Estudo Técnico Preliminar 50/2024

1. Informações Básicas

Número do processo: E:35032.0000000192/2025

2. Introdução

A presente análise está em conformidade com o Art. 18 da Lei nº 14.133, de 1º de abril de 2021, que estabelece a necessidade e a estrutura de Estudo Técnico Preliminar para a fase preparatória de processos licitatórios.

Esta análise tem por objetivo demonstrar a viabilidade de eventual contratação de empresa especializada em engenharia e arquitetura de transporte e mobilidade urbana, para a prestação de serviços de Elaboração de um Plano de Mobilidade Metropolitano para a Região Metropolitana de Maceió – PlanMob RMM, sob responsabilidade da Secretaria especial de Planejamento e Desenvolvimento Urbano

Este documento busca então apresentar os principais elementos necessários à contratação dos serviços técnicos especializados supracitados para assessorar o quadro técnico da Secretaria Especial de Planejamento e Desenvolvimento Urbano - SECPLANURB , de forma que a contratação traga a melhor alocação possível dos recursos financeiros e humanos da administração pública do Estado.

Os produtos serão entregues para a Secretaria especial de Planejamento e Desenvolvimento Urbano da SETRAND e mantidos pela empresa contratada até o final o período contratual.

3. Área requisitante

Área Requisitante	Responsável
Secretaria de Estado de Transporte e Desenvolvimento Urbano	Mosart Da Silva Amaral

4. Descrição da necessidade

Descrição da necessidade

O aumento da população urbana tem provocado uma demanda crescente por serviços como infraestrutura de transporte, saneamento e segurança.Nas regiões metropolitanas a demanda por esses serviços é ainda maior devido à alta concentração populacional e extensas áreas urbanizadas, agravando os problemas causados pelo crescimento urbano, exigindo que as municipalidades despendam mais recursos financeiros e humanos para lidar com esses problemas.

Sabe-se que as regiões metropolitanas atraem cada vez mais pessoas em busca de oportunidades de emprego e melhores condições de vida, como moradia digna, assistência social, educação e saúde, aumentando a demanda por transporte público. As autoridades públicas responsáveis pela gestão de áreas metropolitanas são pressionadas a qualificar a oferta de serviços de transporte a baixo custo, eficientes e sustentáveisque facilitem a mobilidade metropolitana. Como resultado, é necessário mais investimento em políticas sociais para suprir as necessidades e promover justiça social. Dessa forma, é necessário que os municípios, o estado e a União coordenem a prestação de serviços de funções públicas de interesse comum, resultando em políticas públicas em nível metropolitano.

A implementação de serviços públicos em vários municípios em uma região metropolitana requer comunicação, negociação, gestão e coordenação entre as diferentes instâncias federativas para garantir um serviço público inclusivo e sustentável. Isso inclui analisar problemas, propor soluções, avaliar com a sociedade civil organizada, dispor de recursos humanos, financeiros, materiais, tecnologia de acordo com a legislação e planejamento para implementar e monitorar.

A RM de Maceió além de apresentar as características acima descritas, comuns a regiões metropolitanas, é um dos principais destinos turísticos do país, atraindo não somente população de outros estados brasileiros como estrangeiros. Segundo a OMT (1994), “o turismo compreende as atividades realizadas pelas pessoas durante suas viagens e estadias em lugares diferentes do seu entorno habitual, por um período consecutivo inferior a um ano, por lazer, negócios ou outros”. Para isso, o turista demanda de infraestrutura que envolva as relações desenvolvidas em um determinado espaço, o qual é composto por uma paisagem aliada a processos e atributos diferenciados do cotidiano do turista, em um determinado período, amparada por uma série de aparatos estruturais, econômicos e sociais.

Segundo estudo da Demanda Turística Internacional no Brasil do Ministério do Turismo[1]Maceió é o destino mais visitado do estado de Alagoas. Dados extraídos da plataforma Omibees, Maceió é o segundo destino mais visitado do país, atrás somente do Rio de Janeiro e Gramado.A procura pelo litoral Alagoano tem aumentado, sendo que no primeiro semestre de 2023, o fluxo turístico de Maceió aumentou cerca de 350%. Além disso, a atividade turística representa parcela significativa da economia, refletindo em maior oferta de empregos formais e estimulando a economia informal. A atividade turística é mais intensa nos meses de alta temporada, de dezembro a janeiro, no mesmo período de férias escolares, modificam o padrão de deslocamentos na região metropolitana. Por esse motivo, a sazonalidade do comportamento dos deslocamentos deve ser considerada na elaboração do PlanMob RMM.

Ademais, a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012) estabelece no artigo 24, § 1º apresenta os critérios de obrigatoriedade para a elaboração de planos de mobilidade para municípios *“integrantes de áreas de interesse turístico, incluídas cidades litorâneas que têm sua dinâmica de mobilidade normalmente alterada nos finais de semana, feriados e períodos de férias, em função do aporte de turistas, conforme critérios a serem estabelecidos pelo Poder Executivo”*. O inciso destaca a necessidade de considerar a atividade turística como aspecto decisivo na mudança de comportamento dos deslocamentos,

Além do critério turístico, a Política Nacional de Mobilidade Urbana determina obrigatoriedade aos municípios acima de 20 mil habitantes, integrantes de Regiões Metropolitanas acima de 1milhão de habitantes, devendo estes estarem integrados e compatíveis com o Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado – PDUI.

Em 07 de julho de 2023 foi publicada a Medida Provisória nº 1179, que altera os prazos limites para a elaboração e aprovação dos planos de mobilidade até o dia 12 de abril de 2024 para os municípios com mais de 250.000 habitantes e até 12 de abril de 2025 para municípios com até 250.000 habitantes.Encerrando o prazo estabelecido, os municípios que não tenham aprovado o Plano de Mobilidade Urbana apenas poderão solicitar e receber recursos federais destinados à mobilidade urbana caso sejam utilizados para a elaboração do plano.

No caso da RM de Maceió, todos os municípios são obrigados a elaborarem PlanMob, pois fazem parte de uma região metropolitana acima de 1 milhão de habitantes e fazem parte de área de especial interesse turístico. No entanto, a partir de um levantamento de informações e de análises preliminares, fundamentada nos dados de população (IBGE - 2022) e no status em relação ao Plano de Mobilidade Urbana junto ao Ministério das Cidades (MC - 26/08/24), dos treze municípios da Região Metropolitana de Maceió - RMM, somente o município de Rio Largo está com o PlanMob em elaboração, agravando ainda mais a situação do planejamento da mobilidade urbana na RMM.

Tabela 1: Situação dos municípios da RMM em relação a elaboração de Planos de Mobilidade Urbana

Município	**População (IBGE 2022)**	**Situação do Plano de Mobilidade Urbana (Status MC)**
Maceió	957.916	Não possui
Rio Largo	93.927	Em elaboração
Marechal Deodoro	60.370	Sem Informação

Atalaia	37.512	Não possui
Pilar	35.370	Não possui
Murici	25.187	Sem Informação
Satuba	24.278	Não possui
Messias	15.405	Não possui
Barra de Santo Antônio	16.365	Sem Informação
Paripueira	13.835	Sem Informação
Barra de São Miguel	7.944	Não possui
Santa Luzia do Norte	6.919	Sem Informação
Coqueiro Seco	5.581	Não possui

Isso posto, a elaboração de um Plano de Mobilidade Urbana Metropolitano é fundamental para a Região Metropolitana de Maceió, uma vez que os municípios não possuem nenhum planejamento de mobilidade e que uma política metropolitana específica para a mobilidade auxiliaria na articulação e compatibilização de seus futuros planos, observando as diretrizes metropolitanas da administração estadual. A falta de articulação metropolitana pode levar a ações descoordenadas, critérios normativos inconsistentes e até mesmo políticas incompatíveis com as diretrizes metropolitanas.

Atualmente, o Estado de Alagoas está em fase de finalização do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da RM de Maceió, previsto na Lei Complementar Estadual nº 50/ 2019, a qual dispõe sobre o sistema gestor metropolitano, como requisitos para o ingresso de um município na RM, campos de atuação as funções públicas de interesse comum (FPIC), composição e competências do Sistema Gestor Metropolitano. Dentre os campos de atuação, destaca-se o transporte intermunicipal entre municípios da RMM, o sistema viário de âmbito metropolitano e o abastecimento como aspectos que diretamente ligados a mobilidade urbana metropolitana.

A necessidade de melhorar a qualidade dos serviços e contar com uma eficiente rede de transportes públicos de qualidade, um único sistema em termos funcionais e operacionais, requer ações que permitam desenvolver o planejamento, controle e gestão do sistema de transportes metropolitano de forma coordenada, para atender as demandas cada vez mais complexas de mobilidades da população.

Diante do cenário apresentado, verifica-se a necessidade e urgência para elaboração do Plano de Mobilidade Metropolitano.

Objetivos da Contratação:

- Facilitar a mobilidade, melhorando o planejamento de transportes publico em toda região de forma integrada;
- Promover a acessibilidade de todos os meios de deslocamentos, como os meios motorizados e não motorizados

- Promover melhorias na qualidade de vida e segurança.

5. Descrição dos Requisitos da Contratação

Os serviços serão prestados por uma empresa devidamente regulamentada e autorizada pelos órgãos competentes, em conformidade com a legislação vigente e os padrões de sustentabilidade. O objeto a ser contratado possui escopo predefinido, com prazo de execução estabelecido no projeto executivo.

A contratação será realizada por meio de licitação, na modalidade Concorrência Pública, na sua forma eletrônica, com critério de julgamento por menor preço global, conforme a Lei nº 14.133/2021.

Requisitos Normativos:

- Normas da ABNT, Especificações de Serviço e Normas do DNIT, Leis e decretos referente as cidades, mobilidade, acessibilidade, uso do solo, transporte entre outros e das legislações pertinentes para execução de todos os serviços aplicáveis na execução do plano e outros estudos
- Lei 12.587, de janeiro/2012
- Lei 13.089, de janeiro/2015
- Lei 10.089, dezembro/2000
- Outras Normas e Resoluções

Em resumo, o plano será um caderno técnico de princiípios, diretrizes, propostas e plano de ação, atendendo às necessidades de mobilidade da RMM - Maceió

6. Levantamento de Mercado

O Plano de Mobilidade Metropolitana da RMMdeverá ser elaborado com objetivo promover a sua articulação, integração e compatibilização com as diretrizes metropolitanas, considerando todas as diretrizes e determinações legais e administrativas para o setor.

O Plano de Mobilidade deve ser elaborado com base nas recomendações, diretrizes, fases e etapas sugeridos pelo Caderno de Referência para Elaboração de Planos de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades (2015), com adaptações para o planejamento regional e metropolitano:

- O Plano de Mobilidade Metropolitano deve estar vinculado aos planos regionais, em especial ao Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado de Maceió (PDUI Maceió) uma vez que os municípios estão inseridos na Região Metropolitana de Maceió, obedecendo às diretrizes urbanísticas nele fixada;
- O Plano de Mobilidade Metropolitano deve analisar e propor diretrizes, ações e projetos para:
    - A infraestrutura da circulação motorizadadas pessoas e das mercadorias, incluindo: terminais de ônibus, estacionamentos públicos, pistas de rolamento, viadutos e demais elementos físicos pertinentes;

  - A infraestrutura da circulação não motorizada como forma de acesso ao transporte público metropolitano e em situações de conurbação, incluindo: calçadas, travessias, passarelas, passagens inferiores, escadarias, ciclovias e demais elementos físicos pertinentes;
  - A funcionalidade da circulação, definindo as regras de apropriação da infraestrutura viária pelos diferentes modos de transporte e a regulamentação de seu uso, expressando prioridades;
  - A organização, o funcionamento e a gestão dos serviços de transporte público e da política de mobilidade urbana, com especial atenção ao transporte coletivo.
- O Plano de Mobilidade Metropolitano tem como principal objetivo proporcionar o acesso a toda a população às oportunidades que a cidade oferece, com a oferta de condições adequadas ao exercício da mobilidade da população (motorizada e não motorizada) e da logística de circulação de bens e serviços, devendo os seus produtos refletir a preocupação com:
  - Ampliação da mobilidade da população, principalmente de baixa renda, em condições qualificadas e adequadas;
  - Oferta de condições adequadas para prestação de serviços e para circulação das mercadorias que abastecem o comércio, dos insumos que alimentam as indústrias, dos produtos por elas gerados e das cargas em geral que circulam nas cidades, de forma a contribuir para a eficiência do processo econômico;
  - Melhoria da qualidade de vida urbana;
  - Sustentabilidade das cidades.

O desenvolvimento do plano estará sustentado por um diagnóstico analítico que contemple as questões de uso e ocupação do solo, as condições da mobilidade na região, as ações e projetos em andamento e os realizados nos últimos dez anos, no âmbito municipal, estadual e federal. O plano também deverá estar pautado nos princípios da mobilidade urbana sustentável e alinhados aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da Agenda Urbana 2030 (ODS 30) da ONU;

O Plano de Mobilidade Metropolitano deverá considerar as seguintes etapas e atividades:

Etapa 1: Planejamento e Preparação

O objetivo desta etapa será apresentado todo o planejamento para o desenvolvimento do PlanMob-RMM, abrangendo atividades relacionadas a preparação e mobilização dos recursos necessários para todas as atividades envolvidas no plano. Ainda, será constituída a base de apoio para o desenvolvimento das atividades de caracterização e diagnóstico. Envolve as reuniões iniciais com a equipe técnica do Estado, os levantamentos em base secundária, as análises preliminares, a definição da estrutura de gestão do projeto e das estratégias para desenvolvimento do PlanMob RMM.

- Produtos:
  - Plano de Trabalho e Detalhamento Metodológico;
  - Plano de Comunicação, Mobilização e Participação Social;
  - Pré-Diagnóstico da Mobilidade Metropolitana.

Etapa 2: Levantamentos de Dados

Nesta etapa deverão ser realizadas as pesquisas e levantamentos de dados em campo com a finalidade de construir o cenário da situação atual da mobilidade urbana metropolitana e atualizar dados que possam estar defasados nos dados coletados de fontes secundárias. As atividades desta etapa deverão prever:

- Reuniões Participativas com representantes do Estado para o aperfeiçoamento da compreensão a respeito da mobilidade na RMM. Deverão ser realizadas: i) leituras técnicas junto ao Grupo de Trabalho, a fim de coletar e compreender em maior escala as experiências e opiniões do corpo

técnico local; e, ii) leituras comunitárias, a fim de coletar a percepção da população sobre a mobilidade metropolitana;

- Realização dos levantamentos de dados e informações em base primária, através das pesquisas de campo que visão:
    - identificação dos fluxos veiculares de passagem de característica metropolitana (origem e destino externos ao município) e mensuração de seu impacto no nível de solicitação do sistema viário;
    - Identificação da rede de transporte coletivointermunicipal que serve aos deslocamentos metropolitanos;
    - Identificação da dependência da população pelo transporte coletivo metropolitano (origem interna com destino externo);
    - Identificação da demanda proveniente do turismo;
    - Identificação das áreas de expansão urbana e tendência de conurbação;
    - Verificar parcela de demanda municipal transportada nas linhas metropolitanas;
    - Caracterização da infraestrutura do sistema viário metropolitano, conforme definido pela Lei Complementar 50/2019.

Etapa 3: Elaboração do Diagnóstico e Prognóstico das Condições de Mobilidade

Nessa etapa deverão ser elaborados o diagnóstico e o prognóstico da mobilidade. O primeiro consiste em análises para identificar claramente os problemas enfrentados nos deslocamentos na situação atual, através da sistematização de um conjunto robusto de dados e informações. O prognóstico consiste na projeção para o futuro do comportamento dos sistemas de mobilidade, considerando-se a situação atual e as alternativas possíveis de gestão.Para isso será necessário:

- Caracterização da Região Metropolitana de Maceió: contempla seus aspectos socioeconômicos, urbanísticos, físicos e ambientais de modo a traçar uma visão geral do desenvolvimento da região e de como as pessoas e os equipamentos se distribuem;
- Análise da legislação: investigar o arcabouço legal, identificando lacunas, inconsistências, fragilidades jurídicas;
- Caracterização dos deslocamentos: através da utilização de ferramentas de macrossimulação dos sistemas de transportes, considerando os impactos da atividade turística;
- Sistema Viário e Circulação: apresentação do sistema viário principal metropolitano e conexões da RMM, além do panorama da hierarquização viária;
- Transporte Ativo: diagnóstico da infraestrutura urbana que viabiliza (ou não) os deslocamentos a pé e por bicicleta, especialmente como acesso ao transporte coletivo intermunicipal metropolitano.
- Transporte Público: análises referentes aos serviços de transporte público coletivo (sobreposição física dos trajetos da rede, modelo tarifário, custos de deslocamento), transporte público individual, transporte rural, transporte público escolar e transporte privado individual de interesse público (serviço de aplicativos), no âmbito metropolitano.
- Segurança Viária: diagnóstico dos sinistros de trânsito registrados no sistema viárioda RMM;
- Estruturação Institucional: análise do modelo de gestão, que trata de aspectos das relações institucionais e a gestão administrativa da produção do transporte, considerando a gestão econômica, financeira, administrativa e operacional, no âmbito metropolitano.
- Prognóstico da Mobilidade: elaboração das projeções e análises dos cenários futuros;
- Realização de Seminários Técnicos para o debate junto a representações e instituições relacionados ao tema;
- Realização da Conferência Metropolitana da Mobilidade Urbana com a participação de todos os municípios, onde será apresentado o resultado do Diagnóstico Metropolitano da Mobilidade Urbana.
- Produtos:
    - Diagnóstico da Mobilidade Metropolitana;

- Prognóstico da Mobilidade Metropolitana.

Etapa 4: Propostas e Plano de Ação

Apresentação de diretrizes e propostas a nível metropolitano, por eixo temático (sistema viário, circulação de pedestres, ciclistas e cargas, bem como transporte coletivo público e individual e estruturação institucional).Dentre as propostas a serem desenvolvidas, são necessárias:

- Proposição de soluções de serviços de transporte coletivo coordenados e integrados, envolvendo o transporte municipal e intermunicipal;
- Identificação das necessidades para estímulo ao deslocamento a pé e por bicicleta de forma segura e acessível, especialmente como formas de acesso ao transporte público metropolitano;
- Proposição de modelos de articulação institucional para a cogestão do transporte intermunicipal metropolitano;
- Proposição de modelos de compartilhamento de investimentos entre instâncias administrativas (município e estado).

Essas diretrizes irão orientar os planos, metas, ações e projetos que promovam o melhor uso do espaço viário, em alinhamento às diretrizes de priorização de modos ativos e coletivos, previstos na Lei de Mobilidade Urbana;

- Produtos:
  - Plano do Sistema Viário Metropolitano;
  - Plano de Circulação Metropolitano;
  - Plano do Transporte Público Metropolitano;
  - Plano de Gestão Compartilhada e Estruturação Institucional Metropolitana;
  - Plano de Ação e Monitoramento.

Etapa 5: Consolidação e Institucionalização do PlanMob RMM

Esa etapa deverá abranger a elaboração dos Instrumentos Legais necessários para efetivaçãodo PlanMob RMM, consolidação de todo conhecimento acumulado e a realização da Audiência Pública Final e a consolidação do plano.

- Produtos:
  - Relatório da Instrumentação Legal para o PlanMob RMM;
  - Relatório Consolidado do PlanMob RMM (Sumário Executivo).

Etapa 6: Capacitação Técnica

A última etapa consiste na realização de capacitação para equipe técnica da Secretaria Responsável, visando o entendimento do plano de ação, bem como a implementação e monitoramento do PlanMob RMM.

- Produtos:
  - Relatório de Capacitação Técnica.

7. Estimativa das Quantidades a serem Contratadas

Estimativa das quantidades

A elaboração do Plano de Mobilidade Metropolitano da Região Metropolitana de Maceió, deverá seguir princípios, diretrizes e objetivos que advêm da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei nº 12.587/2012).

Principais quantitativos abrangidos pelo projeto:

- Municípios: a capital Maceió e os municípios de Rio Largo, Marechal Deodoro, Atalaia, Pilar, Murici, Messias, Barra de Santo Antônio, Satuba, Paripueira, Barra de São Miguel, Santa Luzia do Norte e Coqueiro Seco.
- População: 1.156.278 habitantes (IBGE, 2022)
- Área: 2.877,304 km^2(IBGE, 2022).
- Frota: 494.663 veículos;
- Rede Ferroviária de Transporte de Passageiros: conta com extensão de 34,73 km atendendo aos municípios de Maceió, Satuba e Rio Largo, constituído pelo trecho Maceió/Lourenço Albuquerque, com 15 estações em operação;

Recomenda-se que o edital de contratação faculte aos interessados a realização de visita técnica à Secretaria Responsável, para levantamento de dados e informações mais atuais quando da realização do certame licitatório, bem como para conhecimento do formato dos dados atualmente disponíveis.

8. Estimativa do Valor da Contratação

Valor (R$): 4.918.461,10

A presente contratação está estimada em R$ 4.918.461,10 (Quatro milhões, novecentos e dezoito mil, quatrocentos e sessenta e um reais e dez centavos),conforme orçamento e composição de custo apresentada em anexo.

As estimativas de quantidades e prazos foram levantadas pela equipe técnica da Secretaria Responsável, e os valores unitários atualizados para mão de obra foram adotados a partir da Tabela de Preços de Consultoria do DNIT, jan/2024, para serviços de engenharia consultiva. A referência de preços adotada pode ser encontrada em: https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/planejamento-e-pesquisa/custos-e-pagamentos/custos-e-pagamentos-dnit/engenharia-consultiva-2/tabela-de-precos-de-consultoria-1/relatorios/2024/janeiro/janeiro-2024.

9. Descrição da solução como um todo

Descrição da solução esperada

O desenvolvimento do plano estará sustentado por um diagnóstico analítico que contemple as questões de uso e ocupação do solo, as condições da mobilidade na região, as ações e projetos em andamento e os realizados nos últimos dez anos, no âmbito municipal, estadual e federal. O plano também deverá estar pautado nos princípios da mobilidade urbana sustentável e alinhados aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da Agenda Urbana 2030 (ODS 30) da ONU;

O Plano de Mobilidade Metropolitano deverá considerar as seguintes etapas e atividades:

Etapa 1: Planejamento e Preparação

O objetivo desta etapa será apresentado todo o planejamento para o desenvolvimento do PlanMob-RMM, abrangendo atividades relacionadas a preparação e mobilização dos recursos necessários para todas as atividades envolvidas no plano. Ainda, será constituída a base de apoio para o desenvolvimento das atividades de caracterização e diagnóstico. Envolve as reuniões iniciais com a equipe técnica do Estado, os levantamentos em base secundária, as análises preliminares, a definição da estrutura de gestão do projeto e das estratégias para desenvolvimento do PlanMob RMM.

- Produtos:
  - Plano de Trabalho e Detalhamento Metodológico;
  - Plano de Comunicação, Mobilização e Participação Social;
  - Pré-Diagnóstico da Mobilidade Metropolitana.

Etapa 2: Levantamentos de Dados

Nesta etapa deverão ser realizadas as pesquisas e levantamentos de dados em campo com a finalidade de construir o cenário da situação atual da mobilidade urbana metropolitana e atualizar dados que possam estar defasados nos dados coletados de fontes secundárias. As atividades desta etapa deverão prever:

- Reuniões Participativas com representantes do Estado para o aperfeiçoamento da compreensão a respeito da mobilidade na RMM. Deverão ser realizadas: i) leituras técnicas junto ao Grupo de Trabalho, a fim de coletar e compreender em maior escala as experiências e opiniões do corpo técnico local; e, ii) leituras comunitárias, a fim de coletar a percepção da população sobre a mobilidade metropolitana;
- Realização dos levantamentos de dados e informações em base primária, através das pesquisas de campo que visão:
  - identificação dos fluxos veiculares de passagem de característica metropolitana (origem e destino externos ao município) e mensuração de seu impacto no nível de solicitação do sistema viário;
  - Identificação da rede de transporte coletivointermunicipal que serve aos deslocamentos metropolitanos;
  - Identificação da dependência da população pelo transporte coletivo metropolitano (origem interna com destino externo);
  - Identificação da demanda proveniente do turismo;
  - Identificação das áreas de expansão urbana e tendência de conurbação;
  - Verificar parcela de demanda municipal transportada nas linhas metropolitanas;
  - Caracterização da infraestrutura do sistema viário metropolitano, conforme definido pela Lei Complementar 50/2019.

Etapa 3: Elaboração do Diagnóstico e Prognóstico das Condições de Mobilidade

Nessa etapa deverão ser elaborados o diagnóstico e o prognóstico da mobilidade. O primeiro consiste em análises para identificar claramente os problemas enfrentados nos deslocamentos na situação atual, através da sistematização de um conjunto robusto de dados e informações. O prognóstico consiste na projeção para o futuro do comportamento dos sistemas de mobilidade, considerando-se a situação atual e as alternativas possíveis de gestão.Para isso será necessário:

- Caracterização da Região Metropolitana de Maceió: contempla seus aspectos socioeconômicos, urbanísticos, físicos e ambientais de modo a traçar uma visão geral do desenvolvimento da região e de como as pessoas e os equipamentos se distribuem;
- Análise da legislação: investigar o arcabouço legal, identificando lacunas, inconsistências, fragilidades jurídicas;

- Caracterização dos deslocamentos: através da utilização de ferramentas de macrossimulação dos sistemas de transportes, considerando os impactos da atividade turística;
- Sistema Viário e Circulação: apresentação do sistema viário principal metropolitano e conexões da RMM, além do panorama da hierarquização viária;
- Transporte Ativo: diagnóstico da infraestrutura urbana que viabiliza (ou não) os deslocamentos a pé e por bicicleta, especialmente como acesso ao transporte coletivo intermunicipal metropolitano.
- Transporte Público: análises referentes aos serviços de transporte público coletivo (sobreposição física dos trajetos da rede, modelo tarifário, custos de deslocamento), transporte público individual, transporte rural, transporte público escolar e transporte privado individual de interesse público (serviço de aplicativos), no âmbito metropolitano.
- Segurança Viária: diagnóstico dos sinistros de trânsito registrados no sistema viáriodа RMM;
- Estruturação Institucional: análise do modelo de gestão, que trata de aspectos das relações institucionais e a gestão administrativa da produção do transporte, considerando a gestão econômica, financeira, administrativa e operacional, no âmbito metropolitano.
- Prognóstico da Mobilidade: elaboração das projeções e análises dos cenários futuros;
- Realização de Seminários Técnicos para o debate junto a representações e instituições relacionados ao tema;
- Realização da Conferência Metropolitana da Mobilidade Urbana com a participação de todos os municípios, onde será apresentado o resultado do Diagnóstico Metropolitano da Mobilidade Urbana.
- Produtos:
    - Diagnóstico da Mobilidade Metropolitana;
    - Prognóstico da Mobilidade Metropolitana.

Etapa 4: Propostas e Plano de Ação

Apresentação de diretrizes e propostas a nível metropolitano, por eixo temático (sistema viário, circulação de pedestres, ciclistas e cargas, bem como transporte coletivo público e individual e estruturação institucional).Dentre as propostas a serem desenvolvidas, são necessárias:

- Proposição de soluções de serviços de transporte coletivo coordenados e integrados, envolvendo o transporte municipal e intermunicipal;
- Identificação das necessidades para estímulo ao deslocamento a pé e por bicicleta de forma segura e acessível, especialmente como formas de acesso ao transporte público metropolitano;
- Proposição de modelos de articulação institucional para a cogestão do transporte intermunicipal metropolitano;
- Proposição de modelos de compartilhamento de investimentos entre instâncias administrativas (município e estado).

Essas diretrizes irão orientar os planos, metas, ações e projetos que promovam o melhor uso do espaço viário, em alinhamento às diretrizes de priorização de modos ativos e coletivos, previstos na Lei de Mobilidade Urbana;

- Produtos:
    - Plano do Sistema Viário Metropolitano;
    - Plano de Circulação Metropolitano;
    - Plano do Transporte Público Metropolitano;
    - Plano de Gestão Compartilhada e Estruturação Institucional Metropolitana;
    - Plano de Ação e Monitoramento.

Etapa 5: Consolidação e Institucionalização do PlanMob RMM

Esa etapa deverá abranger a elaboração dos Instrumentos Legais necessários para efetivaçãodo PlanMob RMM, consolidação de todo conhecimento acumulado e a realização da Audiência Pública Final e a consolidação do plano.

- Produtos:
  - Relatório da Instrumentação Legal para o PlanMob RMM;
  - Relatório Consolidado do PlanMob RMM (Sumário Executivo).

Etapa 6: Capacitação Técnica

A última etapa consiste na realização de capacitação para equipe técnica da Secretaria Responsável, visando o entendimento do plano de ação, bem como a implementação e monitoramento do PlanMob RMM.

- Produtos:
  - Relatório de Capacitação Técnica.

10. Justificativa para o Parcelamento ou não da Solução

Considerações sobre o não Parcelamento do Objeto em Licitação

Considerando a natureza específica do presente conjunto de serviços a serem contratados, entende-se que não se justifica o parcelamento da contratação. A seguir são apresentadas as principais considerações técnicas.

1.Complexidade e Interdependência das Atividades

O projeto envolve atividades altamente interdependentes, onde cada fase do trabalho depende da conclusão e da precisão dos dados e resultados obtidos na fase anterior. Por exemplo, o levantamento de dados em campo fornece informações essenciais para a elaboração do diagnóstico, que por sua vez é a base para a construção das propostas e do plano de ações.

Fragmentar essas atividades entre diferentes contratados poderia gerar inconsistências nos dados e dificuldades na integração dos diferentes componentes do projeto, comprometendo a coesão e a qualidade final do plano

2. Necessidade de Integração Tecnológica

A construção de um modelo de macrossimulação computacional de transportes baseado em banco de dados georreferenciado, além da elaboração das matrizes atuais e futuras, bem como dos cenários a serem analisados, exigem a utilização de tecnologias compatíveis e integradas. A contratação de múltiplos fornecedores para essas atividades poderia resultar em problemas de compatibilidade tecnológica e dificuldades na integração dos sistemas, além de aumentar a complexidade da gestão do projeto.

Um único fornecedor, desde que adequadamente selecionado, será capaz de garantir que todas as ferramentas e plataformas utilizadas sejam compatíveis, assegurando uma integração eficiente e sem falhas.

3. Continuidade e Consistência dos Dados

A continuidade dos dados é crucial para o sucesso do projeto. Os levantamentos de dados e consequente avaliações para o diagnóstico e prognóstico, os índices demonitoramento da implementação e da avaliação das ações propostas no Plano de Mobilidade Metropolitano são processos que devem ser realizados de maneira contínua e padronizada para evitar divergências e erros ao longo dos anos.

Parcelar essas atividades entre diferentes empresas poderia resultar em discrepâncias nos métodos de coleta e registro de dados, comprometendo a integridade e a confiabilidade do modelo de monitoramento.

4. Coordenação e Gerenciamento do Projeto

A fragmentação do objeto contratual aumentaria significativamente a complexidade da coordenação e gerenciamento do projeto, exigindo maior esforço e recursos da administração pública para supervisionar e integrar os trabalhos de diferentes fornecedores.

A contratação de um único fornecedor permitirá uma gestão mais simplificada e eficaz, com um ponto único de responsabilidade e contato, facilitando a comunicação e a resolução de problemas ao longo do projeto.

5. Garantia da Qualidade e Eficiência

A execução integrada do projeto por um único fornecedor especializado garante maior controle sobre a qualidade e a eficiência dos serviços prestados. Um fornecedor único poderá aplicar um padrão uniforme de qualidade em todas as fases do projeto, assegurando que os resultados atendam plenamente às expectativas e necessidades da administração pública.

A dispersão do objeto entre vários contratados pode levar a uma diluição da responsabilidade e a dificuldades na garantia da qualidade final do trabalho.

Por fim a não fragmentação do objeto contratual é justificada pela necessidade de assegurar a integração, consistência, continuidade e qualidade dos serviços necessários para o desenvolvimento do Plano de Mobilidade Metropolitano da RMM. A contratação de um único fornecedor especializado permitirá uma execução mais eficiente e coordenada do projeto, garantindo que todas as fases do trabalho sejam realizadas de forma integrada e harmoniosa, conforme os princípios estabelecidos pela Lei nº 14.133/2021.

11. Contratações Correlatas e/ou Interdependentes

Este estudo não identificou a necessidade de realizar contratações correlatas para a perfeita execução do objeto, uma vez que todos os meios necessários para a operacionalização dos serviços podem ser supridos apenas com a contratação ora proposta, não requerendo complementações específicas.

12. Alinhamento entre a Contratação e o Planejamento

A contratação pretendida está prevista no Plano de Contratações Anual, estando assim alinhada com o planejamento desta Administração.

Esta contida no Documento de Formalização da Demanda - DFD nº 128/2024.

13. Benefícios a serem alcançados com a contratação

Principais Benefícios Esperados

Conforme já descrito no Documento de Oficialização da Demanda - DOD (SEI nº [xx]), esse Plano de Mobilidade Metropolitana é crucial para um planejamento estratégico, integrado e com um horizonte de ações para os próximos dez anos.

O Plano de Mobilidade Metropolitano deverá produzir:

i. Diagnóstico e prognóstico de mobilidade em escala metropolitana, considerando eixos temáticos, com participação de órgãos públicos municipais, estaduais e federais, legislativos, empresas concessionárias e sociedade;

ii. Definição de diretrizes metropolitanas para a mobilidade, destacando o que é considerado função pública de interesse comum, ou seja: transporte público de caráter metropolitano (concessão, gestão, licitação), corredores metropolitanos (planos, projetos, traçados), terminais de carga e de passageiros e outras infraestruturas de impacto metropolitano;

iii. Definição de Ações Prioritárias de Mobilidade Metropolitana, considerando a escala metropolitana, para investimentos e projetos a serem conduzidos pela Governança Metropolitana, e ações na escada local/municipal, para serem apoiadas e implantadas pelos municípios;

iv. Diretrizes para elaboração de Planos Municipais de Mobilidade, a serem elaborados pelos municípios, considerando as diretrizes e ações prioritárias metropolitanas, e as características e propostas locais.

14. Providências a serem Adotadas

A Administração tomará as seguintes providências previamente ao contrato:

- Definições dos servidores que irão atuar na equipe de fiscalização e gestão contratual, por intermédio de portaria para designação de suas funções e competências, devendo o fiscal de obras ser membro da equipe técnica do estado.;
- Capacitação dos fiscais e gestores a respeito do tema objeto da contratação;
- Definição de planos de trabalho com vistas à boa execução contratual;
- Acompanhamento rigoroso das ações previstas nos projetos apresentados para a realização das adequações e melhorias no objeto a ser contratado.

15. Possíveis Impactos Ambientais

Considerando que a presente contratação se trata basicamente de serviços especializados de engenharia consultiva, levantamentos de campo, elaboração de planos e desenvolvimentos de bases de dados e ferramentas de dados, não são esperados impactos ambientais significativos passíveis de medidas mitigatórias ou compensatórias.

16. Responsáveis

Todas as assinaturas eletrônicas seguem o horário oficial de Brasília e fundamentam-se no §3º do Art. 4º do Decreto nº 10.543, de 13 de novembro de 2020.

Despacho: ETP cadastrada por solicitação da Secretaria Especial de Planejamento e Desenvolvimento Urbano através da Superintendente de Transporte e Mobilidade Urbana

ROBERTA MARIA ROSAS GARCIA ARAUJO

Superintendente

MARCELA REGINA JAMBO TORRES

Assessor tecnico

17. Declaração de Viabilidade

Esta equipe de planejamento declara **viável** esta contratação.

17.1. Justificativa da Viabilidade

A elaboração de um Plano de Mobilidade para a Região Metropolitana é fundamental para enfrentar os desafios atuais e futuros, assegurando que o desenvolvimento da região seja sustentável, inclusivo e economicamente viável.