

ANEXO X

TERMO DE REFERÊNCIA

**CONTRATAÇÃO DE CONSULTORIA ESPECIALIZADA PARA
ELABORAÇÃO DO PLANO DIRETOR DE MOBILIDADE URBANA
DE BIRIGUI**

Sumário

1.	INTRODUÇÃO.....	3
2.	OBJETO DO CONTRATO.....	4
3.	MODALIDADE E SUPORTE LEGAL.....	4
4.	DESENVOLVIMENTO, ÁREA DE ESTUDO E DE INFLUÊNCIA.....	4
5.	OBJETIVOS DO PLANO DIRETOR DE MOBILIDADE URBANA DE BIRIGUI.....	6
6.	CONTEXTUALIZAÇÃO.....	7
7.	INFORMAÇÕES.....	9
8.	PLANO DE TRABALHO.....	10
8.1	Plano de Comunicação.....	10
8.2	Diagnóstico e Prognóstico.....	11
8.2.1	Diagnóstico.....	11
8.2.2	Prognóstico.....	12
8.3	Desenvolvimento de Propostas.....	13
8.4	Consolidação do Plano de Mobilidade de Birigui.....	13
8.5	Minuta do Projeto de Lei.....	13
9.	PRODUTOS DE TRABALHO.....	14
10.	APRESENTAÇÃO DOS PRODUTOS.....	14
11.	EXIGÊNCIAS HABILITATÓRIAS.....	14
12.	PRAZO PARA EXECUÇÃO E CRONOGRAMA FINANCEIRO.....	16
13.	VIGÊNCIA DO CONTRATO.....	17

TERMOS DE REFERÊNCIA

CONTRATAÇÃO DE CONSULTORIA PARA ELABORAR O PLANO DIRETOR DE MOBILIDADE URBANA DE BIRIGUI

1. INTRODUÇÃO

Em 2001, foi lançado o Estatuto das Cidades, que estabeleceu as diretrizes gerais da política urbana no país, regulamentando os dispositivos constitucionais relativos ao tema e garantindo a possibilidade da utilização de novos instrumentos para a efetivação da gestão urbana. O Estatuto das Cidades tornou-se o norteador do planejamento urbano, fortalecendo o Plano Diretor como o instrumento básico do desenvolvimento urbano, instituindo instrumentos para o cumprimento da função social da propriedade - Zonas Especiais de Interesse Social (ZEIS), bem como outros instrumentos como a urbanização compulsória, o Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) progressivo (aumento do imposto em terrenos não urbanizados) e a desapropriação-sanção, instrumentos para indução do desenvolvimento urbano e controle da especulação imobiliária, além da simplificação da legislação de parcelamento, uso e ocupação do solo, de modo a aumentar a oferta de lotes, e a proteção e a recuperação do meio ambiente urbano.

A presença do Plano Diretor, do Estatuto e da nova política no âmbito nacional, cria condições mais adequadas para que o administrador possa buscar o desenvolvimento urbano articulado com outros planos setoriais de interesse da cidade. O Estatuto atribuiu, aos municípios, a implantação de planos diretores participativos, definindo uma série de instrumentos urbanísticos que têm no combate à especulação imobiliária e na regularização fundiária dos imóveis urbanos seus principais objetivos.

As diretrizes para o desenvolvimento do município de Birigui estão contidas no Plano Diretor Participativo de Birigui, (Lei Complementar nº 17/2006), no qual se

define a visão que embasa a política urbana e os objetivos estratégicos para a cidade.

A aplicação do Estatuto da Cidade, contemplado no Plano Diretor Participativo poderá trazer benefícios ambientais à cidade, estimulando a instalação da população de baixa renda em áreas dotadas de infraestrutura e evitando a ocupação de áreas ambientalmente frágeis, como áreas de solos vulneráveis, encostas de morros e zonas inundáveis, na busca da contenção do espalhamento da cidade.

O crescimento da cidade de Birigui está orientado e definido pelo Plano Diretor Participativo, através dos grandes eixos de transporte, ao longo dos quais existem vazios urbanos, prevendo-se o adensamento de moradias nestas áreas. O restante do tecido urbano seria dedicado a áreas de restrição ao crescimento ou adensamento.

Por razão de seu crescimento urbano e da frota veicular em particular, a Prefeitura Municipal de Birigui vem investindo consideráveis recursos para disciplinar tal crescimento. A exemplo cita-se a regulamentação do transporte público urbano de passageiros, em elaboração.

Como em tantos outros locais, o maior desafio da Prefeitura Municipal de Birigui é a mudança de paradigma no modo de transporte urbano: de um maior atendimento ao transporte individual para uma maior atenção ao transporte de massa apregoado no Plano Diretor (Capítulo IV – DA MOBILIDADE URBANA E DO TRANSPORTE) e respaldado no Estatuto da Cidade e na Política Nacional de Mobilidade Urbana.

2. OBJETO DO CONTRATO

Constitui objeto deste Termo de Referência a contratação de Empresa Especializada para a elaboração do **Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Birigui**, para o ano horizonte de 10 e 20 anos, conforme especificações

descritas neste Termo de Referência e demais condições contidas no Edital e seus Anexos.

3. MODALIDADE E SUPORTE LEGAL

A presente licitação obedecerá a modalidade TOMADA DE PREÇOS do tipo MENOR PREÇO, conforme Artigo 45, Inciso I da Lei 8666 de 21 de junho/1993, cujo regime de execução será EMPREITADA POR PREÇO GLOBAL, como estabelece o Artigo 10, inciso II, da alínea “a” da mesma Lei.

Os serviços descritos no presente Termo de Referência estão sendo contratados com recursos provenientes do orçamento da Prefeitura Municipal de Birigui, com o propósito de modernizar o sistema de mobilidade de Birigui, baseando-se nas melhores, mais sustentáveis e eficientes alternativas tecnológicas, institucionais, financeiras, ambientais e legais.

4. DESENVOLVIMENTO, ÁREA DE ESTUDO E DE INFLUÊNCIA

O Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Birigui deverá considerar o território do Município de Birigui, em especial a área urbana, com ênfase na articulação do sistema viário e na possibilidade de integração dos sistemas de transportes, incluindo de forma simplificada a relação com os outros municípios.

Os estudos deverão ser desenvolvidos com maior profundidade para o momento atual e os horizontes de maior prazo, de 10 (dez) e 20 (vinte) anos.

Especificamente, no caso do transporte público urbano de passageiros, os estudos deverão considerar a futura definição da Prefeitura Municipal de Birigui sobre a conclusão do processo de concessão dos serviços. Ainda, deverá elaborar a revisão da rede de transporte público coletivo de passageiros com base nas pesquisas realizadas, propondo novos atendimentos e reavaliando os atuais.

De acordo com o Guia PlanMob para elaboração dos Planos Diretores de Transporte e da Mobilidade, há duas abordagens que devem ser consideradas na elaboração dos estudos: uma técnica e outra da discussão social.

“A abordagem técnica utiliza as metodologias clássicas de planejamento de transporte, fundamentadas no levantamento de dados quantitativos, no emprego de meios de representação dos atributos e relações espaciais (mapas, desenhos, esquemas ilustrativos), no uso de métodos de previsão de demanda (modelos de transporte) e no uso de instrumentos de simulação do desempenho de redes de transporte com base em indicadores de desempenho econômico e social. Na abordagem social cabe a utilização de métodos que permitam, a partir da discussão com a sociedade, uma compreensão do que as pessoas, entidades e setores econômicos pensam das condições de mobilidade no município e da receptividade e aprovação das medidas que venham a ser definidas; esta abordagem também pode produzir indicadores qualitativos e quantitativos que expressem algumas variáveis importantes à análise.”.

Assim, requer-se dos estudos, que eles sejam realizados com metodologias reconhecidas de planejamento de transporte, com a participação dos técnicos da Prefeitura de Birigui, especialmente, dos profissionais da DPTRANS, bem com a participação social através de eventos a serem propostos visando a difusão dos trabalhos desenvolvidos, o debate e a coleta de comentários, sugestões e propostas.

5. OBJETIVOS DO PLANO DIRETOR DE MOBILIDADE URBANA DE BIRIGUI

O Plano Diretor de Mobilidade Urbana de Birigui deverá ser desenvolvido com ações e propostas voltadas às pessoas, garantindo a equidade na utilização dos espaços urbanos e buscando a construção de uma cidade mais humana, com melhor qualidade de vida e desenvolvimento sustentável. O principal objetivo do Plano é proporcionar à população acesso às oportunidades que a cidade oferece, com condições adequadas ao exercício de mobilidade tanto dos cidadãos, quanto de bens e serviços, prevendo, dentre outras ações a:

- Estabelecer, de acordo com a legislação, um Plano que oriente as ações do Município no campo das políticas urbanas associadas, ampliando a mobilidade da população em condições qualificadas e adequadas e a diminuindo os índices de imobilidade, principalmente na população de baixa renda, reduzindo as desigualdades e promovendo a inclusão social.
- Subsidiar a Administração na tomada de decisões, em curto prazo, para os problemas de circulação de pessoas e veículos na cidade, incluindo as questões associadas ao transporte público coletivo.
- Subsidiar a Administração em relação às necessidades de formulação de ajustes do novo modelo de delegação do serviço público de transporte coletivo.
- Diminuição da necessidade de longas viagens, proporcionado deslocamentos mais eficientes, com o fortalecimento das centralidades nas regiões;

O desenvolvimento do Plano Diretor de Mobilidade Urbana deverá estar pautado nos princípios e diretrizes estabelecidos na Lei Federal 12.587/2012, que instituiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana:

Art. 5º. A Política Nacional de Mobilidade Urbana está fundamentada nos seguintes princípios:

- I. acessibilidade universal;*
- II. desenvolvimento sustentável das cidades, nas dimensões socioeconômicas e ambientais;*
- III. equidade no acesso dos cidadãos ao transporte público coletivo;*
- IV. eficiência, eficácia e efetividade na prestação dos serviços de transporte urbano;*
- V. gestão democrática e controle social do planejamento e avaliação da Política Nacional de Mobilidade Urbana;*
- VI. segurança nos deslocamentos das pessoas;*
- VII. justa distribuição dos benefícios e ônus decorrentes do uso dos diferentes modos e serviços;*
- VIII. equidade no uso do espaço público de circulação, vias e logradouros;*
- IX. eficiência, eficácia e efetividade na circulação urbana.*

Art. 6º A Política Nacional de Mobilidade Urbana é orientada pelas seguintes diretrizes:

- I. integração com a política de desenvolvimento urbano e respectivas políticas setoriais de habitação, saneamento básico, planejamento e gestão do uso do solo no âmbito dos entes federativos;*
- II. prioridade dos modos de transportes não motorizados sobre os motorizados e dos serviços de transporte público coletivo sobre o transporte individual motorizado;*
- III. integração entre os modos e serviços de transporte urbano;*
- IV. mitigação dos custos ambientais, sociais e econômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade;*
- V. incentivo ao desenvolvimento científico-tecnológico e ao uso de energias renováveis e menos poluentes;*
- VI. priorização de projetos de transporte público coletivo estruturadores do território e indutores do desenvolvimento urbano integrado;*

VII. *integração entre as cidades gêmeas localizadas na faixa de fronteira com outros países sobre a linha divisória internacional.*”

6. CONTEXTUALIZAÇÃO

Nas últimas décadas o Brasil passou por um intenso processo de urbanização com uma forte tendência para a metropolização, ou seja, para o crescimento e surgimento de grandes cidades. Segundo os dados do Censo 2010 do IBGE, 84,36% da população brasileira vive em áreas urbanas, porém, de acordo com o Ministério das Cidades, *“mesmo nas regiões consideradas como rurais, é crescente a presença de relações sociais e econômicas características do modo de vida urbano”*.

A partir da década de 1950, o país passou por um processo de urbanização voltado à utilização do automóvel, que na época era visto como uma solução para a mobilidade. As cidades foram construídas, reformadas e adaptadas para um modelo de circulação centrado no transporte motorizado, individual e rodoviário, hoje percebido como insustentável, seja pelos problemas ambientais ocasionados, seja pela impossibilidade de se suprir as necessidades de infraestrutura que o crescimento acelerado da frota exige.

A combinação da falta de incentivo e investimento no transporte público de passageiros e o direcionamento das ações para beneficiar os automóveis no meio urbano produz um círculo vicioso que está conduzindo as cidades à imobilidade.

“Esta situação permanece e tende a se agravar: a falta de transporte público de qualidade estimula o uso do transporte individual, que aumenta os níveis de congestionamento e poluição. Esse uso ampliado do automóvel estimula no médio prazo a expansão urbana e a dispersão das atividades, elevando o consumo de energia e criando grandes diferenças de acessibilidade às atividades.” (ANTP, 1997).

Birigui teve sua origem na expansão da cafeicultura e instalação da rede ferroviária “Estrada de Ferro Noroeste”, o qual possibilitou, a partir da segunda metade do século XX, um crescimento demográfico e espacial da cidade. Tal expansão consolidou a cidade como grande polo agrícola na região (responsável por 37,5% da produção de milho, 30,8% do arroz, 30% da soja, dentre outras) e no âmbito da indústria calçadista, a qual permitiu que Birigui obtivesse o título de a “Capital Nacional do Calçado Infantil”.

Seu Planejamento Urbano foi pautado pelas diretrizes contidas no Plano Diretor Participativo e pela Lei Complementar nº 26/2007, que dispõe sobre o Uso do Solo Urbano, resguardando a organização e a ordenação dos seus espaços urbanos.

Atualmente, Birigui apresenta um desenho urbano marcado por eixos radiais espalhando-se por áreas periféricas. Segundo dados do censo nacional de 2010 do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), a cidade apresenta-se com uma população de cerca de 108.728 habitantes (estimada para o ano 2106 em 119.536 hab.) e uma taxa de urbanização de 97,0%¹.

Área: 530,03 km²

População: 108.728 habitantes (censo 2010)

Frota Veicular: 94.762 (abril/2017)

Relação Frota População: 1 veículo para cada 1,26 pessoa

O intenso polo industrial de calçados vem atraindo um fluxo de viagens entre Birigui e as cidades vizinhas ao município, a saber: Araçatuba, Coroados, Brejo Alegre, Glicério, Bilac.

7. INFORMAÇÕES

¹ IBGE, 2010 e Anuário Estatístico de Birigui, 2010.

A Prefeitura Municipal de Birigui disponibilizará as seguintes informações e estudos que servirão de subsídios para a elaboração do Plano Diretor de Mobilidade Urbana:

- Plano Diretor de Birigui e Lei de Parcelamento, Ocupação e Uso do Solo;
- Projeto Básico e seus Anexos, da Concessão do Serviço de Transporte Público Urbano de Passageiros.
- Projetos estruturais existentes para o sistema viário, em especial, da área de estudo;
- Intenção dos investidores para implantação de Indústrias, indicando número de funcionários;
- Estatísticas de Acidentes de Trânsito – dados relativos aos acidentes de trânsito ocorridos no município nos últimos anos;
- Dados relativos ao Transporte Coletivo:
 - ✓ Identificação dos pontos iniciais e finais;
 - ✓ Identificação dos principais corredores de transporte;
 - ✓ Relação codificada das linhas;
 - ✓ Oferta de serviço, frota, produção quilométrica mensal, tempo médio de viagem entre os bairros e regiões da área central, custo operacional mensal;
 - ✓ Demanda por linha mensal.

8. PLANO DE TRABALHO

Os trabalhos, objeto deste Termo de Referência, deverão ser desenvolvidos de acordo com as orientações do Guia PlanMob para a elaboração de Planos Diretores de transporte e da Mobilidade da SEMOB, em 5 (cinco) etapas principais, sendo elas:

- Etapa 1 - Plano de Comunicação;
- Etapa 2 - Diagnóstico e Prognóstico;
- Etapa 3 – Desenvolvimento de Propostas;

- Etapa 4 – Consolidação do Plano de Mobilidade de Birigui;
- Etapa 5 – Minuta do Projeto de Lei.

As atividades descritas neste Termo de Referência são as mínimas necessárias para a apresentação do Plano de Mobilidade, podendo ser acrescidas novas atividades de acordo com o andamento dos trabalhos e com anuência entre a empresa vencedora e a Prefeitura Municipal de Birigui.

8.1 PLANO DE COMUNICAÇÃO

A primeira etapa do desenvolvimento dos trabalhos é a elaboração, em conjunto com a Prefeitura Municipal de Birigui, de um Plano de Comunicação para ser aplicado ao longo de todas as etapas de concepção do Plano Diretor de Mobilidade Urbana e durante sua implementação. O principal objetivo do Plano de Comunicação é garantir publicidade e transparência na elaboração do PlanMob, facilitando a sua compreensão por meio de informações em linguagem clara e acessível aos públicos das esferas política, administrativa e da sociedade em geral.

O Plano de Comunicação deve contemplar diretrizes que norteiam o papel estratégico do Plano Diretor de Mobilidade, perfil do(s) profissional(ais) alocado(s), metodologia utilizada e cronograma para a realização de cada uma das atividades. As ações relativas à comunicação entre a equipe de trabalho também devem ser consideradas. O Plano de Comunicação deverá apresentar, no mínimo, as seguintes atividades:

- I. Reuniões mensais de acompanhamento do trabalho junto à equipe técnica designada pela Prefeitura Municipal.
- II. Realização de 1 oficina de trabalho envolvendo técnicos e autoridades, a serem designados pela Prefeitura Municipal.
- III. Reuniões com Prefeito e Secretariado após a consolidação de cada etapa de trabalho (diagnóstico e prognóstico, propostas do plano e minuta do projeto de lei).

IV. Realização de 1 (uma) oficina de trabalho junto a representantes setoriais, lideranças do município, colaboradores a sociedade civil e de organizações.

V. Apoio técnico à Audiência Pública realizada pela Prefeitura Municipal para apresentação das ações previstas no Plano Diretor de Mobilidade Urbana. A audiência será realizada pela Prefeitura Municipal, mas cabe a empresa vencedora a elaboração da metodologia que será utilizada para a apresentação do Plano.

8.2 DIAGNÓSTICO E PROGNÓSTICO

8.2.1 DIAGNÓSTICO

O desenvolvimento do plano requer um diagnóstico contemplando informações de oferta e demanda do sistema, dados socioeconômicos e de uso e ocupação do solo. Deverá apresentar uma abordagem dos aspectos quantitativos e qualitativos oriundos da compreensão dos técnicos e dirigentes públicos e da sociedade, ouvida no processo de discussão social.

O diagnóstico será composto por, no mínimo:

- **Levantamento de informações** (inventário fotográfico e físico para os principais corredores arteriais e coletores da cidade contemplando o sistema viário, sistema cicloviário, calçadas/acessibilidade, acidentes, etc.);
- **Consolidação das Informações Existentes** (com análise das recomendações do Plano Diretor);
- **Realização da Pesquisa Origem-Destino (O/D)** – através de entrevistas em campo, com o objetivo de levantar o volume e as características dos deslocamentos realizados pela população em suas atividades diárias. Permite-se adotar a amostragem casual simples, cujos erros fiquem em torno de 5,0% e margem de confiabilidade de 95%.
- **Realização das Pesquisas Complementares:**

- a) Contagem Veicular Direcional Classificada em no mínimo 10 postos e, Contagem de Pedestres, em no mínimo 5 postos, a serem realizadas durante duas horas nos períodos de pico da manhã e da tarde, de um dia útil típico.
- b) Pesquisa Sobe e Desce em todas as linhas do transporte coletivo (11 linhas), durante duas horas nos períodos de pico da manhã e da tarde, de um dia útil típico, 1 sábado e 1 domingo.
- c) Pesquisa Operacional (Catraca) em todas as linhas do transporte coletivo (11 linhas), em um dia útil típico, 1 sábado e 1 domingo.
- **Modelagem da Rede de Simulação:** recomenda-se que sejam empregados modelos de simulação com o apoio de softwares para o planejamento de redes de transporte. Caso a licitante opte por não usá-los, caberá justificar a abordagem proposta e a forma como pretende oferecer as informações quantitativas necessárias ao Plano por meio de outras abordagens.
- **Caracterização do Sistema de Mobilidade:** deverá ser realizada uma leitura das informações obtidas e sua análise para identificar os problemas existentes, com as seguintes abordagens:
 - a) Padrões de mobilidade da população;
 - b) Passeios, dispositivos e áreas de circulação de pedestres em geral;
 - c) Sistema viário e equipamentos para ciclistas;
 - d) Serviço público de transporte coletivo;
 - e) Sistema viário e circulação de veículos;
 - f) Demais serviços de transporte coletivo ou individual motorizado (táxi, moto-táxi, etc.);
 - g) Gestão da mobilidade.

8.2.2 PROGNÓSTICO

Deverá ser realizada uma análise de prognóstico de modo a se antever situações em relação à mobilidade urbana que poderão ser geradas pelo crescimento da cidade, isto é, caso não haja nenhuma intervenção nos horizontes de estudo.

Recomenda-se que o prognóstico seja realizado com o apoio dos modelos de simulação de transporte, ou seja, com uma base quantitativa, porém, caso a licitante opte por não usá-los, caberá justificar a abordagem proposta e a forma como pretende elaborar as avaliações, mesmo que qualitativas.

O prognóstico deverá ser realizado com base nas orientações da política urbana, com especial atenção ao Plano Diretor do Município, devendo ser construídos cenários de evolução urbana, demográfica, econômica e social da localidade e projeção quantitativa ou qualitativa dos impactos destes cenários na mobilidade, nos serviços de transporte e no sistema viário.

8.3 DESENVOLVIMENTO DE PROPOSTAS

Deverão ser concebidas soluções, propostas, diretrizes e ações a partir da análise da situação atual e dos prognósticos realizados anteriormente e debatidos com a Sociedade.

No campo dos temas gerais, recomenda-se que as propostas contemplem abordagens sobre a política de mobilidade, a gestão pública, ao planejamento, a participação social entre outros.

Nos campos específicos, deverão ser elaboradas propostas de intervenção em infraestrutura viária, em equipamentos públicos, em redes de serviços, entre outros.

8.4 CONSOLIDAÇÃO DO PLANO DE MOBILIDADE DE BIRIGUI

O teor dos estudos do PlanMob em suas diversas etapas deverão ser reunidos e representados na forma de documentos finais, como relatórios, arquivos de dados, bases georreferenciadas e demais expressões de conteúdo que sirvam à

Administração e à Sociedade para a orientação das ações no campo das políticas de mobilidade urbana.

Deverá ser apresentado o plano de implementação das medidas propostas, com cronograma físico-financeiro considerando horizontes previstos, bem como propostas para sua gestão e para o monitoramento das medidas implementadas e metas estabelecidas.

8.5 MINUTA DO PROJETO DE LEI

Após a emissão do Relatório Final do Plano de Mobilidade Urbana, deverá ser elaborada a Minuta do Projeto de Lei para aprovação do Plano Diretor de Mobilidade Urbana pela Câmara Municipal de Birigui. Esta etapa do projeto só estará concluída após a aprovação final do texto na Câmara Municipal, quando todas as alterações necessárias já terão sido realizadas.

9. PRODUTOS DE TRABALHO

Os serviços serão apresentados sob a forma de relatórios, conforme consignado no presente Termo de Referência. Para organizar o recebimento dos serviços, a Contratada deverá produzir os seguintes relatórios:

Relatório 1 – Plano de Comunicação: Detalhamento do Plano de Trabalho contemplando as atividades e tarefas básicas alocadas em cronograma; Planejamento da Pesquisa O/D e das Pesquisas Complementares; Levantamento de Informações e Plano de Comunicação.

Relatório 2 – Diagnóstico e Prognóstico: Levantamento e consolidação das informações existentes, primeiras observações e recomendações; Execução da Pesquisa O/D e das Pesquisas Complementares; Modelagem da Rede de Simulação; Caracterização do Sistema de Mobilidade.

Relatório 3 – Desenvolvimento de Propostas: Geração e Consolidação de Alternativas às autoridades da Prefeitura Municipal quanto à mobilidade urbana

(rede de transporte, trânsito, eixos viários, ciclovias, calçadas, pontos críticos, etc.)

Relatório 4 – Consolidação do Plano de Mobilidade: Plano Diretor de Mobilidade - Objetivos Estratégicos e Ferramentas de Planejamento; Plano de Gestão da Demanda e Plano de Gestão e Melhoria da Oferta.

Relatório 5 – Minuta do Projeto de Lei do Plano de Mobilidade

10. APRESENTAÇÃO DOS PRODUTOS

Todos os documentos dos projetos, relativos aos produtos a serem entregues, deverão ser emitidos em 2 (vias) vias e em arquivos digitais (CD-ROM ou DVD-ROM) abertos a edição, contendo todos os arquivos (documentos, fotos, planilhas, etc.).

11. EXIGÊNCIAS HABILITATÓRIAS

A natureza dos serviços a contratar exige a mobilização de uma equipe interdisciplinar altamente qualificada nas áreas que constituem os trabalhos, sob a responsabilidade de um Coordenador Geral de Projeto, que será responsável pela compatibilização e coordenação dos trabalhos setoriais e por garantir a integração de toda a equipe envolvida.

11.1 Deverá ser apresentado um ou mais Atestados de Capacidade Técnica emitido por pessoa jurídica de direito público ou privado, devidamente registrado na entidade profissional competente, conforme preconiza a súmula nº 24 do Tribunal de Contas, na qual comprove que a empresa licitante tenha realizado serviço pertinente e compatível em características com o objeto deste Termo de Referência, para cidades com população acima de 50.000 habitantes (Censo IBGE 2010).

11.2 Comprovação de Registro da Empresa Licitante na entidade profissional competente: Conselho Regional de Engenharia e Agronomia - CREA e ou Conselho de Arquitetura e Urbanismo (CAU).

11.3 Apresentação de um ou mais atestado de acervo técnico emitido pelo CREA ou CAU, ao profissional de responsabilidade técnica para a prestação dos serviços, de acordo com a súmula nº 23 do Tribunal de Contas, tendo como parcela de maior relevância, o **desenvolvimento de plano de transporte urbano**.

11.4 Comprovação da empresa de possuir profissional com vínculo empregatício através de contrato social, registro em carteira social, ficha de empregado ou contrato de trabalho, sendo possível ainda a contratação de profissional autônomo que preencha os requisitos e se responsabilize tecnicamente pela execução dos serviços, conforme a súmula nº 25 do Tribunal de Contas, e que detenha de pelo menos um atestado de responsabilidade técnica por execução de serviço similar ao objeto deste Termo de Referência.

11.5 Atestado de Visita Técnica - Os licitantes, a fim de que tenham pleno conhecimento das condições locais em que será realizada os estudos do PLAMOB Birigui, bem como suas peculiaridades, deverão realizar visita técnica antes da data desejada para entrega dos envelopes.

A Visita Técnica deverá ser previamente agendada, com o servidor do Departamento de Trânsito e Serviços – DEPTRANS, através do e-mail: transito@birigui.sp.gov.br, ou telefone (018) 3642-2215, das 09:00 às 16:00 horas da data limite da visita; i.1) a visita deverá ser realizada por um representante da empresa, devidamente identificado, através de documento que o vincule à empresa interessada. i.2) o atestado de visita técnica, expedido pelo licitador, deverá ser retirado junto à DEPTRANS (Departamento de Trânsito e Serviços).

12. PRAZO PARA EXECUÇÃO E CRONOGRAMA FINANCEIRO

O prazo para início dos serviços é de até 05 (cinco) dias úteis, contados da expedição da Ordem de Serviço desta Secretaria.

A proponente deverá apresentar o seu cronograma de trabalho, considerando o prazo total máximo para a conclusão dos estudos do Plano de Mobilidade Urbana de 06 (seis) meses, prorrogáveis, tendo como base solicitação formal enviada em no mínimo 30 (trinta) dias úteis anteriores a data do vencimento dos prazos estabelecidos neste Termo de Referência, devidamente justificado, conforme segue;

Etapas	Produtos	Mês 1	Mês 2	Mês 3	Mês 4	Mês 5	Mês 6
Etapa 1	Etapa 1 – Plano de Comunicação						
Etapa 2	Etapa 2 – Diagnóstico e Prognóstico						
Etapa 3	Etapa 3 – Desenvolvimento de Propostas						
Etapa 4	Etapa 4 – Consolidação do PLAMOB						
Etapa 5	Etapa 5 – Minuta do Projeto de Lei						

O Plano de Comunicação deverá detalhar o cronograma de atividades das 5 etapas do Plamob Birigui, considerando também as Oficinas e Audiência Pública.

Os pagamentos serão efetuados em 5 (cinco) etapas e ocorrerão de acordo com o seguinte cronograma de desembolso:

Medição	Produto Entregue	% do Valor Total
01	Etapa 1 – Plano de Comunicação	15%
02	Etapa 2 – Diagnóstico e Prognóstico	15%
03	Etapa 3-Desenvolvimento de Propostas	25%
04	Etapa 4- Consolidação do PLAMOB	25%
05	Etapa 5-Minuta do Projeto de Lei	20%
TOTAL		100%

13. VIGÊNCIA DO CONTRATO

O período de vigência do contrato será de 09 (nove) meses contados da sua assinatura e, sua duração poderá ser prorrogada, somente, pelo período necessário à entrega dos serviços, se presente uma das hipóteses previstas no artigo 57, § 1º da Lei nº 8666/93.

MELISSA PUERTAS SAMPAIO
DIRETORA DO DEPARTAMENTO DE TRANSITO