



**Termo de Referência – IABS – Mobilidade Urbana – Executor nº 03/2019**

**Elaboração de Material Técnico ao Projeto “Mobilidade Urbana com Baixas Emissões de Carbono em Grandes Cidades - Convênio GRT/FM-14717-BR”**

**Serviços Técnicos Especializados, na modalidade de produto**

### **Objeto**

Contratação de serviço técnico especializado **de consultoria para a elaboração de Caderno Técnico de Referência sobre Priorização do Transporte Público Coletivo por Ônibus**, visando atender as necessidades do Projeto de Mobilidade Urbana com Baixas Emissões de Carbono– GRT/FM-14717-BR.

### **O Projeto**

O Projeto “Mobilidade Urbana com Baixas Emissões de Carbono em Grandes Cidades”, resultado do compromisso assumido no âmbito do Convênio do Fundo Global para o Meio Ambiente (GEF), está sendo desenvolvido em parceria entre o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e o Ministério do Desenvolvimento Regional (MDR), tendo o Instituto Brasileiro de Desenvolvimento e Sustentabilidade (IABS) como instituição executora.

O IABS foi a instituição selecionada para realizar os serviços de execução e administração técnica, financeira e fiduciária, estabelecidos no Convênio celebrado entre o BID e IABS no dia 05 de abril de 2019, com uma duração prevista de 18 meses.

Por sua vez, o Governo Federal, por intermédio do MDR, atua como coordenador técnico responsável pela orientação estratégica e coordenação técnica geral do projeto. Desta forma, foi celebrado um Acordo de Cooperação entre o MDR, por meio de sua Secretaria Nacional de Mobilidade e Serviços Urbanos (SEMOB) e o IABS, com o objetivo de estabelecer uma cooperação técnica para o desenvolvimento de atividades no âmbito do projeto.

O Projeto tem como objetivo desenvolver ferramentas técnicas e conhecimento para o planejamento e implantação de mobilidade urbana sustentável, o que permitirá que os projetos de transporte das maiores cidades brasileiras levem em consideração, na sua elaboração, a redução de emissões de gases de efeito estufa (GEE), contribuindo para que o Brasil atinja o compromisso de redução voluntária da emissão de GEE. Está estruturado em quatro componentes:

### **1) Marco Técnico e Normativo para a Mobilidade Urbana de Baixo Carbono em Grandes Cidades.**

Neste componente serão desenvolvidos cadernos e manuais que darão suporte à inclusão da redução de GEE nos projetos de mobilidade urbana. Serão abordados princípios gerais de planejamento da mobilidade urbana envolvendo o transporte não motorizado, medidas de gestão da demanda (*Transport Demand Management – TDM*), medidas de priorização viária para o transporte público coletivo, Gestão da Informação na mobilidade urbana, melhores práticas em mobilidade urbana e quantificação das emissões de GEE relacionadas à mobilidade urbana. Serão produzidos seis cadernos técnicos de referência, que apoiarão o Governo Federal e as administrações municipais e estaduais no desenvolvimento e avaliação de ações e projetos de mobilidade urbana que considerem a melhoria da qualidade de vida da população e a redução de GEE e poluentes locais.

### **2) Projetos piloto.**

Neste componente está previsto o desenvolvimento de ferramenta para estimar a variação potencial de emissões atmosféricas proporcionadas por projetos de transporte coletivo urbano (ECarbono); o desenvolvimento de estudos e estratégias de mobilidade urbana e Eletromobilidade.

### **3) Capacitação e disseminação de conhecimento.**

Este componente inclui a capacitação de instituições envolvidas na implantação de projetos e políticas de mobilidade, incluindo dirigentes, corpo técnico dos governos municipais, estaduais e federal, organizações da sociedade civil e demais parceiros; Capacitação EAD; e a publicação e disseminação dos cadernos técnicos de referência e demais informações produzidas nos Componentes anteriores.

### **4) Administração e Auditoria.**

Neste componente estão incluídas a gestão e administração do projeto e as auditorias necessárias para o correto desenvolvimento do mesmo.

### **Justificativa**

A melhoria da mobilidade urbana é um dos principais desafios atuais para as cidades brasileiras. A priorização do automóvel no sistema viário em detrimento dos modos coletivos e não motorizados resulta na deterioração das condições de viagem para todos os usuários, especialmente nas grandes e médias cidades brasileiras. Nos últimos anos, a intensificação do uso do automóvel resultou no agravamento das externalidades negativas do seu uso com aumento de congestionamentos, de vítimas do trânsito e emissão de poluentes e de gases de efeito estufa, além da fragmentação do espaço urbano.

Apesar do ônibus ter grande importância na oferta de transporte público em todas as cidades brasileiras que possuem sistemas de transporte coletivo, o aumento do número de automóveis e sua efetiva priorização contribuem para a deterioração das condições de mobilidade de grande parte da população, especialmente em cidades de grande e médio porte. Há, ao menos, quatro principais consequências dessa medida nas grandes cidades: o aumento de custo, de tempo de viagem, e das emissões de poluentes e gases de efeito estufa, e a inequidade no acesso à cidade.

Medidas de priorização de transporte público coletivo por ônibus têm o potencial de aumentar a velocidade operacional desse modo, reduzir o consumo de combustível e o tempo de viagem, aumentar a confiabilidade dos serviços e reduzir os custos operacionais. Iniciativas neste sentido foram implantadas recentemente em várias cidades brasileiras, dentre as quais Rio de Janeiro, com o *Bus Rapid Service* (BRS) e São Paulo, por meio de seu plano de faixas exclusivas de ônibus. Estas iniciativas fazem os sistemas de transporte público mais atraentes e confiáveis e podem reduzir a emissão de poluentes, por meio do aumento da velocidade operacional e da potencial transferência de viagens do transporte individual para o transporte público coletivo. Para tanto, se torna necessário subsidiar a ampliação do conhecimento e a disseminação sobre as diferentes medidas que podem ser implementadas para priorizar o transporte público por ônibus para o conjunto das cidades brasileiras.

A elaboração deste CTR deve estar alinhada aos seguintes preceitos:

- Apoio a municípios e estados no atendimento aos princípios, diretrizes e objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU), principalmente em relação à equidade no acesso ao transporte público coletivo, segurança no deslocamento das pessoas, integração entre os modos de transporte e ao desenvolvimento sustentável das cidades brasileiras;
- Contribuição para o processo de educação e conscientização do poder público e da sociedade em relação ao uso compartilhado e equitativo do espaço público;
- Contribuição para o aperfeiçoamento do planejamento e gestão das redes de transporte público coletivo e a sua integração às demais redes de mobilidade urbana no âmbito municipal e metropolitano;
- Ampliação e divulgação do conhecimento sobre priorização do transporte público coletivo por ônibus, sua eficiência em rede e a sua infraestrutura, para promover e estimular a melhoria da qualidade dos deslocamentos; e
- Contribuição para o aperfeiçoamento da comunicação com o usuário e a aplicação de novas tecnologias que reduzam as emissões.

## Identificação

### a) Objetivo geral

Orientar os gestores e técnicos municipais e metropolitanos para o planejamento e implantação de políticas, ações e projetos para melhorar as condições da mobilidade por transporte público coletivo por ônibus, promovendo sua eficiência e prioridade sobre os modos motorizados individuais.

### b) Objetivos específicos

Os objetivos a seguir estão relacionados com o planejamento e execução para elaboração de documento técnico de suporte ao projeto:

- Contextualizar e orientar o planejamento do transporte público coletivo por ônibus dentro de uma rede de transportes, destacando suas potencialidades e formas de integração no próprio modo e com os demais;
- Definir diferentes níveis de priorização do transporte público coletivo por ônibus no sistema de mobilidade, incluindo aspectos físicos, operacionais e de nível de serviço, discriminando os benefícios atrelados a cada um dos níveis; e
- Sistematizar as etapas de planejamento, implementação e avaliação de medidas de priorização do transporte público coletivo por ônibus, considerando o que dispõe o Caderno PlanMob e o Guia de Transporte Público Coletivo (Guia TPC) do MDR.

### c) Público Alvo

Este Caderno Técnico de Referência tem como público-alvo gestores, técnicos e profissionais da área de transporte e mobilidade urbana, das esferas públicas municipais e estaduais, sendo também aplicável à atuação de outros órgãos do poder público, do setor privado e da sociedade civil interessados e atuantes em atividades relacionadas ao sistema de transporte público coletivo.

## Escopo do Trabalho

As abordagens propostas no CTR deverão atender aos preceitos legais, ao conceito do transporte público coletivo enquanto rede integrada às demais redes de mobilidade urbana, bem como considerar a qualidade técnica, a acessibilidade universal, economicidade, a segurança viária e pessoal e soluções práticas bem-sucedidas. O caderno deverá considerar as diferentes realidades brasileiras ao comunicar conteúdo, e sempre que possível deverão ser apresentadas experiências bem-sucedidas de políticas e ações voltadas à priorização do transporte público coletivo por ônibus, tanto em cidades

brasileiras (preferencialmente) como em outros países, bem como referências bibliográficas que permitiram apoio teórico e metodológico à experiência em questão ou que dela resultaram.

Este CTR deve apresentar, por meio de sua estrutura e desenvolvimento de conteúdo, proposições de atividades direcionadas à administração pública, para a elaboração, implantação e monitoramento de medidas de priorização do transporte público coletivo por ônibus. Seu conteúdo deve abordar desde o planejamento até a avaliação das ações implementadas, considerando a transparência e acessibilidade de informações à sociedade.

O caderno deverá considerar, ao menos, os temas propostos a seguir, que serão ajustados a partir do entendimento entre IABS, MDR, BID e a instituição contratada em reuniões previstas para o detalhamento das atividades e para a elaboração do respectivo plano de trabalho. Também serão realizadas consultas direcionadas com especialistas, que apoiarão na avaliação e direcionamento do CTR.

#### **a) Contexto e motivação**

A implantação de uma rede estruturada de transporte público coletivo pode levar vários anos, conforme deve estar previsto no Plano de Mobilidade Urbana de uma cidade. Porém há medidas relacionadas à priorização do transporte público coletivo por ônibus que estão ao alcance das administrações municipais, e que podem melhorar o desempenho deste sistema no curto prazo com baixos investimentos. Desta forma o CTR deve apresentar os argumentos, justificativas e fundamentação para priorização do transporte público coletivo por ônibus em detrimento de outros modos motorizados, destacando entre outros:

- Os princípios, diretrizes e objetivos da PNMU e demais legislações pertinentes;
- Os benefícios e impactos sociais, ambientais, econômicos, de saúde e segurança pública advindos do aumento da participação do transporte público na matriz das viagens;
- A vantagem comparativa do transporte público coletivo por ônibus em relação a outros modos de transporte motorizados individuais, bem como sua contribuição para o aumento da mobilidade e da população e acessibilidade universal;
- A necessidade da redistribuição do espaço viário entre seus diversos usos, priorizando o transporte público coletivo;
- O contexto brasileiro para desenvolvimento e implantação de políticas, planejamento e projetos para priorização do transporte público coletivo por ônibus considerando o ciclo de Política Pública;

- Os impactos positivos a partir da priorização do transporte público coletivo por ônibus como instrumento de requalificação urbana; e
- A possibilidade de redução de poluentes locais e emissão de GEE e seu reflexo na melhoria da qualidade de vida da população

#### **b) O sistema de transporte público por ônibus**

O CTR deverá abordar aspectos gerais sobre o sistema de mobilidade urbana a fim de apresentar, conceitos sobre redes integradas de transportes. Pretende-se assim que as cidades, nas suas diferentes realidades, consigam fazer um diagnóstico e avaliação dos sistemas de transporte públicos municipais, em especial de suas redes de ônibus, antes de iniciar algum processo de priorização.

Deve-se, portanto, demonstrar o papel do transporte público por ônibus na mobilidade urbana, contextualizando-o numa rede integrada de transportes dotada de distintas funcionalidades e considerando a importância dos modos ativos para alimentá-lo. Deverão ser aprofundados e problematizados aspectos relacionados às diferentes configurações que uma rede de transportes pode assumir, a integração como um requisito para a estruturação de redes mais eficientes e suas possibilidades, seja através de infraestruturas físicas (terminais, bicicletários, entre outros), seja por medidas operacionais e de gestão, como integração temporal e tarifária, que podem promover integração operacional no mesmo modal ou com modais de alta capacidade.

Espera-se, desta forma, qualificar a acessibilidade à rede de transportes, dando ênfase à priorização dos sistemas de ônibus, sem que estes sejam tratados de forma isolada, mas vistos como importante elemento estruturador de um território.

#### **c) Priorização do transporte público por ônibus**

Deverão ser apresentados os conceitos de priorização do transporte público por ônibus e como esta priorização pode ser um elemento de qualificação do sistema de transporte e promotor da equidade no espaço público. Para tal devem ser apresentados os diversos níveis de priorização do transporte por ônibus, tanto no sistema viário como no sistema de mobilidade como um todo, contemplando aspectos de infraestrutura, operacionais e de nível de serviço. Os níveis de priorização devem ser definidos e qualificados apresentando suas características e benefícios em relação ao nível de serviço ofertado, à funcionalidade na rede, à inserção no espaço urbano, dentre outros atributos, destacando as complexidades de implantação e possibilidade de potencialização dos benefícios quando conjugadas medidas operacionais a medidas de infraestrutura. Deve-se ainda determinar as variáveis e atributos que serão considerados para definição tanto física quanto operacional e estas conjugadas levando em consideração ao mínimo: nível de serviço, pré-pagamento, acesso em nível,

escalonamento de paradas, faixas de ultrapassagem, interferências permitidas com o fluxo veicular, priorização semafórica, nível de fiscalização, monitoramento e controle, tipos de ônibus entre outras.

Espera-se, portanto, definir os níveis de priorização do transporte público por ônibus, demonstrando os requisitos de infraestrutura e operacionais, de forma vinculada com o papel dos sistemas na rede de mobilidade.

#### d) Planejamento e Implantação

A partir da apresentação da importância de implementação de medidas que priorizem o transporte público coletivo por ônibus no sistema de mobilidade existente, e seus diversos níveis, devem ser apresentadas as etapas e atividades que uma administração municipal ou metropolitana deve realizar para efetivar a priorização do transporte público por ônibus, em termos físicos e operacionais, em detrimento dos modos motorizados individuais. Este processo deve resultar em um conjunto coordenado de medidas estruturadas em horizontes temporais, com referência nas necessidades imediatas e futuras do transporte público coletivo, visando identificar possíveis escalas de atuação para melhoria do nível de serviço do transporte por ônibus, desde as simples às mais complexas. As atividades a serem descritas estabelecem relação direta com os Planos Diretores e de Mobilidade Urbana, devendo ser encaradas como detalhamento de etapas constantes naqueles documentos. A sinergia entre políticas públicas voltadas a promoção da mobilidade ativa, redução de emissões e de mobilidade deve ser almejada ao longo de todo o processo entendendo a proposição de priorização do transporte público na cidade como elemento estruturador e renovador do tecido urbano e promotor da qualidade de vida.

O planejamento da priorização do transporte público por ônibus deve visar a criação de estratégias de implantação. Para isso deverão ser observadas alternativas de acordo com o nível de informações, recursos e procedimentos relacionados ao transporte público coletivo, levando em consideração as diferentes realidades brasileiras. Destaca-se inicialmente alguns aspectos que podem compor o arcabouço necessário à tomada de decisão, a saber:

- **Condições de Tráfego:** Aspectos relativos ao fluxo do tráfego geral (conversões, semáforos, etc.); e fluxo de pedestres e ciclistas (travessias, condições de caminhabilidade, existência de ciclovias e calçadas adequadas, etc.);
- **Desempenho e funcionalidade:** Análise do desempenho e da funcionalidade de trechos e/ou linhas na constituição da rede de mobilidade;
- **Frota e condições operacionais:** Perfil da frota e infraestrutura urbana (terminais, abrigos, pontos de parada sinalização, entre outros); e

- **Sistematização de informações:** Geração e disponibilização de informações ao poder público e aos usuários, oriundo do transporte público coletivo.

O CTR deverá, portanto, auxiliar na identificação dos elementos necessários, sejam estas etapas de implantação, medidas ou atividades, para realizar a priorização do transporte público por ônibus sobre os modos motorizados individuais, instrumentalizando gestores e técnicos municipais e metropolitanos no processo de planejamento e implantação.

#### **e) Comunicação e informação**

O CTR deverá abordar como o processo de comunicação com a população deve ser incorporado na sistemática do planejamento, desde a concepção até sua implantação e posterior operação, considerando os direitos dos usuários estabelecidos na PNMU. Desta forma, nas fases preliminares é importante que haja comunicação com a população com intuito não só de informá-la das mudanças planejadas para determinado trajeto e/ou infraestrutura, mas também abrir um canal de comunicação para que eventuais demandas e ajustes possam ser incorporados.

Com o início da operação deve haver transparência e fácil disponibilização das informações relativas ao transporte público, de forma que a população se mantenha informada sobre trajetos, itinerários, horário de partida, entre outras informações que tornam o serviço do transporte público mais confiável e com maior previsibilidade. As gestões municipais e metropolitanas devem compreender o importante papel que têm neste processo visto que a dinâmica de disponibilização de informações deverá ser prevista a partir dos requisitos dispostos no edital de concessão do transporte público coletivo por ônibus.

#### **f) Operação, manutenção e fiscalização**

Deverão ser apresentados no CTR as ações, os procedimentos e as rotinas que a administração pública deve prever e adotar para garantir a operação, a manutenção e a fiscalização dos espaços e equipamentos destinados a garantir as prioridades estabelecidas. Ademais, assegurar o respeito ao espaço reservado para o transporte público coletivo no sistema viário pode se apresentar como um desafio, demandando medidas e instrumentos de operação e fiscalização que garantam o bom funcionamento do sistema implantado sempre tendo como referências os diferentes níveis de priorização visto que cada uma trará diferentes necessidades relacionadas a operação, manutenção e fiscalização. Deve-se mostrar que tais processos de caráter operacional devem também ser previstos durante o planejamento dos sistemas de priorização a serem implantados.



### g) Monitoramento e Avaliação

O CTR deverá apresentar a importância do monitoramento e avaliação dos sistemas implantados, sejam quais forem os níveis de priorização adotados, de forma que seja possível mensurar os ganhos almejados e subsidiar novos ciclos de planejamento através da obtenção e gestão ativa das informações geradas qualificando o sistema e a rede. Para tal deverão ser definidos os principais indicadores que permitam avaliar determinado sistema, tanto em termos operacionais e de eficiência, quanto de resultado oferecido para a sociedade. Os indicadores poderão ser incrementados de acordo com as tecnologias disponíveis compatíveis com determinado sistema. A administração deve compreender, portanto, o que é importante monitorar, quais os principais requisitos para tal e como este processo pode contribuir para eficiência da gestão e para a melhoria do nível de serviço ofertado para os usuários.

### Atividades e Produtos

As atividades detalhadas a seguir estão alinhadas com a finalidade deste Termo de Referência, no sentido de gerar os produtos especificados a partir dos objetivos expostos.

Os produtos serão analisados pelas equipes técnicas do IABS, MDR e BID, as quais poderão solicitar revisões e complementações. Todos os produtos devem ser aprovados por essas equipes para que as etapas sejam consideradas concluídas.

Para todos os produtos deverá ser fornecido o banco de dados, todas as referências bibliográficas e publicações nacionais e internacionais utilizadas no âmbito da elaboração dos estudos.

Os produtos que contarem com a necessidade de uso de imagens, devem dispor dessas em alta qualidade para utilização na diagramação e editoração do Caderno e/ou utilização das imagens pela equipe de comunicação da contratante, com a devida autorização do uso (quando aplicável).

#### **Atividade 1. Elaboração do Plano de Trabalho**

O Plano de Trabalho consiste no detalhamento da proposta técnica aprovada, devendo conter a descrição das atividades, os produtos a serem desenvolvidos com suas respectivas metodologias aplicadas para alcance dos objetivos pretendidos, o cronograma detalhado com previsão de início e fim das atividades, e os responsáveis das atividades.

- **Produto 1 - Plano de Trabalho:** Relatório apresentando o plano de trabalho, cronograma de todas as etapas de elaboração do CTR, com os respectivos responsáveis de cada atividade.

O Produto 1 será apresentado em reunião técnica presencial com equipe da contratada, juntamente com IABS, MDR e BID, a qual será agendada tão logo seja assinado o contrato de trabalho.

## **Atividade 2. Elaboração do Caderno Técnico de Referência**

Nesta atividade deverá ser apresentada a revisão bibliográfica e a estrutura do Caderno, juntamente com o desenvolvimento dos temas descritos no Escopo do Trabalho deste Termo de Referência, considerando o conjunto de informações levantadas.

### **a) Revisão Bibliográfica e Estrutura do Caderno**

Nesta etapa será feita a revisão da literatura e experiências relevantes, nacionais e internacionais, para aprofundamento e estruturação dos temas e conteúdo do caderno, incluindo eventuais trabalhos e levantamentos anteriormente realizados pelas instituições envolvidas no projeto sobre o tema. Deverão ser identificados e analisados artigos, livros, guias, manuais e cadernos técnicos, produzidos no Brasil ou em outros países, com o objetivo de aprofundar e explorar os temas relativos às boas práticas e medidas para promover e qualificar e priorizar o Transporte Público Coletivo por Ônibus. Além da identificação da produção documentada, deverão ser mencionadas outras experiências, brasileiras ou internacionais ainda não documentadas formalmente, como exemplos de planos, processos e/ou intervenções que contribuíram para entendimento do transporte público coletivo no sistema viário, levantando inclusive as definições utilizadas pelas cidades brasileiras.

A revisão da literatura deverá apresentar dados bibliográficos das publicações, tipo de publicação (pesquisa, artigo, livro, manual técnico), um pequeno resumo, assunto/ tema principal abordado, comentários, pontos fortes e fracos, entre outros. As melhores práticas deverão trazer informações sobre o local onde foi aplicada, tipo de intervenção, fotos e outras informações pertinentes. As experiências nacionais relevantes deverão ser abordadas nesta etapa e eventualmente complementadas pela etapa posterior.

Os insumos gerados na revisão bibliográfica subsidiarão a elaboração da proposta de estrutura do Caderno Técnico de Referência, que deve conter a identificação e proposta dos temas, organização geral dos capítulos do caderno, objetivos, breve descrição do(s) assunto(s), lacunas encontradas na revisão da literatura e abordagem da proposta para o caderno. A estrutura que será elaborada nesta atividade orientará o desenvolvimento do caderno, e deve abordar os temas propostos no Escopo do Trabalho deste Termo de Referência, que poderão ser ampliados, combinados ou reduzidos a partir do entendimento entre as partes, em reunião presencial específica de aprovação do Produto 2.

- **Produto 2 - Relatório de Revisão da Literatura e Melhores Práticas e Relatório de Estrutura do Caderno Técnico sobre Priorização do Transporte Público Coletivo por Ônibus.**

O Produto 2 será apresentado em reunião técnica presencial com equipe da contratada, juntamente com IABS, MDR e BID, a qual será realizada em até 30 dias após assinatura do contrato de trabalho.

#### **b) Desenvolvimento do Caderno**

Após o entendimento sobre os conteúdos a serem abordados em cada tema e a aprovação do Produto 2, o conteúdo do caderno será desenvolvido pela contratada em etapas, compreendendo o desenvolvimento e resultados dos temas descritos no Escopo deste Termo de Referência, considerando o conjunto de informações levantadas, organizado de acordo com as atividades apresentadas.

Deverá ser entregue uma versão preliminar do **Relatório Parcial (Draft 1)** para revisão por parte do IABS, MDR e BID 20 dias antes da data prevista de entrega do Produto 3. O IABS, MDR e BID terão até 15 dias para revisão do referido relatório e a contratada terá até 5 dias para incorporar as eventuais contribuições.

Da mesma forma, deverá ser entregue uma versão preliminar do **Relatório Final (Draft 2)** para revisão por parte do IABS, MDR e BID 20 dias antes da data prevista de entrega do Produto 4. O IABS, MDR e BID terão até 15 dias para revisão do referido relatório e a contratada terá até 5 dias para incorporar as eventuais contribuições.

- **Produto 3 - Relatório Parcial 1 (Draft 1):** com desenvolvimento completo dos temas e a incorporação das revisões realizadas pelo IABS, MDR e BID;
- **Produto 4 - Relatório Final (Draft 2):** Caderno Técnico de Referência com a incorporação das revisões realizadas pelo IABS, MDR e BID, para revisão de especialistas (*peer review*).

Nesta etapa, especificamente no Produto 4, deverá ser prevista a contratação de consultor/especialista para revisão - "*peer review*" - a ser contratado pela contratante.

Deverão ser realizadas reuniões intermediárias, com o IABS, MDR e BID, de avaliação preliminar dos produtos e/ou de acompanhamento das atividades, conforme necessidade e agendamento prévio.

#### **Atividade 3. Consolidação**

A proponente deverá consolidar as contribuições das instituições envolvidas no projeto e dos especialistas (*peer review*) para a elaboração do **Caderno Completo Final**. Deverá ser entregue uma versão preliminar do **Caderno Completo Final** para revisão por parte do IABS, MDR e BID 20 dias antes

da data prevista de entrega do Produto 5. O IABS, MDR e BID terão até 15 dias para revisão do referido Caderno e a contratada terá até 5 dias para incorporar as eventuais contribuições.

O Produto 6 englobará o resumo executivo do **Caderno Completo Final**, em inglês e português, e uma apresentação em formato *Power Point*.

- **Produto 5 - Caderno Completo Final:** agregando as contribuições dos especialistas e das instituições parceiras do projeto;
- **Produto 6 - Resumo Executivo e Apresentação do CTR:** resumo executivo do CTR e apresentação em formato *Power Point* do CTR.

O Produto 5 e o Produto 6 serão apresentados em reunião técnica presencial com a equipe da contratada, juntamente com IABS, MDR e BID, a qual será realizada até 180 dias após assinatura do contrato de trabalho.

#### Forma de apresentação do produto

Os relatórios deverão ser entregues nos formatos A4 ou A3 (ABNT), com estilo de página a ser fornecido por ocasião do início dos trabalhos, elaborados com o uso de processador de texto e planilha eletrônica em formatos compatíveis com o MSOffice 2013, MSProject 2010 e Adobe Acrobat, no caso de utilização de outros softwares para elaboração de ilustrações, gráficos, tabelas, mapas entre outros, deverão ser fornecidos os arquivos em formato aberto, ou seja, editáveis.

Os relatórios deverão seguir o Manual de Identidade Visual, que será fornecido pelo IABS.

- 2 cópias em meio digital gravada em CD com índice de arquivos;
- 2 cópias impressas em sulfite, tamanho A3 ou A4, encadernadas.

Após a aprovação do Caderno Completo Final deverão ser entregues 4 cópias impressas, além de uma versão digital.

#### Enquadramento

O custeio se dará por meio do Convênio BID-IABS GRT/FM-14717-BR – “Projeto de Mobilidade Urbana com Baixas Emissões de Carbono em Grandes Cidades”.

- Componente 1: Marco Técnico e Normativo para a Mobilidade Urbana de Baixo Carbono em Grandes Cidades
- Subcomponente 1.2: Elaboração de Cadernos Técnicos de Referência (CTR)
- P1.2.4: Priorização para o transporte público coletivo

## Condições de Pagamento

O valor total dos serviços, incluindo todos os impostos, taxas e as despesas referentes à execução das atividades, deverá estar incluso na proposta comercial, respeitando o valor acordado com o IABS durante o processo seletivo e não deverá, em hipótese alguma, ultrapassar o teto de **R\$ 331.200,00 (trezentos e trinta e um mil e duzentos reais)** contemplado pelo orçamento do projeto para a realização da(s) atividade(s).

A Instituição a ser contratada será remunerada mediante apresentação dos produtos, após parecer favorável da coordenação do IABS, em consulta ao BID e ao MDR, que terá um prazo de até 15 dias corridos para avaliação, contados da data do respectivo recebimento.

As parcelas serão pagas conforme quadro a seguir:

Produtos Esperados	Porcentagem (%) do total dos recursos	Data prevista de entrega até
<b>Produto 1: Plano de Trabalho:</b> Relatório apresentando o plano de trabalho, cronograma de todas as etapas de elaboração do CTR, com os respectivos responsáveis de cada atividade	5%	10 dias corridos após assinatura do contrato
<b>Produto 2: Relatório de Revisão da Literatura e Melhores Práticas e Relatório de Estrutura do Caderno Técnico sobre Priorização do Transporte Público Coletivo por Ônibus</b>	20%	30 dias corridos após assinatura do contrato
<b>Produto 3: Relatório Parcial 1 (Draft 1):</b> com desenvolvimento completo dos temas e a incorporação das revisões realizadas pelo IABS, MDR e BID	25%	105 dias corridos após a assinatura do contrato
<b>Produto 4: Relatório Final (Draft 2):</b> Caderno Técnico de Referência com a incorporação das revisões realizadas pelo IABS, MDR e BID, para revisão de especialistas ( <i>peer review</i> )	20%	150 dias corridos após assinatura do contrato
<b>Produto 5: Caderno Completo Final:</b> agregando as contribuições dos especialistas e das instituições parceiras do projeto	30%	180 dias corridos após assinatura do contrato
<b>Produto 6: Resumo Executivo e Apresentação do CTR:</b> resumo executivo do CTR e apresentação em formato <i>Power Point</i> do CTR		
<b>Total</b>	<b>100%</b>	<b>6 meses</b>

Salienta-se que nas datas previstas para a entrega dos produtos já estão contemplados 15 dias necessários para revisão por parte do IABS, MDR e BID e mais 5 dias para incorporação das contribuições, totalizando 20 dias. A instituição contratada deverá enviar previamente uma versão dos produtos à contratante em data a ser definida na reunião inicial. Esses prazos não se aplicam ao Produto 1 e ao Produto 2.

### Responsabilidades

- ✓ Responder por todas as atribuições que estejam definidas como sendo de sua obrigação, nos prazos e condições estabelecidas neste Termo de Referência e no contrato;
- ✓ Entregar os produtos tempestivamente para análise e realizar quaisquer ajustes solicitados pela coordenação do projeto;
- ✓ Agendar e coordenar as reuniões de acordo com as necessidades previstas com a equipe do Projeto, isoladamente ou em conjunto, para realização de serviços, fixação das metas e objetivos a serem atingidos, nas datas planejadas para avaliação e ajustes, em conformidade com os constantes nos cronogramas de execução;
- ✓ Levantar informações sobre as regras de uso da marca das instituições envolvidas no Projeto, de acordo com o Manual de Identidade Visual do projeto e as orientações de cada instituição;
- ✓ Agir, em relação a qualquer assunto referente a esse serviço, como assessor fiel dos parceiros e resguardar os legítimos interesses destes em quaisquer contatos com terceiros;
- ✓ Manter canais de comunicação com o IABS e, por seu intermédio, com o BID e demais parceiros do projeto, com vistas a viabilizar uma perfeita execução dos serviços, dando preferência ao meio de comunicação eletrônica (e-mail), podendo, entretanto, se utilizar de outros meios desde que adequados aos objetivos deste Termo de Referência;
- ✓ Propor alterações/adequações e correções para a metodologia e material elaborado no âmbito do Projeto, com vistas a aperfeiçoá-los, levando em consideração as limitações metodológicas, temporais e financeiras para os respectivos ajustes;
- ✓ Atender as datas estabelecidas no cronograma proposto e agir antecipadamente e eticamente a eventos que possam impedir o desenvolvimento das atividades;
- ✓ Responsabilizar-se pelo conteúdo final dos serviços prestados e sua qualidade técnica, realizando quaisquer procedimentos necessários ao fechamento do projeto junto à coordenação do projeto do IABS.

### **Perfil da Instituição a ser contratada**

A instituição candidata deverá comprovar experiência em planejamento de transporte e/ou mobilidade urbana, especificamente em transporte público coletivo, conforme este Termo de Referência e o Critério de Habilitação e Avaliação. Espera-se da instituição que, além do entendimento do assunto e das atividades propostas, agregue valor ao descrito no Termo de Referência, com aspectos que revelem seu conhecimento técnico e criatividade na abordagem do tema e seu objeto: a elaboração de um Caderno Técnico de Referência sobre Priorização do Transporte Público Coletivo por Ônibus. A instituição deverá contar com a equipe técnica principal, que será responsável pelo desenvolvimento do trabalho, sua organização e coordenação. Além disso, precisará indicar responsável pelo contrato que deverá ter disponibilidade para acompanhar e conduzir as ações previstas neste Termo de Referência, e documentos que compõem essa contratação.

### **Cessão de Direitos Autorais e Propriedade do Material Produzido**

A executora dos trabalhos, na qualidade de contratada, deverá ceder e repassar ao IABS, BID e o MDR através de contrato, a título universal e por prazo indeterminado, todos os direitos autorais relativos aos trabalhos originários do respectivo contrato, incluindo cessão de imagens e desenhos. Por este motivo, ficará vedada, a qualquer tempo e sob qualquer forma ou pretexto, a cessão, comercialização, empréstimos ou cópias dos produtos, pela executora, por seus contratados e/ou quaisquer terceiros, sem a prévia e expressa autorização por escrito do IABS, BID e o MDR.

### **Forma de Pagamento**

A instituição contratada deverá apresentar os referidos documentos fiscais válidos, após a devida aprovação de cada produto pela coordenação do projeto. O IABS fará a referida transferência em conta anteriormente designada ou outra forma de pagamento, retendo, conforme o caso, todos os impostos, taxas e encargos devidos nos termos da lei brasileira, de acordo com o previsto neste termo de referência e o respectivo contrato. No caso de execução direta da atividade, o IABS transferirá os recursos previstos para cada produto, devidamente aprovado pelo BID, para conta do IABS designada mediante apresentação de fatura e recibo.

### **Avaliação da Proposta**

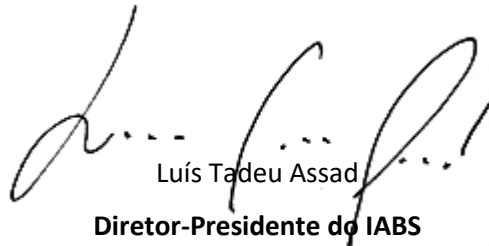
Será escolhida a proposta que melhor atenda às necessidades do projeto, de acordo com o processo de contratação definido e os termos de seleção, não sendo escolhida, necessariamente, a de menor

preço. Os valores a serem praticados para fins de remuneração da instituição selecionada devem ser propostos no formato descrito neste Termo de Referência e Critérios de Habilitação e Avaliação. A Instituição contratada deverá indicar representante e alocar a esse serviço tão somente o(s) membro(s) de sua equipe cujos currículos tenham sido previamente aprovados, se previsto no processo de seleção.

### Supervisão

Alejandro Muñoz Muñoz – Diretor de Gestão de Projetos do IABS

Isabel Ferreira – Assessora Técnica do IABS



Luís Tadeu Assad

**Diretor-Presidente do IABS**

**Coordenador Geral do Contrato BID-IABS C0049-17**