÕES DA PROPONENTE

10.1. Independentemente de transcrição na proposta, o proponente se sujeita às demais obrigações estabelecidas no Termo de Referência (Anexo I) do Edital;

10.2. Cumprir todas as especificações, prazos, obrigações e cláusulas estabelecidas no edital e seus anexos;

10.3. Assumir inteira responsabilidade técnica e administrativa sobre o objeto contratado;

10.4. Substituir os produtos, a juízo da Comissão Técnica designada para o recebimento, que não forem considerados de acordo com as especificações solicitadas no edital e contidas na proposta ou apresentar qualquer defeito, sem que caiba qualquer custo à Prefeitura de Goiânia;

10.5. Manter as condições de habilitação e qualificação exigidas na licitação durante toda a execução do Termo de Autorização (Termo de Cooperação).

10.6. Elaborar campanha publicitária educativa e informativa, visando, sobretudo, promover a segurança do usuário do SERVIÇO DE BICICLETA PÚBLICA COMPARTILHADA de Goiânia, em referência à legislação de trânsito vigente e recomendações quanto ao compartilhamento adequado da via.

10.7. Em referência ao item anterior poderão ser utilizados materiais gráficos, veiculações em jornais, TV's, rádio e internet, além de seminários com abordagem do tema.

10.8. A campanha deverá apresentar maior intensidade no período da pré-inauguração do serviço, bem como alguns meses pós-inauguração, e após, no mínimo a cada **dois meses** a mesma deverá ser veiculada e a **cada seis meses** deverá ser ministrada palestra quanto ao tema.

10.9. Oferecer um instrumento de seguridade ao usuário do SERVIÇO DE BICICLETA PÚBLICA COMPARTILHADA de Goiânia, em que o proponente assuma a total responsabilidade sobre circunstâncias que venham a ocorrer com o usuário no serviço fornecido.

11. DAS OBRIGAÇÕES DO MUNICÍPIO DE GOIÂNIA

11.1. Verificar a adequação da prestação do serviço realizado com base nos critérios previstos neste Termo de Referência.

11.2. Notificar, formal e tempestivamente, a Proponente sobre as irregularidades que porventura venham a ocorrer, tanto no material quanto no serviço fornecido.

11.3. Notificar a Proponente, por escrito e com antecedência, sobre multas, penalidades, quaisquer débitos de sua responsabilidade, bem como fiscalizar a execução do objeto do Termo de Autorização (Termo de Cooperação).

12. EXECUÇÃO, ACOMPANHAMENTO, FISCALIZAÇÃO E SUPERVISÃO

12.1 A execução, o acompanhamento, a fiscalização e a supervisão dos serviços objeto deste Termo de Referência serão efetuadas pela Comissão Técnica designada pelo setor demandante da **CMTC**.

13. DO PAGAMENTO

13.1. Todos os custos para participação no presente Chamamento Público, implantação do Sistema de Bicicletas Públicas Compartilhadas (incluindo Software, Hardware, estações, veículos), operação e manutenção dos serviços correrão a expensas da vencedora do Chamamento Público, não havendo, em qualquer hipótese, repasse de recurso financeiro por parte do Município de Goiânia.



Companhia Metropolitana de Transportes

Coletivos

COMISSÃO PERMANENTE DE LICITAÇÃO

1ª Avenida nº 486 Setor Leste Universitário Goiânia-Goiás

email: cpl.cmtc.goiania@gmail.com

Fone: (62)3524. 1812

Fax: (62) 3524-1853

Goiânia, 25 de Agosto de 2016.

Benjamin Kennedy Machado da Costa

Presidente CPL - CMTC

ANEXO II

MODELO DE DECLARAÇÃO DE CONHECIMENTO

A (nome da proponente e qualificação), sediada à _____, CNPJ nº _____, DECLARA, para fins de comprovação junto à Comissão Permanente de Licitação, em atendimento à exigência do Edital de **CHAMAMENTO PÚBLICO nº 002/2016**, que conhece a região de que trata o objeto do Chamamento Público em referência e tomou conhecimento de todas as condições físicas, do grau de complexidade e peculiaridade que possam, de qualquer forma, influir sobre o custo, a preparação da proposta e a execução dos projetos apresentados.

Declara ainda que dispõe de todas as informações necessárias à completa execução do objeto deste Chamamento Público, não cabendo, posteriormente, qualquer alegação de desconhecimento.

Por ser expressão de verdade, firmamos a presente declaração.

Goiânia, ____ de _____ de 2016.

<carimbo e assinatura do responsável legal ou técnico>
<carimbo da proponente e/ou identificação gráfica>

ANEXO III

DECLARAÇÃO PARA FINS TRABALHISTAS

Prezados,

A (nome da proponente e qualificação), por intermédio de seu representante legal, o (a) Sr. (Sra.) _____, portador(a) do Documento de Identidade nº _____ e do CPF nº _____, DECLARA que não emprega menor de 18 (dezoito) anos em trabalho noturno, perigoso ou insalubre e não emprega menor de dezesseis anos.

() Ressalva: Emprega menor, a partir de quatorze anos, na condição de aprendiz.

Goiânia, ____ de _____ de 2016.

<carimbo e assinatura do responsável legal ou técnico>
<carimbo da proponente e/ou identificação gráfica>

ANEXO IV

TERMO DE AUTORIZAÇÃO (TERMO DE COOPERAÇÃO Nº /2016

TERMO DE AUTORIZAÇÃO (TERMO DE COOPERAÇÃO) PARA IMPLANTAÇÃO, OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DO SERVIÇO BICICLETAS PÚBLICAS COMPARTILHADAS, EM CARÁTER EXPERIMENTAL, NA CIDADE DE GOIÂNIA, ATRAVÉS DA CMTC – COMPANHIA METROPOLITANA DE TRANSPORTES COLETIVOS E

_____, NA FORMA
ABAIXO.

O **MUNICÍPIO DE GOIÂNIA**, pessoa jurídica de direito público, por intermédio da **CMTC – COMPANHIA METROPOLITANA DE TRANSPORTES COLETIVOS**, inscrita no CNPJ/MF sob o nº **05.787.273/0001-41**, com sede na Primeira Avenida nº 486 Setor Leste Universitário, neste ato representado pelo seu titular, o Senhora Presidente **MURILO GUIMARÃES ULHÔA**, brasileiro, inscrita no CPF sob o nº _____, portador da cédula de identidade nº _____, doravante denominado simplesmente **AUTORIZANTE** e, do outro lado, a empresa _____, inscrita no CNPJ/MF sob o nº _____, com sede na _____, neste ato representada por _____, brasileiro (a), portador (a) da cédula de identidade nº _____, inscrito (a) no CPF sob o nº _____, **AUTORIZADA**, celebram o presente **TERMO DE AUTORIZAÇÃO (TERMO DE COOPERAÇÃO)**, mediante as estipulações constantes das cláusulas seguintes, que mutuamente outorgam e aceitam, tudo em conformidade com o **CHAMAMENTO PÚBLICO Nº 002/15** que teve seu resultado devidamente **homologado pela autoridade competente em ___/___/2016**, considerando-se as seguintes condições:

CLÁUSULA PRIMEIRA – DO OBJETO

Constitui objeto deste Termo a **autorização para uso de espaço público** visando à implantação, operação e manutenção do **SERVIÇO DE BICICLETA PÚBLICA COMPARTILHADA**, em caráter experimental, na cidade de Goiânia ofertando uma

alternativa de transporte complementar à população, em consonância com os preceitos da Mobilidade Urbana Sustentável, contidas no PDG – Plano Diretor de Goiânia (LEI MUNICIPAL 171/2007), conforme descrito na proposta da **AUTORIZADA**, devidamente apresentada no **CHAMAMENTO PÚBLICO Nº 002/2016**, que fazem parte integrante e inseparável deste instrumento, independente de transcrição.

CLÁUSULA SEGUNDA – DAS OBRIGAÇÕES DAS PARTES

As partes comprometem-se, durante todo o período de execução deste Termo de Autorização (Termo de Cooperação), a respeitar todas as obrigações por ela assumidas, considerando-se todas as condições de habilitação exigidas quando do **CHAMAMENTO PÚBLICO nº 002/2016** referidas no preâmbulo deste instrumento, e em especial as seguintes:

I – Da AUTORIZADA:

- a)** responsabilizar-se pela observância e pelo cumprimento das normas legais referentes à higiene e segurança do trabalho;
- b)** zelar pela boa disciplina de seus empregados e mantê-los em serviço, uniformizados, com identificação e plenamente capacitados a executar suas funções;
- c)** Arcar com encargos e obrigações de natureza trabalhista, previdenciária, acidentária, tributária, administrativa e civil decorrentes do serviço;
- d)** Manter constante e permanente vigilância sobre os serviços executados e a executar, cabendo-lhe a responsabilidade por quaisquer danos e perdas que a mesma venha a sofrer e/ou danos e perdas causados a terceiros, obrigando-se até o final dos serviços, como fiel depositária dos mesmos;
- e)** Assumir integral responsabilidade pelos danos causados por ela ou seus funcionários/prepostos e terceirizados a **AUTORIZANTE** ou a terceiros, na execução dos trabalhos prestados, inclusive acidentes, mortes, perdas ou destruições, isentando a **AUTORIZANTE** de toda e qualquer responsabilidade;
- f)** Apresentar à **AUTORIZANTE**, quando devidas e sempre que forem solicitadas, cópias das guias de recolhimento de INSS, FGTS, ISS e PIS/PASEP de seus empregados referentes ao mês anterior do último exigível;
- g)** Prestar contas, mensalmente ou quando for solicitado, da gestão dos serviços a **AUTORIZANTE**, nos termos estabelecidos pelo Edital do mencionado Chamamento;

h) Manter escritório sede na cidade de Goiânia - GO com telefone, fax e *internet*, para o funcionamento do setor administrativo, financeiro, operacional e atendimento ao público;

i) Assumir todos os ônus referentes à compra, implantação, execução, manutenção, sinalização, divulgação e equipamentos necessários ao SERVIÇO DE BICICLETA PÚBLICA COMPARTILHADA de Goiânia;

j) Realizar campanhas educativas e informativas, em parceria com a **AUTORIZANTE**, sobre a temática de trânsito e mobilidade urbana, inclusive com a realização de palestras, ao menos duas vezes a cada intervalo de 12 (doze) meses, contados a partir da data da assinatura deste Termo, observando-se sempre o disposto na legislação pertinente;

k) A critério de conveniência e oportunidade da Administração Pública, suspender de imediato o serviço e recolher todas as bicicletas compartilhadas antes utilizadas e retirar, no prazo máximo de 10 (dez) dias, a contar da data de recebimento da notificação feita pela Administração, as estações de bicicletas e equipamentos instalados, deixando os locais nas mesmas condições anteriores às instalações dos equipamentos;

l) Periodicamente, com a frequência solicitada pela Companhia Metropolitana de Transportes Coletivos - CMTC, emitir relatórios e apresentar diagnósticos e dados que facilitem o estudo e a análise, sobre diversos aspectos, da execução do serviço pela **AUTORIZANTE**.

m) Sempre que notificada pela **AUTORIZANTE**, realizar todos os esforços no sentido de atender as solicitações que busquem adequar os serviços às especificações do edital de chamamento público e anexos, bem como da proposta apresentada pela **AUTORIZADA**.

n) Submeter os projetos executivos das estações de bicicletas compartilhadas à aprovação dos órgãos competentes.

II – Da **AUTORIZANTE:**

a) Autorizar, em caráter precário, em conjunto com outros órgãos municipais, quando necessário, o uso de espaços públicos previamente delimitados para a instalação e operação do SERVIÇO DE BICICLETA PÚBLICA COMPARTILHADA;

b) Oferecer, dentro do âmbito de sua competência, suporte técnico-operacional necessário para a execução do serviço, garantindo as condições mínimas para seu bom andamento;

c) Supervisionar diretamente os serviços objetos deste Termo, registrando ocorrências relacionadas com a sua efetiva execução e determinando o que for necessário à regularização das faltas ou defeitos observados;

d) Acompanhar e fiscalizar, através de **Comissão Técnica**, e informar sobre eventuais vícios ou irregularidades, propondo soluções e sanções que entender cabíveis para regularizar faltas e/ou defeitos observados, admitindo-se a participação de terceiros para assisti-lo e subsidiá-lo de informações pertinentes a essa atribuição;

e) Nomear, no prazo de 20 dias a contar da assinatura deste Termo, **Comissão Técnica** para atender às atribuições listadas nas alíneas “c” e “d” deste item:

f) Solicitar às autoridades competentes, em tempo hábil para adoção das medidas cabíveis, decisões e providências que ultrapassem sua competência;

PARÁGRAFO ÚNICO - A **AUTORIZANTE** poderá, em qualquer época, solicitar a suspensão ou interrupção dos serviços, assim como notificar a **AUTORIZADA**, apontando as exigências necessárias à eficaz execução dos mesmos, cabendo à **AUTORIZADA** facilitar a atuação da fiscalização e prestar colaboração plena.

CLÁUSULA TERCEIRA – DOS PRAZOS

A implantação e operação do projeto serão iniciadas em no máximo **15 (quinze) dias para a primeira estação e mais 45 (quarenta e cinco) dias para a conclusão das demais estações**, estes prazos serão contados após a emissão da OS – Ordem de Serviço pelo **AUTORIZANTE**, respeitado o cronograma de execução apresentado na Proposta.

PARÁGRAFO ÚNICO – Na hipótese de atrasos na execução dos serviços, estes deverão ser justificados pela **AUTORIZADA** nos relatórios mensais elaborados para análise da **AUTORIZANTE**, que, a seu exclusivo critério, acatará, ou não, as justificativas de atraso verificadas no cronograma físico.

CLÁUSULA QUARTA – DAS ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS E DO RECEBIMENTO

A **AUTORIZADA** deverá obedecer todas as especificações técnicas para operação do projeto pertinente ao SERVIÇO DE BICICLETA PÚBLICA COMPARTILHADA e seus manuais técnicos, conforme proposta apresentada e homologada no Chamamento Público nº 002/2016, bem como em todas as especificações do edital e seus anexos.

CLÁUSULA QUINTA – DOS RECURSOS

Todos os custos correrão unicamente a expensas da **AUTORIZADA**, não aportando qualquer espécie de recursos financeiros por parte da **AUTORIZANTE**.

CLÁUSULA SEXTA – DA VIGÊNCIA

O prazo inicial da autorização será de **12 (doze) meses**, contados a partir da data de assinatura, podendo ser prorrogado por iguais períodos, conforme legislação pertinente.

CLÁUSULA SÉTIMA – DAS ALTERAÇÕES

As alterações porventura necessárias ao fiel cumprimento deste Termo de Autorização (Termo de Cooperação) serão previamente formalizadas através de Aditivo, que passará a integrar este Termo de Autorização (Termo de Cooperação), após parecer favorável do Gestor do Termo de Autorização (Termo de Cooperação), devidamente homologado pela **AUTORIZANTE**.

CLÁUSULA OITAVA – DAS PENALIDADES

Pela inexecução total ou parcial do objeto desta licitação, a **AUTORIZANTE** poderá, garantida a prévia defesa, aplicar à **AUTORIZADA** as sanções previstas no **art. 87 da Lei nº 8.666/93 (LEI 13.019/2014 (LEI ORDINÁRIA) 31/07/2014)**.

CLÁUSULA NONA – DA INEXECUÇÃO TOTAL OU PARCIAL

A inexecução total ou parcial deste Termo de Autorização (Termo de Cooperação) dará ensejo à sua revogação, assegurada a prévia defesa à **AUTORIZADA**, sem prejuízo das penalidades previstas em lei e neste instrumento.

PARÁGRAFO PRIMEIRO – A **AUTORIZANTE** poderá considerar revogado este Termo de Autorização (Termo de Cooperação), com as consequências previstas neste instrumento e em lei, nas hipóteses de a **AUTORIZADA**:

- a) não iniciar os serviços dentro do prazo **máximo de 15 (quinze) dias**, a contar da data de recebimento da Ordem de Serviço;
- b) paralisar os trabalhos por mais de 07 (sete) dias, salvo por motivo comunicado previamente que, a critério da **AUTORIZANTE**, seja considerado justo;
- c) ceder, transferir ou subcontratar, no todo ou em parte, os direitos e as

obrigações contratuais superiores aos limites estabelecidos no Edital, salvo expressa autorização da **AUTORIZANTE**;

d) não concluir injustificadamente a execução do objeto deste Termo de Autorização (Termo de Cooperação) dentro do prazo fixado;

e) não cumprir qualquer obrigação prevista neste instrumento e no Edital e seus anexos referidos no preâmbulo deste Termo de Autorização (Termo de Cooperação);

f) for declarada falida, insolvente ou dissolvida.

PARÁGRAFO SEGUNDO – O presente Termo de Autorização (Termo de Cooperação) poderá ser suspenso, revogado ou anulado por razões de interesse público, determinadas e justificadas pela **AUTORIZANTE**.

CLÁUSULA DÉCIMA – DAS DEMAIS ESTIPULAÇÕES

Em havendo a cisão, incorporação ou fusão da **AUTORIZADA**, a aceitação de qualquer uma destas operações deverá ser comunicada à **AUTORIZANTE** do procedimento realizado, levando em consideração a possibilidade de riscos de insucesso na execução do objeto deste Termo de Autorização (Termo de Cooperação).

PARÁGRAFO PRIMEIRO – Em hipótese alguma será aceita a modificação da titularidade da **AUTORIZADA**, ainda que haja cisão, fusão ou incorporação desta com outras empresas.

CLÁUSULA DÉCIMA PRIMEIRA – DAS DISPOSIÇÕES FINAIS

I - O Projeto Executivo e a Proposta Técnica apresentados e homologados no Chamamento Público nº **002/2016** são partes integrantes deste Termo.

II - Para todas as ações que possam advir do presente Termo de Autorização (Termo de Cooperação), fica eleito o foro desta comarca de Goiânia, capital do Goiás, com renúncia expressa a qualquer outro, por mais privilegiado que seja.

III – Caberá ao **AUTORIZANTE** providenciar, por sua conta, a publicação resumida do Termo de Autorização (Termo de Cooperação), no Diário Oficial do Município, dentro do prazo legal, conforme artigo 61, parágrafo único, da Lei nº 8.666/93.

E, por estarem assim, de pleno acordo, as partes assinam o presente instrumento em **04**

(quatro) vias, de igual teor e para o mesmo efeito de direito, na presença de **02 (duas) testemunhas**, que abaixo também o subscrevem.

Goiânia, _____ de _____ de 2016.

CMTC – COMPANHIA METROPOLITANA DE TRANSPORTES COLETIVOS
AUTORIZANTE

AUTORIZADA

TESTEMUNHAS:

1. _____ CPF/MF nº:

2. _____ CPF/MF nº: