

**TERMO DE REFERÊNCIA nº 06/2021 PARA CONTRATAÇÃO DE
CONSULTORIA PARA O MAPEAMENTO DE BOAS PRÁTICAS DO
PROJETO ACESSOCIDADES: CIDADES MAIS INCLUSIVAS E
CONECTADAS**

(CSO-LA/2020/420-778)

1. CONTEXTUALIZAÇÃO

A Frente Nacional de Prefeitos (FNP) foi criada em 1989, a partir da articulação política de um grupo de prefeitos de algumas capitais, coordenada pela então prefeita de São Paulo (SP) Luiza Erundina. Em 1999, foi iniciado o processo de transformação dessa articulação política em uma entidade formalmente constituída. Em dezembro de 2003, a FNP instalou sua sede em Brasília, onde passou a funcionar uma estrutura administrativa que oferece suporte às ações da entidade. Isso permitiu uma atuação mais constante nas atividades de representação, informação e de assessoramento em assuntos de interesse dos municípios brasileiros na Capital Federal, possibilitando uma atuação mais ágil da entidade nas questões municipalistas em debate no Governo Federal, no Congresso Nacional e nas instâncias superiores do judiciário.

Com 32 anos de história, a Frente Nacional de Prefeitos (FNP) tem como foco de atuação os 412 municípios com mais de 80 mil habitantes. Esse grupo inclui todas as capitais e representa 61% da população brasileira e 74% do PIB nacional.

A partir de 2009, no marco do programa de cooperação 100 cidades para 100 projetos Brasil-Itália, a FNP vem participando de projetos de cooperação internacional para o aprimoramento das políticas públicas municipais em diferentes âmbitos entre os quais: gestão e administração municipal, direitos humanos, políticas juvenis, enfrentamento à violência e exploração sexual no turismo e ao tráfico de pessoas, desenvolvimento sustentável e ODS.



Em 2020, a FNP foi contemplada pela Delegação da União Europeia como requerente de uma subvenção em parceria com a Confederación de Fondos de Cooperación y Solidaridad (CONFOCOS, Espanha) e a Associazione Nazionale Comuni Italiani (ANCI, Itália). O projeto, “AcessoCidades: cidades mais acessíveis e conectadas” (CSO-LA/2020/420-778), tem como objetivo geral, objetivos específicos (OE) e resultados (R):

Objetivo geral: Contribuir para qualificar as políticas de mobilidade urbana como ferramenta para integração das políticas de desenvolvimento urbano sustentável e redução das desigualdades

OE 1: Ampliar a capacidade de incidência e articulação de secretários e dirigentes municipais

OE 2: Ampliar a capacidade técnica de 50 municípios para desenho de soluções de desenvolvimento urbano sustentável e acessibilidade urbana baseadas em evidências

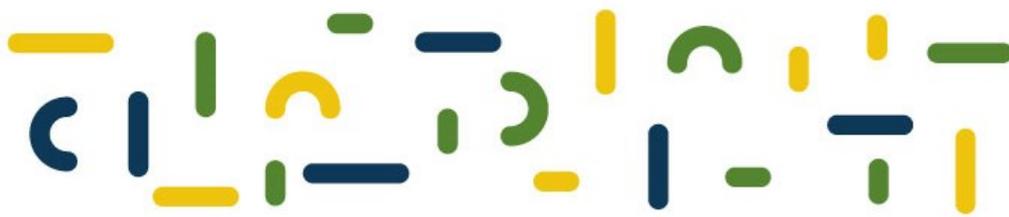
R1: Redes de autoridades locais brasileiras, espanholas e italianas fortalecidas e atuando em cooperação para o desenvolvimento urbano sustentável

R2: 50 municípios capacitados para disponibilizar e analisar seus dados de transporte público em formato aberto

R3: 10 instrumentos de planejamento municipais brasileiros para o aprimoramento da acessibilidade urbana elaborados com base em evidências e recorte de sexo, raça/cor e renda

R4: Espaços multissetoriais de troca, formação e inovação voltados ao incentivo da acessibilidade urbana oportunizados no âmbito do projeto

Para atingir os objetivos propostos da ação AcessoCidades, estão previstas como principais atividades: fortalecer o Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes Públicos de Mobilidade Urbana (FNMU), como espaço de articulação e incidência política de secretários municipais de mobilidade urbana; realizar seminários e oficinas presenciais e digitais para a troca de experiência entre dirigentes e técnicos municipais brasileiros e europeus de desenvolvimento urbano e mobilidade e entre diversos setores; apresentar aos municípios boas práticas (nacionais e internacionais) em temas prioritários visando a (re)construção de um modelo de qualidade, seguro e competitivo de mobilidade urbana (sistema de Transporte Público, mas não apenas); capacitar municípios na gestão de dados abertos para criar o ambiente tecnológico para a aplicação das boas práticas



identificadas, e assegurar transparência; auxiliar 10 cidades na adoção de boas práticas e que estas sejam incluídas no planejamento urbano através de instrumentos específicos; e conectar cidades, startups e outros parceiros para implementar soluções inovadoras para cidades inteligentes.

Dentro das atividades vinculadas ao pilar de **Governança**, relativas ao Resultado 1 do projeto, encontra-se o mapeamento e estudo de boas práticas em mobilidade urbana, visando a (re)construção de um modelo integrado de mobilidade urbana sustentável. Os produtos da consultoria serão subsídios para a viabilização da implementação de políticas e boas práticas baseadas em evidências para redução das desigualdades de mobilidade e de acesso a oportunidades.

2 – OBJETO

Contratação de empresa de consultoria especializada para desenvolver a seguinte atividade, referente à **linha orçamentária**:

- 5.2.2 Consultoria técnica para mapeamento e estudo de boas práticas para mobilidade urbana

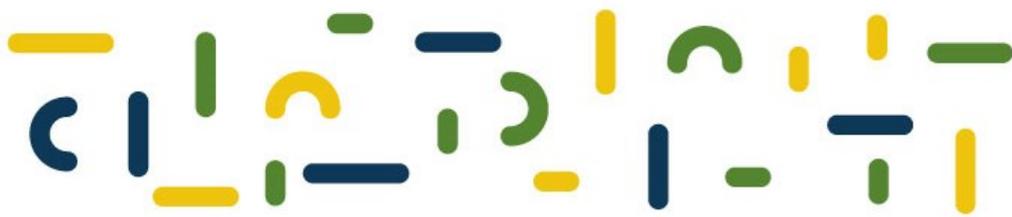
2.1 – Consultoria técnica para mapeamento e estudo de boas práticas para mobilidade urbana

O plano de trabalho da consultoria está dividido em duas etapas principais: (i) mapeamento e sistematização de boas práticas em mobilidade urbana e (ii) estudos de replicabilidade de boas práticas para o contexto brasileiro.

2.1.1 Mapeamento e sistematização de boas práticas em mobilidade urbana

A primeira etapa envolverá a identificação de experiências positivas e casos de sucesso nacionais e internacionais no que se refere à mobilidade urbana sustentável e à redução de desigualdade sociais e urbanas de classe, raça e gênero relacionadas à mobilidade e à acessibilidade urbana.

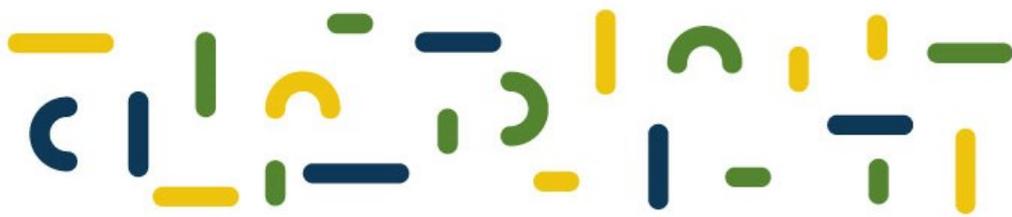
As boas práticas mencionadas envolvem políticas urbanas e de transportes, modelos de regulamentação, organizações institucionais, instrumentos de



planejamento, entre outras ações, e devem ser mapeadas e sistematizadas pela consultoria de maneira a auxiliar gestores, técnicos e demais tomadores de decisão locais a elaborar instrumentos de planejamento e ações inclusivas e sustentáveis de curto, médio e longo prazo que visam: a recuperação das cidades nos cenários durante e pós-Covid19; a integração das políticas de mobilidade urbana, em especial do transporte público e mobilidade ativa; o direcionamento dos investimentos em mobilidade urbana a partir de dados confiáveis e diagnósticos fundamentados; a integração de políticas intersetoriais e com outros órgãos de governo municipais e entes federativos; e a instauração de diálogos produtivos com os demais setores público, privado, academia e ONGs.

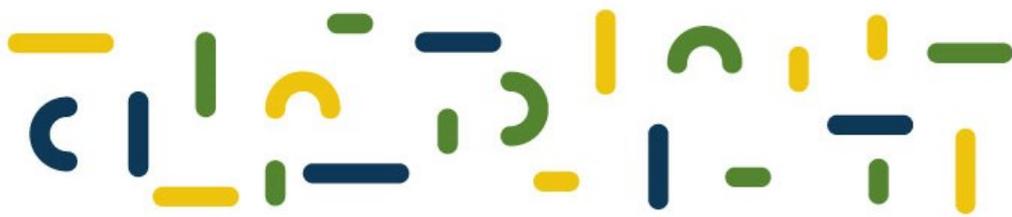
Além disso, as experiências e boas práticas devem estar inseridas nas sete temáticas abordadas no escopo do Projeto AcessoCidades. São elas:

- i) **Modelos de arranjos e legislação para sustentabilidade financeira do serviço de transporte público (durante e pós-pandemia):** Para a sustentabilidade da operação do serviço, é preciso assegurar novas fontes de financiamento extra tarifárias internas e externas ao sistema de mobilidade urbana, tais como cobrança do uso do sistema viário e/ou de estacionamentos públicos, tributação do combustível, contribuições patronais, entre outros, com os correspondentes modelos de governança e legislação. Também será necessário articular novas formas de contratação e remuneração dos operadores de transporte público urbano.
- ii) **Modelos de gestão de regiões metropolitanas:** a crise da Covid19 evidenciou a dificuldade de coordenação e articulação no planejamento e na gestão do transporte nas áreas metropolitanas. Durante o período de rígido distanciamento social, observou-se que no mesmo território diferentes autoridades reagiram de formas distintas e não articuladas, dificultando o acesso seguro ao transporte público pela população. Tendo em vista esta crise, as boas práticas devem estar na direção da gestão integrada de mobilidade na dimensão



metropolitana, com diferentes modelos de governança e articulação, de forma a garantir eficiência e qualidade do serviço.

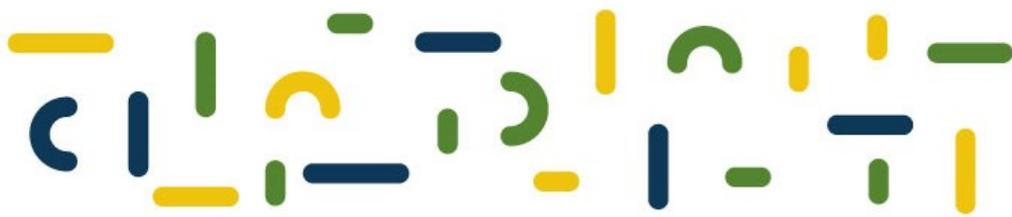
- iii) **Protocolos higiênico-sanitários no contexto COVID-19:** os sistemas de transporte necessitam de medidas higiênico-sanitárias e de distanciamento durante o período de pandemia e isolamento social. Muitos sistemas de transporte público urbano pelo mundo se adaptaram a essa crise, garantindo uma oferta mínima de serviço e manutenção e implementando rapidamente medidas rigorosas de higiene para proteger a saúde dos funcionários e usuários do transporte. A sistematização de experiências, modelos e boas práticas de municípios, regiões metropolitanas e países que se adaptaram de forma adequada e eficiente contribuirá para a prestação de um serviço seguro, que proteja a saúde dos funcionários e usuários do transporte e contribua para o controle da disseminação de Covid19.
- iv) **Regulamentação dos serviços de transporte individual por aplicativos:** desde o início da operação dos serviços de transporte (motorizado e não-motorizados) por aplicativos, as autoridades locais de diversas cidades do mundo estão enfrentando o desafio de regulamentar esse tipo de serviço. Atualmente, muitos usuários do transporte público coletivo estão deixando o sistema por medo de contágio do vírus e migrando para transportes privados e/ou individuais, que tendem a aumentar o congestionamento, os sinistros de trânsito e a poluição local do ar, contribuindo para o aquecimento global. Por outro lado, o uso de bicicletas e patinetes compartilhados não está presente na maioria das cidades ou não está adequadamente regulamentado. Sendo assim, devem ser buscados exemplos bem sucedidos de outras cidades e seus respectivos modelos de viabilização e regulamentação.
- v) **Inovações tecnológicas para a qualificação e eficiência do sistema de transporte público:** recentemente, o uso de tecnologia para a coleta, armazenamento, manipulação e análise de um grande volume de dados (small e big data) de transportes tem proporcionado benefícios para o planejamento e



monitoramento da operação, bem como para a disponibilização de informações aos usuários. Alguns exemplos envolvem o uso de dados das operadoras de celulares, de aplicativos, de GPS embarcados nos veículos e de bilhetagem eletrônica para o rastreamento dos deslocamentos e atualização de matrizes de origem e destino. Além do uso de dados para operação do TP, aplicativos de transporte podem compreender pesquisas de satisfação sobre o serviço prestado, com potencial de sistematização de indicadores padronizados para o monitoramento de qualidade nos contratos de licitação. As ações de inovação também são de interesse na área de infraestrutura e equipamentos, principalmente no contexto de eletrificação da frota de automóveis e ônibus, contribuindo para a redução de emissões no setor de transportes.

- vi) **Incentivo à mobilidade ativa:** muitas cidades ao redor do mundo estão procurando alternativas de mobilidade ao transporte motorizado individual e repensando sua abordagem em relação ao espaço urbano, especialmente no contexto da pandemia da Covid19. As iniciativas envolvem a implantação e ampliação de ciclovias, ciclofaixas e bicicletários, incentivos à compra e uso da bicicleta, alargamento de calçadas, ações de urbanismo tático e instalação de equipamentos urbanos descentralizados, investindo em infraestrutura cicloviária e peatonal, liberando vagas de carros nas ruas para devolvê-las às pessoas. Países participantes do projeto AcessoCidades, Espanha e Itália, estão na vanguarda dessas ações e estão agindo sobre sua legislação para garantir a perenização dessas iniciativas.

- vii) **Integração das políticas territoriais e de mobilidade:** o contexto atual de grande parte das cidades no Brasil, Itália e Espanha reflete a falta de articulação e governança entre setores da administração pública para realizar o planejamento e o desenvolvimento de políticas públicas de desenvolvimento urbano de forma integrada. Dessa forma, boas práticas devem envolver a integração das políticas territoriais e de mobilidade, com a distribuição das oportunidades e atividades



nas cidades, bem como a ampliação da oferta e da eficiência dos sistemas de transporte, promovendo a acessibilidade urbana e a redução das desigualdades.

2.1.2 Estudos de replicabilidade de boas práticas em mobilidade urbana para o contexto brasileiro

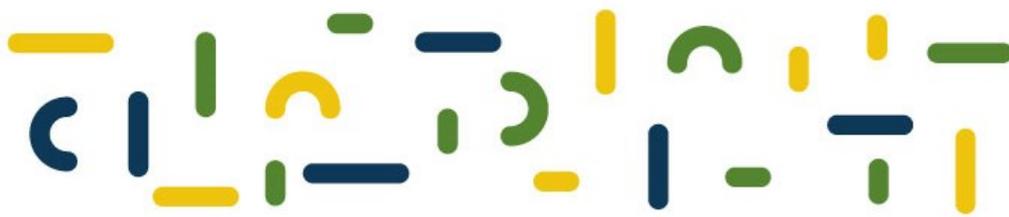
O relatório de mapeamento e sistematização de boas práticas em mobilidade e acessibilidade urbana elaborado na primeira etapa será apresentado aos integrantes do Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes de Mobilidade Urbana e aos parceiros do projeto Acesso Cidades. Com a finalidade de incentivar a viabilização dessas boas práticas no contexto brasileiro, os secretários e dirigentes deverão selecionar três temáticas anteriormente apresentadas para que a consultoria elabore estudos de replicabilidade de ações e políticas presentes no relatório.

Esses estudos deverão conter o detalhamento das questões e desafios técnicos, institucionais e políticos para a implementação das ações e políticas elencadas, abordando as diferenças nos contextos sociais, econômicos e urbanos das cidades brasileiras em relação aos locais onde as ações foram implementadas. Os documentos elaborados irão nortear o planejamento e a viabilização de boas práticas de mobilidade e acessibilidade urbana nas cidades participantes do projeto.

2.2 – Produtos

1. Mapeamento e sistematização de boas práticas;

- 1.1. Plano de trabalho com cronograma detalhado de realização das atividades e entrega dos relatórios parciais e final;
- 1.2. Apresentação da metodologia utilizada para a coleta das informações, contemplando a proposta de critérios de avaliação das boas práticas e métodos de coleta de dados, vinculados às fontes a serem utilizadas. A metodologia será discutida e validada pela equipe do Projeto AcessoCidades;
- 1.3. Relatório parcial para o acompanhamento das atividades;
- 1.4. Relatório final, que deverá conter: a síntese das etapas anteriores; principais resultados da coleta de dados; sistematização das boas práticas mapeadas, com



detalhamento dos contextos em que estas foram aplicadas, modelos normativos e de financiamento, regras institucionais e outras informações que a consultoria considerar relevantes; e recomendações de aplicação, tendo em vista os países participantes do projeto, Brasil, Espanha e Itália.

1.5. Apresentação digital em formato Powerpoint (ou similar) com os principais resultados da primeira etapa, destacando os pontos centrais do relatório final, com uma abordagem estética, comunicativa e dinâmica.

1.6. Apresentação dos resultados na Reunião do Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes de Mobilidade Urbana (FNMU). A seleção das três temáticas a serem aprofundadas na segunda etapa do objeto de consultoria será feita por meio das discussões entre a equipe do Projeto AcessoCidades, os secretários e dirigentes de mobilidade urbana participantes do FNMU e os consultores contratados.

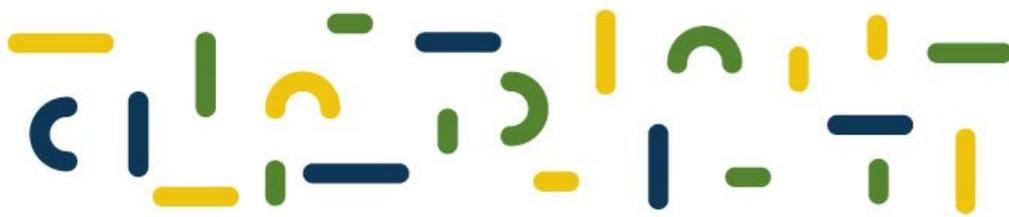
2. Três estudos de replicabilidade de boas práticas mapeadas e sistematizadas nos eixos selecionados pela Frente Nacional de Prefeitos e pelo Fórum Nacional de Secretários e Dirigentes de Mobilidade Urbana.

2.1. Plano de trabalho com cronograma detalhado de realização das atividades da segunda etapa;

2.2. Relatório parcial dos estudos, que contém a metodologia utilizada e o esboço de organização do relatório final, de modo a alinhar o produto com a equipe do Projeto AcessoCidades.

2.3. Relatório final, que deverá apresentar a análise técnica sobre a replicabilidade das boas práticas relacionadas às três temáticas selecionadas ao final da primeira etapa, tendo em vista os contextos de cidades brasileiras.

2.4. Apresentação digital em formato Powerpoint (ou similar) com os principais resultados da segunda etapa, destacando os pontos centrais do relatório final, com uma abordagem estética, comunicativa e dinâmica.



3 - LOCALIDADE DO TRABALHO

O trabalho será desenvolvido em modalidade remota, sem previsão de viagens oficiais.

4 - EXPERIÊNCIA E QUALIFICAÇÕES DA CONTRATADA

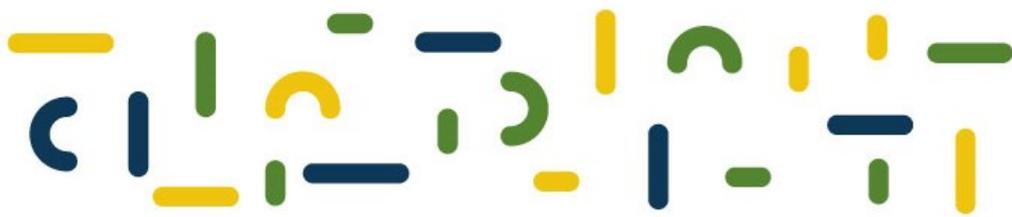
A contratada deverá possuir experiência e conhecimento nas seguintes atividades:

- a) Experiência em trabalhos relacionados à mobilidade urbana e desenvolvimento urbano sustentável com órgãos públicos, instituições de pesquisa e/ou organizações não-governamentais.
- b) Capacidade de leitura, compreensão e escrita em português e inglês. Capacidade em espanhol e/ou italiano serão avaliadas e ponderadas de forma positiva.
- c) Agir de acordo com os valores da FNP, regras administrativas, códigos de conduta e princípios éticos;
- d) Promover ativamente a equidade e diversidade de gênero e raça em todas as atividades;
- e) Garantir que as informações sejam coletadas, registradas e usadas corretamente, incluindo informações confidenciais.

5 - ENVIO E SELEÇÃO DAS PROPOSTAS

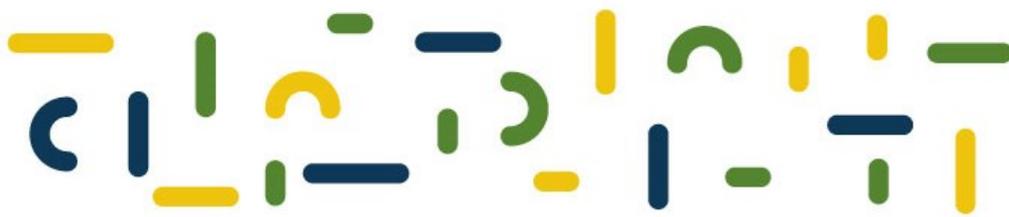
Para a avaliação de proposta e consequente execução da consultoria, a empresa deverá encaminhar ao e-mail: acesso.cidades@fnp.org.br, indicando no campo assunto “**TdR 06/2021 - Consultoria Mapeamento de Boas Práticas**”, até o dia **04/06/2021 às 23:59 horas** (horário de Brasília), portfólio e proposta técnica e financeira contendo o escopo básico com as seguintes informações:

- a) Identificação da empresa e de seu(s) coordenador(es);
- b) Objetivo geral, indicando o resultado que as atividades visam alcançar;
- c) Objetivos específicos ou metas, que correspondem às ações e medidas que devem ser executadas;



- d) Metodologia, na qual se deve indicar como se pretende atingir os objetivos com foco na efetiva participação e envolvimento municípios;
- e) Cronograma, contendo informação dos prazos em que as atividades serão desenvolvidas;
- f) Orçamento, com planilha de custos detalhada por produto;
- g) Instrumentos de avaliação pelos atores dos municípios envolvidos;
- h) Plano de composição da equipe técnica que atuará no mapeamento, identificando as exigências de formação e qualificação para os trabalhos a serem executados, incluindo capacidades com idiomas conforme descrito no item 4;
- i) Previsão de eventuais serviços técnicos especializados, como por exemplo plataforma de videoconferência;
- j) Prazos previstos de execução, com cronograma físico-financeiro e com estimativa de parcelas para desembolso;
- k) Dados de conta bancária de titularidade da entidade, aberta e utilizada exclusivamente com a finalidade de receber e gerir recursos provenientes do projeto de consultoria técnica;
- l) Prever formas de comprovação (evidências) da realização das atividades detalhadas no Plano de Trabalho para fins de auditorias contábil-financeira e finalística;
- o) Portfólio com descrição de experiências profissionais em mobilidade urbana e desenvolvimento urbano sustentável com órgãos públicos, instituições de pesquisa e/ou organizações não-governamentais;
- m) Indicação de nome e email de duas referências profissionais de experiências anteriores declaradas no portfólio.

Não serão aceitas propostas encaminhadas após a data e horário informados neste Termo de Referência.



6 - CRONOGRAMA DE SELEÇÃO E EXECUÇÃO

Etapa	Período	Meio
Publicação do Termo de Referência	19/05/2021	Site da FNP
Recebimento das propostas	Entre 19/05/2021 e 04/06/2021	Email: acesso.cidades@fnp.org.br
Seleção das propostas	Entre 04/06/2021 e 14/06/2021	
Contratação	Até Julho/2021	
Entrega Relatório Final - Etapa 1	Até 60 dias após a assinatura do contrato	Email: acesso.cidades@fnp.org.br
Entrega Relatório Final - Etapa 2	Até 120 dias após a assinatura do contrato	Email: acesso.cidades@fnp.org.br

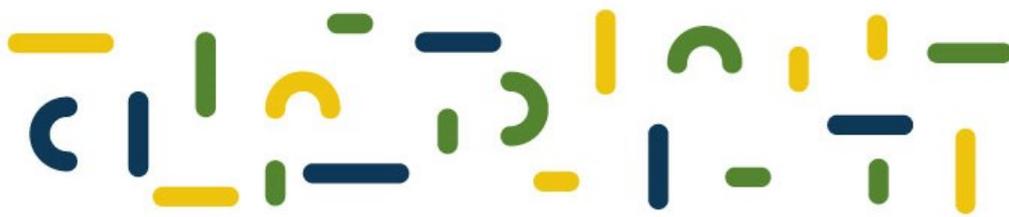
7 - MONITORAMENTO E CONTROLE DAS ATIVIDADES

As execuções dos serviços serão acompanhadas pelos técnicos da FNP, buscando manter permanente contato com a consultoria para a efetiva realização das atividades nos prazos definidos no cronograma (sejam eles físicos ou contábil-financeiros). O monitoramento e controle das atividades será feito através de reuniões e emails, com a apresentação de resultados parciais e avaliações do trabalho.

É reservado a FNP o direito de avaliar a qualidade e adequação dos serviços prestados, que deverão estar dentro dos padrões de aceitabilidade, buscando alternativas de melhoria com a consultoria. Os produtos não aprovados ou aprovados parcialmente implicam diretamente no não pagamento ou pagamento parcial dos valores acordados.

8 – PRAZO:

A contratação será realizada pelo período de 6 (seis) meses, podendo ser aditivado/prorrogado ou rescindido conforme legislação em vigor.



8.1 Todos os materiais elaborados deverão seguir a identidade visual do Projeto AcessoCidades e serem previamente validados pela FNP antes de qualquer divulgação. As diretrizes de identidade visual serão repassadas após a contratação.

8.2. Todos os materiais elaborados deverão ser entregues à FNP em formato digital e editável, com as devidas autorizações de direitos autorais e de imagem, quando for o caso.

9 – PREÇO:

O preço deve ser estipulado, em moeda oficial do país, já incluídos os tributos, encargos e demais ônus que porventura possam recair sobre o fornecimento dos serviços prestados. Deverá ser indicado o preço por produto e total para a prestação de serviços. O preço será fixo e irrevogável.

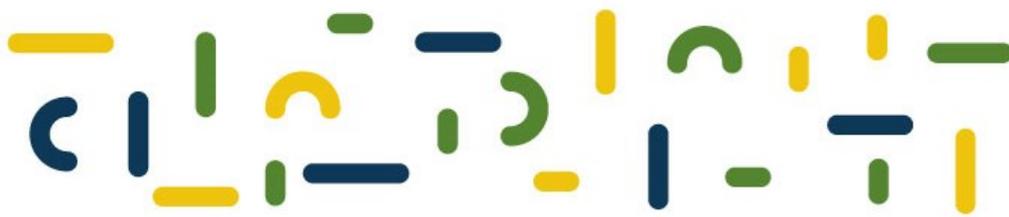
10 – PAGAMENTO:

O pagamento decorrente da concretização do objeto deste Termo de Referência será efetuado pelo administrativo da FNP de acordo com o cronograma de desembolso aprovado. Caberá à área técnica verificar o cumprimento das atividades previstas, solicitar a emissão da nota fiscal pela contratada, e manifestar o “de acordo” para pagamento. Uma vez aprovado o pagamento pela área técnica, o administrativo terá 10 (dez) dias para realizar os procedimentos de pagamento.

11 - REGRAS GERAIS PARA ESCOLHA A PROPOSTA

A escolha da consultoria, necessariamente uma pessoa jurídica, será realizada observando-se as condições gerais da Delegação da União Europeia no Brasil, destacando-se:

- Cumprimento dos requisitos estabelecidos no item 4 deste Termo de Referência;
- Ausência de conflito de interesses.



A Frente Nacional de Prefeitos e a União Europeia não podem, em caso algum, serem responsabilizadas pelos danos causados ao pessoal ou aos bens do beneficiário no decurso da execução da ação ou em consequência desta, ou seja, a FNP e a UE não podem aceitar nenhum pedido de indenização ou pagamento adicional pelo motivo acima exposto.

12 - CRITÉRIOS DE SELEÇÃO

A seleção será realizada por meio de análise técnica, considerando as experiências e qualificações delineadas no item 4 do presente Termo de Referência, de acordo com a pontuação a seguir:

- i) Experiências prévias com as temáticas pertinentes (Peso: 20%)
- ii) Valor da proposta (menor valor, maior pontuação) (Peso: 40%)
- iii) Qualidade técnica: adequação da proposta, qualificação da equipe e capacidade com idiomas (Peso: 40%)

As participantes poderão ser convidadas para entrevistas antes da contratação.

13 – DISPOSIÇÕES FINAIS:

Os casos omissos e dúvidas com relação ao presente Termo de Referência, poderão ser sanadas pela Coordenação do Projeto AcessoCidades pelo e-mail: acesso.cidades@fnp.org.br

Brasília, 19 de maio de 2021.

JOSÉ CESAR DE MEDEIROS

Coordenador Técnico do Projeto AcessoCidades
FRENTE NACIONAL DE PREFEITOS