



**instituto de energia
e meio ambiente™**

**MOBILIDADE URBANA DE BAIXO CARBONO PARA GRANDES CIDADES
(BR G 1006/GRT/FM – 14717 BR)**

Objeto da seleção: Contratação de serviços técnicos especializados de consultoria para a elaboração de Caderno Técnico de Referência sobre Mobilidade a Pé

Contratante: Instituto de Energia e Meio Ambiente - IEMA

CNPJ08.184.933/0001-98

Endereço: Rua Ferreira de Araújo, 202 – cj. 101/102 – São Paulo/SP – Brasil – CEP: 05428-000

E-mail: mobilidade.urbana@energiaeambiente.org.br

Website: www.energiaeambiente.org.br

SUMÁRIO

A.	PROCEDIMENTOS GERAIS.....	3
A.1	Dados Gerais sobre o Contratante	3
A.2	Informações sobre o Processo de Seleção	3
A.3	Condições de Participação	3
A.4	Apresentação das Propostas	4
A.5	Habilitação	4
A.6	Proposta Técnica.....	5
A.7	Proposta Financeira.....	9
A.8	Critérios de Avaliação das Propostas Técnicas.....	10
A.9	Classificação das Propostas.....	11
A.10	Valor Estimado.....	11
A.11	Supervisão dos Trabalhos.....	11
A.12	Esclarecimentos	12
B.	TERMO DE REFERÊNCIA.....	13
B.1	Apresentação.....	13
B.2	Justificativa	13
B.3	Objeto.....	15
B.4	Escopo dos Serviços	15
B.5	Prazo de Execução dos Produtos.....	22
B.6	Condições de Pagamento.....	23
B.7	Forma de apresentação dos produtos	23
B.8	Cessão de direitos autorais e propriedade do material produzido	23

A. PROCEDIMENTOS GERAIS

A.1 DADOS GERAIS SOBRE O CONTRATANTE

O IEMA - Instituto de Energia e Meio Ambiente – IEMA é uma organização do terceiro setor, sem fins lucrativos, OSCIP – Organização da Sociedade Civil de Interesse Público, voltada a produzir e disseminar conhecimento técnico-científico, como contribuição ao aperfeiçoamento e implantação de políticas setoriais de impacto no ambiente urbano, especialmente em mobilidade, qualidade do ar, energia e redução de emissões. Saiba mais: www.energiaeambiente.org.br.

A.2 INFORMAÇÕES SOBRE O PROCESSO DE SELEÇÃO

Programa Mobilidade Urbana de Baixo Carbono em Grandes Cidades.

Objeto da Contratação: Serviços técnicos de consultoria de planejamento de transportes e/ou mobilidade urbana para elaboração de Caderno Técnico de Referência sobre Mobilidade a Pé.

Convênio: BID BR G 1006 / Nº GRT/FM 14717 BR.

Nº Plano de Aquisição: nº 3, linha 34, 1.2.2.

Publicação: 03/10/2016 à 28/10/2016

Processo de seleção: nº 03/2016

Método de seleção: qualidade, de acordo com Manual de aquisições do IEMA.

Informações sobre o processo de seleção estarão disponíveis:

<http://www.energiaeambiente.org.br/selecoes-e-contratacoes/>

A.3 CONDIÇÕES DE PARTICIPAÇÃO

Poderá participar toda empresa legalmente constituída e estabelecida com pelo menos 02 (dois) anos de existência legal, comprovada pelo seu estatuto, e que atendam: (a) a todas as condições do Edital e (b) tenha qualificação e experiência compatível com o objeto deste Edital ou demonstrar parceria com instituição com larga experiência no tema.

Será vedada a participação de empresas:

- (a) Declaradas inidôneas por ato do Poder Público;
- (b) Sob falência, concordata, insolvência civil ou recuperações judiciais e extrajudiciais.

A.4 APRESENTAÇÃO DAS PROPOSTAS

A Comissão avaliadora receberá até às 17 horas do dia 28 de outubro de 2016, a documentação relativa à habilitação, proposta técnica e proposta financeira, na sede do IEMA, no seguinte endereço: Rua Ferreira de Araújo, 202 – cj. 101/102 – São Paulo/SP – Brasil – CEP: 05428-000.

A documentação relativa à habilitação, proposta técnica e proposta financeira deverão ser apresentadas em três envelopes separados, fechados e rubricados, contendo, em sua parte externa, as seguintes informações:

- a) Razão social do proponente;
- b) Indicar o número do envelope (nº 01 Habilitação; nº02 – Proposta Técnica; nº 03 – Proposta Financeira) - TR nº 03/2016. Em cada um dos envelopes específicos deve constar a razão social do proponente;
- c) Aos cuidados: Comissão Avaliadora CTR Mobilidade a Pé.

Toda proposta recebida pelo IEMA, uma vez vencida a hora e data limite para apresentação de propostas, será declarada intempestiva, recusada e será devolvida ao Proponente sem ser aberta.

A empresa deverá apresentar em cada um dos envelopes com o seguinte conteúdo, conforme estabelecido nos próximos itens.

A.5 HABILITAÇÃO

As empresas devem apresentar os seguintes documentos relacionados à Habilitação Jurídica e de regularidade fiscal:

A.5.1 Habilitação Jurídica e de Regularidade Fiscal

- a) Cópia simples do contrato social e cópia das respectivas alterações;
- b) Cópia simples do RG e CPF do representante legal;
- c) Comprovante de inscrição no Cadastro Nacional de Pessoa Jurídica (CNPJ), cuja atividade econômica seja compatível com o objeto deste Edital;
- d) Cópia simples de Certidão Negativa de Débitos Relativos a Créditos Tributários Federais e à Dívida Ativa da União;
- e) Cópia simples do Certificado de Regularidade do FGTS – CRF;
- f) Cópia simples da Certidão Negativa de Débitos Trabalhistas – CNDT;
- g) Certidão de Débitos Tributários da Dívida Ativa do Estado;
- h) Certidão de Tributos Mobiliários;
- i) Certidão de regularidade de débitos com as Fazendas Estadual e Municipal emitidas pelos respectivos órgãos responsáveis pela sede da proponente.

Será considerado inabilitado o proponente que:

- Deixar de apresentar quaisquer dos documentos relacionados no item A.5.1.
- Colocar os documentos em envelopes trocados.
- Apresentar documentação que contiver qualquer vício de ordem formal.

A.5.2 Parcerias, associações e consórcios

Caso as empresas optem por formar uma parceria, ambas devem apresentar os documentos requisitados no item A.5.1. Também é necessária a apresentação de **Termo de Compromisso** assinado e digitalizado pelo representante legal das duas Instituições, contendo:

- a) Designação formal das empresas envolvidas e;
- b) Indicação da empresa líder da parceria e que irá se relacionar com o IEMA;
- c) Descrição do objeto da parceria,
- d) Prazo de vigência;
- e) Endereço da empresa líder e foro para dirimir eventuais demandas entre as partes;
- f) Detalhamento da participação de cada parte consorciada.

Caso vença a proposta apresentada pela parceria, este Termo de Compromisso deverá ser formalmente constituído e registrado em formato de Contrato antes da sua assinatura entre o IEMA e as instituições parceiras.

O respectivo Contrato deve ser assinado pelo diretor (ou sócio), detentor de poderes específicos de cada empresa e acompanhado pelo ato constitutivo, estatuto ou contrato social de cada uma. O registro deverá ser feito na respectiva Junta Comercial. O IEMA irá considerar um prazo factível entre a divulgação do resultado da licitação e a celebração do respetivo Contrato.

A.6 PROPOSTA TÉCNICA

Após concluída a análise dos documentos de habilitação, serão avaliadas as propostas técnicas das empresas.

A Proposta Técnica deverá ser impressa em papel com timbre da empresa consultora. Devem constar razão social da empresa, endereço, telefone, e-mail e nome do representante legal e cargo, data e assinatura do representante legal da empresa consultora na última página e rubrica nas demais. Deverão ser entregues 02(duas) cópias em papel e um cd/dvd com arquivo em PDF da Proposta Técnica.

A proposta técnica deverá contemplar os seguintes itens:

- **Proposta de Trabalho** com o conhecimento do problema, a descrição das atividades e a metodologia proposta para a execução dos serviços, conforme item A.6.2;
- **Portfolio e Experiência da(s) empresa(s)** proponente (s), conforme item A.6.3;
- **Equipe técnica, organograma e gestão do projeto** conforme item A.6.4

- **Cronograma** detalhado, de acordo com item A.6.5.

Observar o formato e o número máximo de páginas estabelecidos para cada item.

Página: tamanho A4

Fonte para texto: 12

Espaçamento entre linhas 1,5

Espaçamento entre parágrafos zerado (0pt antes e depois)

A.6.1 Idioma

A Proposta Técnica será apresentada em Português.

Os **documentos de apoio e impressos relacionados** à qualificação técnica que integrarem a proposta poderão ser redigidos em **Português, Inglês** ou **outro idioma** desde que acompanhados de uma **tradução** dos trechos relevantes para o **Português**, caso em que, para fins de qualificação técnica das propostas, vigorará essa tradução.

São considerados documentos de apoio e impressos:

- Item A.6.3 Portfólio e Experiência da (s) Empresa (s);
- Item A.6.4, Atestados da equipe técnica e coordenador geral;

A.6.2 Proposta de Trabalho

Número máximo de páginas: 15

A **Proposta de Trabalho deve** apresentar o conhecimento do problema, a descrição das atividades e a metodologia proposta e abordagem geral do proponente em relação ao escopo para a execução dos serviços, isto é, para o **desenvolvimento de um caderno técnico de referência de mobilidade a pé**.

A Proposta de Trabalho deverá contemplar:

- Conhecimento do problema
 - Conhecimento da experiência internacional e literatura existente sobre políticas, planejamento e projetos sobre mobilidade a pé;
 - Conhecimento da experiência nacional, nos seus diferentes níveis de governo, e literatura existente sobre políticas, planejamento e projetos sobre a mobilidade a pé;
 - Entendimento, criatividade e inovação na abordagem geral sobre mobilidade a pé, especialmente seu planejamento e seu papel na mobilidade urbana;
 - Entendimento em relação às propostas e soluções de projeto para melhoria da segurança dos pedestres e das condições de caminhabilidade;
 - Entendimento em relação a processos, estruturas de governança e arranjos institucionais para promoção e melhoria das condições de mobilidade a pé.
- Metodologia: demonstrar com clareza como e quais as atividades serão desenvolvidas, sua descrição e encadeamento para atender as etapas especificadas nos itens A.6.5 e B.4.3.1, a

abordagem em relação ao escopo do trabalho, a importância específica e relativa aos temas propostos para promoção e melhoria das condições de mobilidade a pé, demonstrando criatividade e inovação na abordagem geral sobre tema.

Espera-se das proponentes que, além do entendimento do assunto e das atividades propostas no Termo de Referência, agreguem valor ao descrito no Termo de Referência, com abordagens que revelem seu conhecimento técnico e criatividade na abordagem do tema e seu principal objetivo: a elaboração de um Caderno Técnico de Referência sobre mobilidade a pé.

A.6.3 Portfólio e Experiência da(s) Empresa(s)

Número máximo de páginas: 3 (sem os atestados)

A proposta deverá incluir informações que demonstrem a história e experiência do(s) proponentes(s) na execução satisfatória de projetos de tema e complexidade similar (características, quantidades e prazos) ao proposto neste Edital. Deverão ser descritos no mínimo 1 (um) e no máximo 5 (cinco) projetos relevantes, compreendendo:

- a) Nome
- b) Descrição sucinta do projeto e sua relevância/ semelhança em relação ao escopo dos serviços deste Edital;
- c) Papel da empresa consultora e equipe envolvida;
- d) Valor total;
- e) Duração;
- f) Atestado(s) fornecido(s) por pessoa jurídica de direito público ou privado, comprovando que o proponente executou serviços compatíveis em características, quantidades e prazos com o objeto desta licitação. O(s) atestado(s) deverá(ão) comprovar a realização de pelo menos 1 (um) projeto de mobilidade urbana que envolva a mobilidade a pé, quais sejam: planos de mobilidade urbana, planos de transporte ativo que incluam mobilidade a pé, manuais e cadernos sobre mobilidade a pé. Pelo menos uma referência para contato, por projeto mencionado: nome e cnpj do contratante, gestor do contrato, contato com telefone e e-mail atualizados.

A critério da contratante, poderão ser solicitadas informações, referências para contato e outros documentos comprobatórios à respeito do(s) projeto(s) citados pelo proponente. O proponente poderá incluir também outras informações gerais da empresa como perfil, tempo de experiência, volume de trabalho anual, número de empregados e outras informações pertinentes.

A.6.4 Equipe Técnica, Organograma e Gestão do Projeto

Número máximo de páginas: 15 (sem atestados)

O proponente deverá apresentar a composição da equipe técnica chave (isto é, quem será responsável pelo desenvolvimento do trabalho no dia-a-dia), sua organização e coordenação entre os membros da equipe, bem como coordenador geral dos trabalhos. Para cada membro da equipe deverá constar o currículo incluindo, mas não se limitando a: nome, formação acadêmica e tempo de formado, qualificação técnica e experiência em trabalhos de complexidade e tema semelhantes ao proposto neste Edital, relação dos principais trabalhos desenvolvidos e função na execução do trabalho proposto. Será valorizada a participação de profissionais que já desenvolveram trabalhos internacionais em relação a mobilidade a pé.

Deverá ser fornecida uma breve descrição das atribuições de cada profissional no desenvolvimento dos trabalhos, incluindo o gestor/ coordenador geral dos trabalhos e a interação entre os diversos membros da equipe e especialidades, bem como o respectivo organograma.

Para o coordenador geral dos trabalhos deverá ser apresentado Atestado de Execução fornecido pelo contratante do projeto, que comprove sua experiência técnica em projetos semelhantes ao objeto deste Edital. Deverão ser fornecidos no mínimo 1 (um) e no máximo 4 (quatro) projetos, compreendendo:

- a) Nome
- b) Descrição sucinta do projeto e sua relevância/ semelhança em relação ao escopo dos serviços deste Edital;
- c) Valor total;
- d) Duração;
- e) Atestado(s) fornecido(s) por pessoa jurídica de direito público ou privado, comprovando que o coordenador executou serviços compatíveis em características, quantidades e prazos com o objeto desta licitação. O(s) atestado(s) deverá(ão) comprovar a realização de pelo menos 1 (um) projeto de mobilidade urbana que envolva a mobilidade a pé, quais sejam: planos de mobilidade urbana, planos de transporte ativo que incluam mobilidade a pé, manuais e cadernos sobre mobilidade a pé. Pelo menos uma referência para contato, por projeto mencionado: nome e cnpj do contratante, gestor do contrato, contato com telefone e e-mail atualizados.

A critério da contratante, poderão ser solicitadas informações, referências para contato e outros documentos comprobatórios à respeito do(s) projeto(s) citados pelo proponente. O proponente poderá incluir também outras informações gerais da empresa como perfil, tempo de experiência, volume de trabalho anual, número de empregados, e outras informações pertinentes.

A tabela abaixo deverá ser preenchida com o número de horas estimado para cada membro da equipe listado, incluindo coordenador geral. Os profissionais que compõem a equipe técnica, cujos nomes integrarão a proposta, deverão necessariamente participar da execução do projeto.

ALOCÇÃO DE HORAS DOS PROFISSIONAIS DA EQUIPE POR PRODUTO						
ITEM	PRODUTOS	PROFISSIONAL 1 (COLOCAR O NOME)	PROFISSIONAL 2 (COLOCAR O NOME)	PROFISSIONAL 3 (COLOCAR O NOME)	(...)	TOTAL DE HORAS
Etapa 1. Preparação da Estrutura do Caderno						
P1	Relatório de Revisão da Literatura	Xxx horas	Xxx horas	Xxx horas		Xxx horas
P2	Relatório e banco de dados das informações coletadas e contexto dos sistemas municipais					
P3	Relatório da Estrutura do Caderno Técnico sobre Mobilidade a pé					
Etapa 2. Desenvolvimento do Caderno						
P4	Relatório Parcial 1 (Draft 1)					
P5	Relatório Parcial 2 (Draft 2)					
P6	Minuta Preliminar do Caderno					
P7	Minuta Final do Caderno					
Etapa 3. Consulta Pública						
P8	Relatório de contribuições da consulta pública					
P9	Caderno Completo Final					
TOTAL DE HORAS POR PROFISSIONAL						

A.6.5 Cronograma

Deverá ser apresentado cronograma para execução do projeto, compreendendo a duração estimada total de execução do projeto, detalhamento da duração e encadeamento das atividades de acordo com o escopo proposto no item B. *TERMO DE REFERÊNCIA*. O Cronograma deve estar coerente com as etapas do projeto e equipe alocada.

O prazo estimado inicialmente para o desenvolvimento do Caderno Técnico de Referência sobre mobilidade a pé é de até 09 meses. Os seguintes prazos preliminares são propostos para este caderno:

- Etapa 1. Preparação da Estrutura do Caderno – 2 meses a partir da Ordem de Início;
- Etapa 2. Desenvolvimento do Caderno – 5 meses após a aprovação da estrutura do CTR
- Etapa 3. Revisão após Consulta Pública – 2 meses, considerando o prazo da consulta pública.

A.7 PROPOSTA FINANCEIRA

A proposta Financeira deve ser apresentada em papel com o timbre da empresa. Devem constar: razão social da empresa, endereço, telefone, e-mail e nome do representante legal e cargo.

A proposta financeira também deve ser apresentada em Português e em R\$ (reais). Deverá estar datada e assinada na última folha e rubricadas nas demais pelo representante legal.

Considerar na proposta:

- a. O valor detalhado para cada etapa do trabalho, conforme item B.4.3.1;
- b. No preço total proposto deverão estar incluídos, além do lucro, todas as despesas e custos, como por exemplo: transportes, tributos de qualquer natureza e todas as despesas, diretas ou indiretas, relacionadas com a prestação de serviços objeto da presente licitação.
- c. Despesas de viagens serão de responsabilidade da CONTRATADA e deverão constar na proposta. Considerar pelo menos duas viagens da sede da proponente à Brasília para apresentar ao Ministério das Cidades os resultados da Pesquisa com técnicos municipais e uma reunião para apresentação sobre o andamento / desenvolvimento do CTR.

É vedada a apresentação de despesas:

- (a) De rotina, como as contas de energia, água, telefone, correios, cópias e similares;
- (b) Honorários para a elaboração da proposta técnica e financeira.

A proposta financeira deve ter validade mínima de 80 dias.

A.8 CRITÉRIOS DE AVALIAÇÃO DAS PROPOSTAS TÉCNICAS

As propostas técnicas serão avaliadas a partir de critérios técnicos conforme descritos a seguir, considerando-se o valor total estimado para a realização dos trabalhos.

O julgamento das propostas técnicas e sua classificação serão realizados em conformidade com os critérios e pesos a seguir, atribuindo-se um total de 100 pontos. Serão desclassificadas as propostas técnicas que não obtiverem nota mínima de 70 pontos.

A.8.1 Critérios avaliados:

O processo de seleção será declarado deserto caso nenhuma proposta seja recebida, sendo então reaberto o processo de seleção. A partir do recebimento de uma proposta será dado seguimento ao processo, considerando os critérios e pesos estipulados no item A.8.1 *Avaliação da Proposta Técnica*.

Proposta Técnica	Pontos
Proposta de Trabalho	50
Portfólio e experiência da empresa	20
Equipe técnica, organograma e gestão do projeto	25
Proposta de Cronograma	5
Total	100

A.9 CLASSIFICAÇÃO DAS PROPOSTAS

Para classificação das propostas será aplicada o método da qualidade.

A etapa de avaliação das propostas é um processo que poderá ocorrer em dias separados, de acordo com a disponibilidade da comissão de avaliação considerando o número e complexidade de propostas apresentadas.

O IEMA abrirá somente a proposta financeira do proponente que obteve a melhor classificação técnica.

O IEMA divulgará o resultado da avaliação das propostas em seu website após não objeção do processo de seleção pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID).

A.9.1 Plano de Trabalho

A proponente que obtiver a melhor classificação técnica será convidada para a discussão do plano de trabalho. Esta etapa é essencial e preliminar à assinatura do Contrato e deverá ocorrer num prazo máximo de 2 semanas após a formalização do resultado do processo de seleção.

Como pré-requisito à assinatura do contrato, a empresa deverá confirmar a disponibilidade de todo o pessoal profissional alocado na proposta técnica e, em caso de alteração da equipe, solicitar autorização prévia ao IEMA, devendo o novo membro da equipe possuir currículo equivalente ou superior ao do profissional substituído.

No caso de eventual insucesso da empresa cumprir este requisito, a empresa selecionada será desclassificada, a segunda colocada será chamada para que apresente eventual interesse em dar continuidade aos trâmites de seleção e possível contratação. Em caso negativo, passar-se-á à terceira colocada e assim sucessivamente, respeitada a classificação originalmente publicada.

O Contrato apenas será assinado após a conclusão da elaboração e aprovação do Plano de Trabalho. Este documento será incorporado no Contrato como “Plano de Trabalho - Descrição dos Serviços”. Após a assinatura do Contrato, o IEMA devolverá os envelopes das propostas financeiras submetidas pelos demais proponentes ainda lacrados.

A.10 VALOR ESTIMADO

O valor total estimado de referência para a elaboração deste trabalho é de R\$ 400.000,00 (quatrocentos mil reais).

A.11 SUPERVISÃO DOS TRABALHOS

O IEMA designará um profissional integrante de seu corpo técnico para gerenciar o contrato que, juntamente com o Edital e o Termo de Referência, estabelecem as condições de prestação dos serviços.

O processo de aprovação de produtos preliminares e final envolve a avaliação por parte de uma equipe de profissionais que compõe o corpo técnico do IEMA. A validação do produto final será feita pela Unidade Coordenadora do Programa Mobilidade Urbana de Baixo Carbono da Secretaria de Transporte e da Mobilidade Urbana (Semob) do Ministério das Cidades.

A.12 ESCLARECIMENTOS

Todos os informes sobre as etapas relacionadas ao processo seletivo serão divulgados pelo website do IEMA: <http://www.energiaeambiente.org.br/selecoes-e-contratacoes/>

Os proponentes podem solicitar esclarecimentos sobre este documento, dentro do prazo de até cinco dias úteis anteriores à entrega dos envelopes de proposta, pelo correio eletrônico: mobilidade.urbana@energiaeambiente.org.br. O IEMA responderá as solicitações a todos os proponentes por meio da divulgação em seu website (sem identificar sua procedência).

Se o IEMA considerar necessário complementar este documento como resultado dos esclarecimentos, deverá emitir uma Nota Informativa por escrito e divulgará em website. O IEMA poderá prorrogar o prazo para a apresentação de propostas se a emenda for considerável para dar tempo razoável aos proponentes a fim de considerá-la na preparação de suas propostas.

B. TERMO DE REFERÊNCIA

B.1 APRESENTAÇÃO

O Programa “Mobilidade Urbana de Baixo Carbono em Grandes Cidades”, resultado dos compromissos assumidos no âmbito do Convênio do Fundo Global para o Meio Ambiente (GEF), celebrado entre o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), o Ministério das Cidades e o Instituto de Energia e Meio Ambiente (IEMA), 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. Este Programa tem duração prevista de 36 meses e está estruturado em 3 componentes, compreendendo o desenvolvimento do conhecimento e base normativa, desenvolvimento e implantação de projetos piloto e capacitação e disseminação do conhecimento.

O primeiro componente do Programa é dedicado à estruturação da base de conhecimento necessária para a articulação entre as políticas nacionais de clima e de mobilidade urbana e a sinergia existente para a redução de emissões atmosféricas em projetos de mobilidade urbana. Seu objetivo é ampliar e inovar a base conceitual, técnica e normativa para os governos federal, estaduais, municipais e distrital, por meio da elaboração de normas, procedimentos e cadernos técnicos de referência (CTR) visando a incorporação da redução de emissões de poluentes atmosféricos e gases de efeito estufa (GEE) nos sistemas de mobilidade urbana das grandes cidades brasileiras. Nesta etapa prevista a elaboração de Cadernos Técnicos de Referência, incluindo o Caderno Técnico de Referência sobre Mobilidade a Pé, objeto deste Termo de Referência.

O segundo componente compreende o desenvolvimento de projetos piloto que, além dos benefícios diretos, oferecerão subsídios para o desenvolvimento das referências técnicas para a proposição do marco normativo desenvolvido no primeiro componente do Programa. Especificamente para o Distrito Federal, está previsto o desenvolvimento de uma estratégia de promoção da mobilidade a pé, cuja experiência deve ser abordada neste CTR. O terceiro e último componente do Programa tem o objetivo de fortalecer a capacidade dos governos municipais e parceiros locais por meio da disseminação do conhecimento gerado ao longo do Programa. As atividades deste componente serão um passo inicial para reforçar a capacidade das instituições envolvidas na implantação de projetos e políticas de mobilidade urbana. Este último componente envolve a realização de capacitação dos municípios e outros parceiros e atividades de disseminação, que englobam a estratégias de divulgação e difusão do Programa.

B.2 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 resultaram na deterioração das condições de viagem para todos os usuários, especialmente nas grandes e médias

idades 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.

As viagens urbanas realizadas exclusivamente à pé respondem por aproximadamente 36% dos deslocamentos diários nas cidades brasileiras com mais de 60 mil habitantes¹. Pode-se considerar ainda que toda viagem de transporte coletivo e até mesmo de automóvel comece ou termine (ou ambos) com uma caminhada. A despeito de configurar a forma mais utilizada de deslocamento, as condições de caminhada nas cidades brasileiras ainda são precárias, reveladas pela disponibilidade e qualidade da infraestrutura da Mobilidade a Pé nos seus aspectos de segurança, conforto, continuidade e conectividade dos trajetos, que indicam ausência de condição de desempenho como uma rede de transporte, observada nas demais redes de mobilidade motorizada, tanto coletiva e individual, bem como na rede cicloviária.

Mesmo com alguns avanços pontuais ocorridos no contexto brasileiro voltados à mobilidade urbana coletiva e ativa, ainda há muito o que se progredir na sua consolidação de forma a torná-la mais inclusiva, segura e sustentável. É necessário estimular a valorização dos modos não motorizados, a partir do estabelecimento de políticas públicas municipais de mobilidade que incluam, além do uso cotidiano da bicicleta, a adoção do deslocamento a pé como modo de transporte. Para tanto se torna necessário subsidiar a ampliação do conhecimento, medidas e soluções para aumentar o uso, a atratividade e segurança deste modo de transporte, assim como entender e avaliar seus benefícios e impactos nas 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, principalmente em relação à segurança no deslocamento das pessoas, à priorização dos modos não motorizados sobre os motorizados, integração entre os modos de transporte, e ao desenvolvimento sustentável das cidades brasileiras;
- Ampliação e divulgação do conhecimento sobre mobilidade a pé, seu desempenho em rede e a sua infraestrutura, para promover e estimular a melhoria da qualidade dos deslocamentos;
- Contribuição para o processo de educação e conscientização do poder público e da sociedade em relação ao uso compartilhado e equitativo do espaço público com prioridade à mobilidade a pé, conforme instituído também por outras leis vigentes como o Código de Trânsito Brasileiro e a Lei Brasileira da Inclusão;
- Fomentar a condução de políticas públicas voltadas para a promoção do direito à cidade em especial através do exercício da mobilidade a pé;
- Contribuição para a inclusão social, considerando as diferentes necessidades e características de todos os tipos de públicos, incluindo as distinções de gênero, idade, condição física e intelectual, no que se refere à mobilidade urbana;

¹ Associação Nacional dos Transportes Públicos (ANTP). Sistema de Informações da Mobilidade Urbana - Relatório Geral 2013. Disponível em: http://files-server.antp.org.br/_5dotSystem/userFiles/SIMOB/Rel2013V3.pdf. Acesso em 09/05/2016.

- Contribuição para o aperfeiçoamento do planejamento e gestão das redes de Mobilidade a Pé e a sua integração às demais redes de mobilidade urbana no âmbito municipal e metropolitano;
- Estímulo a processos de planejamento e gestão democráticos e participativos.

B.3 OBJETO

O objeto deste Termo de Referência é a contratação de Serviços técnicos especializados de consultoria para a elaboração de Caderno Técnico de Referência da Mobilidade a Pé, desenvolvido no contexto do Programa Mobilidade Urbana de Baixo Carbono para Grandes Cidades Brasileiras.

B.4 ESCOPO DOS SERVIÇOS

B.4.1 Objetivos do caderno

Objetivo Geral:

Orientar os gestores e técnicos municipais e metropolitanos, para o planejamento e implantação de políticas, ações, medidas e projetos para melhorar as condições da mobilidade a pé, promovendo a segurança e conveniência para o deslocamento de pedestres em apoio à efetivação da PNMU

Objetivos específicos:

- Identificar, dimensionar e promover os benefícios sociais, econômicos, de saúde pública, segurança e ambientais da Mobilidade a Pé, não apenas sob o ponto de vista dos usuários do sistema, como também para seu desempenho como rede integrada à mobilidade urbana como um todo e para a sociedade, incluindo os relacionados à redução de GEEs e poluentes locais;
- Sistematizar as etapas para implantação de políticas públicas destinadas à melhoria da Mobilidade a Pé, considerando seu desempenho como rede integrada e complementar às demais redes de mobilidade urbana;
- Orientar o planejamento da Mobilidade a Pé, considerando atividades como diagnóstico (segurança, eficiência, atratividade etc.), identificação da demanda, definição de objetivos e metas, configuração da rede (com integração/acessibilidade às demais redes de transporte e atividades urbanas da cidade), participação social, dentre outras necessárias para um plano de mobilidade a pé;
- Orientar a elaboração de estratégias para a implementação do plano de mobilidade a pé, como projetos, execução, operação, manutenção, monitoramento e avaliação, considerando participação social, agenda pública, legislação e viabilidade, entre outros aspectos necessários;
- Integrar a Mobilidade a Pé no âmbito do planejamento da mobilidade urbana em relação ao uso e ocupação do solo, visando a melhoria na segurança e qualidade dos deslocamentos a pé, sua maior participação em viagens mono e multimodais e a compatibilização com desenvolvimento urbano;
- Apresentar experiências nacionais e internacionais bem-sucedidas;
- Apresentar exemplos de boas soluções para o tratamento de conflitos de circulação, requalificação, revitalização e revalorização de espaços urbanos em relação ao uso e ocupação do solo, segurança pública, mobiliário urbano e recuperação da paisagem urbana.

B.4.2 Público Alvo

Este caderno técnico de referência tem como público-alvo profissionais, técnicos e gestores 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 sociedade civil interessados e atuantes na Mobilidade a Pé e Mobilidade Urbana.

B.4.3 Escopo do Trabalho

As abordagens propostas no caderno técnico deverão atender aos preceitos legais, ao conceito da Mobilidade a Pé enquanto rede integrada às demais redes de mobilidade urbana, bem como considerar a qualidade técnica, economicidade, segurança e soluções práticas bem-sucedidas. Aspectos de inovação serão bem-vindos. O caderno deverá considerar os diferentes portes de município e, sempre que possível, deverão ser apresentadas experiências bem-sucedidas de políticas e ações voltadas à Mobilidade a Pé, tanto em cidades brasileiras (preferencialmente) como em outros países, bem como referências bibliográficas que permitiram proporcionar 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, as etapas de trabalho que uma administração deve realizar e os seus respectivos produtos, para a elaboração e implantação de uma política municipal de mobilidade a pé. Seu conteúdo deve abordar desde o planejamento até a avaliação das ações implementadas, considerando a participação e controle da sociedade sobre o processo.

O caderno deverá considerar os temas propostos a seguir, que serão ajustados a partir do entendimento entre o IEMA e a empresa contratada na elaboração do respectivo plano de trabalho.

a) Contexto e motivação

Sob este tema serão desenvolvidos os argumentos, justificativas e a fundamentação para a priorização e valorização da Mobilidade a Pé, como forma de mobilidade primordial e, portanto, um direito básico dos cidadãos e sua importância na mobilidade urbana, destacando:

- Os Princípios, as Diretrizes e os Objetivos da Política Nacional de Mobilidade Urbana e demais legislações pertinentes, como a Lei Brasileira da Inclusão e a NBR 9050;
- Benefícios e impactos sociais, ambientais, econômicos, de saúde e segurança pública advindos da mobilidade a pé o aumento da sua participação na matriz das viagens cotidianas;
- Vantagem comparativa da Mobilidade a Pé em relação a outros modos de transporte para determinados tipos de viagem, bem como sua contribuição para o aumento da mobilidade da população;
- Redistribuição do espaço viário e reconquista do espaço público para as pessoas, por meio da prática cotidiana da caminhada e sua consequente geração de atividades econômicas e de convívio social;

- Melhoria das relações sociais e de segurança advindas do convívio urbano e uso dos espaços de circulação, considerando os públicos em maior situação de vulnerabilidade como o idoso, o feminino e o infantil;
- Necessidades em termos de contexto brasileiro para desenvolvimento e implantação de políticas, planejamento e projetos para pedestres, considerando o ciclo de política pública;
- Os impactos positivos sobre as áreas que receberam tratamento para a mobilidade a pé como instrumento de requalificação urbana;
- O conceito de rede da Mobilidade a Pé como um sistema, integrado aos demais sistemas de transporte, em especial ao transporte público coletivo (coesão da rede), com diretividade, coerência e atendimento à lógica da Mobilidade a Pé e, principalmente, o acesso universal a todos os tipos de usuários;
- Os princípios para o planejamento de ambientes amigáveis ao exercício da Mobilidade a Pé, através da identificação e análise de elementos conceituais essenciais a ela relacionados.

Neste item do CTR é fundamental mostrar que uma outra realidade de cidade é possível de ser construída, por meio de imagens que mostrem situações “antes” e “depois” de intervenções, criando assim motivação para um tomador de decisão implementar uma política de mobilidade a pé.

b) Planejamento

Este item tem como objetivo orientar o planejamento de redes de Mobilidade a Pé completas e integradas às demais redes de Mobilidade Urbana, com foco no processo de planejamento e seus produtos. Este processo deve resultar em um conjunto de medidas, estruturadas em horizontes temporais de curto, médio e longo prazos, visando detalhar o Plano de Mobilidade Urbana eventualmente existente na cidade, ou subsidiar sua elaboração, a partir das necessidades e propostas para a mobilidade a pé.

O processo de planejamento deve ser detalhado considerando, ao menos, as seguintes atividades:

- **Levantamento de informações básicas**, como a identificação dos fluxos a pé e a localização geográfica dos polos de interesse e atração/geração de pedestres (áreas de acesso ao transporte público, áreas centrais, locais de comércio, prestação de serviços, escolas, postos de saúde e outros serviços essenciais)
- **Identificação dos locais de maior grau de acidentalidade** pelo registro dos pontos críticos que apresentam maior risco de acidente aos pedestres no confronto com o tráfego motorizado, bem como as quedas em calçadas, que normalmente têm pouco registro.
- **Avaliação do nível de caminhabilidade**. O CTR deve apresentar uma metodologia que permita a aferição da qualidade dos espaços públicos para a mobilidade a pé. Além da rede de calçadas e travessias, a metodologia deve permitir a avaliação do tipo de piso, iluminação própria, arborização, mobiliário urbano, conectividade, atratividade, proximidade a polos de interesse, áreas de lazer e convívio social, a situação da segurança viária e pessoal como um todo, a avaliação da sinalização viária e informativa específica voltada à Mobilidade a Pé, principalmente, sob a perspectiva dos grupos de maior vulnerabilidade, como os idosos, mulheres e crianças.

- **Desenho de uma Rede de Mobilidade a Pé.** A partir do levantamento das informações básicas, locais de maior acidentalidade e da caracterização das condições de caminhabilidade, serão propostos os tipos de intervenções necessárias, sua priorização e etapas de implantação, considerando as diferentes necessidades e habilidades dos diversos grupos de pedestres, com vistas à promoção e à melhoria da mobilidade a pé.
Este processo deve considerar, minimamente, a atratividade, o conforto, a segurança e a conectividade da infraestrutura e dos espaços públicos de fruição e convivência de pessoas; a microacessibilidade e a integração com os demais modos de deslocamento, em especial o transporte público coletivo; elementos de moderação de tráfego; desenho de cruzamentos e intersecções para solução de conflitos de tráfego; características técnicas e qualitativas dos diferentes elementos relacionados à rede de mobilidade à pé (infraestrutura, equipamentos de apoio, distribuição do espaço viário, etc); e estimativa dos investimentos necessários para implementação das medidas propostas. Elementos construtivos, materiais, vegetação/paisagismo e iluminação deverão ser mencionados, quando necessário, de forma sucinta.
- **Sinalização para o pedestre.** Apresentar uma proposta de disponibilização de informação ao pedestre e sinalização viária dentro da lógica da Mobilidade a Pé, considerando a localização de pontos de interesse como polos institucionais, de saúde, serviços, comerciais, educacionais, culturais, históricos e turísticos dentre outros, além de elementos de apoio e conforto à mobilidade a pé.
- **Arranjo institucional e legislação.** Abordar a necessidade de organização interna da prefeitura para tornar possível a implementação e a avaliação das suas ações, considerando os espaços e os momentos de participação da sociedade no processo de planejamento. Legislação municipal ou metropolitana existente, as necessidades de aprimoramento legal, incluindo mudanças de responsabilidades e criação de espaços institucionais, como câmaras temáticas, devem ser apontadas.

Esta parte do CTR deve, portanto, reunir todas as informações que devem ser levantadas pela administração municipal e os procedimentos que ela deve realizar para elaborar um plano estruturado para a promoção e melhoria da mobilidade a pé. Seu desenho deve ser orientado a partir de uma visão abrangente da cidade em estudo e ao estabelecimento de metas de participação da caminhada na matriz modal de deslocamentos da população. As medidas propostas poderão também destinar-se como oportunidade de recuperação urbana para áreas urbanas degradadas.

c) Implantação: a definição do Plano de Ação

Esta etapa envolve a definição e a programação das ações e projetos no curto prazo, para implantação de uma rede de caminhabilidade por parte de um governo, conforme o plano diretor de mobilidade a pé elaborado na etapa de planejamento. A escolha das ações e projetos deve ser baseada em critérios e justificativas fundamentadas pela administração. Outro aspecto a ser abordado é a previsão de investimentos e as possibilidades de financiamento. Esta necessidade de financiamento e a indicação das fontes de recursos estão relacionadas à implantação das medidas de curto prazo definidas pela administração pública e não ao orçamento total para a implantação de todo o plano. Esta distinção é

necessária uma vez que seu horizonte é de longo prazo e o plano de ação é de curto prazo. Nesta etapa também deverão ser abordados aspectos relativos à preparação e envolvimento da comunidade onde as intervenções acontecerão.

d) Estrutura de Governança

Deverão ser exploradas configurações e estruturas de governança, com a participação da sociedade civil, para planejamento, gestão e implantação de cidades caminháveis, bem como para o controle social sobre a política de mobilidade a pé. Configurações e estruturas existentes dedicadas à governança, em municípios brasileiros ou internacionais, poderão ser usadas como exemplos.

e) Operação, manutenção e fiscalização

Neste item do caderno devem ser apresentadas as ações, os procedimentos e as rotinas que a administração pública deve adotar para garantir a operação, a manutenção e a fiscalização dos espaços e equipamentos destinados a garantir a mobilidade a pé. Deve ser abordada a relação da administração pública com atores que interferem nas calçadas e espaços públicos, como concessionárias de serviços públicos, e as necessidades de adequar os instrumentos legais e normativos pertinentes, garantido que a atuação de empresas não interfira na manutenção e conservação de calçadas.

f) Educação, informação e comunicação

Neste tema deve ser ressaltado o papel da educação, melhoria da informação e comunicação (campanhas, conscientização, eventos de promoção) para o estímulo à Mobilidade a Pé, ao respeito e boa convivência entre os condutores dos diferentes modais envolvendo também ciclistas, entre outros. Nesta etapa poderá constar orientações para viabilizar a criação de canais de comunicação entre o poder público e a sociedade civil para sistematizar e facilitar a participação e o empoderamento social, além de obter subsídios para eventuais correções e complementações das intervenções implantadas. Este item deve ser complementar aos temas propostos anteriormente, que, de alguma forma, já contemplam a necessidade e realização de comunicação, seja com grupos específicos ou gerais para o município.

g) Avaliação

O objetivo deste tema é descrever estratégias, instrumentos e indicadores para a avaliação dos impactos e resultados da implantação da Rede da Mobilidade a Pé. Devem ser abordadas diferentes formas de avaliação, tanto aquelas que podem ser usadas para melhoria da própria rede (avaliação de características da rede, por exemplo), para levantamento de dados de utilização e características de usuários (contagens e perfis de pedestres em diferentes condições – crianças, adultos, idosos, cadeirantes, deficientes visuais, portadores de carrinhos), bem como identificadas questões mais abrangentes, como variação no número de acidentes, transferência modal e redução de emissões.

B.4.3.1 Etapas de Trabalho

B.4.3.1.1 Etapa 1. Preparação da Estrutura do Caderno

B.4.3.1.1.1 Revisão de Literatura e Melhores Práticas

Nesta etapa será feita a revisão da literatura e experiências relevantes, nacionais e internacionais, para aprofundamento e estruturação dos temas e conteúdo do caderno. 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 estimular a Mobilidade a Pé. 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 promovem e estimulam a caminhada como forma de transporte.

A revisão bibliográfica deve identificar também as iniciativas e metodologias utilizadas para a quantificação dos benefícios proporcionados pela implantação de projetos para a mobilidade a pé, bem como seus resultados. Devem ser investigados aspectos como a diminuição de gastos da família com transporte, tempo dispendido no deslocamento, redução de gastos com saúde, tanto individuais como públicos, além de outros benefícios sociais que caracterizem a elevação da qualidade de vida urbana. Especial atenção deve ser dada aos benefícios ambientais, por meio da redução da emissão de poluentes locais e gases de efeito estufa decorrente da migração modal do transporte individual motorizado para o transporte a pé.

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 de pesquisas municipais.

Todas as publicações consideradas relevantes deverão ser incluídas no texto do CTR na forma de referência bibliográficas, oferecendo oportunidade de aprofundamento de pesquisa para o leitor, sobre os temas abordados. Estas informações deverão constar como links da versão eletrônica do CTR, permitindo acesso e consulta do leitor *online*.

Produto 1: Relatório de Revisão da Literatura e Experiências Nacionais e Internacionais

B.4.3.1.1.2 Realização de Pesquisa com técnicos municipais e outros stakeholders

Esta atividade compreende a elaboração, aplicação e análise de uma pesquisa com técnicos municipais, dos municípios brasileiros com mais de 500 mil habitantes. Os objetivos desta pesquisa são (i) levantar dados sobre o contexto atual das redes de Mobilidade a Pé municipais e metropolitanas (extensão, tipo de infraestrutura e serviços existentes e planejados, conectividade com as outras redes de Mobilidade Urbana

existentes, etc.), (ii) identificar as principais questões enfrentadas pelos municípios no planejamento e projeto das redes de Mobilidade a Pé, de forma que temas abordados pelo caderno sejam de maior interesse e utilidade para os pesquisados e contribua para a solução de problemas efetivos e (iii) identificação e obtenção de informações sobre experiências municipais que possam eventualmente ser citadas no CTR.

Da mesma forma como estabelecido para pesquisa bibliográfica, a pesquisa junto aos municípios deve identificar também as iniciativas e metodologias eventualmente utilizadas para a quantificação dos benefícios proporcionados pela implantação de projetos para a mobilidade a pé, bem como seus resultados. Devem ser investigados aspectos como a diminuição de gastos da família com transporte, tempo dispendido no deslocamento, redução de gastos com saúde, tanto individuais como públicos, além de outros benefícios sociais que caracterizem a elevação da qualidade de vida urbana. Especial atenção deve ser dada aos benefícios ambientais, por meio da redução da emissão de poluentes locais e gases de efeito estufa decorrente da migração modal do transporte individual motorizado para o transporte a pé.

A pesquisa deverá ser realizada através de plataformas de pesquisas disponíveis na internet (*surveymonkey* ou similar, por exemplo) e enviadas por e-mail para os municípios e outros *stakeholders*. A contratada será responsável pela elaboração do questionário, envio do e-mail explicativo e o link dos questionários ao público-alvo, disponibilização dos questionários na plataforma, acompanhamento das respostas, consolidação dos dados e elaboração de relatório com as informações obtidas na pesquisa, incluindo um sumário executivo com as principais informações. Caberá ainda à contratada, a elaboração de um cadastro atualizado (nome e e-mail) dos secretários de transporte/mobilidade urbana e planejamento urbano (ou similares) das cidades brasileiras com mais de 500 mil habitantes.

Produto 2: Relatório com caracterização, banco de dados das informações coletadas e contexto sobre Mobilidade a Pé nos municípios, questões e lacunas para o planejamento e elaboração de projetos para melhoria das condições de caminhabilidade.

B.4.3.1.1.3 Elaboração da estrutura do caderno

Nesta etapa será elaborada a proposta de estrutura do caderno técnico de referência, com identificação e proposta dos temas e organização geral dos capítulos do caderno, que deverá ser aprovada pelo contratante. O caderno deverá abordar os temas propostos no item Escopo do Caderno, que poderão ser ampliados, combinados ou reduzidos a partir do entendimento entre as partes. Nesta etapa, para cada tema, deverão ser identificados os objetivos, breve descrição do assunto (s), lacunas encontradas na revisão da literatura e abordagem proposta para o caderno.

Produto 3: Relatório contendo a Estrutura do Caderno Técnico sobre Mobilidade a pé

B.4.3.1.2 Etapa 2. Desenvolvimento do caderno

Após a definição da estrutura do caderno e entendimento sobre os conteúdos a serem abordados em cada tema, o conteúdo do caderno será desenvolvido pela contratada em etapas, compreendendo os seguintes produtos:

- **Produto 4:** Relatório Parcial 1 (Draft 1): com desenvolvimento parcial dos temas, incluindo planejamento;
- **Produto 5:** Relatório Parcial 2 (Draft 2): com desenvolvimento dos temas faltantes;
- **Produto 6:** Minuta Preliminar do Caderno, com todos seus capítulos redigidos
- **Produto 7:** Minuta Final do Caderno para consulta pública.

B.4.3.1.3 Etapa 3. Revisão após Consulta Pública – elaboração da versão final

Após a aprovação da Minuta Final do Caderno para Consulta Pública, esta será disponibilizada em meio digital para consulta pública pelo Ministério das Cidades por 30 dias. Após este período, as contribuições recebidas deverão ser sistematizadas, analisadas e consolidadas em um relatório, com proposta de acatamento ou rejeição, com as respectivas justificativas e eventuais alterações da minuta do CTR.

Para dimensionamento destas atividades prevê-se o recebimento de aproximadamente 200 contribuições para o Caderno Técnico de Referência sobre Mobilidade a Pé. Após avaliação do relatório pelo Ministério das Cidades, as alterações no caderno aprovadas serão promovidas pela contratada.

- **Produto 8:** Relatório de contribuições da consulta pública;
- **Produto 9:** Caderno Completo Final.

B.5 PRAZO DE EXECUÇÃO DOS PRODUTOS

O prazo estimado para o desenvolvimento do Caderno Técnico de Referência sobre Mobilidade a Pé é de até 09 meses, a partir da emissão da Ordem de Início.

Os seguintes prazos preliminares são propostos para este caderno

- Etapa 1. Preparação da Estrutura do Caderno – 02 meses a partir da Ordem de Início;
- Etapa 2. Desenvolvimento do Caderno – 5 meses após a aprovação da estrutura do CTR
- Etapa 3. Revisão pós Consulta Pública – 8 semanas, considerando o prazo da consulta pública.

O IEMA, juntamente com o Ministério das Cidades, terá até 20 (vinte) dias para a análise técnica dos produtos referentes a cada entrega. Caso sejam necessárias novas revisões dos produtos entregues pela CONTRATADA, o IEMA e o Ministério das Cidades terão até 07 (sete) dias úteis para nova análise técnica das referidas revisões.

B.6 CONDIÇÕES DE PAGAMENTO

Os pagamentos serão efetuados após recebimento e aprovação dos seguintes produtos:

Etapa 1. Preparação da Estrutura do Caderno

- Produto 1: Relatório de Revisão da Literatura (10% do valor total do contrato)
- Produto 2: Relatório e banco de dados das informações coletadas e contexto das redes de Mobilidade a Pé, questões e lacunas para o planejamento e projeto destas redes (5% do valor total do contrato)
- Produto 3: Relatório da Estrutura do Caderno Técnico sobre Mobilidade a Pé (10% do valor total do contrato na aprovação)

Etapa 2. Desenvolvimento do Caderno

- Produto 4: Relatório Parcial 1 (Draft 1) (9% do valor total do contrato);
- Produto 5: Relatório Parcial 2 (Draft 2) (9% do valor total do contrato);
- Produto 6: Minuta Preliminar do Caderno (20% do valor total do contrato na aprovação);
- Produto 7: Minuta Final do Caderno (25% do valor total do contrato na aprovação).

Etapa 3. Consulta Pública

- Produto 8: Relatório de contribuições da consulta pública (2% do valor total do contrato).
- Produto 9: Caderno Completo Final (10% do valor total do contrato na aprovação).

B.7 FORMA DE APRESENTAÇÃO DOS PRODUTOS

Os relatórios parciais 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 *MSOffice2013*, *MSProject 2010* e *Adobe Acrobat*:

- 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 da Minuta Final do Caderno deverão ser entregues 4 cópias em meio digital e impressas.

B.8 CESSÃO DE DIREITOS AUTORAIS E PROPRIEDADE DO MATERIAL PRODUZIDO

A executora dos trabalhos, na qualidade de contratada, deverá ceder e repassar ao IEMA 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 IEMA.