

TERMO DE REFERÊNCIA n.º 001/2025

CONTRATAÇÃO DE “ESTUDOS PARA GARANTIA DA ACESSIBILIDADE COM DESENHO UNIVERSAL EM ESTAÇÕES DE INTEGRAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO GERENCIADAS PELA PREFEITURA DE BELO HORIZONTE (PBH)

UNIDADE REQUISITANTE: Presidência BHTrans (DPR-BT)

RESPONSÁVEIS PELA EMISSÃO: Marcos Fontoura de Oliveira - analista de transportes e trânsito – BT 000164 e coordenador da Comissão Permanente de Acessibilidade (CPA-BHTrans) vinculada ao Gabinete da Presidência (GAB-BT) e Maria do Socorro Pirâmides Soares - analista de transportes e trânsito – BT 000172 e supervisora da Gerência de Estudos de Circulação e Projetos (GECIP-BT) da Diretoria de Sistema Viário (DSV-BT).

1. OBJETO E CONDIÇÕES GERAIS DA CONTRATAÇÃO

1.1. O presente Termo de Referência (TR) tem por objeto a prestação de serviço de consultoria para a elaboração de um conjunto de documentos (relatórios, checklists, laudos, procedimentos e planos) que, uma vez entregue, permitirá o planejamento da adaptação de todas as estações de integração de transporte público gerenciadas pela PBH, para superar todas as barreiras/inconformidades de acessibilidade com desenho universal, nos termos e demais condições/exigências estabelecidas neste instrumento, incluindo seus anexos.

1.2. O objeto contratado é o mesmo para todas as Estações de Integração do Sistema de Transporte Coletivo indicados no Projeto Básico.

1.3. Os serviços desta contratação são caracterizados como comuns, pois apresentam padrões de desempenho e qualidade objetivamente definidos por meio de especificações usuais de mercado.

1.4. Os serviços a serem contratados não serão parcelados, com as etapas sendo desenvolvidas, entregues e aprovadas sequencialmente até a entrega do relatório final.

1.5. Da contratação:

1.5.1. A contratação do objeto será efetivada mediante formalização de contrato, nos termos da minuta que é parte integrante de TR.

1.5.1.1. O prazo de vigência da contratação é de 8 (oito) meses contados da assinatura do contrato na forma do art. 105 da Lei nº 14.133/2021, podendo ser prorrogado mediante solicitação da CONTRATADA, desde que ocorra motivo justificado aceito pela CONTRATANTE.

1.5.2. O contrato, se necessário, será reajustado mediante iniciativa da CONTRATADA, desde que observados o interregno mínimo de 1 (um) ano, com data-base vinculada à data do orçamento estimado, tendo como base a variação do Índice Nacional de Preços ao Consumidor Amplo do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IPCA/IBGE).

1.5.3. A Adjudicatária deverá assinar o contrato dentro do prazo de 05 (cinco) dias contados da respectiva convocação.

1.5.3.1. O prazo para a assinatura do contrato poderá ser prorrogado uma vez, por igual período, quando solicitado pela adjudicatária durante o seu transcurso, desde que ocorra motivo justificado e aceito pela CONTRATANTE.

1.5.3.2. A recusa em formalizar o ajuste, no prazo estabelecido no subitem 1.5.3, sem justificativa por escrito e aceita pela autoridade competente, bem como a não manutenção de todas as condições exigidas na habilitação, sujeitará a vencedora às penalidades cabíveis.

1.5.4. O contrato oferece maior detalhamento das regras que serão aplicadas em relação à vigência da Contratação e reajuste de preços.

2. FUNDAMENTAÇÃO E DESCRIÇÃO DA NECESSIDADE DA CONTRATAÇÃO

A fundamentação da contratação está apresentada no item “3) Descrição da necessidade” do Estudo Técnico Preliminar (ETP), a seguir replicada.

A Prefeitura de Belo Horizonte (PBH), por meio da BHTrans, pretende superar com a contratação de um diagnóstico, na forma de um laudo de acessibilidade, todas as barreiras/inconformidades de acessibilidade com desenho universal nas estações de integração de transporte público gerenciadas pela BHTrans. Essas barreiras/inconformidades atualmente impedem ou dificultam a efetivação do direito à acessibilidade, tomando o desenho universal como regra de caráter geral, expresso na legislação vigente. Ao final do processo de contratação do diagnóstico pretende-se que a BHTrans tenha todas as condições para, garantidos os recursos necessários, efetivar o direito à acessibilidade tanto nas estações de integração São Gabriel, Venda Nova, Pampulha, Barreiro e Diamante, tanto nas chegadas/saídas quanto no uso interno desses cinco equipamentos, incluindo suas interfaces, quando for o caso, com as estações de metrô e as estações de transporte metropolitano por ônibus.

Em relação à Estação Vilarinho (21.040m²) - Av. Vilarinho, nº 36, bairro Vila Clóris destaque-se: suas barreiras/inconformidades de acessibilidade não são objeto do presente Termo de Referência por já estarem em fase de diagnóstico e execução por parte do Shopping Estação BH empreendimentos Imobiliários Participações Ltda. para atendimento ao Processo 01-073568/12-92 – Protocolo 05581/22 - Condicionantes 03 e 04 – Licenciamento Ambiental – Licença de Operação – LO nº 0325/12. A CONTRATADA fica incumbida de efetuar contato com o empreendedor da Shopping Estação BH empreendimentos Imobiliários Participações Ltda. para emissão de um relatório pontual analisando o diagnóstico e as soluções em curso na Estação Vilarinho, de forma a evitar a implantação de soluções técnicas conflitantes entre estações de integração de Belo Horizonte.

Com a presente contratação, a BHTrans tem como objetivo cumprir integralmente a exigente legislação vigente, tomando como referência os padrões mínimos aceitáveis expressos nas normas técnicas de acessibilidade. O resultado almejado é um diagnóstico que permita criar as condições para garantir o direito do direito de ir e vir, com segurança e autonomia, tomando sempre o desenho universal como regra de caráter geral, nas cinco estações de integração de transporte público gerenciadas pela BHTrans que são objeto do presente TR.

3. DESCRIÇÃO DA SOLUÇÃO COMO UM TODO CONSIDERADO O CICLO DE VIDA DO OBJETO

O serviço objeto do presente TR objetiva o conhecimento da governança e de todas as barreiras/inconformidades que geram falta de acessibilidade aos usuários e trabalhadores das estações de integração do transporte público gerenciadas pela PBH. Este TR leva em consideração o ciclo de vida do objeto, tendo em vista as demandas recorrentes apresentadas.

4. REQUISITOS DA CONTRATAÇÃO

4.1. Da vistoria

4.1.1. A avaliação prévia do local de execução do serviço é imprescindível para o conhecimento pleno das condições e peculiaridades do objeto a ser contratado, sendo assegurado ao interessado o direito de realização de vistoria prévia, acompanhado por servidor designado para esse fim.

4.1.1.1. O prazo para a vistoria, mediante prévio agendamento, iniciar-se-á no primeiro dia útil seguinte ao da publicação do Edital, estendendo-se até o dia útil anterior à data prevista para a abertura da sessão pública, no horário das 9h30 às 17h.

4.1.1.2. A vistoria deverá ser previamente agendada junto à Comissão Permanente de Acessibilidade (CPA-BHTrans) vinculada ao Gabinete da Presidência da BHTrans por meio do e-mail cpa-bhtrans@pbh.gov.br.

4.1.2. A declaração comprobatória da vistoria efetuada, se realizada, será assinada por servidor do Município/BHTrans e deverá ser entregue juntamente com a habilitação.

4.1.3. Caso o licitante opte por não realizar a vistoria prévia do local, deverá apresentar declaração formal assinada pelo responsável técnico deste acerca do conhecimento pleno das condições e peculiaridades da contratação e deverá ser entregue juntamente com a habilitação.

4.1.4. A não realização de vistoria não poderá embasar posteriores alegações de desconhecimento das instalações, dúvidas ou esquecimentos de quaisquer detalhes dos locais da prestação do serviço, devendo a CONTRATADA assumir os ônus dos serviços decorrentes.

4.3. Subcontratação

4.3.1. É vedada a subcontratação total ou parcial do objeto contratado, exceto na hipótese de serviço secundário que não integre a essência do objeto, desde que expressamente autorizada pela CONTRATANTE, mantida em qualquer caso a integral responsabilidade da CONTRATADA.

4.3.2. Em qualquer hipótese de subcontratação, permanece a responsabilidade integral da CONTRATADA pela perfeita execução contratual, cabendo-lhe realizar a supervisão e coordenação das atividades do subcontratado, bem como responder perante a CONTRATANTE pelo rigoroso cumprimento das obrigações contratuais correspondentes ao objeto da subcontratação.

4.3.3. É vedada a subcontratação de pessoa física ou jurídica, se aquela ou os dirigentes e empregados desta mantiverem vínculo de natureza técnica, comercial, econômica, financeira, trabalhista ou civil com dirigente da CONTRATANTE ou com agente público que desempenhe função na contratação ou atue na fiscalização ou na gestão do contrato, ou se deles forem cônjuge, companheiro ou parente em linha reta, colateral, ou por afinidade, até o terceiro grau.

4.4. Da participação de consórcios:

4.4.1. Não será permitida a participação de empresas reunidas em consórcio.

5. MODELO DE EXECUÇÃO DO OBJETO

5.1. Regime de execução: empreitada por preço global.

5.2. As especificações, condições, prazos e locais para execução do objeto encontram-se no Anexo I – Projeto Básico.

6. GESTÃO DO CONTRATO

6.1. O contrato deverá ser executado fielmente pelas partes, de acordo com as cláusulas avençadas e as normas da Lei nº 14.133/2021 e do Decreto nº 18.324/2023, e cada parte responderá pelas consequências de sua inexecução total ou parcial.

6.2. Em caso de impedimento, ordem de paralisação ou suspensão do contrato, o cronograma de execução será prorrogado automaticamente pelo tempo correspondente, anotadas tais circunstâncias mediante simples apostila.

6.3. As comunicações entre o órgão ou entidade e a CONTRATADA devem ser realizadas por escrito sempre que o ato exigir tal formalidade, admitindo-se o uso de mensagem eletrônica para esse fim.

6.4. O órgão ou entidade poderá convocar representante da empresa para adoção de providências que devam ser cumpridas de imediato.

6.5. Após a assinatura do contrato ou instrumento equivalente, o órgão ou entidade poderá convocar o representante da CONTRATADA para reunião inicial para apresentação do plano de fiscalização, que conterá informações acerca das obrigações contratuais, dos mecanismos de fiscalização, das estratégias para execução do objeto, do plano complementar de execução da CONTRATADA, quando houver, do método de aferição dos resultados e das sanções aplicáveis, dentre outros.

6.6. A execução do contrato deverá ser acompanhada e fiscalizada pelo(s) fiscal(is) do contrato, ou pelo(s) respectivo(s) substituto(s), na forma do Decreto Municipal nº 18.324/2023 e do artigo 117 da Lei nº 14.133/2021.

7. CRITÉRIOS DE RECEBIMENTO/MEDIÇÃO E DE PAGAMENTO

7.1. Recebimento do Objeto

7.1.1. Os serviços serão recebidos nos prazos discriminados neste TR pelo fiscal do contrato, mediante emissão de termo detalhado.

7.1.1.1. O prazo da disposição acima será contado do recebimento de comunicação da CONTRATADA com a comprovação da prestação dos serviços a que se referem a parcela a ser paga.

7.1.2. Para efeito de recebimento provisório, ao final do período de faturamento, o fiscal do contrato irá verificar o cumprimento das exigências constantes neste Termo de Referência e na proposta, o que poderá resultar no redimensionamento de valores a serem pagos à CONTRATADA, registrando no termo detalhado a ser encaminhado ao gestor do contrato.

7.1.3. Será considerado como ocorrido o recebimento provisório com a entrega do termo detalhado ou, em havendo mais de um a ser feito, com a entrega do último.

7.1.4. O serviço poderá ser rejeitado, no todo ou em parte, quando em desacordo com as especificações constantes neste TR e na proposta, devendo ser reparado/corrigido no prazo máximo de até 30 (trinta) dias úteis, a contar da notificação da CONTRATADA, às suas custas, sem prejuízo da aplicação das penalidades.

7.1.5. A fiscalização não efetuará o ateste da última medição de serviços até que sejam sanadas todas as eventuais pendências que possam vir a ser apontadas no Recebimento Provisório.

7.1.6. O recebimento definitivo ocorrerá no prazo de 30 (trinta) dias úteis, a contar do recebimento provisório, por servidor ou comissão designada pela autoridade competente, após a verificação do exato cumprimento das exigências constantes neste Termo de Referência e consequente aceitação mediante termo detalhado, obedecendo os seguintes procedimentos:

7.1.6.1. Realizar a análise dos relatórios e de toda a documentação apresentada pela fiscalização e, caso haja irregularidades que impeçam a liquidação e o pagamento da despesa, indicar as cláusulas contratuais pertinentes, solicitando à CONTRATADA, por escrito, as respectivas correções;

7.1.6.2. Emitir termo detalhado para efeito de recebimento definitivo dos serviços prestados, com base nos relatórios e documentações apresentadas; e

7.1.6.3. Comunicar a empresa para que emita a Nota Fiscal ou Fatura, com o valor exato dimensionado pela fiscalização.

7.1.6.4. O prazo para o recebimento definitivo poderá ser excepcionalmente prorrogado, de forma justificada, quando houver necessidade de diligências para a aferição do atendimento das exigências contratuais.

7.1.7. No caso de controvérsia sobre a execução do objeto, quanto à dimensão, qualidade e quantidade, deverá ser observado o teor do art. 143 da Lei nº 14.133/2021, comunicando-se à empresa para emissão de Nota Fiscal no que for pertinente à parcela incontroversa da execução do objeto, para efeito de liquidação e pagamento.

7.1.8. O prazo para a solução, pela CONTRATADA, de inconsistências na execução do objeto ou de saneamento da nota fiscal ou de instrumento de cobrança equivalente, verificadas pela Administração durante a análise prévia à liquidação de despesa, não será computado para os fins do recebimento definitivo.

7.1.9. O recebimento provisório ou definitivo não excluirá a responsabilidade civil pela solidez e pela segurança do serviço nem responsabilidade ético-profissional pela perfeita execução do contrato.

7.2. Liquidação

7.2.1. Recebida a Nota Fiscal ou documento de cobrança equivalente na unidade responsável pela liquidação, correrá o prazo de até 10 (dez) dias para fins de liquidação, podendo ser excepcionalmente prorrogado, justificadamente, por igual período, quando houver necessidade de diligências para a aferição do atendimento das exigências contratuais.

7.2.2. Para fins de liquidação, o setor competente deverá verificar se a Nota Fiscal ou instrumento de cobrança equivalente apresentado expressa os elementos necessários e essenciais do documento, tais como:

7.2.2.1. o prazo de validade;

7.2.2.2. a data da emissão;

7.2.2.3. os dados do contrato e do órgão contratante;

7.2.2.4. o período respectivo de execução do contrato;

7.2.2.5. o valor a pagar; e

7.2.2.6. eventual destaque do valor de retenções tributárias cabíveis;

7.2.2.6.1. A CONTRATADA deverá emitir a Nota Fiscal/Fatura conforme legislação vigente, observando:

- a) A retenção do imposto de renda deverá ser destacada no corpo do documento fiscal ou equivalente considerando os percentuais estabelecidos no ANEXO I da IN RFB Nº 1234

de 2012 de acordo com o artigo 1º, §1º do Decreto Municipal 18.272/23 e Portaria SMFA nº 11/2023 c/c §5º, artigo 2º da IN RFB Nº 1234.

- b) As empresas optantes pelo Simples Nacional ou que se enquadrem em alguma hipótese de isenção ou não incidência DEVERÃO informar essa condição expressamente nos documentos fiscais, de acordo com o artigo 1º, §3º do Decreto Municipal 18.272/23 c/c artigo 4º da IN RFB Nº 1234.

7.2.3. Havendo erro na apresentação da Nota Fiscal ou instrumento de cobrança equivalente, ou circunstância que impeça a liquidação da despesa, esta ficará sobrestada até que a CONTRATADA providencie as medidas saneadoras, reiniciando-se o prazo após a comprovação da regularização da situação, sem ônus à CONTRATANTE;

7.2.4. A Administração deverá realizar consulta ao SUCAF e/ou SICAF e/ou CAGEF para verificar a manutenção das condições de habilitação exigidas no edital.

7.2.4.1. A nota fiscal ou instrumento de cobrança equivalente poderá ser acompanhado de documentação para comprovação da regularidade fiscal, social e trabalhista, caso esteja irregular.

7.2.4.2. Constatando-se a situação de irregularidade da CONTRATADA, será providenciada sua notificação, por escrito, para que, no prazo de 5 (cinco) dias úteis, regularize sua situação ou, no mesmo prazo, apresente sua defesa. O prazo poderá ser prorrogado uma vez, por igual período, a critério da CONTRATANTE.

7.2.4.3. Persistindo a irregularidade, a CONTRATANTE deverá adotar as medidas necessárias à rescisão contratual nos autos do processo administrativo correspondente, assegurada ampla defesa à CONTRATADA.

7.2.4.4. Havendo a efetiva execução do objeto, os pagamentos serão realizados normalmente, até que se decida pela rescisão do contrato, caso a CONTRATADA não regularize sua situação junto ao SUCAF e/ou SICAF e/ou CAGEF.

7.3. Prazo de pagamento

7.3.1. O pagamento será efetuado em até 20 (vinte) dias contados da finalização da liquidação da despesa, pela Gerência de Orçamento e Finanças – GEORF da BHTRANS.

7.3.2. Os documentos fiscais deverão, obrigatoriamente, discriminar a prestação do serviço realizada e o período da execução.

7.4. Forma de pagamento

O pagamento será processado com a emissão de ordem de pagamento física ou eletrônica, ou ainda por transferência eletrônica via sistema de internet banking, com assinaturas legais físicas ou eletrônicas dos titulares das contas bancárias.

8. FORMA E CRITÉRIOS DE SELEÇÃO DO FORNECEDOR

8.1. Forma de seleção e critério de julgamento da proposta

O fornecedor será selecionado por meio da realização de procedimento de pesquisa de preço junto ao mercado, com adoção do critério de julgamento o menor preço.

8.2. Exigências de habilitação

Para fins de habilitação, o licitante deverá encaminhar os documentos relacionados abaixo, os quais deverão comprovar sua regularidade na data da abertura do certame, nos termos do art. 34 c/c § 6º-A do art. 37 do Decreto Municipal nº 18.289/2023, salvo na ocorrência do previsto no § 1º do art. 43 da LC nº 123/06.

8.2.1. Habilitação jurídica

8.2.1.2. Empresário individual: inscrição no Registro Público de Empresas Mercantis, a cargo da Junta Comercial da respectiva sede;

8.2.1.3. Microempreendedor Individual - MEI: Certificado da Condição de Microempreendedor Individual - CCMEI, cuja aceitação ficará condicionada à verificação da autenticidade no sítio <https://www.gov.br/empresas-e-negocios/pt-br/empreendedor>;

8.2.1.4. Sociedade empresária, sociedade limitada unipessoal – SLU ou sociedade identificada como empresa individual de responsabilidade limitada - EIRELI: inscrição do ato constitutivo, estatuto ou contrato social no Registro Público de Empresas Mercantis, a cargo da Junta Comercial da respectiva sede, acompanhada de documento comprobatório de seus administradores;

8.2.1.5. Filial, sucursal ou agência de sociedade simples ou empresária: inscrição do ato constitutivo da filial, sucursal ou agência da sociedade simples ou empresária, respectivamente, no Registro Civil das Pessoas Jurídicas ou no Registro Público de Empresas Mercantis onde opera, com averbação no Registro onde tem sede a matriz;

8.2.2. Habilitação fiscal, social e trabalhista

8.2.2.1. Prova de inscrição no Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ), ou no Cadastro de Pessoas Físicas, conforme o caso;

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

8.2.2.3. Prova de regularidade para com as Fazendas federal, estadual/distrital e Municipal do domicílio ou sede do licitante, ou outra equivalente, na forma da lei;

8.2.2.4. Prova de regularidade relativa à Seguridade Social e ao Fundo de Garantia por Tempo de Serviço (FGTS), demonstrando situação regular no cumprimento dos encargos sociais instituídos por lei;

8.2.2.5. Prova de inexistência de débitos inadimplidos perante a Justiça do Trabalho, mediante apresentação de certidão negativa ou positiva com efeito de negativa, nos termos do Título VII-A da Consolidação das Leis do Trabalho, aprovada pelo Decreto-Lei no 5.452, de 1º de maio de 1943;

8.2.2.6. Declaração expressa de que o licitante não emprega trabalhador menor nas situações previstas no inciso XXXIII do art. 7º da Constituição da República.

Observação: Os documentos referidos acima poderão ser substituídos ou supridos, no todo ou em parte, por outros meios hábeis a comprovar a regularidade do licitante, inclusive por meio eletrônico.

8.2.3. Qualificação Técnica

8.2.3.1. Comprovação de aptidão para a prestação de serviços similares com o(s) itens, por meio da apresentação de certidões ou atestados emitidos por pessoas jurídicas de direito público ou privado, com a comprovação que tenha realizado trabalho semelhante ao do objeto.

8.2.4.1.1.1. Serão considerados aptos os proponentes que comprovarem experiência, seja de elaboração de projeto integral para implantação, seja de laudo de acessibilidade, relativo a pelo menos uma estação de integração de algum sistema de transporte coletivo de cidade com população superior a 100 mil habitantes.

8.2.3.1.2. Os atestados ou certidões de capacidade técnica poderão ser apresentados em nome da matriz ou da filial do fornecedor.

8.2.3.1.3. Os atestados ou certidões deverão estar emitidos em papel timbrado do(s) Órgão(s) ou da(s) Empresa(s) que o expediram, ou deverão conter carimbo do CNPJ do(s) mesmo(s) ou outra informação que permita a devida identificação do emitente.

8.2.3.1.4. Não serão aceitos atestados ou certidões de capacidade técnica emitidos pelo próprio licitante.

8.2.3.1.2. Será admitida, para fins de comprovação de quantitativo mínimo, a apresentação e o somatório de diferentes atestados ou certidões.

8.2.3.1.3. Os atestados ou certidões de capacidade técnica poderão ser apresentados em nome da matriz ou da filial do fornecedor.

8.2.3.1.4. Os atestados ou certidões deverão estar emitidos em papel timbrado do(s) Órgão(s) ou da(s) Empresa(s) que o expediram, ou deverão conter carimbo do CNPJ do(s) mesmo(s) ou outra informação que permita a devida identificação do emitente.

8.2.3.1.5. Não serão aceitos atestados ou certidões de capacidade técnica emitidos pelo próprio licitante.

8.2.3.2. Registro ou inscrição da empresa na entidade profissional CREA ou CAU.

8.3. Dos critérios de aceitabilidade da proposta ajustada

8.3.2. A proposta de preços deverá conter:

8.3.2.1. Razão social, nº do CNPJ, endereço, telefone e endereço eletrônico do licitante;

8.3.2.2. Especificação sucinta do objeto licitado;

8.3.2.3. Valor global do item, discriminando o valor mensal/unitário;

8.3.2.3.1. O valor mensal/unitário deve ser apresentado em moeda corrente nacional e em algarismo com no máximo 02 (duas) casas decimais.

8.3.2.3.2. O valor global deve ser apresentado em moeda corrente nacional, em algarismo e por extenso, com no máximo 02 (duas) casas decimais.

8.3.2.3.2.1. Quando a divisão do valor global pela quantidade licitada/de meses resultar em valor com mais de 2 (duas) casas decimais, o valor mensal/unitário deverá ser adequado ao limite de duas casas decimais. O valor global de cada item/grupo/lote obtido após a adequação deverá ser igual ou inferior ao valor arrematado.

8.3.2.5. Declaração de validade da proposta de 90 (noventa) dias, contados da assinatura.

9. DAS SANÇÕES ADMINISTRATIVAS

O descumprimento total ou parcial das obrigações assumidas caracterizará a inadimplência da CONTRATADA, sujeitando-o às penalidades previstas no Decreto Municipal nº 18.096/2022, sem prejuízo de eventual responsabilidade civil e criminal.

10. UNIDADE RESPONSÁVEL PELO ACOMPANHAMENTO/FISCALIZAÇÃO:

Comissão Permanente de Acessibilidade da BHTrans (CPA-BHTrans) vinculada ao Gabinete da Presidência (GAB-BT)

11 ANEXOS

13.1 Integram este TR, para todos os fins e efeitos, os seguintes anexos:

13.1.1 ANEXO I – Projeto Básico

13.1.2 ANEXO II – Modelo de Proposta de Preços

13.1.4 ANEXO III – Demais especificações

13.1.5 ANEXO IV – Cronograma físico-financeiro

Belo Horizonte, 15 de julho de 2025.

Identificação e assinatura do servidor (ou equipe) responsável

Identificação e assinatura do Ordenador de Despesa

ANEXO I

PROJETO BÁSICO

1. ESPECIFICAÇÃO DO SERVIÇO

1 OBJETO

Contratação de empresa para elaboração e entrega dos seguintes produtos, nessa ordem:

1.1 diagnóstico de governança (seis relatórios, sendo um pontual para cada estação e um geral do conjunto de estações destacando os aspectos singulares e os aspectos comuns a mais de um equipamento);

1.2 relatório das consultas a usuários e trabalhadores das estações (um relatório descritivo dos métodos usados para escuta dos entrevistados e dos resultados obtidos, qualificando as reclamações e preocupações);

1.3 *checklist* de acessibilidade (um modelo, em formato de planilha, que possa ser aplicado em qualquer estação de integração, com atenção para as exigências formalizadas no Anexo III – Demais Especificações;

1.3.1 O *checklist* averiguará todas as barreiras/inconformidades que não podem existir em uma estação de integração, com subdivisão por assunto e/ou por andares em abas da planilha, de forma a facilitar a sua aplicação, contendo obrigatoriamente uma única aba-resumo de cada estação que receberá todos os resultados registrados nas demais abas;

1.3.2 Cada requisito de acessibilidade deve ser preferencialmente formalizado na forma de pergunta, para facilitar o trabalho da/do profissional responsável pela inspeção, e ter como respostas possíveis, apenas três opções (SIM / NÃO / não se aplica) permitindo, na própria planilha, que sejam incluídas células para cálculo de índices de conformidade por assunto, por estação (por andar de estação, quando for o caso) e para o conjunto de estações;

1.3.3 Junto a cada requisito de acessibilidade deve ser registrada a fonte consultada, de forma a permitir que o *checklist* seja reaplicado sempre que necessário;

1.3.4 Junto a cada requisito de acessibilidade a planilha deve prever local para registro de medição quantitativa (registrando-se “não se aplica” quando for o caso) pois, caso

contrário, na etapa de elaboração do laudo não haverá elementos suficientes para as recomendações;

- 1.3.5** Junto a cada requisito de acessibilidade a planilha deve prever espaço para registro de uma observação e/ou uma fotografia para complementar e apoiar a elaboração do laudo de acessibilidade;
- 1.3.6** O *checklist* deve conter (em cada aba, quando usada mais de uma) um cabeçalho com os dados básicos (exemplo: dados do objeto inspecionado, nome/registro profissional do inspetor, data de inspeção etc), que permitam saber, facilmente, o que ele pretende medir e, uma vez aplicado, quem mediu e quando mediu;
- 1.3.7** Além de todos os requisitos federais de acessibilidade vigentes (e, se for o caso, no regramento municipal de Belo Horizonte), o *checklist* deve permitir a aferição de cada um dos sete princípios do desenho universal para, na fase de escolha das alternativas para superação das barreiras/inconformidades, sustentar propostas (para aprovação do órgão público competente) de adoção de alguma adaptação razoável (que, por definição, é sempre temporária em busca do desenho universal);
- 1.3.8** O *checklist* deve ser elaborado de forma a permitir, uma vez aplicado, que os conselheiros do CMDPD-BH possam analisar as inconformidades diagnosticadas em relação a cada tipo de barreira/inconformidade diagnosticadas que impactam as pessoas com deficiência (auditiva, intelectual/mental, visual, física, autista);
- 1.3.9** O *checklist* deve ser elaborado de forma a permitir, uma vez aplicado, que os conselheiros do CMI-BH possam analisar as inconformidades diagnosticadas que impactam as pessoas idosas;
- 1.3.10** O *checklist* deve ser elaborado de forma a permitir, uma vez aplicado, que os conselheiros do CMDCA-BH possam analisar as inconformidades diagnosticadas que impactam as crianças;
- 1.4** *checklists* de acessibilidade (um *checklist* totalmente preenchido em cada estação e um *checklist* compilando os resultados do conjunto de estações);
- 1.5** laudos de acessibilidade de elevadores e escadas rolantes: um relatório pontual de cada equipamento diagnosticado, um relatório do conjunto de elevadores e um relatório do conjunto de escadas rolantes;

- 1.6 relatório analítico das soluções em curso na Estação Vilarinho, com atenção para as exigências formalizadas no Anexo III – Demais Especificações;
- 1.7 laudos de acessibilidade das estações Barreiro, Diamante, Pampulha, São Gabriel, Venda Nova: um laudo detalhado para cada estação analisada - Barreiro, Diamante, Pampulha, São Gabriel, Venda Nova – e um laudo-resumo do conjunto de estações diagnosticadas;
- 1.8 alternativas para superação das barreiras/inconformidades nos elevadores e nas escadas rolantes: no mínimo duas alternativas para cada barreira/inconformidade detectada no *checklist*, com atenção para as exigências formalizadas no Anexo III - Demais Especificações;
- 1.9 relatório de demais alternativas para superação de barreiras/inconformidades: no mínimo duas alternativas para cada barreira/inconformidade detectada no *checklist*, com atenção para as exigências formalizadas no Anexo III - Demais Especificações;
- 1.10 procedimentos operacionais: quantos forem necessários com, minimamente, os assuntos descritos no item 3) RESULTADOS PRETENDIDOS do Anexo III - Demais Especificações;
- 1.11 planos de contingência: quantos forem necessários com, minimamente, os assuntos descritos no item 3) RESULTADOS PRETENDIDOS do Anexo III - Demais Especificações;
- 1.12 relatório de publicização: um documento esquemático e objetivo, direcionado a apresentações, pela BHTrans, em conselhos de políticas públicas como CMDPD-BH, Comurb-BH, CMI-BH e CMDCA-BH);
- 1.13 relatório final (um documento sucinto e objetivo, direcionado aos tomadores de decisão, que remeta aos demais produtos sempre que necessário para acesso a informações detalhadas).

Esses produtos deverão ser apresentados na forma de relatórios parciais e relatório final para identificação (e posterior intervenção para superação) de todas as barreiras/inconformidades de acessibilidade em todas as estações de integração de transporte público gerenciadas pela PBH, tanto em suas entradas/saídas e seus interiores, quanto em suas interfaces imediatas com outras estações, quando for o caso.

Os produtos ora contratados subsidiarão projetos, a serem posteriormente elaborados, de adaptação das estações para garantia da acessibilidade com desenho universal, incluindo rotas acessíveis capazes de conectar, para utilização com segurança e autonomia por todas as pessoas,

as entradas/saídas, as vagas de estacionamento reservado, os pontos de parada dentro/fora das estações, os banheiros, os guichês, as passarelas (quando existentes) e demais pontos de interesse dentro e no entorno das estações.

As estações contempladas na presente contratação (com seus endereços e áreas internas como referências para elaboração dos orçamentos) são:

- Estação São Gabriel (25.080 m²) - Av. Cristiano Machado, nº 5.600 - bairro São Gabriel;
- Estação Venda Nova (18.950 m²) - Rua Padre Pedro Pinto, nº 2.277 - bairro Venda Nova;
- Estação Pampulha (27.850 m²) - Av. Portugal, nº 3.700 - bairro Itapoã;
- Estação Barreiro (34.400 m²) - Av. Afonso Vaz de Melo, nº 640 - bairro Barreiro de baixo;
- Estação Diamante (10.700 m²) - Estação Diamante, nº 50 - bairro Diamante.

Em relação à Estação Vilarinho (21.040m²) - Av. Vilarinho, nº 36 - bairro Vila Clóris destaque-se: suas barreiras/inconformidades de acessibilidade não são objeto do presente edital por já estarem em fase de diagnóstico e execução por parte do Shopping Estação BH empreendimentos Imobiliários Participações Ltda. para atendimento ao Processo 01-073568/12-92 – Protocolo 05581/22 - Condicionantes 03 e 04 – Licenciamento Ambiental - Licença de Operação – LO nº 0325/12. A CONTRATADA fica incumbida de efetuar contato com o empreendedor da Shopping Estação BH empreendimentos Imobiliários Participações Ltda. para emissão de um relatório pontual analisando o diagnóstico e as soluções em curso na Estação Vilarinho, de forma a evitar a implantação de soluções técnicas conflitantes entre estações de integração de Belo Horizonte.

1.14 A Estação São Gabriel é composta por três edificações interligadas (Estação de Metrô São Gabriel, Estação BHBUS São Gabriel e Estação Metropolitana São Gabriel). Na Figura 1, que segue, a Estação de Metrô São Gabriel é denominada Estação São Gabriel, a Estação BHBUS São Gabriel é denominada Estação São Gabriel Move Municipal e a Estação Metropolitana São Gabriel é denominada Terminal São Gabriel Move Metropolitano).

Figura 1



fonte: Google Maps (acesso em 8 ago. 2024).

1.15 A Estação Venda Nova é a identificada na Figura 2, que segue.

Figura 2



fonte: Google Maps (acesso em 8 ago. 2024).

1.16 A Estação Pampulha é a identificada na Figura 3, que segue, como MOVE Municipal Estação Pampulha.

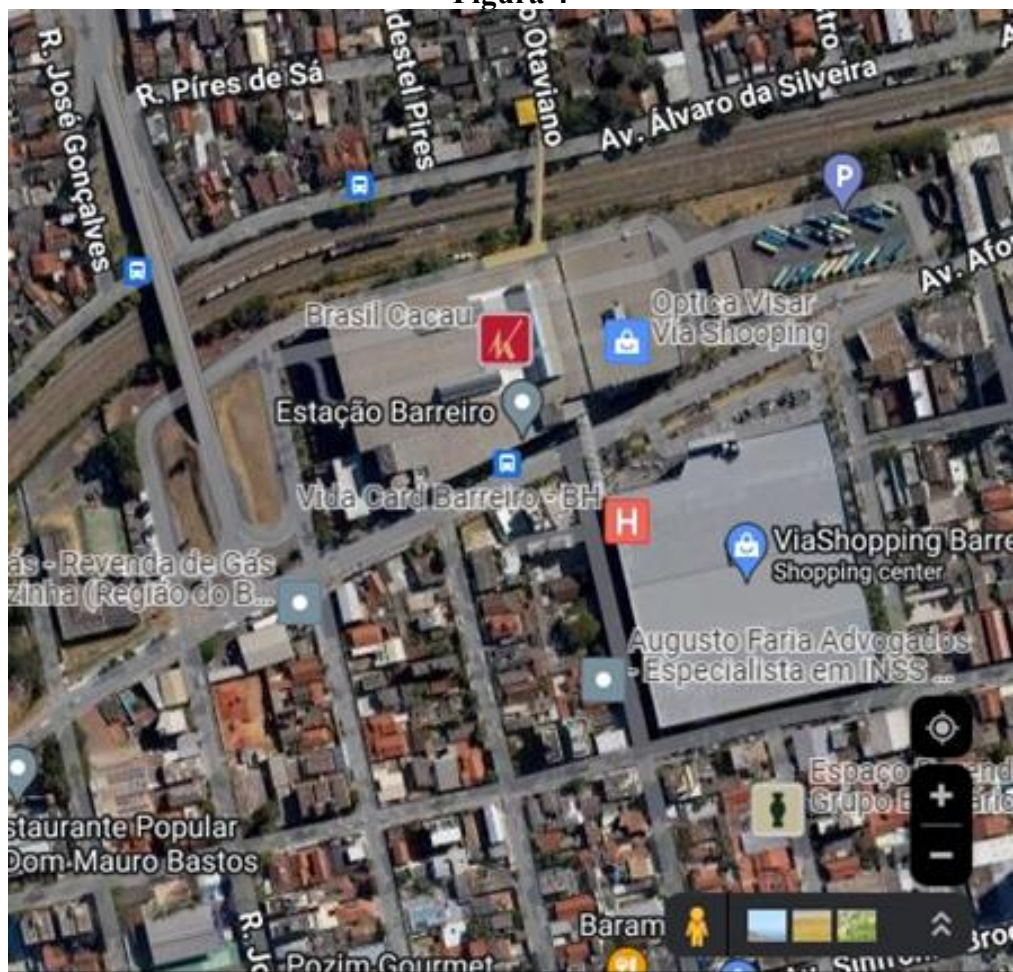
Figura 3



fonte: Google Maps (acesso em 8 ago. 2024).

1.17 A Estação Barreiro é a identificada na Figura 4, que segue. Ela é interligada com o empreendimento identificado na figura como Via Shopping Barreiro Shopping Center.

Figura 4



fonte: Google Maps (acesso em 8 ago. 2024).

1.18 A Estação Diamante é a identificada na Figura 5, que segue.

Figura 5



fonte: Google Maps (acesso em 8 ago. 2024).

Os mapas e as áreas apresentados neste TR devem ser utilizados, tão somente, para tornar mais mensurável, pela CONTRATADA, os insumos necessários à elaboração dos produtos contratados.

1.19 JUSTIFICATIVA E IMPORTÂNCIA DA CONTRATAÇÃO

1.19.1 A PBH, por meio da BHTrans, contrata o diagnóstico de governança e os laudos de acessibilidade com a identificação de todas as barreiras/inconformidades de acessibilidade nas estações de integração gerenciadas pela PBH. Essas barreiras/inconformidades atualmente impedem ou dificultam a efetivação do direito à acessibilidade com desenho universal, expresso na legislação vigente. Ao final do processo de implantação das intervenções, com base em diagnósticos/laudos, pode-se possibilitar e oferecer condições de chegada/saída nas estações de integração São Gabriel, Venda Nova, Pampulha, Barreiro e Diamante (além da Estação Vilarinho, já em curso) e de uso interno desses equipamentos gerenciados pela PBH, incluindo suas

interfaces, quando for o caso, com as estações de metrô e as estações de transporte metropolitano por ônibus.

1.19.2 Com a presente contratação, a BHTrans tem como objetivo criar as condições para cumprir integralmente a exigente legislação de acessibilidade vigente, tomando como referência os padrões mínimos aceitáveis expressos nas normas técnicas de acessibilidade, promovendo a adaptação integral das seguintes estações de integração do transporte público: São Gabriel, Venda Nova, Pampulha, Barreiro e Diamante, além de acompanhar as adaptações (já iniciadas) na Estação Vilarinho. O resultado almejado é a garantia do direito de ir e vir, com segurança e autonomia, por meio do desenho universal, a todos os usuários.

1.19.3 As estações de integração de transporte público de Belo Horizonte foram construídas em épocas distintas, a cada momento com o envolvimento de órgãos públicos que, hoje, sequer existem ou operam mais em Belo Horizonte. A Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU), por exemplo, construiu as estações e operou o metrô até ter sua gestão transferida para o Governo de Minas Gerais, que concedeu o serviço em 2022 à iniciativa privada.

1.19.4 As estações de integração de transporte público de Belo Horizonte passaram, ao longo do tempo, por reformas e adaptações pontuais. Entretanto, elas hoje não atingem os níveis de acessibilidade sistêmica, integrada e com desenho universal (ou, no limite, com adaptação razoável) exigidos pela rigorosa legislação vigente. A contratação objeto deste TR permitirá aos órgãos públicos e privados envolvidos elaborarem seus planos de trabalho para superação de todas as inconformidades e eliminação de todas as barreiras que atualmente impedem o uso das estações com autonomia e segurança por todos os seus usuários. Esses planos serão elaborados de forma a serem fácil e permanentemente monitorados.

1.19.5 A operação interna nas estações de integração também vem sendo objeto de implantações e ajustes ao longo do tempo. Todos os procedimentos e práticas operacionais precisam ser revistos à luz da rigorosa legislação de acessibilidade vigente. Um exemplo é o apoio oferecido a usuários com mobilidade reduzida nas estações. A contratação que é objeto deste TR permitirá que a BHTrans ajuste suas práticas, da forma o mais simples possível, para garantir a autonomia e segurança de todos os passageiros, em especial daqueles com deficiência visual.

1.19.6 Todos os acessos, ambientes e espaços de circulação de todas as estações de integração de que trata o presente TR serão avaliados para detecção das necessidades e possibilidades de adaptação capazes de permitir a utilização, de maneira autônoma e segura, por todos os seus

usuários (e, no limite, pela maior parte deles), independentemente da idade, peso, estatura ou limitação de mobilidade/percepção. Assim fazendo, caminha-se para assegurar o direito à igualdade de oportunidades e à real inclusão social.

2. DEFINIÇÃO DOS MÉTODOS E ESTRATÉGIAS DE EXECUÇÃO

2.1. Condições de execução

2.1.1. A execução do objeto seguirá a seguinte dinâmica:

2.1.1.1. Início da execução do objeto: 15 (quinze) dias da emissão da ordem de serviço;

2.1.1.3. Tempo de execução do serviço (em dias corridos), a serem realizados para entrega sequencial dos 13 (treze) produtos definidos no quadro que segue:

ITEM	DURAÇÃO
1) diagnóstico de governança	30 dias
2) consultas a usuários e trabalhadores das estações	15 dias
3) <i>checklists</i> de acessibilidade elaborados	7 dias
4) <i>checklists</i> de acessibilidade aplicados	30 dias
5) laudos de acessibilidade de elevadores e escadas rolantes	7 dias
6) relatório analítico das soluções em curso na Estação Vilarinho	7 dias
7) laudos de acessibilidade das estações	60 dias
8) alternativas para superação das barreiras/inconformidades nos elevadores e escadas rolantes	7 dias
9) demais alternativas para superação das barreiras/inconformidades	30 dias
10) procedimentos operacionais	7 dias
11) planos de contingência	7 dias
12) relatório de publicização	7 dias
13) relatório final	30 dias
TOTAL	244 dias

2.1. Local e horário da prestação do serviço

2.1.1. Os serviços serão prestados no endereço da CONTRATADA, em Belo Horizonte ou nos endereços das Estações de Integração, objeto do Contrato, quando necessário, mediante programação junto ao gestor do Contrato e anuência prévia.

2.3. Condições de entrega de cada etapa

2.3.1. O prazo máximo de entrega final do serviço é de 224 dias corridos contados a partir do recebimento da Ordem de Serviço e em conformidade com o cronograma previsto no Anexo IV.

2.3.2. O prazo estipulado poderá ser prorrogado, quando solicitado durante seu transcurso, desde que haja motivo justificado, devidamente aceito pela Administração.

2.3.2.1. A aceitação da prorrogação do prazo de entrega pela área demandante, por solicitação do prestador de serviço, realizada antes de finalizado o prazo de entrega, não implicará a impossibilidade de aplicação de eventual penalidade pela mora do contratado.

3. EXIGÊNCIA DE LAUDOS E/OU CERTIFICAÇÕES COMO REQUISITO TÉCNICO

Comprovação de experiência em elaboração e/ou implantação e/ou adaptação de estação de integração de transporte público para atendimento pleno à legislação brasileira e belo-horizontina de acessibilidade.

4. OBRIGAÇÕES ESPECÍFICAS DAS PARTES

4.1. Das obrigações da CONTRATADA

4.1.1. Cumprir todas as obrigações constantes no TR e em seus anexos, assumindo exclusivamente seus os riscos e as despesas decorrentes da boa e perfeita execução do objeto.

4.1.2. Efetuar a prestação do serviço conforme fixado no TR e em seus anexos.

4.1.3. Providenciar a imediata correção das irregularidades apontadas pela CONTRATANTE quanto à prestação do serviço.

4.1.4. Garantir a boa qualidade do serviço prestado.

4.1.5. Responsabilizar-se pelos vícios e danos decorrentes da execução do objeto, de acordo com o Código de Defesa do Consumidor, bem como por todo e qualquer dano causado à Administração ou terceiros, não reduzindo essa responsabilidade a fiscalização ou o acompanhamento da execução contratual pela CONTRATANTE, que ficará autorizada a descontar dos pagamentos devidos ou da garantia, caso exigida, o valor correspondente aos danos sofridos.

4.1.6. Atender às determinações regulares emitidas pelo fiscal ou gestor do contrato ou autoridade superior (art. 137, II, da Lei n.º 14.133/2021) e prestar todo esclarecimento ou informação por eles solicitados.

4.1.7. Responsabilizar-se pelo cumprimento de todas as obrigações trabalhistas, previdenciárias, fiscais, comerciais e as demais previstas em legislação específica, cuja inadimplência não transfere a responsabilidade à CONTRATANTE e não poderá onerar o objeto do contrato.

4.1.8. Manter, durante toda a execução do contrato, em compatibilidade com as obrigações assumidas, todas as condições exigidas para a habilitação na licitação em cumprimento ao disposto no Inciso XVI do artigo 92 da Lei nº 14.133/2021.

4.1.9. Responsabilizar-se por todos e quaisquer danos e/ou prejuízos que vier causar à CONTRATANTE ou a terceiros, por sua culpa ou dolo, na pessoa de preposto ou terceiros a seu serviço, não excluindo ou reduzindo essa responsabilidade a fiscalização ou o acompanhamento pela CONTRATANTE.

4.1.10. Responsabilizar-se pelos salários, encargos sociais, previdenciários, securitários, taxas, impostos e quaisquer outros que incidam ou venham a incidir sobre seu pessoal necessário à execução deste contrato.

4.1.11. Guardar sigilo sobre todas as informações obtidas em decorrência do cumprimento do contrato.

4.1.12. Apresentar sempre que solicitado pela CONTRATANTE, comprovação de cumprimento das obrigações tributárias e sociais, legalmente exigíveis.

4.1.13. Comunicar à CONTRATANTE a ausência de produto necessário para a execução do serviço, apresentando a devida comprovação, tão logo tome ciência do fato que possa vir a comprometer o efetivo cumprimento da obrigação pela CONTRATADA caso futuramente demandado.

4.1.14. Submeter-se às normas e determinações da CONTRATANTE no que se referem à execução do contrato.

4.2. Das obrigações da CONTRATANTE

4.2.1. Acompanhar e fiscalizar a execução da prestação do serviço contratado.

4.2.2. Fiscalizar a manutenção pela CONTRATADA, das condições de habilitação exigidas no Termo de Referência, durante toda a execução do contrato, em cumprimento ao disposto no Inciso XVI do artigo 92 da Lei nº 14.133/2021.

4.2.3. Pagar no vencimento a fatura apresentada pela CONTRATADA correspondente ao serviço prestado.

4.2.4. Notificar a CONTRATADA, por escrito, fixando-lhe prazo para corrigir defeitos ou irregularidades encontradas na execução do serviço.

ANEXO II
MODELO DE PROPOSTA DE PREÇOS

Razão social:

CNPJ:

Endereço:

Telefone:

Endereço eletrônico (e-mail) para contato:

Objeto:

Validade da proposta: 90 (noventa) dias.

ITEM	DESCRIÇÃO	QUANTIDADE	VALOR TOTAL
01	Serviço de consultoria elaboração de um conjunto de documentos (relatórios, checklists, laudos, procedimentos e planos) capazes de permitir o planejamento da adaptação de todas as estações de integração de transporte público gerenciadas pela PBH para superar todas as barreiras/inconformidades de acessibilidade com desenho universal	1	

_____, ____ de _____ de _____

Assinatura do responsável legal da empresa licitante

ANEXO III
DEMAIS ESPECIFICAÇÕES

1) ESTIMATIVA DAS QUANTIDADES A SEREM CONTRATADAS

São 13 (treze) os produtos a serem contratados, conforme quadro que segue:

ITEM	QUANTIDADE	DETALHAMENTO
1) diagnóstico de governança	6	um relatório geral e um detalhado para cada estação)
2) consultas a usuários e trabalhadores das estações	1	um relatório
3) <i>checklist</i> de acessibilidade	1	um modelo de checklist
4) <i>checklists</i> de acessibilidade aplicados	6	um para cada estação e um compilado para o conjunto
5) laudos de acessibilidade de elevadores e escadas rolantes	quantos forem necessários	um pontual para cada equipamento analisado, um para o conjunto de elevadores e um para o conjunto de escadas rolantes
6) relatório analítico das soluções em curso na Estação Vilarinho	1	um relatório
7) laudos de acessibilidade das estações	6	um relatório geral e um detalhado para cada estação)
8) alternativas para superação das barreiras/inconformidades nos elevadores e nas escadas rolantes	6	um relatório geral e um detalhado para cada estação (com no mínimo duas alternativas para cada barreira/inconformidade)
9) demais alternativas para superação das barreiras/inconformidades	6	um relatório geral e um detalhado para cada estação (com no mínimo duas alternativas para cada barreira/inconformidade)
10) procedimentos operacionais	quantos forem necessários	um para cada assunto identificado como necessário
11) planos de contingência	quantos forem necessários	um para cada assunto identificado como necessário
12) relatório de publicização	1	uma apresentação esquemática e objetiva direcionada a conselhos de políticas públicas
13) relatório final	1	um relatório sucinto e objetivo, direcionado aos tomadores de decisão

2) CONTRATAÇÕES CORRELATAS E/OU INTERDEPENDENTES

A CONTRATADA deverá acompanhar o processo de adaptação da Estação Vilarinho (21.040m2) - Av. Vilarinho, nº 36 - bairro Vila Clóris. Suas barreiras/inconformidades de acessibilidade não

são objeto do presente edital por já estarem em fase de diagnóstico e execução por parte do Shopping Estação BH empreendimentos Imobiliários Participações Ltda. para atendimento ao Processo 01-073568/12-92 – Protocolo 05581/22 - Condicionantes 03 e 04 – Licenciamento Ambiental - Licença de Operação – LO nº 0325/12. A CONTRATADA fica incumbida de efetuar contato com o empreendedor da Shopping Estação BH empreendimentos Imobiliários Participações Ltda. para emissão de um relatório pontual analisando o diagnóstico e as soluções em curso na Estação Vilarinho, de forma a evitar a implantação de soluções técnicas conflitantes entre estações de integração de Belo Horizonte.

3) RESULTADOS PRETENDIDOS

O diagnóstico deve ser suficiente para permitir a elaboração de projetos que tornem acessíveis com desenho universal (ou, no limite, com adaptação razoável, caso a caso) todas as entradas/saídas das estações de integração, bem como o caminhar no interior das estações que deve ser, sempre que possível, em nível e pelos trajetos mais curtos. Tomando a Estação São Gabriel apenas como exemplo, isso inclui buscar rotas seguras que interliguem as três estações sem a obrigatoriedade de uso de passarelas, escadas, túneis e elevadores. Essas rotas acessíveis devem ser propostas, quando for o caso (por exemplo, na Estação São Gabriel), como uma das alternativas para a barreira/inconformidade de “trajeto longo entre pontos de interesse”, podendo inclusive serem propostas, se for o caso, para operação apenas em determinados horários de determinados dias, quando o movimento de passageiros é menor. Na apresentação de alternativas, por questão de segurança, a única rota a ser considerada intransponível em nível pelos usuários é a linha férrea, onde existente.

Todas as rotas acessíveis devem buscar o desenho universal como regra geral, cumprindo minimamente os requisitos de acessibilidade tal como determinado na legislação vigente. Significa dizer que requisitos inferiores aos mínimos estabelecidos nas normas são inaceitáveis em qualquer situação. Significa, também, que o atendimento por meio de requisitos mínimos deve ser considerado como provisório sempre em busca de uma solução melhor no futuro.

As rotas acessíveis devem garantir a autonomia e a segurança de todos os passageiros familiarizados com cada Estação. Como sempre haverá passageiros que utilizam uma Estação pela primeira vez e/ou ainda não estão suficientemente seguros para caminhar com segurança e com autonomia, devem ser estabelecidos procedimentos operacionais que garantam o devido apoio por parte de pessoal devidamente habilitado para tal.

O acesso e a circulação de passageiros nas estações de integração precisam garantir que todos os passageiros, inclusive os com deficiência auditiva e deficiência visual, possam ser atendidos em suas dúvidas sobre como utilizar os serviços ali disponibilizados. Deve-se, também, detalhar como possíveis solicitações e reclamações podem ser formalizadas pelos usuários.

Os elevadores e as escadas rolantes devem ser capazes de atender, sem interrupções por falta de manutenção preventiva, a qualquer fluxo de passageiros. Na hipótese de se constatar que os equipamentos atuais não são capazes de suportar altos volumes de uso, provocando interrupções indesejadas, deve ser proposta sua substituição e/ou complementação com novos equipamentos. Em todas as estações de integração, que são objeto do TR, a BHTrans poderá, a qualquer momento, iniciar a contratação de serviços para substituição dos atuais elevadores e escadas rolantes existentes. Por isto, a CONTRATADA deverá acompanhar as contratações que por ventura acontecerem durante a aplicação de checklists e elaboração dos laudos para compatibilização com seus serviços. A CONTRATADA poderá recomendar a substituição dos atuais equipamentos de transporte vertical (elevadores e escadas rolantes), bem como a implantação de novos equipamentos (elevadores, esteiras e escadas rolantes). Todas as novas escadas rolantes, quando houver indicação de substituição, devem analisar a possibilidade de ser exigida funcionalidade para utilização segura de pessoas em cadeira de rodas. A CONTRATADA, se considerar conveniente, poderá também propor as velocidades a serem usadas em todas as escadas rolantes (inclusive, se for o caso, velocidades variáveis em função de especificidades). Da mesma forma, requisitos de contratação de manutenção preventiva devem ser detalhados para que a CONTRATANTE possa garantir a operação contínua dos equipamentos (elevadores e escadas rolantes). A CONTRATADA poderá, se for o caso, propor a implantação de esteiras. Ações para evitar vandalismos dos equipamentos também devem ser propostas para minimizar interrupções.

Os diagnósticos devem ser capazes de subsidiar a elaboração de projetos que, uma vez implantados, garantam autonomia, bem-estar e segurança a todas as pessoas (usuários e trabalhadores de cada estação). Sabe-se, no entanto, que equipamentos como elevadores e escadas rolantes podem ficar inoperantes por situações diversas como, por exemplo, vandalismo e falta inesperada de energia elétrica. Todas as eventualidades devem ser previstas e a cada uma deve ser associado um plano de contingência que garanta a segurança e o suporte básico de vida dos usuários e trabalhadores das estações, com especial atenção às pessoas com deficiência e pessoas idosas.

Posteriormente à finalização dos diagnósticos, os projetos executivos a serem implantados garantirão rotas acessíveis para acesso a todos os serviços existentes nas estações. A implantação desses projetos permitirá a todos os usuários da estação, em especial os com mobilidade reduzida, o uso com segurança e autonomia de tudo aquilo que o equipamento oferece: pontos de embarque/desembarque no entorno e nas plataformas, linhas de bloqueio, escadas, elevadores, banheiros, fronteiras ônibus/estação, filas preferenciais, assentos preferenciais, guichês, bilheterias, máquinas de venda de bilhetes, bem como aos pontos de interesse localizados dentro da estação e a outros locais/equipamentos no entorno considerados relevantes no laudo de acessibilidade.

Os planos de contingência detalhados pela CONTRATADA tomarão como cenário a situação diagnosticada, para adoção imediata se for oportuno pela CONTRATANTE. Um exemplo de plano de contingência de adoção imediata, a ser elaborado pela CONTRATADA, refere-se às paralisações de equipamentos para manutenção preventiva/corretiva, que devem sempre garantir a segurança e a autonomia dos passageiros em suas necessidades.

Os planos de contingência também devem contemplar todos os elementos de possíveis impedâncias nos pontos de embarque/desembarque, nas linhas de bloqueio, nas escadas, nos elevadores, nos banheiros, nas fronteiras ônibus/estação, nas filas preferenciais, nos assentos preferenciais, nos guichês, nas bilheterias, nas máquinas de venda de bilhetes etc., bem como no acesso aos pontos de interesse considerados relevantes no laudo de acessibilidade. Eles devem poder ser, tão logo sejam concluídos, adotados pela BHTrans.

Pelo menos uma alternativa detalhada pela CONTRATADA para as barreiras/inconformidades detectadas nas linhas de bloqueio, tanto nas entradas das estações, como nas interfaces entre partes das estações e entre estações, deve garantir a passagem de todos os passageiros de forma equitativa, flexível, simples, intuitiva, de fácil percepção, tolerante ao erro, com baixo esforço físico e com dimensão/espço apropriados (ou seja, atendendo plenamente aos sete princípios do desenho universal). Destaque-se que as alternativas apresentadas para superação de barreiras/inconformidades em linhas de bloqueio nas interfaces entre estações gerenciadas por órgãos distintos (de um lado municipal e do outro lado estadual) devem estar sustentadas no diagnóstico de governança e em imperativos legais, levando em conta a necessidade de tratativas, para consenso, com órgãos do Governo do Estado de Minas Gerais. A CONTRATADA deverá avaliar, ainda, se é conveniente apresentar como alternativa viável, para seleção por parte da

BHTrans, a completa revisão dos procedimentos de controle de pagamento (por exemplo, eliminando-se totalmente as roletas atualmente existentes, que seriam substituídas por formas de controle que não atentam contra o direito à acessibilidade com desenho universal).

Em todas as áreas de estacionamento internas às estações de integração, sempre que existirem, a CONTRATADA deve apresentar recomendações, como parte integrante do laudo de acessibilidade, para implantação (quando não houver) de uma faixa de circulação de pedestres que garanta um trajeto seguro e com largura mínima de 1,20 m até os locais de interesse. Esse trajeto, em cada área de estacionamento, comporá a rota acessível, que também precisa conter áreas de descanso. Nessas áreas de estacionamento também deve ser diagnosticado, minimamente, se estão sendo cumpridas as quantidades mínimas de vagas reservadas para pessoas com deficiência e para pessoas idosas exigidas na legislação vigente, bem como os requisitos vigentes de acessibilidade em cada vaga já existente.

Deve-se avaliar, caso a caso, se as passarelas atualmente existentes (e futuras passarelas recomendadas, se for o caso) são indispensáveis para garantir os deslocamentos com segurança e autonomia pelo menor caminho, devendo ser detalhada proposta, dentre as alternativas apresentadas, para eliminação de todas que não atendam a esse requisito. No quesito “largura”, todas as passarelas existentes precisam ser avaliadas se atendem ao atual volume de pedestres observado nos horários atuais de maior movimento em cada uma.

Deve-se propor alternativas para garantir, caso a caso, que os guichês e as máquinas de autoatendimento permitam o uso, de forma equitativa, com autonomia e segurança, a todas as pessoas, inclusive as pessoas com deficiência, caso seja constatado, caso a caso, que essa é uma barreira/inconformidade.

Uma das alternativas apresentadas para superação das barreiras/inconformidades da sinalização interna das estações de integração deve ser capaz de atender a todos os usuários, com especial atenção para pessoas analfabetas, pessoas com deficiência visual, pessoas com deficiência auditiva e outras com deficiências/doenças não visíveis. Os recursos de sinalização/informação tátil e sonora, sempre que recomendados pela CONTRATANTE, seguirão os requisitos de acessibilidade expressos na legislação vigente. É fundamental avaliar se a comunicação visual existente nas estações de integração dialoga com o sistema de comunicação visual já existente na RMBH, em especial com o subsistema de Bus Rapid Transit (BRT), o subsistema de transporte metropolitano por ônibus e o subsistema de metrô. Necessidades de ajuste na comunicação visual também fora

das estações sob a gestão da BHTrans, se for o caso, não devem ser descartadas nas recomendações integrantes do laudo de acessibilidade.

Em todos os pontos de embarque localizados dentro das estações de integração devem ser propostos procedimentos operacionais para dar cumprimento ao direito a assentos e filas preferenciais no atual padrão de operação dos serviços.

Dentro das estações devem ser propostos procedimentos operacionais para dar cumprimento ao direito a filas preferenciais em elevadores, linhas de bloqueio, guichês, máquinas de autoatendimento etc no atual padrão de operação dos serviços.

Em todas as operações de embarque/desembarque nas estações a fronteira (vão horizontal e desnível vertical) precisa ser verificado se está sendo garantida a segurança e a autonomia a todos os passageiros, com especial atenção às pessoas com mobilidade reduzida. Constata essa barreira/inconformidade, devem ser apresentadas alternativas para dois tipos de embarque/desembarque atualmente existentes: nas plataformas (embarque em nível) e fora das plataformas (embarque em desnível). Destaque-se que, na impossibilidade de solução que promova plenamente a autonomia e a segurança zerando as dimensões da fronteira, deve-se garantir desnível e vão máximos que atendam aos requisitos-limite de acessibilidade expressos nas normas vigentes da ABNT. Deve-se também avaliar a conveniência de adoção de soluções provisórias que podem prever a utilização de profissionais capacitados para apoiar o embarque/desembarque durante o período de aprovação/contratação/implantação de uma solução definitiva para o problema (que é uma das alternativas a ser apresentada). Nas estações com plataformas altas devem ser apresentadas alternativas que minimizem os riscos de queda dos passageiros.

Como o direito a um deslocamento seguro e autônomo em qualquer estação de transporte coletivo, para ser efetivado, pode depender de o usuário já conhecer e usar previamente o equipamento e suas facilidades, devem ser propostos procedimentos operacionais permanentes que garantam o deslocamento com segurança, mesmo que sem autonomia, das pessoas com deficiência visual. Esse procedimento deve objetivar, a médio prazo, que cada pessoa apoiada possa se deslocar com autonomia e segurança.

4) DECLARAÇÃO DE VIABILIDADE E OUTROS RESULTADOS ESPERADOS

As estações de integração modal ônibus/ônibus de Belo Horizonte foram construídas pela Prefeitura de Belo Horizonte (PBH) e pelo Governo do Estado de Minas Gerais (GMG). As operadoras dos serviços de ônibus, tanto as municipais quanto as metropolitanas, são empresas privadas que compartilham com a PBH e o GMG a responsabilidade pela garantia da acessibilidade com desenho universal nas estações. As estações de integração intermodal ônibus/metrô, por sua vez, foram construídas pela extinta Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU). Após longo processo de regionalização conduzido pelo Governo Federal, as estações de metrô são atualmente operadas pela iniciativa privada e estão sob a responsabilidade institucional do Governo do Estado de Minas Gerais (GMG).

A garantia da acessibilidade nas estações de integração do transporte público de Belo Horizonte é hoje compartilhada por diversos órgãos públicos e privados, cada qual com suas obrigações e planos de trabalho que, muitas vezes, não dialogam. Da mesma forma, a fiscalização da efetivação dessa garantia é compartilhada por diversos órgãos e, também muitas das vezes, não provoca os efeitos desejados e esperados pelos usuários. Garantir a acessibilidade com desenho universal, portanto, não tem sido tarefa simples ao longo do tempo. O diagnóstico de governança é peça fundamental para superação de barreiras/inconformidades.

A contratação visa permitir à PBH conhecer as barreiras/inconformidades atualmente existentes e ter um rol de alternativas para escolha, caso a caso. Assim fazendo, será possível elaborar um Plano Municipal de Acessibilidade com Desenho Universal das Estações de Integração do Transporte Público de Belo Horizonte, que conterà a elaboração e implantação de projetos, com metas, indicadores e prazos definidos. Esse plano, uma vez publicizado pela PBH, poderá ser monitorado por todos os interessados.

Outro resultado esperado com a contratação é que outros gestores de estações de transporte coletivo (de integração ou de transferência) localizadas na RMBH possam se beneficiar dos resultados da presente contratação, na medida que muitas das barreiras/inconformidades diagnosticadas no sistema intramunicipal de ônibus Belo Horizonte certamente também poderão ser constatados em outros sistemas e subsistemas de transporte coletivo (intramunicipais e intermunicipal metropolitano), tanto o ferroviários (metrô) quanto os rodoviários (por ônibus).

5) DEFINIÇÕES

- **acessibilidade:** possibilidade e condição de alcance, percepção e entendimento para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos,

edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privado de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou mobilidade reduzida (conforme item 3.1.1 da NBR 9050/2020);

- **acessibilidade universal:** acessibilidade com desenho universal;

- **acompanhante:** aquele que acompanha a pessoa com deficiência, podendo ou não desempenhar as funções de atendente pessoal” (conforme inciso XIV do art. 3º da Lei Federal n.º 13.146/2015);

- **adaptações razoáveis:** adaptações, modificações e ajustes necessários e adequados que não acarretem ônus desproporcional e indevido, quando requeridos em cada caso, a fim de assegurar que a pessoa com deficiência possa gozar ou exercer, em igualdade de condições e oportunidades com as demais pessoas, todos os direitos e liberdades fundamentais (conforme inciso VI do art. 3º da Lei Federal n.º 13.146/2015);

- **as built** (como construído): tipo de levantamento cadastral realizado durante a execução da obra para registrar as alterações e adequações ocorridas no projeto executivo do empreendimento (conforme Capítulo 1 dos “Procedimentos de Projetos da Superintendência de Desenvolvimento da Capital - Sudecap de 12/11/2021, revisto em 22/07/2022”;

- **barreiras:** qualquer entrave, obstáculo, atitude ou comportamento que limite ou impeça a participação social da pessoa, bem como o gozo, a fruição e o exercício de seus direitos à acessibilidade, à liberdade de movimento e de expressão, à comunicação, ao acesso à informação, à compreensão, à circulação com segurança, entre outros”, classificadas em: urbanísticas; arquitetônicas; nos transportes; nas comunicações e na informação; barreiras atitudinais; barreiras tecnológicas (conforme inciso IV do art. 3º da Lei Federal n.º 13.146/2015);

- **calçada:** parte da via, normalmente segregada e em nível diferente, não destinada à circulação de veículos, reservada ao trânsito de pedestres e, quando possível, à implantação de mobiliário urbano, sinalização, vegetação e outros fins (conforme Anexo I da Lei Federal n.º 9.503/1997 que “Institui o Código de Trânsito Brasileiro”);

- **CMDCA/BH:** sigla para Conselho Municipal dos Direitos da Criança e do Adolescente de Belo Horizonte;

- **CMDPD-BH**: sigla para Conselho Municipal dos Direitos da Pessoa com Deficiência de Belo Horizonte;
- **CMI-BH**: sigla para Conselho Municipal dos Direitos da Pessoa Idosa de Belo Horizonte;
- **comprometimento de mobilidade**: condição da pessoa que, em função de seus impedimentos (de natureza física, mental, intelectual ou sensorial), em interação com as barreiras ambientais (urbanísticas; arquitetônicas; nos transportes; no trânsito; nas comunicações e na informação; atitudinais; tecnológicas) apresenta dificuldade para se deslocar com segurança e autonomia nos espaços de uso coletivo (conforme item III do art.2º da Portaria Conjunta SMSA/SMASAC/SUMOB/BHTRANS n.º 001/2022).
- **Comurb-BH**: sigla para Conselho Municipal de Mobilidade Urbana de Belo Horizonte;
- **CPA-BHTrans**: Comissão Permanente de Acessibilidade da Empresa de Transportes e Trânsito de Belo Horizonte S/A, órgão colegiado e consultivo para atuação de forma coordenada com a CPA-PBH, instituído pela Portaria BHTrans nº 015/2023;
- **CPA-PBH**: Comissão Permanente de Acessibilidade da Prefeitura de Belo Horizonte (CPA-PBH), órgão colegiado e consultivo instituído pelo Decreto Municipal n.º 16.363/2016;
- **CTB**: sigla para Código de Trânsito Brasileiro, instituído pela Lei Federal n.º 9.503/1997;
- **desenho universal**: concepção de produtos, ambientes, programas e serviços a serem usados por todas as pessoas, sem necessidade de adaptação ou de projeto específico, incluindo os recursos de tecnologia assistiva (conforme inciso II do art. 3º da Lei Federal n.º 13.146/2015);
- **elemento de urbanização**: quaisquer componentes de obras de urbanização, tais como os referentes a pavimentação, saneamento, encanamento para esgotos, distribuição de energia elétrica e de gás, iluminação pública, serviços de comunicação, abastecimento e distribuição de água, paisagismo e os que materializam as indicações do planejamento urbanístico (conforme inciso VII do art. 3º da Lei Federal n.º 13.146/2015);
- **fronteira**: é o espaço ou local de transição entre o veículo de transporte coletivo e o local onde o usuário inicia/termina o seu embarque/desembarque (a plataforma elevada ou a calçada), sendo formado pelo vão (distância horizontal) e pela altura (distância vertical);
- **inconformidade de acessibilidade**: tudo aquilo que impede ou dificulta a efetivação do direito à acessibilidade com desenho universal, expresso na legislação vigente;

- **LBI:** sigla para Lei Brasileira de Inclusão da Pessoa com Deficiência, instituída pela Lei Federal n.º 13.146/2015;
- **legislação vigente:** toda a legislação federal, estadual e municipal que define direitos e parâmetros que impactam no objeto da contratação, em especial a Lei Federal n.º 13.146/2015, conhecida como Lei Brasileira de Inclusão (LBI) da Pessoa com Deficiência;
- **memória de cálculo:** documento que contém todas as hipóteses, concepções, planilhas de cálculo utilizadas, croquis, tabelas e parâmetros adotados em um projeto (conforme Capítulo 1 dos “Procedimentos de Projetos da Superintendência de Desenvolvimento da Capital - Sudecap de 12/11/2021, revisto em 22/07/2022”;
- **memorial descritivo:** documento complementar aos desenhos dos projetos e que consiste na discriminação das atividades técnicas, das especificações e dos métodos construtivos a serem empregados na execução da obra ou de serviços técnicos do empreendimento [...] que também deve conter as normas adotadas e a justificativa das soluções propostas (conforme Capítulo 1 dos “Procedimentos de Projetos da Superintendência de Desenvolvimento da Capital – Sudecap de 12/11/2021, revisto em 22/07/2022, com base na NBR 16636/2017);
- **mobiliário urbano:** conjunto de objetos existentes nas vias e nos espaços públicos, superpostos ou adicionados aos elementos de urbanização ou de edificação, de forma que sua modificação ou seu traslado não provoque alterações substanciais nesses elementos, tais como semáforos, postes de sinalização e similares, terminais e pontos de acesso coletivo às telecomunicações, fontes de água, lixeiras, toldos, marquises, bancos, quiosques e quaisquer outros de natureza análoga (conforme inciso VIII do art. 3º da Lei Federal n.º 13.146/2015);
- **passeio:** parte da calçada ou da pista de rolamento, neste último caso, separada por pintura ou elemento físico separador, livre de interferências, destinada à circulação exclusiva de pedestres e, excepcionalmente, de ciclistas (conforme Anexo I da Lei Federal n.º 9.503/1997 que “Institui o Código de Trânsito Brasileiro”;
- **pessoa idosa:** pessoa com idade igual ou superior a 60 (sessenta) anos (conforme Lei Federal n.º 10.741/2003);
- **pessoa com deficiência:** aquela que tem impedimento de longo prazo de natureza física, mental, intelectual ou sensorial, o qual, em interação com uma ou mais barreiras, pode obstruir

sua participação plena e efetiva na sociedade em igualdade de condições com as demais pessoas (conforme caput do art.2º da Lei Federal n.º 13.146/2015);

- **pessoa com mobilidade reduzida:** aquela que tenha, por qualquer motivo, dificuldade de movimentação, permanente ou temporária, gerando redução efetiva da mobilidade, da flexibilidade, da coordenação motora ou da percepção, incluindo idoso, gestante, lactante, pessoa com criança de colo e obeso (conforme inciso IX do art. 3º da Lei Federal n.º 13.146/2015);

- **placas:** elementos colocados na posição vertical, fixados ao lado ou suspensos sobre a pista, transmitindo mensagens de caráter permanente e, eventualmente, variáveis, mediante símbolo ou legendas pré-reconhecidas e legalmente instituídas como sinais de trânsito (conforme Anexo I da Lei Federal n.º 9.503/1997 que “Institui o Código de Trânsito Brasileiro”;

- **princípios do desenho universal:** 1 – uso equitativo, 2 – flexibilidade no uso, 3 – uso simples e intuitivo, 4 – informação de fácil percepção, 5 – tolerância ao erro, 6 – baixo esforço físico, 7 – dimensão e espaço para aproximação e uso;

- **projeto básico:** etapa de projeto destinada à elaboração das informações técnicas que caracterizem o empreendimento, assegurem a viabilidade técnica, o adequado tratamento do impacto ambiental do empreendimento e possibilitem a avaliação do custo da obra e a definição dos métodos e do prazo de execução do empreendimento (conforme Capítulo 1 dos “Procedimentos de Projetos da Superintendência de Desenvolvimento da Capital – Sudecap de 12/11/2021, revisto em 22/07/2022);

- **projeto executivo:** é a etapa de projeto destinada à concepção e à representação final das informações técnicas completas, definitivas, necessárias e suficientes à execução dos serviços de obra correspondentes do empreendimento e seus elementos, instalações e componentes (conforme Capítulo 1 dos “Procedimentos de Projetos da Superintendência de Desenvolvimento da Capital – Sudecap de 12/11/2021, revisto em 22/07/2022, com base na NBR 16636/2017);

- **proposta técnica:** documento que contém a apresentação da metodologia a ser adotada, a equipe técnica e os condicionantes de caráter prescritivo ou de desempenho do projeto a serem atendidos para o desenvolvimento dos trabalhos (conforme Capítulo 1 dos “Procedimentos de

Projetos da Superintendência de Desenvolvimento da Capital – Sudecap de 12/11/2021, revisto em 22/07/2022);

- **rota de fuga:** trajeto contínuo, devidamente protegido, constituído por portas, corredores, antecâmaras, passagens externas, balcões, vestibulos, escadas, rampas ou outros dispositivos de saída ou combinações destes, a ser percorrido pelo usuário, em caso de sinistro de qualquer ponto da edificação, até atingir uma área segura (conforme item 3.1.33 da NBR 9050/2020);

- **mobiliário urbano:** conjunto de objetos existentes nas vias e nos espaços públicos, superpostos ou adicionados aos elementos de urbanização ou de edificação, de forma que sua modificação ou seu traslado não provoque alterações substanciais nesses elementos, como semáforos, postes de sinalização e similares, terminais e pontos de acesso coletivo às telecomunicações, fontes de água, lixeiras, toldos, marquises, bancos, quiosques e quaisquer outros de natureza análoga (conforme item 3.1.27 da NBR 9050/2020);

- **tecnologia assistiva ou ajuda técnica:** produtos, equipamentos, dispositivos, recursos, metodologias, estratégias, práticas e serviços que objetivem promover a funcionalidade, relacionada à atividade e à participação da pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida, visando à sua autonomia, independência, qualidade de vida e inclusão social (conforme inciso III do art. 3º da Lei Federal n.º 13.146/2015);

- **via:** superfície por onde transitam veículos, pessoas e animais, compreendendo a pista, a calçada, o acostamento, ilha e canteiro central (conforme Anexo I da Lei Federal n.º 9.503/1997 que “Institui o Código de Trânsito Brasileiro”);

- **vias terrestres:** são vias terrestres urbanas e rurais as ruas, as avenidas, os logradouros, os caminhos, as passagens, as estradas e as rodovias, que terão seu uso regulamentado pelo órgão ou entidade com circunscrição sobre elas, de acordo com as peculiaridades locais e as circunstâncias especiais”, destacando-se que para efeitos do CTB “são consideradas vias terrestres as praias abertas à circulação pública, as vias internas pertencentes aos condomínios constituídos por unidades autônomas e as vias e áreas de estacionamento de estabelecimentos privados de uso coletivo (conforme caput e parágrafo único do art.2º da Lei Federal n.º 9.503/1997).

ANEXO IV CRONOGRAMA FÍSICO-FINANCEIRO

O cronograma de pagamento dos serviços acompanhará a entrega dos produtos definidos no Anexo I, a acontecer ao longo de 244 dias corridos de trabalho a partir da emissão do Ordem de Serviço.

ITEM ENTREGUE	PRAZO		PAGAMENTO	
	PONTUAL	ACUMULADO	PONTUAL	ACUMULADO
1) diagnóstico de governança	45 dias	45 dias	10%	10%
consultas a usuários e trabalhadores das estações				
checklists de acessibilidade elaborados	51 dias	96 dias	10%	20%
checklists de acessibilidade aplicados				
laudos de acessibilidade de elevadores e escadas rolantes				
relatório analítico das soluções em curso na Estação Vilarinho				
laudos de acessibilidade das estações	60 dias	156 dias	30%	50%
alternativas para superação das barreiras/inconformidades nos elevadores e escadas rolantes	37 dias	193 dias	20%	70%
demais alternativas para superação das barreiras/inconformidades				
procedimentos operacionais	21 dias	214 dias	20%	90%
planos de contingência				
relatório de publicização				
relatório final	30 dias	244 dias	10%	100%

ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR (ETP)
CONTRATAÇÃO DE “ESTUDOS E PROJETOS PARA GARANTIA DA
ACESSIBILIDADE COM DESENHO UNIVERSAL EM ESTAÇÕES DE
INTEGRAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO GERENCIADAS PELA
PREFEITURA DE BELO HORIZONTE (PBH)

1. INFORMAÇÕES BÁSICAS

N.º Processo Administrativo: ETP GAB.DPR n.º 001/2025.

Área Requisitante: Presidência BHTrans (DPR-BT)

2. ALINHAMENTO ENTRE A CONTRATAÇÃO E O PLANEJAMENTO

A contratação pretendida encontra amparo no compromisso da Diretoria Executiva da BHTrans em fazer cumprir a legislação de acessibilidade vigente, em sintonia com a Política de Integridade e Anticorrupção, com o Programa BH Cidade Inteligentes e com o Plano Municipal de Políticas para as Pessoas com Deficiência (PPcD-BH), todos da Prefeitura de Belo Horizonte (PBH).

3. DESCRIÇÃO DA NECESSIDADE

A Prefeitura de Belo Horizonte (PBH), por meio da BHTrans, pretende superar com a contratação todas as barreiras/inconformidades de acessibilidade nas estações de integração de transporte público gerenciadas pela BHTrans. Essas barreiras/inconformidades atualmente impedem ou dificultam a efetivação do direito à acessibilidade com desenho universal, expresso na legislação vigente. Ao final do processo de implantação, pretende-se possibilitar e oferecer condições de chegada/saída nas estações de integração São Gabriel, Venda Nova, Pampulha, Barreiro e Diamante e de uso interno dos equipamentos gerenciados pela BHTrans, incluindo suas interfaces, quando for o caso, com as estações de metrô e as estações de transporte metropolitano por ônibus.

Com a presente contratação, a BHTrans tem como objetivo cumprir integralmente a exigente legislação vigente, tomando como referência os padrões mínimos aceitáveis expressos nas normas técnicas de acessibilidade. O resultado almejado é a garantia do direito de ir e vir, com segurança e autonomia, por meio do desenho universal em todas as estações de integração de transporte público gerenciadas pela BHTrans.

4. DESCRIÇÃO DOS REQUISITOS DA CONTRATAÇÃO

As estações de integração de transporte público de Belo Horizonte passaram, ao longo do tempo, por reformas e adaptações pontuais. Entretanto, elas hoje não atingem os níveis de acessibilidade sistêmica, integrada e com desenho universal (ou, no limite, com adaptação razoável) exigidos pela rigorosa legislação vigente. A contratação permitirá aos órgãos públicos e privados envolvidos elaborarem seus planos de trabalho para superação de todas as inconformidades e eliminação de todas as barreiras que atualmente impedem o uso das estações com autonomia e segurança por todos os seus usuários. Esses planos poderão ser facilmente e permanentemente monitorados.

A operação interna nas estações de integração também vem sendo objeto de implantações e ajustes ao longo do tempo. Todos os procedimentos e práticas operacionais precisam ser revistos à luz da rigorosa legislação de acessibilidade vigente. A contratação permitirá que a BHTrans ajuste suas práticas, da forma o mais simples possível, para garantir a autonomia e segurança de todos os passageiros, em especial daqueles com deficiência visual.

Para os problemas indicados serem solucionados, entende-se necessária a contratação de estudos e projetos para garantia da acessibilidade nas estações de integração do transporte público de Belo Horizonte gerenciadas pela BHTrans.

Para efetivação do direito à acessibilidade nas estações de integração contempladas na contratação, os produtos iniciais são o diagnóstico da governança e um conjunto de *checklists* de acessibilidade capazes de sustentar a elaboração de um laudo de acessibilidade para cada estação. Esse diagnóstico e esses laudos sustentarão a elaboração do Laudo de Acessibilidade das Estações de Integração do Transporte Público de Belo Horizonte.

Apresentado, ajustado e aprovado pela BHTrans, o laudo final de acessibilidade das estações de integração deverá ser capaz de sustentar a apresentação de alternativas para superação de cada barreira/inconformidade diagnosticada. Essas alternativas permitirão o uso das estações de integração com autonomia e segurança, a todos os usuários e trabalhadores de cada equipamento. As alternativas selecionadas gerarão projetos básicos. Esses, uma vez aprovados, gerarão projetos executivos e/ou planos de contingência e/ou procedimentos operacionais. O relatório final também conterá o diagnóstico da governança e propostas de medidas que estimulem a melhoria contínua da acessibilidade com desenho universal no conjunto de estações de integração existentes em Belo Horizonte.

5. LEVANTAMENTO DO MERCADO

Em 23/08/2024 a BHTrans publicou consulta pública em seu sítio eletrônico, submetendo a comentários e sugestões o "ESTUDO TÉCNICO PRELIMINAR PARA ELABORAÇÃO DE TERMO DE REFERÊNCIA (TR) COM VISTAS À CONTRATAÇÃO DE “ESTUDOS E PROJETOS PARA GARANTIA DA ACESSIBILIDADE COM DESENHO UNIVERSAL EM ESTAÇÕES DE INTEGRAÇÃO DO TRANSPORTE PÚBLICO GERENCIADAS PELA BHTRANS”. Após o recebimento de sugestões, o documento foi revisado e baliza o presente ETP.

Além disso, a BHTrans vem acompanhando, junto com a Superintendência de Mobilidade (Sumob) e Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana (SMMUR), a elaboração do laudo de acessibilidade da Estação Vilarinho. As barreiras/inconformidades de acessibilidade dessa estação não são objeto do presente ETP por já estarem em fase de diagnóstico/execução por parte do Shopping Estação BH empreendimentos Imobiliários Participações Ltda.

6. DESCRIÇÃO DA SOLUÇÃO COMO UM TODO

Analisando o mercado, entende-se viável a contratação de uma empresa para cumprir todas as etapas descritas de forma pormenorizada no Anexo 1.

7. ESTIMATIVA DAS QUANTIDADES A SEREM CONTRATADAS

Entende-se necessária a contratação dos seguintes itens:

ITEM	QUANTIDADE	DETALHAMENTO
Diagnóstico de governança	6	um relatório geral e um detalhado para cada estação)
Consultas a usuários e trabalhadores das estações	1	um relatório
Checklist de acessibilidade	1	um modelo de checklist
Checklists de acessibilidade aplicados	6	um para cada estação e um compilado para o conjunto
Laudos de acessibilidade de elevadores e escadas rolantes	quantos forem necessários	um pontual para cada equipamento analisado, um para o conjunto de elevadores e um para o conjunto de escadas rolantes
Relatório analítico das soluções em curso na Estação Vilarinho	1	um relatório

Laudos de acessibilidade das estações	6	um relatório geral e um detalhado para cada estação)
Alternativas para superação das barreiras/inconformidades nos elevadores e nas escadas rolantes	6	um relatório geral e um detalhado para cada estação (com no mínimo duas alternativas para cada barreira/inconformidade)
Demais alternativas para superação das barreiras/inconformidades	6	um relatório geral e um detalhado para cada estação (com no mínimo duas alternativas para cada barreira/inconformidade)
Procedimentos operacionais	quantos forem necessários	um para cada assunto identificado como necessário
Planos de contingência	quantos forem necessários	um para cada assunto identificado como necessário
Relatório de publicização	1	uma apresentação esquemática e objetiva direcionada a conselhos de políticas públicas
Relatório final	1	um relatório sucinto e objetivo, direcionado aos tomadores de decisão

8. ESTIMATIVA DE VALORES

A ser executada pela GECOL/DAF/BHTRANS por meio de pesquisa simplificada de mercado.

9. JUSTIFICATIVA PARA O PARCELAMENTO OU NÃO DA CONTRATAÇÃO

O objeto não poderá ser parcelado pois as etapas vão sendo desenvolvidas, entregues e aprovadas sequencialmente até a entrega do relatório final.

10. CONTRATAÇÕES CORRELATAS E/OU INTERDEPENDENTES

A contratada deverá acompanhar o processo de adaptação da Estação Vilarinho (21.040m2) - Av. Vilarinho, n.º 36 - bairro Vila Clóris. Suas barreiras/inconformidades de acessibilidade não são objeto do presente edital por já estarem em fase de diagnóstico e execução por parte do Shopping Estação BH empreendimentos Imobiliários Participações Ltda. para atendimento ao Processo 01-073568/12-92 – Protocolo 05581/22 - Condicionantes 03 e 04 – Licenciamento Ambiental - Licença de Operação – LO n.º 0325/12. No entanto, a fica incumbida de efetuar contato com o empreendedor da Shopping Estação BH Empreendimentos Imobiliários Participações Ltda. para emissão de relatório parcial objetivando evitar a implantação de soluções técnicas conflitantes entre estações de integração.

11. RESULTADOS PRETENDIDOS

Todas as entradas/saídas das estações de integração devem ser acessíveis com desenho universal (ou, no limite, com adaptação razoável). O caminhar no interior das estações deve ser, sempre que possível, em nível e pelo trajeto mais curto. Tomando a Estação São Gabriel como exemplo, isso inclui buscar rotas seguras que interliguem as três estações sem a obrigatoriedade de uso de passarelas, escadas, túneis e elevadores. Essas rotas acessíveis podem ser propostas para operação apenas em determinados horários dos dias úteis e nos dias da semana em que o movimento de passageiros seja menor. Por questão de segurança, a única rota a ser considerada intransponível em nível pelos usuários é a linha férrea.

Todas as rotas acessíveis devem buscar o desenho universal como regra geral, cumprindo os requisitos de acessibilidade tal como determinado na legislação vigente. Significa dizer que requisitos inferiores aos mínimos estabelecidos nas normas são inaceitáveis em qualquer situação. Significa, também, que o atendimento por meio de requisitos mínimos deve ser considerado como provisório sempre em busca de uma solução melhor no futuro.

As rotas acessíveis devem garantir a autonomia e segurança de todos os passageiros familiarizados com a Estação. Como sempre haverá passageiros que utilizam a Estação pela primeira vez e/ou ainda não estão suficientemente seguros para caminhar com segurança e com autonomia, devem ser estabelecidos procedimentos que garantam o devido apoio por parte de pessoal devidamente habilitado para tal.

O acesso e a circulação de passageiros nas estações de integração precisam garantir que todos os passageiros, inclusive os com deficiência auditiva e deficiência visual, possam ser atendidos em suas dúvidas sobre como utilizar os serviços ali disponibilizados. Deve-se, também, detalhar como possíveis solicitações e reclamações podem ser formalizadas pelos usuários.

Os elevadores e as escadas rolantes devem ser capazes de atender, sem interrupções por falta de manutenção preventiva, a qualquer fluxo de passageiros. Na hipótese de se constatar que os equipamentos atuais não são capazes de suportar altos volumes de uso, provocando interrupções indesejadas, deve ser proposta sua substituição e/ou complementação com novos equipamentos. Como para todas as estações de integração que são objeto do presente TR, a BHTrans já está em fase de contratação de serviços para substituição de elevadores, a CONTRATADA deverá acompanhar essas contratações para compatibilização com seus

serviços. A CONTRATADA poderá sugerir a substituição de todos os atuais equipamentos de transporte vertical (elevadores e escadas rolantes), bem como a implantação de novos equipamentos (elevadores, esteiras e escadas rolantes) a qualquer momento da execução de seus trabalhos. Todas as novas escadas rolantes, quando houver indicação de substituição, devem ser especificadas com plataforma e funcionalidade para utilização segura de pessoas em cadeira de rodas. A CONTRATADA deverá também propor as velocidades a serem usadas em todas as escadas rolantes (inclusive, se for o caso, velocidades variáveis em função de especificidades). Da mesma forma, requisitos de contratação de manutenção preventiva devem ser detalhados para que a CONTRATANTE possa garantir a operação contínua dos equipamentos (elevadores, esteiras e escadas rolantes). Ações para evitar vandalismos também devem ser propostas para minimizar interrupções.

Os projetos executivos devem ser capazes de, uma vez implantados, garantir autonomia, bem-estar e segurança a todas as pessoas. Sabe-se, no entanto, que equipamentos como elevadores e escadas rolantes podem ficar inoperantes por situações diversas como, por exemplo, vandalismo e falta inesperada de energia elétrica. Todas as eventualidades devem ser previstas e a cada uma deve ser associado um plano de contingência que garanta a segurança e o suporte básico de vida dos usuários e trabalhadores das estações, com especial atenção às pessoas com deficiência e pessoas idosas.

Os projetos executivos conterão as rotas acessíveis para acesso a todos os serviços existentes nas estações. A implantação dos projetos, que será objeto de nova(s) licitação(ões), permitirá a todos os usuários da estação, em especial os com mobilidade reduzida, o uso com segurança e autonomia de tudo aquilo que o equipamento oferece: pontos de embarque/desembarque no entorno e nas plataformas, linhas de bloqueio, escadas, elevadores, banheiros, fronteiras ônibus/estação, filas preferenciais, assentos preferenciais, guichês, bilheterias, máquinas de venda de bilhetes, bem como aos pontos de interesse localizados dentro da estação e a outros locais/equipamentos no entorno considerados relevantes no laudo de acessibilidade.

Os planos de contingência detalhados pela CONTRATADA estarão sempre vinculados a uma alternativa aprovada pela CONTRATANTE. Significa dizer que alguns serão de adoção imediata e outros serão de adoção futura, aguardando a implantação de algum projeto executivo. Um exemplo de plano de contingência de adoção imediata refere-se às

paralisações de equipamentos para manutenção preventiva/corretiva que devem sempre garantir a segurança e a autonomia dos passageiros.

Os planos de contingência também devem contemplar todos os elementos de possíveis impedâncias nos pontos de embarque/desembarque, nas linhas de bloqueio, nas escadas, nos elevadores, nos banheiros, nas fronteiras ônibus/estação, nas filas preferenciais, nos assentos preferenciais, nos guichês, nas bilheterias, nas máquinas de venda de bilhetes etc., bem como no acesso aos pontos de interesse considerados relevantes no laudo de acessibilidade. Eles devem poder ser, tão logo sejam concluídos, adotados pela BHTrans. Para tanto, espera-se que haja dois tipos de plano: para a situação atual de barreiras/inconformidades e para a situação futura de superação física das barreiras/inconformidades (sujeita a eventualidades).

As linhas de bloqueio, tanto nas entradas das estações como nas interfaces entre estações, quando for o caso, devem garantir a passagem de todos os passageiros de forma equitativa, flexível, simples, intuitiva, de fácil percepção, tolerante ao erro, com baixo esforço físico e com dimensão/espço apropriados. As alternativas apresentadas devem levar em conta que a solução a ser detalhada, antes de selecionada pela BHTrans, precisará ser consensuada com a Secretaria de Estado de Infraestrutura e Mobilidade de Minas Gerais (Seinfra-MG).

Todas as áreas de estacionamento internas às estações de integração, caso existam em alternativa selecionada pela CONTRATANTE para projeto executivo, devem garantir uma faixa de circulação de pedestres que garanta um trajeto seguro e com largura mínima de 1,20 m até os locais de interesse. Esse trajeto comporá a rota acessível, que deverá conter áreas de descanso. Nessas áreas, devem ser garantidas, minimamente, as quantidades de vagas reservadas para pessoas com deficiência e para pessoas idosas especificadas na legislação vigente, bem como os requisitos vigentes de acessibilidade.

As passarelas devem ser utilizadas apenas quando indispensáveis para garantir os deslocamentos com segurança e autonomia, devendo ser proposta a eliminação de todas que não atendam a esse requisito. As larguras das passarelas que forem mantidas ou implantadas devem ser determinadas em função do volume de pedestres estimado para os horários de maior movimento atual no equipamento.

Os guichês e as máquinas de autoatendimento devem permitir o uso, de forma equitativa, com autonomia e segurança, a todas as pessoas, inclusive as pessoas com deficiência.

A solução de sinalização interna das estações de integração, selecionada pela CONTRATANTE dentre as alternativas apresentadas pela CONTRATADA, deve ser capaz de atender a todos os usuários, com especial atenção para pessoas analfabetas, pessoas com deficiência visual, pessoas com deficiência auditiva e outras com deficiências/doenças não visíveis. Os recursos de sinalização/informação tátil e sonora, quando utilizados, seguirão os requisitos de acessibilidade expressos na legislação vigente e precisarão ser, previamente, apresentados e aprovados pelo Conselho Municipal dos Direitos da Pessoa com Deficiência de Belo Horizonte (CMDPD-BH). É fundamental que a comunicação visual proposta dialogue com o sistema de comunicação visual já existente na RMBH, em especial com o subsistema de Bus Rapid Transit (BRT). Necessidades de ajuste na comunicação visual também fora das estações sob a gestão da BHTrans, se for o caso, não devem ser descartadas.

Em todos os pontos de embarque localizados dentro das estações de integração devem ser propostos procedimentos operacionais para dar cumprimento ao direito a assentos e filas preferenciais.

Dentro das estações devem ser propostos procedimentos operacionais para dar cumprimento ao direito a filas preferenciais em elevadores, linhas de bloqueio, guichês, máquinas de autoatendimento etc.

Em todas as operações de embarque/desembarque nas estações a fronteira (vão horizontal e desnível vertical) precisa ser garantida a segurança e a autonomia a todos os passageiros, com especial atenção às pessoas com mobilidade reduzida. Devem ser apresentadas alternativas para dois tipos de embarque/desembarque atualmente existentes: nas plataformas (embarque em nível) e fora das plataformas (embarque em desnível). Destaque-se que, na impossibilidade de solução que promova a autonomia e a segurança zerando as dimensões da fronteira, deve-se garantir desnível e vão máximos que atendam aos requisitos-limite de acessibilidade expressos nas normas vigentes da ABNT. As soluções provisórias podem prever a utilização de profissionais capacitados para apoiar o embarque/desembarque durante o período de aprovação/contratação/implantação das soluções definitivas. Nas estações com plataformas altas devem ser apresentadas alternativas que minimizem os riscos de queda dos passageiros.

Como o direito a um deslocamento seguro e autônomo em qualquer estação de transporte coletivo, para ser efetivado, pode depender de o usuário já conhecer e usar previamente o equipamento e suas facilidades, devem ser propostos procedimentos operacionais

permanentes que garantam o deslocamento com segurança, mesmo que sem autonomia, das pessoas com deficiência visual. Esse procedimento deve objetivar, a médio prazo, que cada pessoa apoiada possa se deslocar com autonomia e segurança.

12. PROVIDÊNCIAS PREVIAMENTE À CELEBRAÇÃO DO CONTRATO

Previamente à celebração do contrato, a BHTrans deverá selecionar e capacitar servidores, preferencialmente integrantes da Comissão Permanente de Acessibilidade (CPA-BHTrans) para fiscalização e gestão contratual.

13. POSSÍVEIS IMPACTOS AMBIENTAIS E TRATAMENTOS

Não se aplica.

14. DECLARAÇÃO DE VIABILIDADE

As estações de integração modal ônibus/ônibus de Belo Horizonte foram construídas pela Prefeitura de Belo Horizonte (PBH) e pelo Governo do Estado de Minas Gerais (GMG). As operadoras dos serviços de ônibus, tanto as municipais quanto as metropolitanas, são empresas privadas que compartilham com a PBH e o GMG a responsabilidade pela garantia da acessibilidade com desenho universal nas estações. As estações de integração intermodal ônibus/metrô, por sua vez, foram construídas pela extinta Companhia Brasileira de Trens Urbanos (CBTU). Após longo processo de regionalização conduzido pelo Governo Federal, as estações de metrô estão atualmente sob a responsabilidade institucional do Governo do Estado de Minas Gerais.

A garantia da acessibilidade nas estações de integração do transporte público de Belo Horizonte é hoje compartilhada por diversos órgãos públicos e privados, cada qual com suas obrigações e planos de trabalho que, muitas vezes, não dialogam. Da mesma forma, a fiscalização da efetivação dessa garantia é compartilhada por diversos órgãos e, também muitas das vezes, não provoca os efeitos desejados e esperados pelos usuários. Garantir a acessibilidade com desenho universal, portanto, não tem sido tarefa simples ao longo do tempo.

A contratação visa permitir à PBH conhecer as inconformidades e estabelecer um plano de trabalho que possa ser permanentemente acompanhado pela sociedade.

15. RESPONSÁVEIS PELA ELABORAÇÃO DO ETP

Marcos Fontoura de Oliveira (analista de transportes e trânsito – BT 000164)

Maria do Socorro Pirâmides (analista de transportes e trânsito – BT 000172)