RELATÓRIO DE ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS

PRESTAÇÃO DE SERVIÇOS TÉCNICOS DE CONSULTORIA ESPECIALIZADA DE ENGENHARIA E ARQUITETURA PARA A ELABORAÇÃO DE PLANO DE MOBILIDADE METROPOLITANO DA REGIÃO METROPOLITANA DE MACEIÓ - RMM

Setembro, 2025

Sumário

1 OBJETO 3

2 JUSTIFICATIVA E BASE LEGAL 3

3 OBJETIVOS 5

4 ÁREA DE ABRANGÊNCIA 6

5 PREMISSAS 8

6 CRITERIOS DE CONTARTAÇÃO 9

7 ECOPO DAS ATIVIDADES 20

8 ETAPAS E PRODUTOS 21

8.1 Etapa 01 – Planejamento 21

8.1.1 Produtos da Etapa 01 21

8.2 Etapa 02 – Levantamentos e Coleta de Informações de Mobilidade 22

8.2.1 Produtos da Etapa 02 23

8.3 Etapa 03 – Diagnóstico e Prognóstico 23

8.3.1 Produto da Etapa 03 26

8.4 Etapa 04 – Estudos e Proposições 26

8.4.1 Produtos da Etapa 04 28

8.5 Etapa 05 – Consolidação 29

8.5.1 Produto da Etapa 05 29

8.6 Etapa 06 – Capacitação da Equipe Técnica do Governo Estadual 29

8.7 Participação Social 30

9 CRONOGRAMA DE EXECUÇÃO 32

1 OBJETO

Este Termo de Referência tem por objeto a contratação de consultoria especializada para prestação de serviços técnicos de engenharia e arquitetura para a elaboração de Plano de Mobilidade Metropolitano para a Região Metropolitana de Maceió – PlanMob RMM, devendo abranger a definição de diretrizes e ações para a gestão institucional e interfederativa da mobilidade no âmbito metropolitano.

2 JUSTIFICATIVA E BASE LEGAL

O processo de urbanização em regiões metropolitanas é caracterizado pela conurbação ou proximidade entre municípios que a compõem, alta concentração populacional e relação de dependência socioeconômica, além de possuir influência nacional, conforme critérios do IBGE. A configuração territorial, a alta demanda por serviços públicos e a disparidade de oportunidades das cidades ocasionam aumento do fluxo de pessoas e cargas entre os municípios independentemente dos limites políticos municipais e da jurisdição dos serviços. Ou seja, a procura por melhores oportunidades de trabalho, moradia, educação e saúde na capital acarretam sobrecarga do sistema de transporte e do sistema viário metropolitano, aumentando os deslocamentos pendulares diários.

O Estatuto da Metrópole (Lei Federal nº 13.089, de 12 de janeiro de 2015) estabelece fundamentos e diretrizes para a gestão urbana compartilhada em Regiões Metropolitanas e Aglomerações Urbanas. Estabelece princípios de governança interfederativa para guiar a estruturação e atuação das entidades regionais. Conforme o art. 6º do Estatuto da Metrópole, são os princípios que regem as regiões metropolitanas: (i) prevalência do interesse comum sobre o local; (ii) compartilhamento de responsabilidades e de gestão para a promoção do desenvolvimento urbano integrado; (iii) autonomia dos entes da Federação; (iv) observância das peculiaridades regionais e locais; (v) gestão democrática da cidade; (iv) efetividade no uso dos recursos públicos; (vii) busca do desenvolvimento sustentável. Para isso, define os instrumentos que auxiliarão as RMs no desenvolvimento urbano integrado:

> *I – plano de desenvolvimento urbano integrado;*
> *II – planos setoriais interfederativos;*
> *III – fundos públicos;*
> *IV – operações urbanas consorciadas interfederativas;*
> *V – zonas para aplicação compartilhada dos instrumentos urbanísticos previstos na Lei nº 10.257, de 10 de julho de 2001;*
> *VI – consórcios públicos;*
> *VII – convênios de cooperação;*
> *VIII – contratos de gestão;*

> *IX – compensação por serviços ambientais ou outros serviços prestados pelo Município à unidade territorial urbana, conforme o inciso VII do caput do art. 7º desta Lei;*
> *X – parcerias público-privadas interfederativas.*

Dentre os instrumentos listados, Plano de Mobilidade Metropolitano para a Região Metropolitana de Maceió se enquadra nos planos setoriais interfederativos, tendo como base fundamental a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal nº 12.587/2012), o qual objetiva a integração entre os diferentes meios de transporte e a melhoria da acessibilidade e da mobilidade de pessoas e cargas pelas cidades. Essa Lei traz a obrigatoriedade de municípios com mais de vinte mil habitantes, integrantes de Regiões Metropolitanas ou de áreas de interesse turístico, incluídas cidades litorâneas a elaborarem seus planos de mobilidade, integrados e compatíveis com os planos de desenvolvimento urbano integrado e demais planos relacionados.

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, incluindo cidades litorâneas. 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.

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.

A Região Metropolitana de Maceió (RMM), criada pela Lei Complementar 18/1998, é regida pela Lei Complementar Estadual nº 50/ 2019, a qual define requisitos para o ingresso de um município na RM, as funções públicas de interesse comum (FPIC), composição e competências do Sistema Gestor Metropolitano. Em seu art. 6º lista os instrumentos de planejamento e gestão, dentre eles o Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado (PDUI), que está em processo de finalização em 2024, o qual

deverá orientar o desenvolvimento econômico e social das funções públicas de interesse comum – FPIC.

Dentre outros objetivos, o PDUI busca contribuir para o processo de integração socioespacial dos 13 municípios da RMM, apontando o transporte metropolitano urbano e o transporte intermunicipal como essencial, no intuito de colocar o deslocamento de pessoas e cargas como objeto de discussão interfederativa. Nele são especificados diretrizes, políticas e projetos para o desenvolvimento das funções públicas de interesse comum da região metropolitana.

3 OBJETIVOS

O objetivo maior de uma política de mobilidade urbana é priorizar o cidadão na efetivação de seus anseios e necessidades, melhorando as condições gerais de deslocamento. Assim o PlanMob RMM deverá:

- Ampliar a acessibilidade entre os municípios envolvidos, promovendo condição de alcance dos espaços, equipamentos e serviços de transporte pela população em geral, com segurança, autonomia e rapidez;
- Atender às necessidades dos deslocamentos cotidianos realizados pela população da Região Metropolitana de Maceió (RMM);
- Prever a infraestrutura da circulação motorizada de pessoas e mercadorias, incluindo: terminais de ônibus, estacionamentos públicos, pistas de rolamento, viadutos, túneis e demais elementos físicos pertinentes;
- Prever 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 e ciclovias e demais elementos físicos pertinentes;
- Promover o incentivo a mobilidade ativa através do modal não motorizado, ampliando a rede cicloviária entre os municípios e incentivando o uso híbrido com o transporte público metropolitano;
- Propor diretrizes a ações que visem a redução na emissão dos gases de efeito estufa e que estejam alinhadas aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável da Agenda Urbana 2030 (ODS 30) da ONU;
- Indicar melhorias, ampliações e adequações no sistema viário metropolitano (vias de ligação entre municípios);
- Propor diretrizes e ações para o Transporte Coletivo de passageiros considerando sua integração aos sistemas de transporte municipais, bem como indicar melhorias e adequações aos sistemas metropolitanos e intermunicipais

existentes, visando garantir o deslocamento das pessoas através de um sistema de transporte coletivo de qualidade, integrado e rápido, priorizado na circulação viária e nos investimentos públicos e privados;

- Estabelecer e aprimorar ações de planejamento, operação e gestão que considerem as políticas de desenvolvimento e integração dos serviços públicos de interesse comum, atendendo aos interesses e necessidades da população e características locais e regionais, minimizando os impactos ambientais;
- Facilitar a acessibilidade e deslocamento de cargas e mercadorias com segurança e obedecendo aos limitadores legais e diretrizes ambientais;
- Estabelecer uma estratégia de movimentação do transporte de cargas na região, de modo a reduzir seus impactos sobre a circulação viária e o meio ambiente;
- Promover o controle, monitoramento e fiscalização da circulação de cargas perigosas e dos índices de poluição atmosférica e sonora;
- Estar alinhado às políticas nacionais de mobilidade;
- Garantir compatibilidade com o Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da RMM (PDUI RMM), Estatuto da Metrópole e Estatuto da Cidade;
- Garantir a participação da comunidade durante todas as etapas de elaboração do PlanMob RMM, assim como definir as formas de participação e acompanhamento após sua implementação.

4 ÁREA DE ABRANGÊNCIA

A área de abrangência compreende a Região Metropolitana de Maceió – RMM criada pela Lei Complementar Estadual nº 18 de 19 de novembro de 1998, composta por 13 municípios que ocupam uma área de 1.934 km² conforme mostra o mapa da Figura 1 e detalhamento da tabela 1. Os municípios abrigam uma população fixa estimada em 1.156.278 habitantes (IBGE, 2022), com uma densidade demográfica de 597 hab./km² constituindo-se na quarta maior densidade demográfica do Brasil apenas atrás do Distrito Federal, São Paulo, e Rio de Janeiro, sendo a região mais populosa do estado e 17ª do Brasil.

Observa-se que Maceió concentra 82,8% da população da RMM, que somada as populações de Rio largo e Satuba, municípios conurbados com a capital, esse percentual sobre para 93,06%. No mapa da Figura 1Figura 2, o crescimento populacional substancial de Rio Largo, Satuba e Marechal Deodoro reforçam impacto direto na mobilidade entre esses municípios, pois a capital figura como principal polo atrator de oportunidades, sobrecarregando o sistema viário e de transporte público da

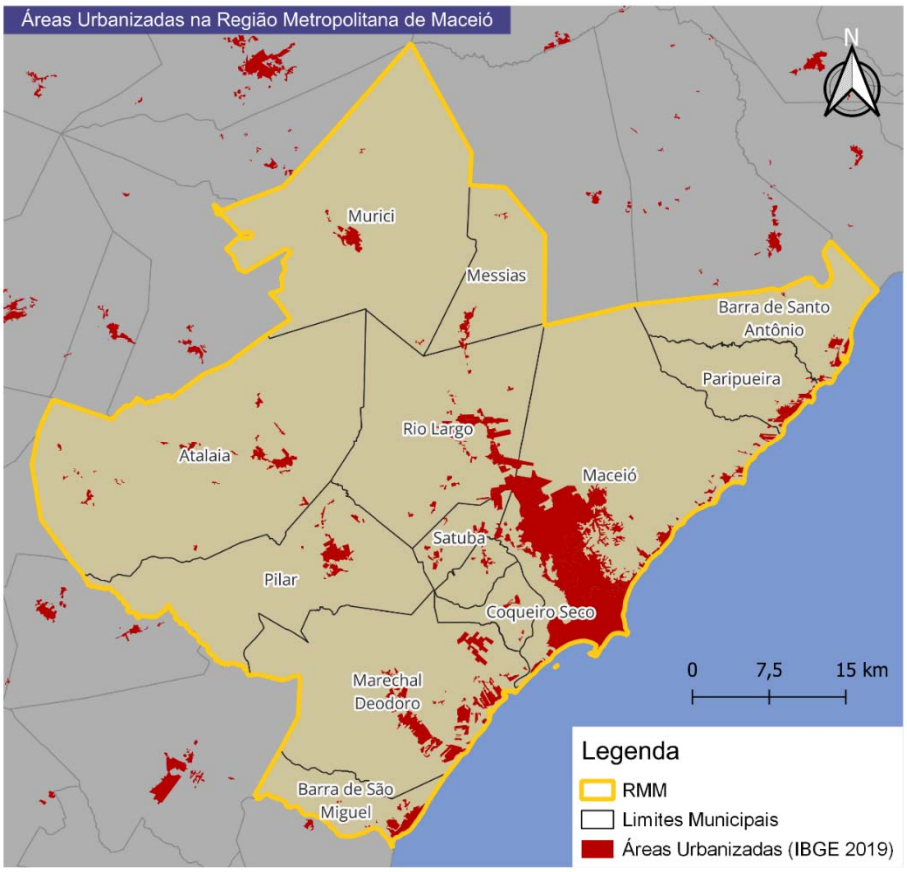
RMM. Além disso, os municípios litorâneos, apesar de não serem populosos, apresentam alta demanda turística, necessitando soluções específicas para a qualificação do acesso a esses destinos.

Tabela 1. Municípios da RMM, área, população, densidade, área urbanizada.

Municípios	Área (km²)	População (hab.)	Densidade Demográfica (hab./km²)
Atalaia	533,258	37.512	177,05
Barra de Santo Antônio	131,364	16.365	124,58
Barra de São Miguel	74,247	7.944	106,99
Coqueiro Seco	39,608	5.581	140,90
Maceió	509,32	957.916	1880,77
Marechal Deodoro	340,98	60.370	177,04
Messias	114,156	15.405	134,94
Murici	418,028	25.187	60,25
Paripueira	92,788	13.835	149,10
Pilar	259,614	35.370	136,24
Rio Largo	293,816	93.927	319,67
Santa Luzia do Norte	28,857	6.919	239,76
Satuba	41,268	24.278	588,30

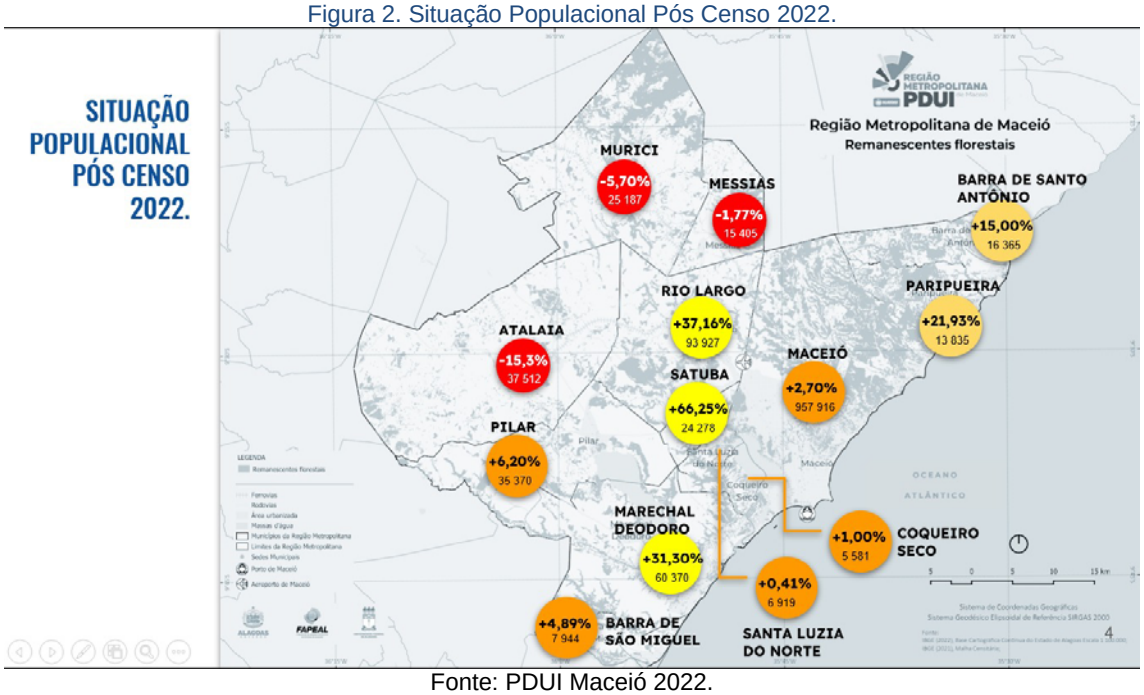
Fonte: Censo IBGE 2022.

Figura 1. Mapa da RM de Maceió.



Fonte: elaboração própria. Dados do IBGE.

Figura 2. Situação Populacional Pós Censo 2022.



Fonte: PDUI Maceió 2022.

5 PREMISSAS

Considerando a mobilidade urbana como atributo do território que promove acesso fácil a diferentes áreas de uma região, o PlanMob RMM deverá ser elaborado com uma visão ampla, articulado com o próprio território, resultando num conjunto de políticas de transporte, circulação, acessibilidade e trânsito, integrado a demais políticas urbanas, como planos diretores, planos de mobilidade e planos ambientais dos municípios da RMM, dentre outros. Deverá contemplar ainda o planejamento e a gestão compartilhados do sistema de mobilidade metropolitano, de forma interfederativa e representativa.

O PlanMob RMM deverá estabelecer políticas, diretrizes, planos de ação e de investimentos, a curto, médio e longo prazos, com horizonte de 20 anos, com revisões periódicas, de no máximo 10 anos. As propostas deverão buscar melhor qualidade de vida e desenvolvimento das cidades, sustentando-se nas seguintes **premissas:**

- Acessibilidade, possibilitando o acesso aos espaços urbanos para todos os cidadãos,com segurança e autonomia;
- Segurança, garantindo que os deslocamentos se realizem com a mínima exposição a fatores de risco;
- Eficiência, racionalizando o uso dos diferentes modos de transporte e incentivando sua utilização onde forem mais apropriados;

- Qualidade de vida, preservando e/ou recuperando os espaços públicos para usos sociais e de convivência, reduzindo o tempo empregado nos deslocamentos cotidianos em transporte coletivo e a poluição ambiental;
- Dinamismo econômico, favorecendo a atratividade econômica e turística;
- Ação integrada, promovendo a integração das políticas públicas, especialmente da mobilidade e do planejamento urbano, mostrando a sua complementaridade;
- Inclusão social, considerando que o direito às cidades não pode ser condicionado à capacidade de pagamento pela utilização dos serviços de transporte.

Além desses pontos, o PlanMob RMM deve adotar como **princípios**:

- Adoção do transporte coletivo integrado a modos ativos como prioritário na definição das políticas públicas, criando para isso as adequadas infraestruturas;
- Garantia do deslocamento das pessoas em um transporte coletivo de qualidade, integrado e rápido, considerando sua priorização na circulação viária e nos investimentos públicos e privados.
- Democratização do sistema viário por meio de políticas de circulação, com medidas de restrição ao uso do automóvel, quando necessárias.
- Construção de políticas de estacionamento e de distribuição de mercadorias em consonância com o planejamento urbano da região e com ênfase na racionalização da utilização da via e melhoria da qualidade dos espaços públicos.
- Construção de uma mobilidade mais respeitosa com o meio ambiente urbano que estimule o uso de transporte não motorizado, especialmente bicicleta, e de combustíveis renováveis e menos poluentes.

6 CRITERIOS DE CONTARTAÇÃO

- Deve atender as exigências da lei de licitações, Lei Nº 14.133/2021
- O regime de execução do contrato será por empreitada por preço global.
- Em se tratando de contratação onde a técnica é relevante para o andamentos dos trabalho, se faz necessário a inversão de fases, ou se, sugere-se primeiramente ser aberto as propostas técnicas e posteriormente a proposta de preço

6.1 QUALIFICAÇÃO TÉCNICA

6.1.1 Equipe técnica principal

A equipe técnica chave que irá coordenar os trabalhos, para efeito de habilitação da empresa no presente certame, deverá ser composta por, no mínimo, 05 (cinco) profissionais com formação e experiência profissional comprovada em consultoria e/ou pesquisa nas áreas correlatas ao objeto dos serviços aqui especificados e compatíveis com a complexidade das atividades previstas.

Um dos profissionais da equipe deverá ser indicado como Coordenador-Geral, e será responsável pelo planejamento e condução geral do trabalho, acompanhamento das tarefas e apresentação dos resultados esperados do estudo, sendo também o representante da CONTRATADA e ponto focal junto ao CONTRATANTE. Segue abaixo a descrição

Profissional 1: Profissional sênior com especialização em mobilidade, transportes, infraestrutura rodoviária ou áreas afins, com experiência em coordenação e gerenciamento de equipes multidisciplinares, supervisão ou coordenação de projetos no setor de mobilidade,transportes ou área correlata. Graduação em Engenharia ou Arquitetura e Urbanismo com tempo deexperiência mínimo de 10 (dez) ou mais anos em atividades afins ao objeto do contrato.

Profissional 2: Engenheiro ou arquiteto urbanista pleno com titulação mínima de Especialista (lato sensu) em mobilidade,transportes,infraestrutura rodoviária ou áreas afins, com experiência mínima entre 5 (cinco) e 10 (dez) anos comprovada em atividades de consultoria, cargos ou desenvolvimento de estudos ou projetos relacionados a pelo menos uma das seguintes áreas:

- Plano de mobilidade;
- Estudos ou pesquisas de transportes de passageiros; e
- Projetos de sistemas de transportes de passageiros

Profissional 3: Engenheiro ou Arquiteto ou qualquer profissional de nível superior, com titulação mínima de Especialista (lato sensu) em Economia ou Finanças ou Viabilidade Econômico-Financeira de Projetos, tendo experiência mínima entre3 (três) anos na elaboração de estudos econômico-financeiros para o setor de transporte, fluxos comerciais, relacionadas a pelo menos uma das seguintes áreas:

- Plano diretor de transportes de passageiros;
- Estudos ou pesquisas de transportes de passageiros; e
- Projetos de sistemas de transportes de passageiros.

Profissional 4: Arquiteto ou qualquer profissional de nível superior, preferencialmente com especialização (lato sensu) ou titulação acima, nas áreas de regulação, políticas públicas, mobilidade,transportes, ou áreas afins, com experiência mínima de 4 (quatro) anos na área de avaliação de aspectos institucionais e regulatórios no setor de mobilidade ou transportes.

Profissional 5: Profissional de nível superior, preferencialmente com especialização (lato sensu) ou titulação acima, tendo experiência mínima de 4 (quatro) anos em modelagem de redes de transportes.

6.1.2 PONTUAÇÃO TÉCNICA

Critérios de Avaliação das Propostas Técnicas

A Proposta Técnica deverá ser apresentada em um documento impresso, em formatos estabelecidos pela ABNT, com todas as suas folhas numeradas sequencialmente e rubricadas,como seguinte sumário:

- **Apresentação**;
- **Conhecimento do Problema**, que deverá apresentar características locais urbanas e sociais, características dos sistemas de mobilidade, transporte e circulação local; conhecimento sobre a natureza dos problemas a serem analisados; abordagens técnicas e visões de políticas urbanas;
- **Exposição da Metodologia e Plano de Trabalho**, que deverá apresentar as metodologias recomendadas; planejamento de tarefas; modelo analítico de execução do trabalho e cronograma associado;
- **Relação dos profissionais da Equipe Técnica** que atuará no projeto, indicados para cada função de acordo com os critérios de avaliação, juntamente com o currículo resumido, comprovação de conclusão do curso superior e ou de pós-graduação, se o caso, os respectivos documentos pertinentes de comprovação de vínculo e da experiência da equipe técnica, de forma a atender as exigências do Edital;
- **Relação de documentos pertinentes à Qualificação Técnica da licitante** através de Atestados de Capacidade Técnica com respectivo registro da Certidão de Acervo Técnico emitido pelo CREA, CAU ou entidade profissional equivalente.

Pontuação para Obtenção da Nota Técnica (NT)

A Comissão Técnica de Análise do órgão de origem determinará a NOTA TÉCNICA (NT) de cada licitante habilitada.A pontuação a ser atribuída às propostas técnicas apresentadas pelas licitantes deverá obedecer aos critérios abaixo estabelecidos na tabela a seguir. As notas assim obtidas devem ser arredondadas até os centésimos (duas decimais), de acordo com os critérios da NBR-5891, ABNT - Regras de Arredondamento na Numeração Decimal.

Discriminação	Pontuação Máxima
I.Conhecimentodoproblema(N1)	25,0
II.MetodologiaePlanodotrabalho(N2)	20,0
III.EquipeTécnica(N3)	35,0
IV.ExperiênciadaEmpresa(N4)	20,0
Total	**100,0**

Critérios de julgamento da proposta técnica

A nota final da proposta técnica (NT) será o somatório das notas atribuídas aos itens:

NT=N1+N2+N3+N4

Sendo:

- Conhecimento do problema (N1) = 25 pontos;
- Metodologia e plano do trabalho (N2) = 20 pontos;
- Equipe Técnica (N3) = 35 pontos;
- Experiência da Empresa (N4) = 20 pontos.

Serão desclassificadas as propostas técnicas das licitantes que não atingirem a nota mínima de 70 (setenta) pontos no total.

Conhecimento do Problema (Nota N1- valor máximo=25)

Deverá ser demonstrado, em no máximo 25 páginas tamanho A4, linha simples, letra Arial, corpo 11, o conhecimento dos serviços a executar, utilizando-se de uma abordagem geral, descrevendo sobre o contexto da mobilidade e do transporte coletivo de passageiros da RMM, procurando avaliar o funcionamento do serviço e o conhecimento sobre os problemas envolvidos.

Na análise, as folhas que excederem as quantidades previstas serãodesprezadas.

O item do Conhecimento do Problema será analisado levando-se em consideração os seguintes aspectos gerais: Coerência; Clareza; Objetividade; Inovação; Grau de abordagem; Apresentação; Inter-relacionamento entre atividades.

ITENS	PONTUAÇÃO (NOTAMÁXIMA)
I.1-CaracterizaçãodaMobilidade da RMM	8,00
I.2-Osmodosdetransporteda RMM	6,00
I.3-Ainfraestruturademobilidadeda RMM	5,00
I.4-Osserviçosdetransporteda RMM	6,00
Total N1	**25,00**

A nota de cada um dos itens I.1 ao I.4, segundo os aspectos gerais, terão como resultado percentual intermediário do valor do item, a saber:

- Não Atende: avaliação considera que o tópico em análise é inaplicável ou incompatível com as orientações de elaboração dele, ou ele foi omitido – zero;
- Atende Parcialmente: avaliação considera que o tópico em análise está parcialmente imperfeito, inexato ou inacabado, não atendendo de forma suficiente a todos os aspectos indicados nas orientações de elaboração dele – mínimo de 25% e máximo de 75% da nota máxima aplicável a este item;
- Atende: avaliação considera que o tópico em análise atendeu a todos os aspectos indicados nas orientações de elaboração do mesmo – mínimo 75% e máximo de 100% da nota máxima aplicável a este item.

Metodologia e Plano de Trabalho (Nota N2 - Valor máximo = 20)

Deverá ser aplicado, em no máximo 25 páginas tamanho A4, linha simples, letra Arial, corpo 11, a Metodologia e Plano de Trabalho para a prestação dos serviços previstos no escopo dos serviços, a descrição das atividades e o relacionamento entre elas, os métodos e critérios a serem utilizados na execução dos serviços e a estrutura organizacional correspondente, inclusive a utilização da equipe nos serviços.

Neste sentido, é necessário deixar clara a metodologia utilizada para a realização do Plano, que abrange a proposta da forma de abordagem das partes interessadas, devido ao valor agregado dado à primeira impressão da população sobre o projeto.

Na análise, as folhas que excederem as quantidades previstas serão desprezadas.

O item da Metodologia e Plano de Trabalho será analisado levando-se em consideração os seguintes aspectos gerais: Coerência; Clareza; Objetividade; Inovação; Grau de abordagem; Apresentação; Inter-relacionamento entre atividades.

ITENS	PONTUAÇÃO (NOTAMÁXIMA)
II.1–Metodologiaparaexecuçãodosserviços	8,00
II.2–PlanodeTrabalhoecronogramados serviços	6,00
II.3–Estruturadeutilizaçãodosrecursosedegestão	6,00
Total	**20,00**

A nota de cada um dos itens II.1, II.2 e II.3, segundo os aspectos gerais, terão como resultado percentual intermediário do valor do item, a saber:

- Não Atende: avaliação considera que o tópico em análise é inaplicável ou incompatível com as orientações de elaboração dele, ou ele foi omitido – zero;
- Atende Parcialmente: avaliação considera que o tópico em análise está parcialmente imperfeito, inexato ou inacabado, não atendendo de forma suficiente a todos os aspectos indicados nas orientações de elaboração dele – mínimo de 25% e máximo de 75% da nota máxima aplicável a este item;
- Atende: avaliação considera que o tópico em análise atendeu a todos os aspectos indicados nas orientações de elaboração do mesmo – mínimo 75% e máximo de 100% da nota máxima aplicável a este item.

Equipe Técnica Principal (Nota N3 - Valor máximo = 35)

Na análise da Equipe Técnica Principal, a nota será atribuída em função da capacitação e experiência dos técnicos indicados.

AcomprovaçãodeCapacitaçãodosprofissionais,referidosnoquadrodepontuação da Equipe Técnica Principal, dar-se-á através de Certidões de Acervo Técnico (CAT) registrados no Conselho do Profissional devidamente acompanhadas pelos respectivos atestados.

Os técnicos integrantes da Equipe Técnica Principal terão que estar disponíveis para elaboração dos itens de serviço em que estão alocados.

Os técnicos relacionados na Equipe Técnica Principal da LICITANTE não poderão integrar, em nenhuma hipótese, equipe técnica de outra LICITANTE, sob pena de sua desclassificação

Para a pontuação dos técnicosda Equipe Técnica Principal, deverá seranexada à proposta, documentação comprobatória de sua inscrição nos respectivos Conselhos Profissionais

A pontuação da Equipe Técnica será atribuída em função da qualificação dos profissionais que integrarão a equipe técnica chave indicada pela licitante. Estes profissionais deverão ser aqueles que efetivamente desenvolverão as funções principais do contrato. O julgamento será efetuado de acordo com os critérios específicos abaixo expostos:

Será atribuída a nota parcial **A1** (com nota **máxima de 12 pontos**) a partir da avaliação do profissional proposto "**Coordenador Geral**", utilizando-se para sua determinação a soma das pontuações obtidas nos seguintes critérios:

- Experiência Profissional, de acordo com a experiência profissional comprovada na coordenação de equipe multidisciplinar para elaboração ou revisão de plano de mobilidade ou estudos de transporte coletivo:
    - Acima de 72 meses de experiência = **6 (seis) pontos**
    - Entre 48 e 72 meses de experiência = 3 (três) pontos
    - Inferior a 48 meses de experiência = 1 (um) ponto
    - Não apresentado = 0 (zero) ponto
- Pós-Graduação de acordo com o título:
    - Doutorado = **4 (quatro) pontos**
    - Mestrado = 2 (dois) pontos
    - Especialização = 1 (um) ponto
    - Não apresentado = 0 (zero) ponto
- Formação Profissional, em Engenharia Civil ou Arquitetura, a ser comprovado por meio de diploma, graduado há:
    - 20 anos ou mais = **2 (dois) pontos**
    - Entre 15 e 20 anos = 1 (um) ponto
    - Entre 10 e 15 anos = 0,5 (meio) ponto
    - Não apresentado = 0 (zero) ponto

Será atribuída a nota parcial **A2** (com nota **máxima de 8 pontos**) a partir da avaliação do profissional proposto "**Profissional em mobilidade, transportes ou infraestrutura rodoviária**", utilizando-se para sua determinação a soma das pontuações obtidas nos seguintes critérios:

- Experiência Profissional, de acordo com a experiência profissional comprovada na execução de planos, projetos ou estudos para transporte e trânsito na área de mobilidade urbana:
    - Acima de 60 meses de experiência = **4 (quatro) pontos**
    - Entre 36 e 60 meses de experiência = 2 (dois) pontos
    - Inferior a 36 meses de experiência = 1 (um) ponto
    - Não apresentado = 0 (zero) ponto
- Pós-Graduação de acordo com o título:
    - Mestrado = **2 (dois) pontos**
    - Especialização = 1 (um) ponto
    - Não apresentado = 0 (zero) ponto
- Formação Profissional, em Engenharia Civil, a ser comprovado por meio de diploma, graduado há:
    - 15 anos ou mais = **2 (dois) pontos**
    - Entre 10 e 15 anos = 1 (um) ponto
    - Até 10 anos = 0,5 (meio) ponto
    - Não apresentado = 0 (zero) ponto

Será atribuída a nota parcial **A3** (com nota **máxima de 5 pontos**) a partir da avaliação do profissional proposto engenheiro ou arquiteto, ou qualquer profissional de nível superior, ambos com titulação de especialista (lato sensu) em **Economia e/ou Estatística e/ou viabilidade econômica e financeira de projetos**, utilizando-se para sua determinação a soma das pontuações obtidas nos seguintes critérios:

- Experiência Profissional, de acordo com a formação profissional com experiência comprovada na elaboração de estudos de viabilidade:
    - Acima de 48 meses de experiência = **1,5 (um e meio) pontos**
    - Entre 24 e 48 meses de experiência = 1 (um) ponto
    - Inferior a 24 meses de experiência = 0,5 (meio) ponto

    - Não apresentado = 0 (zero) ponto
- Pós-Graduação de acordo com o título:
    - Mestrado = **1,5 (um e meio) pontos**
    - Especialização = 1 (um) ponto
    - Não apresentado = 0 (zero) ponto
- Formação Profissional, em engenharia, arquitetura e/ou qualquer profissional de nível superior, a ser comprovado por meio de diploma, graduado há:
    - 10 anos ou mais = **1,5 (um e meio) pontos**
    - Entre 05 e 10 anos= 1 (um) ponto
    - Entre 4 e 5 anos = 0,5 (meio) ponto
    - Não apresentado = 0 (zero) ponto

Caso profissional apresentado tenha como formação profissional o curso de engenharia, ou arquitetura ou economista: **0,5 (meio)** ponto, caso o o seja outra formação 0 (zero) ponto

Será atribuída a nota parcial **A4** (com nota **máxima de 5 pontos**) a partir da avaliação do profissional proposto arquiteto ou qualquer profissional de nível superior, preferencialmente com especialização (lato senso) nas área de regulação, políticas públicas, mobilidade, transportes, utilizando-se para sua determinação a soma das pontuações obtidas nos seguintes critérios:

- Experiência Profissional, de acordo com a formação profissional com experiência comprovada na legislação no setor de mobilidade e/ou transportes:
    - Acima de 48 meses de experiência = **1,5 (um e meio) pontos**
    - Entre 24 e 48 meses de experiência = 1 (um) ponto
    - Inferior a 24 meses de experiência = 0,5 (meio) ponto
    - Não apresentado = 0 (zero) ponto
- Pós-Graduação de acordo com o título:
    - Mestrado = **1,5 (um e meio) pontos**
    - Especialização = 1 (um) ponto
    - Não apresentado = 0 (zero) ponto
- Formação Profissional,, a ser comprovado por meio de diploma, graduado há:

- 10 anos ou mais = **1,5 (um e meio) pontos**
- Entre 5 e 10 anos= 1 (um) ponto
- Entre 03 e 05 anos = 0,5 (meio) ponto
- Não apresentado = 0 (zero) ponto

Caso profissional apresentado tenha com formação profissional o curso de arquitetura, ou engenharia ou direito: **0,5 (meio)** ponto,caso seja outra formação 0 (zero) ponto

Será atribuída a nota parcial **A5** (com nota **máxima de 5 pontos**) a partir da avaliação do profissional proposto "**Consultor em Modelagem de redes de Transporte Público Coletivo**", utilizando-se para sua determinação a soma das pontuações obtidas nos seguintes critérios:

- Experiência Profissional, de acordo com a experiência na prestação de serviços, estudos e políticas para gestão urbana e/ou de transporte público:
  - Acima de 48 meses de experiência = **1,5 (um e meio) pontos**
  - Entre 24 e 48 meses de experiência = 1 (um) ponto
  - Inferior a 24 meses de experiência = 0,5 (meio) ponto
  - Não apresentado = 0 (zero) ponto
- Pós-Graduação de acordo com o título:
  - Mestrado = **1,5 (um e meio) pontos**
  - Especialização = 1 (um) ponto
  - Não apresentado = 0 (zero) ponto
- Formação Profissional, em nível superior, a ser comprovado por meio de diploma, graduado há:
  - 10 anos ou mais = **1,5 (um,cinco) ponto**
  - Entre 05 e 19 anos= 1 (um) ponto
  - Até 03 e 5 = 0,5 (meio) ponto
  - Não apresentado = 0 (zero) ponto

Caso profissional apresentado tenha com formação profissional o curso de arquitetura, ou engenharia: **0,5 (meio),** caso seja outra formação 0 (zero) ponto.

Experiência da Empresa (Nota N4 - Valor máximo = 20)

Deverá ser apresentada relação dos serviços executados pela empresa, compatíveis e pertinentes aos serviços objeto da licitação.

A LICITANTE deverá apresentar Atestados, com as respectivas experiências, para obter a pontuação requerida. A atribuição das notas se dará de acordo com os critérios estabelecidos no quadro a seguir:

Documentoscomprobatórios	Quantidade Atestados	Pontuação Máxima
Atestado de laboração ou atualização de Plano de Mobilidade para atender pelo menos 597.000 habitantes (IBGE, 2022) Pontos por atestado: 2	03	6
Atestado técnico de elaboração de pesquisa O/D utilizando dados de telefonia móvel Pontosporatestado:2	02	4
Atestado técnico de realização de audiências públicas e/ou processos participativos para Plano de Mobilidade Pontosporatestado: 1	03	3
Atestado técnico com estruturação de base de dados para mobilidade contemplado a definição de indicadores para mensuração dos avanços alcançados no período de implantação Pontos por atestado: 1	03	3
Atestado técnico para estruturação de Modelo de Gestão Financeira para sistema de transporte coletivo de passageiros contemplando bilhetagem eletrônica e centro de compensação (clearing house) para sistemas de transporte com múltiplos serviços Pontosporatestado:1	02	2

A pontuação para experiência desejada da empresa licitante será obtida pela multiplicação da quantidade de atestados válidos pelo respectivo peso do item para cada conjunto de atestados.

A empresa, ou consórcio de empresas, pontuará também se possuir sistema de gestão da qualidade para os serviços contratados, devendo apresentar Certificação de Qualidade ISO9.001/2005 em serviços na área Transporte e/ou Plano de Mobilidade Urbana, conforme a seguir:

Certificação de Qualidade ISO9.001/2005	Peso	Pontos
Transporte e/ou Plano de Mobilidade Urbana	2	2
TOTAL		**2**

Documentos comprobatórios	Pontuação Máxima
Atestados	18
Certificação de Qualidade ISO 9.001/2015	2
Nota 4	20

Nota técnica final (NT)=N1+N2+N3+N4

OBs.: Serão desclassificadas as licitantes que obtiverem nota de proposta técnica (NPT) inferior a 70 pontos do total ou inferior a 50% da nota máxima em um dos 4 quesitos principais.

6.1.3 Subcontratação

- Não é admitida a subcontratação TOTAL do objeto contratual
- É admitida a subcontratação parcial do objeto, até o limite de 30)% por cento) do valor total do contrato, nas seguintes condições:
- É vedada a subcontratação completa ou da parcela principal da contratação, a qual consiste em:
- O contrato oferece maior detalhamento das regras que serão aplicadas em relação à subcontratação.

7 ECOPO DAS ATIVIDADES

Considerando que a relação da mobilidade com dinâmicas territoriais deve ser evidenciadas conjuntamente e que deste modo deve ser detalhada a infraestrutura e a operação dos sistemas de transporte na Região Metropolitana de Maceió que se pode perceber como está estruturada a mobilidade na região, logo deve ser estudada através da concentração das atividades no território e dos fluxos de pessoas que se deslocam na RMM, identificando quais são as centralidades da região e como operam estes movimentos metropolitanos.

Somam-se às questões de demanda e oferta de transportes, aspectos urbanísticos e ambientais que corroboram a necessidade de um estudo mais detalhado de mobilidade urbana na região metropolitana percebendo -se que:

- Há necessidade da adequação da oferta de ônibus metropolitanos em função da introdução de um sistema de alta-média capacidade e racionalização do sistema alimentador, com impactos na fluidez do trânsito, emissão de ruído e poluição atmosférica, com melhoria da qualidade ambiental urbana;
- Há necessidade de estruturar um sistema de transporte que reforce o caráter metropolitano da região, atendendo de forma adequada aos fluxos diários, ou seja, os deslocamentos da população para realização das atividades de trabalho, estudo e lazer.

Inúmeras são as vantagens de um estudo deste padrão, visando a melhoria da mobilidade urbana e o desenvolvimento da região metropolitana como um todo não somente da capital, dentre elas:

- Oferecer a população um transporte moderno com condições de conforto superiores;
- Contribuir para a saúde e melhoria da qualidade de vida da população, com novo padrão de conforto nas suas condições de mobilidade urbana com a redução do número de automóveis e de ônibus com racionalização dos sistemas;
- Promover a revisão dos planos de circulação, acarretando uma diminuição dos congestionamentos e da poluição sonora e do ar;
- Ter maior atratividade para os usuários, constituindo-se em uma alternativa real ao uso do automóvel (rapidez, conforto, acessibilidade);
- Aumentar a capacidade de transporte (número de passageiros transportados);
- Proporcionar atendimento a demanda em horizonte de médio a longo prazo, ou seja, maior vida útil sem a saturação do sistema.

8 ETAPAS E PRODUTOS

8.1 ETAPA 01 – PLANEJAMENTO E PREPARAÇÃO

Nessa etapa a contratada deverá apresentar o planejamento das atividades, a preparação dos recursos necessários ao trabalho, detalhamento da proposta metodológica, fixação do cronograma, definição das formas de acompanhamento da sua evolução, definição das formas de mobilização e comunicação social e demais questões relacionadas à garantia do bom desenvolvimento do trabalho.

8.1.1 Produtos da Etapa 01

- Plano de Trabalho e Detalhamento Metodológico: deverá conter o detalhamento do plano de trabalho, metodologia a ser aplicada no

desenvolvimento do PlanMob RMM e plano de comunicação com a contratante. Esse último deverá especificar formatos de entrega dos produtos, prazos, principais agentes públicos envolvidos, equipe técnica da contratante e formas de comunicação entre contratado e contratante.

- Plano de Mobilização, Comunicação e Participação Social: deverá conter o mapeamento de todos os agentes que estejam de alguma forma envolvidos, tenham interesse, exerçam influência sobre os objetivos e resultados do PlanMob RMM ou que possam ser impactados por sua execução. Esse mapeamento ajudará na criação de estratégias mais eficazes de comunicação e participação social.
- Pré-Diagnóstico: deverá conter as análises preliminares com base na base de informações formada a partir de levantamentos de dados e consultas às informações disponíveis, em fontes secundárias, acerca dos municípios e inserção na RMM. O diagnóstico preliminar servirá como base de apoio para o desenvolvimento das atividades de caracterização e diagnóstico, a serem elaborados em etapa futura.

8.2 ETAPA 02 – LEVANTAMENTOS DE DADOS

Essa etapa consiste na preparação e realização dos levantamentos e coleta de informações de mobilidade no âmbito metropolitano em base primária. A realização de pesquisas e levantamentos de campo tem por finalidade retratar a condição atual da mobilidade urbana além de atualizar dados que possam estar defasados nos dados coletados de fontes secundárias. As pesquisas de campo (base primária) deverão ocorrer em períodos típicos, ou seja, em meses sem férias escolares e em semanas sem feriados.

As atividades previstas tiveram como referência o Caderno de Referência para a Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades, considerando as diretrizes para municípios acima de 500mil habitantes, sendo adaptadas para o âmbito metropolitano.São elas:

- realização de inventário da infraestrutura viária no âmbito metropolitano;
- realização de inventário das condições de segurança de trânsito;
- obtenção de matrizes origem e destino de viagens por dados de telefonia móvel anonimizados ou entrevistas domiciliares, com zoneamento definido para cada situação peculiar;

- aplicação de pesquisa de entrevistas com veículos nos pontos de acesso a todos os municípios da RMM (linha de contorno). Deverá ser considerada a mobilidade sazonal, nas épocas de alta temporada de turistas;
- aplicação de pesquisa de ocupação de veículos de transporte coletivo e individual em pontos estratégicos dispostos na malha viária metropolitana e principais vias de acesso aos municípios (pesquisa de linha de controle);
- aplicação de pesquisa nos sistemas de transporte coletivo metropolitano (ônibus, VLT e BRT);
- aplicação de pesquisa de movimentação em estações de embarque e desembarque de sistemas metroferroviários;
- aplicação de pesquisas com ciclistas sobre o uso da bicicleta, incluindo origens e destinos, rotas e problemas enfrentados;
- aplicação de pesquisas de contagem volumétrica de tráfego nos principais locais pré-identificados;
- Pesquisa de velocidade e retardamento nas principais rotas, individualizado para o transporte coletivo e individual;
- Realização de Eventos Participativos com a participação de todos os municípios para a coleta de informações e impressões sobre a situação atual da mobilidade urbana em nível metropolitano;

8.2.1 Produtos da Etapa 02

- Relatório de Planejamento das Pesquisas e Levantamentos: deverá conter a metodologia, amostragem e o planejamento executivo das pesquisas a serem executadas pela contratante.
- Relatório dos Resultados Obtidos nas Pesquisas e Levantamento: deverá apresentar os resultados das pesquisas e levantamentos realizados. Além disso, deve ser apresentada de forma consolidada toda a base de informações montada ao longo da realização das pesquisas e do levantamento de dados secundários.

8.3 ETAPA 03 – DIAGNÓSTICO E PROGNÓSTICO

O Diagnóstico consiste na sistematização e análise dos dados obtidos na Etapa 02. Por meio desse diagnóstico, é possível identificar e entender os vetores dos problemas de mobilidade presentes na RMM. 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.

As atividades previstas se baseiam no Caderno de Referência para a Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades adaptadas ao âmbito Metropolitano e deverão abranger, no mínimo:

- **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;
- **Caracterização e Análise do Sistema Viário e Circulação Metropolitana:** apresentação do sistema viário principal metropolitano e conexões da RMM, além do panorama da hierarquização viária;
- **Caracterização e Análise do 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.
- **Caracterização e Análise do Sistema de 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.
- **Caracterização e Análise Segurança Viária:** diagnóstico dos sinistros de trânsito registrados no sistema viário da 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.
- **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 e o Prognóstico Metropolitano da Mobilidade Urbana.

As atividades acima relacionadas deverão apresentar:

- produção de mapas temáticos com as informações obtidas;
- produção de mapa que represente a hierarquia viária atual em todos os municípios;
- utilização de recursos informatizados para representação da rede viária e de transporte coletivo;
- formulação de modelo de transporte para representação da demanda e oferta de transporte coletivo e individual motorizado, utilizando software de planejamento de transporte;
- realização de análise da sobreposição física dos trajetos da rede de transporte coletivo;
- realização de análise do modelo tarifário e dos custos de deslocamentos da população;
- realização de análise da regulamentação de transporte metropolitano e intermunicipal e do modelo institucional em vigor, e seu reflexo na capacidade de atuação do Governo Estadual;
- identificação das orientações da política urbana para os Planos Diretores Municipais, observando-se o as disposições do Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da RM de Maceió;
- identificação dos vetores de crescimento urbano e das áreas de expansão populacional na RMM, identificando possíveis áreas de conurbação;
- identificação dos principais polos e atrativos turísticos que apresentam aumento de demanda em épocas de alta temporada;
- identificação de novos parcelamentos de solo urbano em tramitação nas Prefeituras em áreas com impacto metropolitano ou de áreas de expansão para as quais haja especulação sobre futuro aproveitamento para parcelamento;
- identificação de novos empreendimentos empresariais com impacto metropolitano e regional;
- identificação de projetos existentes, com atenção para projetos de outras instâncias, como o governo federal;
- realização de projeção populacional para um horizonte de 15 anos ou mais e sua macro espacialização de acordo com as diretrizes urbanísticas, ou tendencial com base nos dados obtidos;
- realização de análise da malha viária, especialmente sob o ponto de vista da sua capacidade de suporte para o atendimento de demandas futuras de transporte coletivo e por bicicletas;

- realização de análise da regulamentação em vigor sobre os transportes do sistema metropolitano, especialmente sobre o transporte público coletivo;
- realização de análise da organização da gestão pública do transporte, em especial prevendo a elevação das demandas e das complexidades inerentes ao crescimento urbano;
- realização de análise dos problemas de segurança de trânsito;

8.3.1 Produto da Etapa 03

- Relatório Técnico de Diagnóstico da Mobilidade Urbana Metropolitana: deverá conter o resultado das análises sobre a situação atual da mobilidade urbana e a modelagem do sistema metropolitano considerando os temas indicados no Caderno de Referência do Ministério das Cidades. Deverá considerar a sazonalidade da alta e baixa temporada turística e apresentar os resultados dos eventos participativos.
- Relatório Técnico do Prognóstico da Mobilidade Urbana Metropolitana:deverá apresentar os cenários de avaliação, considerando o comportamento futuro da mobilidade através do uso de simulação de rede.

8.4 ETAPA 04 – ESTUDOS E PROPOSIÇÕES

Essa etapa consiste nas análises e propostas, definição dos objetivos, metas e ações estratégicas de curto, médio e longo prazos.

Devem ser seguidas as seguintes atividades, no mínimo:

- Para o Sistema Viário Metropolitano:
    - identificação dos conflitos de tráfego de passagem porventura existentes, em especial com rodovias e nas vias de acesso aos municípios, bem como proposição de soluções;
    - identificação dos pontos de descontinuidade viária entre municípios, incluindo barreiras de transposição naturais ou artificiais e propostas.

- Para a Circulação Viária Metropolitana:
    - identificação das necessidades para estímulo ao deslocamento a pé e por bicicleta de forma segura e acessível para acesso ao transporte metropolitano ou intermunicipal de passageiros;
    - realização de análise do transporte de cargas, em especial em relação à circulação de caminhões com peso bruto elevado e de cargas perigosas;

- realização de análise da situação da área central ou de corredores viários principais;
- realização de análises de reorganização viária para separação de fluxos de passagem e de acesso local;
- avaliação de medidas para restrição ao transporte individual;
- representação das alternativas de reorganização das redes de transporte coletivo e sistema viário, incluindo medidas de priorização do transporte coletivo e não motorizado e simulação de seu desempenho frente a indicadores.

- Para o Transporte Coletivo Intermunicipal Metropolitano:
  - Proposição de soluções de serviços de transporte coletivo coordenados e integrados, envolvendo o transporte municipal e intermunicipal;
  - identificação de deficiências e propostas para a melhoria do transporte escolar rural ou entre municípios da RMM;
  - formulação de proposta de rede de transporte coletivo metropolitano integrada;
  - realização de análise do modelo tarifário do transporte coletivo e de integração entre serviços municipais;
  - identificação do sistema viário de interesse para a circulação do transporte coletivo e, em especial, dos corredores de tráfego no qual deverão ser previstas ações para a priorização de sua circulação;
  - identificação de locais para instalação de terminais ou estações de integração ou de conexão da rede de serviços de transporte coletivo, em bairros e/ou na área central dos municípios da RMM;
  - proposição de soluções de serviços de transporte coletivo coordenados e integrados, envolvendo o transporte municipal e intermunicipal;

- Para a Gestão e Estruturação Institucional Metropolitana:
  - proposição de modelos de articulação institucional para a cogestão do transporte intermunicipal
  - proposição de modelos de compartilhamento de investimentos entre instâncias administrativas (municípios e estado);
  - avaliação de alternativas para a realização de operações urbanas, parcerias público-privadas e outros instrumentos para a captação de investimentos no sistema de mobilidade e do transporte;
  - proposição dos instrumentos legais necessários a nível estadual.

Ao final da etapa 04, deverá ser realizado Seminário Técnico para discussão das propostas apresentadas, junto a representações dos diversos setores envolvidos no tema, como governos municipais, ativistas, universidades, associações civis, dentre outros mapeados no Plano de Mobilização e Comunicação. Além do Seminário, deverá ser realizada Audiência Pública de Propostas, a fim de debater junto ao poder legislativo e a população em geral.

8.4.1 Produtos da Etapa 04

- **Plano do Sistema Viário Metropolitano:** deve apresentar as análises e propostas referentes ao sistema viário, considerando a classificação funcional das vias de acesso municipais e rodovias de interligação. Deverá apresentar diretrizes e soluções funcionais e institucionais para vias comuns a dois ou mais municípios conurbados. Incluirá a proposição de critérios e diretrizes para cruzamento dos de vias do sistema metropolitano.
- **Plano de Circulação Metropolitano:** deve apresentar as redes de mobilidade de cada modo, as análises e propostas referentes a incentivo da circulação de bicicletas e integração com o transporte coletivo, medidas de desencorajamento de uso do modo individual motorizado, restrições e permissões de circulação de cargas.
- **Plano do Transporte Público Metropolitano:** deve conter propostas para a melhoria do transporte público coletivo, medidas de incentivo, estruturação para gestão compartilhada e interfederativa do transporte de passageiros metropolitano, abrangendo todos os modos, de baixa, média e alta capacidade. Deverá apresentar propostas para a Política Tarifária considerando a implantação da integração funcional e tarifária do sistema.
- **Plano de Gestão Compartilhada e Estruturação Institucional Metropolitana:** deverá apresentar as soluções em nível institucional, propondo soluções de gestão compartilhada entre municípios e estado, sugerindo a definição das responsabilidades dos entes envolvidos, ou a criação de novas instituições ou órgãos para gestão da mobilidade urbana metropolitana, se for o caso. Deverá incluir todos os instrumentos legais a serem criados para a efetividade da proposta.
- **Plano de Ação e Monitoramento:** deve compreender as propostas integrantes do PlanMob RMM, as informações sobre os responsáveis pela execução, a estimativa de custos referenciais e as fontes de financiamento passíveis de serem utilizadas. Além disso, abrange a priorização das

atividades e o prazo previsto para sua execução, de modo a orientar o poder público no processo de execução do PlanMob RMM.

Todos os produtos deverão estar acompanhados do banco de dados gerado, com arquivos de texto, planilhas e georreferenciados em formato aberto.

8.5 ETAPA 05 – CONSOLIDAÇÃO E INSTITUCIONALIZAÇÃO DO PLANMOB RMM

Essa é uma etapa de organização do conhecimento acumulado, produto de todo o processo de estudo da mobilidade metropolitana, descrito anteriormente, que culminará em um acervo técnico a ser perpetuado por meio de seu registro documental. Portanto, toda a sequência de mapas, tabelas e textos de coleta de dados, análises, diagnósticos, prognósticos, alternativas estudadas e escolhidas serão organizados de forma a gerar um único relatório técnico que será a expressão final do Plano de Mobilidade Urbana Metropolitano de Maceió e seu respectivo projeto de lei (minuta), o qual será o instrumento enviado para apreciação do Poder Legislativo.

8.5.1 Produto da Etapa 05

- **Relatório de Consolidação do Plano de Mobilidade Urbana:** deve envolver a síntese das análises e propostas, de modo a compor o relatório final do PlanMob RMM.
- **Instrumentação Legal do Plano de Mobilidade Urbana Metropolitano de Maceió:** deve abranger a Minuta de Lei do Plano de Mobilidade Urbana, a partir das propostas desenvolvidas e consolidadas.

8.6 ETAPA 06 – CAPACITAÇÃO DA EQUIPE TÉCNICA DO GOVERNO ESTADUAL

A contratante deverá desenvolver capacitação técnica ao final do projeto, nas quais o conhecimento técnico e científico será trazido para discussão em conjunto com a equipe técnica do Estado com o intuito de avaliar e ajustar, no que couber, ao caso específico em questão.

Ao final dos módulos os participantes deverão ser capazes de:

- Reconhecer os elementos considerados na metodologia proposta;
- Entender e aplicar os fundamentos utilizados nas atividades, podendo replicar a metodologia aplicada ou realizar ajustes na mesma.

8.6.1 Produto da Etapa 06

- **Relatório de Capacitação do PlanMob RMM:** apresenta o conteúdo ministrado na capacitação e demais documentos comprobatórios, como apresentação, listas de presenças e fotos.

8.7 PARTICIPAÇÃO SOCIAL

A participação social deve estar presente ao longo de todas as etapas de desenvolvimento do Plano de Mobilidade Urbana, desde as discussões iniciais até a execução das ações. Deve ser desenvolvido um Plano de Mobilização e Participação Social o qual contemplará os espaços de participação da sociedade, o planejamento das atividades, e as ações de divulgação.

No processo de elaboração do plano de comunicação, devem ser seguidas as atividades sugeridas pelo Caderno de Referência para Elaboração de Planos de Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades (2015). As atividades em questão são apresentadas a seguir:

- definição do roteiro básico e metodologia das atividades;
- estabelecimento do cronograma de eventos;
- estimativa dos recursos necessários, incluindo a definição dos locais e dos eventos;
- agendamento, convite e divulgação;
- execução das consultas públicas (propõem-se ao longo das atividades de definição do escopo, diagnóstico e prognóstico, propostas e consolidação do plano);
- sistematização e divulgação das observações colhidas.

Deverão ser previstas duas audiências públicas. A primeira realizada ao final do processo do diagnóstico, para apresentar à população a situação atual da mobilidade urbana no município. A outra será a audiência pública final, na qual deverá ocorrer a exposição, de forma sintética, e os devidos esclarecimentos acerca do conteúdo do Plano de Mobilidade Urbana, tais como propostas, critérios de priorização, impactos na mobilidade e benefícios esperados para população. As contribuições feitas pela comunidade devem ser analisadas e incluídas na versão final do Plano de Mobilidade Urbana. A empresa contratada se responsabilizará a apoiar e elaborar o conteúdo técnico da audiência. A divulgação, disponibilização de locais e realização da audiência pública são de responsabilidade do contratante.

Padronização de entrega do material

8.8 LEGISLAÇÃO E NORMAS

Os trabalhos referentes ao plano de trabalho a serem desenvolvidos, no âmbito da presente licitação, e seus respectivos produtos a serem entregues durante a execução do contrato, deverão atender plenamente esse Termo de Referência e respectivo

Relatório de Especificações Técnicas, às normas, regulamentos e legislação vigente no âmbito municipal, estadual e federal, envolvendo no mínimo:

- Legislação Federal;
- Legislação Estadual;
- Legislação Municipal;

Se faz necessário o enquadramento de todas as Normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT), que viabilize a elaboração e execução do plano de mobilidade como por exemplo:

- ABNT NBR 9050/2020 – Acessibilidade de Pessoas Portadoras de Deficiência ou com Mobilidade Reduzida a Edificações, Espaço, Mobiliário e Equipamentos Urbanos e suas respectivas atualizações
- ABNT NBR 14022:2025 - Acessibilidade em veículos de características urbanas para o transporte coletivo de passageiros.

Outras normas pertinentes

- Código de Trânsito Brasileiro – CTB e Resoluções do Conselho Nacional de Trânsito – CONTRAN;
- Demais normas especificadas no presente Termo de Referência.

8.9 FORMATO DO MATERIAL A SER ENTREGUE

Em formato eletrônico:

Os relatórios técnicos, especificações, relação de materiais, memoriais e orçamentos deverão ser elaborados com o uso de processador de texto e planilha eletrônica em formatos compatíveis com MSOffice, MSProject, Autocad e Adobe Acrobat, entre outros.

Em formato impresso:

Devem ser apresentados em formato A3 ou A4 padrão ABNT. duas vias em papel sulfite encadernadas e; uma cópia em arquivo digital salvo em um drive especifico com arquivos com extensão . doc, xls, dwg, dxf, shapefire, kmz, kml, tif, pdf

As formatações de entregas devem ser acordadas com a fiscalização conforme definida na Etapa 01 aprovado pela fiscalização.

Os desenhos e mapeamentos necessários dos estudos deverão ser desenvolvidos em sistema aser aprovado pela fiscalização e apresentados em formato A1, A3 ou A4, no padrão ABNT.

Deverão ser utilizadas escalas adequadas a serem definidas posteriormente pela CONTRATANTE, sendo que outros formatos poderão ser aceitos para desenhos específicos, desde que previamente acordado e aprovado com a fiscalização.

8.10 ASSINATURA E CONFIRMAÇÃO DA RESPONSABILIDADE TÉCNICA

Todos os produtos entregues, deve ser assinado e acompanhado da respectiva ART/RRT comprovando a devida responsabilidade Técnica dos profissionais que executaram os trabalhos, na qualidade de contratada, em conformidade com os profissionais habilitados e qualificados na Licitação.

8.11 CESSÃO DE DIREITOS AUTORAIS E PATRIMONIAIS

A executora dos trabalhos, na qualidade de contratada, deverá ceder e repassar através de instrumento de contrato, a título universal e por prazo indeterminado, todos os direitos autorais relativos aos trabalhos originários do respectivo contrato à CONTRATANTE. 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 xpressa autorização por escrito da CONTRATANTE.

9 CRONOGRAMA DE EXECUÇÃO

Para o desenvolvimento do Plano de Mobilidade Urbana Metropolitano de Maceió, são necessários 18 (dezoito) meses de atividades, conforme apresentado a seguir:

ETAPAS	MESES																	
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
01 – Planejamento e Mobilização																		
02 – Levantamentos de dados e informações																		
03 – Diagnóstico e Prognóstico																		
04 – Estudos e Proposições																		
05 – Consolidação																		
06 – Capacitação da Equipe Técnica																		
07 – Participação Social					S	S	C				A					A		

S – Seminário Técnicos; C – Conferência Metropolitana; A – Audiência Pública

Arqt.ª Roberta Maria Rosas Garcia Araújo

Superintendência de Transporte e Mobilidade Urbana

SETRAND – AL