



## Termo de Referência

### *Solicitação de orçamento para consultoria técnica ao Guia Temático ForumMobi de Mobilidade Urbana*

## 1. INTRODUÇÃO

Este documento tem o propósito de estabelecer condições para a contratação de especialistas em gestão empresarial, na perspectiva da responsabilidade social empresarial, que prestem consultoria ao projeto “Guia Temático ForumMobi de Mobilidade Urbana”.

## 2. CARACTERÍSTICAS DO PROJETO

O projeto pretende elaborar o **Guia Temático ForumMobi de Mobilidade Urbana** com participação de especialistas em mobilidade urbana e empresas. O guia tem como objetivo medir o grau de adoção das empresas e outras organizações às boas práticas de mobilidade urbana nas cidades. Espera-se que essa referência seja vetor para a melhoria das práticas das empresas em favor da mobilidade sustentável.

O projeto faz parte do plano de ação do ForumMobi, iniciativa inaugurada em setembro de 2016 que tem como objetivo estimular o diálogo sobre cidades inteligentes e mobilidade urbana para a promoção de uma mobilidade urbana mais sustentável. O ForumMobi é fruto da parceria entre o Instituto Ethos e o Instituto Friedrich Naumann. Favor ver o Anexo A para mais informações sobre a iniciativa.

Para a elaboração do conteúdo para o guia, as entregas e resultados de 2016 devem ser considerados: isto é, os painéis realizados na Conferência Ethos 2016 (São Paulo) e o folder lançado na mesma ocasião, o evento Diálogos Ethos e a primeira reunião do grupo com a sociedade civil, realizada em 12 de dezembro.

Para mais informações sobre tais entregas e eventos, favor olhar o Anexo A.

## 3. OBJETO

O objeto desta contratação de consultoria é a prestação de serviços para a elaboração dos Indicadores ForumMobi de Mobilidade Urbana.

### 3.1. O escopo do trabalho prevê:

- Pesquisa (benchmarking e levantamento de referências para o trabalho);
- Elaboração da arquitetura (temas e aspectos que deverão ser contemplados) no guia temático;
- Elaboração do questionário (draft 1) que será submetido à consulta pública;
- Os consultores deverão participar das reuniões de trabalho e oficinas que serão oferecidas pelo Instituto Ethos em colaboração com o Instituto Friedrich Naumann e discutir com seus integrantes a relevância dos temas para o Guia Temático bem como o Draft e a proposta final do questionário dos indicadores (duas oficinas em 23/06 e 21/09). O calendário de reuniões de trabalho de 2017 ainda será definido;
- Sistematização dos resultados da consulta pública;
- Revisão do questionário a partir da consulta pública.

## 4. PRODUTOS ESPERADOS

- Produto 1: Arquitetura do Guia Temático ForumMobi de Mobilidade Urbana;
- Produto 2: Questionário do Guia Temático ForumMobi de Mobilidade Urbana para ser submetido à consulta pública;



- Produto 3: Questionário dos Indicadores ForumMobi de Mobilidade Urbana, revisado após período de consulta pública.

O trabalho da consultoria tem início previsto em abril e seu encerramento em outubro de 2017. O cronograma de entrega dos produtos é:

	2017											
	Fev	Mar	Abr	Mai	Jun	Jul	Ago	Set	Out	Nov	Dez	
<b>Produto 1</b>												
<b>Produto 2</b>												
<b>Produto 3</b>												

## 5. CONDIÇÕES DOS SERVIÇOS

- 5.1. Serão acordadas as datas de entrega de cada um dos produtos;
- 5.2. Os produtos deverão ser elaborados e entregues com o devido registro das etapas percorridas e escolhas realizadas ao longo de sua execução;
- 5.3. Os consultores deverão ceder integralmente os direitos autorais da obra, para fins de edição, publicação (impresa e virtual) e utilização pelo Instituto Ethos e Instituto Friedrich Naumann .
- 5.4. A metodologia do Guia Temático ForumMobi de Mobilidade Urbana ficará embargada durante todo o período de sua execução, não sendo permitido à consultoria contratada divulgar ou usar para outros propósitos, mesmo que parcialmente, qualquer um de seus componentes.

## 6. RESPONSABILIDADES DA EMPRESA CONTRATADA

- 6.1. Realizar os serviços contratados de acordo com as melhores práticas comerciais, logísticas, ambientais, éticas e sociais, nos prazos e condições definidos neste termo.

## 7. RESPONSABILIDADES DO INSTITUTO ETHOS

- 7.1. Orientar a EMPRESA CONTRATADA em relação às etapas a cumprir;
- 7.2. Acompanhar e supervisionar o cumprimento dos prazos e das condições de realização do serviço contratado;
- 7.3. Organizar e executar as atividades (reuniões e oficinas) de consulta a especialistas e empresas;
- 7.4. Realizar as devidas validações com o Instituto Friedrich Naumann;

## 8. FORMA DE PAGAMENTO

O contrato de prestação de serviços será firmado pelas duas instituições Instituto Ethos e Instituto Friedrich Naumann. E o pagamento será efetuado em até 10 (dez) dias úteis, após o recebimento da nota fiscal relativa à entrega definitiva de cada produto do projeto, "Produto 1", "Produto 2" e "Produto 3", conforme cronograma estabelecido."

## 8. PROPOSTA

A proposta a ser enviada pelas empresas participantes desse Termo de Referência deverá conter os seguintes itens:

### 8.1 Proposta técnica:

- Escopo do serviço, incluindo propostas de cronograma de entrega dos produtos;
- Portfólio da empresa e currículo dos profissionais que serão direcionados para o trabalho.

### 8.2 Proposta comercial:



- Valor total da proposta, estratificado por serviço, incluindo custos com impostos;
- Orçamento detalhado (que cobrirá todas as tarefas a executar no período).
- As despesas dos consultores para participação das reuniões de trabalho e oficinas são da responsabilidade dos consultores.

#### 8.3 Documentos necessários para cadastramento de novos fornecedores do INSTITUTO ETHOS:

- Certidão Negativa de Débitos (CND), obtida no site da Receita Federal;
- Certidão Conjunta de Tributos Federais e Dívida Ativa (Certidão Conjunta Negativa), também disponível no site da Receita Federal;
- Certidão de Tributos Mobiliários, obtida com a prefeitura municipal;
- Certidão de Regularidade do FGTS, obtida no site da Caixa Econômica Federal (CEF);
- Opção pelo Simples Nacional, se for o caso (também acessível pelo site da Receita Federal).

## 9. CRITÉRIOS DE AVALIAÇÃO

As propostas recebidas serão avaliadas de acordo com os seguintes critérios:

- Adequação a este Termo de Referência;
- Avaliação do portfólio da equipe e da empresa;
- Valor do orçamento.

A proposta, com os respectivos anexos, deverá ser enviada aos cuidados de Flavia Resende ([fresende@ethos.org.br](mailto:fresende@ethos.org.br)), com cópia para [indicadores@ethos.org.br](mailto:indicadores@ethos.org.br), **impreterivelmente, até 07/03/2017.**

Dúvidas sobre este Termo de Referência poderão ser enviadas para esses contatos até 24/02. O Instituto Ethos se compromete a esclarecê-las até 03/03.



## ANEXO A – INICIATIVA FORUM MOBI

### Contexto histórico e desafios atuais da mobilidade urbana:

Uma das maiores mobilizações internacionais sobre mudança do clima ocorreu em Paris, na 21ª Conferência das Partes (COP21) da UNFCCC, no final de 2015. O Acordo de Paris tem como missão limitar o aumento da temperatura global a 2 graus Celsius. O Acordo indicou a necessidade de pelo menos US\$ 100 bilhões anuais, até 2020, a serem providenciados pelos países desenvolvidos para mitigação e adaptação aos impactos da mudança do clima<sup>1</sup> bem como facilitar a transição para uma economia de baixo carbono. A Convenção do Clima conta hoje com a participação de 196 países. Através das suas INDCs (*intended nationally determined contributions*, ou simplesmente contribuições nacionais), cada país apresentou a parte que lhe cabe: ou seja, quanto podem oferecer de ambição nesse desafio de redução global das emissões de gases de efeito estufa (GEE).

Nesse cenário global, o Brasil se comprometeu em reduzir 37% das suas emissões de GEE até 2025, com base nas emissões de 2005<sup>2</sup>. Para tal desafio, o Brasil se comprometeu a aumentar a participação de bioenergia sustentável na matriz energética para aproximadamente 18% em 2030, a alcançar uma participação de 45% de energias renováveis na composição da matriz energética em 2030 e, no setor de transportes, se comprometeu a promover medidas de eficiência, melhorias na infraestrutura de transportes e no transporte público em áreas urbanas.

De acordo com o sistema de estimativa de emissão de gases de efeito estufa (SEEG), a maior contribuição de emissões dentro do setor de energia é por transporte de carga e passageiros. Juntos, os dois somaram 220 milhões de tCO<sub>2</sub> em 2014<sup>3</sup>. Também em 2014, o Painel Intergovernamental sobre Mudanças Climáticas (IPCC), publicou o quinto relatório sobre mudança do clima e dedicou um capítulo para segurança humana, mobilidade e adaptação<sup>4</sup>. A mudança do clima pode constituir um importante motivador de mobilidade humana. Espera-se aumento significativo das migrações e deslocamentos humanos em consequência dos impactos da mudança do clima.

Em 2016, o Ministério do Meio Ambiente do Brasil publicou seu Plano Nacional de Adaptação e definiu 11 setores estratégicos para definição de estratégias de adaptação, dentre eles o setor “Transportes e Mobilidade Urbana”. A Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei 12587/2012)<sup>5</sup>, é instrumento da política de desenvolvimento urbano e tem como principal objetivo a integração entre os diferentes modais, melhoria da acessibilidade e mobilidade das pessoas e cargas no Brasil. No entanto, a política também define como meta a redução das desigualdades e promoção da inclusão social, melhoria nas condições urbanas da população no que se refere a acessibilidade e mobilidade, promoção do desenvolvimento sustentável com mitigação dos custos socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas nas cidades e consolidação da gestão democrática como instrumento e garantia da melhoria da mobilidade urbana.

A mobilidade urbana é, portanto, um tema central em relação à redução das emissões de CO<sub>2</sub> e à adaptação às mudanças climáticas não somente pelo fato do transporte de pessoas e mercadorias causar as maiores emissões dos gases de efeito estufa, gerando altos custos para o meio ambiente e para a saúde, mas também porque os congestionamentos e ruídos comprometem a qualidade de vida dos cidadãos, a produtividade e a competitividade da economia. Conforme estudo de 2014 da Federação das Indústrias do Estado do Rio de Janeiro, os congestionamentos de trânsito em São Paulo e no Rio de Janeiro custam

<sup>1</sup> <https://nacoesunidas.org/wp-content/uploads/2016/04/Acordo-de-Paris.pdf>

<sup>2</sup> [http://www.itamaraty.gov.br/images/ed\\_desenvsust/BRASIL-iNDC-portugues.pdf](http://www.itamaraty.gov.br/images/ed_desenvsust/BRASIL-iNDC-portugues.pdf)

<sup>3</sup> <http://plataforma.seeg.eco.br/sankey>

<sup>4</sup> [http://ipcc-wg2.gov/AR5/images/uploads/WGIIAR5-Chap12\\_FINAL.pdf](http://ipcc-wg2.gov/AR5/images/uploads/WGIIAR5-Chap12_FINAL.pdf)

<sup>5</sup> [http://www.planalto.gov.br/ccivil\\_03/ato2011-2014/2012/lei/112587.htm](http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2011-2014/2012/lei/112587.htm)



para a economia brasileira pelo menos 43 bilhões de dólares anualmente, dos quais as duas cidades são responsáveis por quase 31 e 13 bilhões, respectivamente. A soma dá-se pela perda de horas de trabalho, bem como pelo desperdício de combustível. Pode-se assumir que tal soma seja nitidamente maior, pois os elevados gastos para o sistema de saúde e de infraestrutura não foram de modo algum considerados.

### **Objetivos do projeto**

O objetivo do projeto a ser coordenado pelo Instituto Ethos em parceria com o Instituto Friedrich Naumann é de estimular o diálogo sobre cidades inteligentes e a mobilidade urbana. Ou seja, como a mobilidade urbana pode estimular melhorias na saúde e bem-estar das populações, como sistemas de mobilidade urbana podem estimular práticas mais sustentáveis, através do uso mais eficiente dos modais de transportes e da otimização do uso do espaço público.

O projeto apresenta três objetivos específicos:

1. Aprofundar o conhecimento sobre cidades inteligentes, inovação tecnológica e novos modelos de negócios para mobilidade
2. Proposição de soluções de políticas públicas para legisladores e tomadores de decisão do município de São Paulo e
3. Produção de Guia Temático com indicadores de mobilidade urbana para aplicação pelas empresas

### **Entregas de 2016**

Em 2016 o grupo foi lançado com realização de painéis de discussão na [Conferência Ethos 360](#), que teve ampla [cobertura](#) de [mídia](#), publicação de [folder](#) para sensibilizar as empresas sobre a importância do tema, realização de discussões internacionais e nacionais no [Diálogos Ethos](#) e a primeira reunião com a sociedade civil e academia.

Durante a Conferência Ethos, a conversa mediada por Flávia Resende (Instituto Ethos) com Ricardo Corrêa (TC Urbes), Ciro Biderman (FGV) e Ana Ogarrío (IMCO – Instituto Mexicano para a Competitividade) abordou principalmente as formas de direcionamento dos investimentos para o transporte coletivo e como tornar as cidades mais acessíveis aos pedestres. Além disso, alguns conceitos-chave apresentados pelo folder “O que a sua empresa tem a ver com os impactos da mobilidade urbana?”, como intermodalidade e abertura de dados (através da tecnologia e inovação) foram amplamente discutidos pelos participantes. No segundo dia da Conferência, a Rede Nossa São Paulo (representada por Carlos Aranha) juntamente com o Ethos, mediu a conversa entre Diego Conti (FIPE), Horário Figueira (Hora H) e Márcia Cavallari (IBOPE). O principal foco da conversa foram os resultados da pesquisa mais recente da Rede, avaliando a percepção do paulistano quanto à mobilidade urbana na cidade de São Paulo.

Durante o Diálogos Ethos e na primeira reunião com a sociedade civil, novamente os resultados foram apresentados e discutidos.

Na primeira reunião do ano (12/12/2016), foram convidadas organizações da sociedade civil e da academia para uma conversa sobre quais são as principais medidas e possíveis iniciativas a serem implementadas em 2017 e 2018 para promover a melhoria da mobilidade urbana na cidade de São Paulo. Durante a conversa surgiram pontos e ideias relacionados principalmente a abertura de dados, segurança nas cidades, planejamento urbano de longo prazo e a reconceituação das cidades inteligentes. Estavam presentes as seguintes organizações: FIPE (Fundação Instituto de Pesquisas Econômicas), Greenpeace, IEMA (Instituto de Energia e Meio Ambiente), Instituto Cidade em Movimento, Instituto Pólis, TC Urbes e as próprias organizadoras do fórum, Instituto Ethos e Instituto Friedrich Naumann. Em 2017 o fórum vai continuar promovendo encontros desse tipo entre a sociedade civil, academia, empresas e governos.

Abaixo, um resumo dos principais temas abordados na reunião de 12/12/2016:

### **Reconceituando as cidades inteligentes**



O [conceito](#) de cidades inteligentes existe e já é relativamente conhecido. Mas de forma geral, a implementação das cidades inteligentes se baseia muito na alta digitalização das cidades e na dependência de coleta e armazenamento de grande quantidade de dados. Ou seja, a tecnologia vai ser uma parte essencial de qualquer cidade inteligente. Mas durante nossa reunião, surgiram questões relacionadas ao fato de que as cidades brasileiras ainda enfrentam problemas bem mais básicos e distantes de toda a discussão de tecnologia que vem surgindo na Europa e Estados Unidos. Portanto é sempre importante considerar essas diferenças em todo conceito que vem de fora e aplicá-los de acordo com a situação das cidades brasileiras.

Um dos grandes desafios identificados aqui é que, ao desenhar cidades inteligentes, deve-se manter o foco nos usuários e nas pessoas e planejar cidades para atender em uma escala humana. Ou seja, é importante que as soluções de tecnologia tenham como foco principal melhorar a vida das pessoas que moram nas cidades. A tecnologia não deve estar a serviço de interesses privados, únicos e nem focar em um tipo de modal de transporte. Mas pelo contrário: estimular a integração entre os diferentes modais, a [intermodalidade](#).

No processo de planejamento e desenvolvimento das cidades, os focos essenciais devem ser na habitação, saúde e o trabalho. Assim, o transporte entra como uma forma de promover o deslocamento entre essas prioridades e não deve portanto ser o fim, mas o meio para atender esses objetivos maiores e mais essenciais. No momento que o transporte vira o objetivo final do desenvolvimento de uma cidade, isso cria um problema para os moradores daquela região. Por isso, deve-se promover um planejamento de longo prazo que leva em consideração políticas de uso de solo urbano, regularização fundiária e políticas de justiça territorial.

Isso garante que as cidades, muito além de serem tecnológicas, serão justas.

### **Desafios da cidade de São Paulo**

Atualmente, o deslocamento na área metropolitana de São Paulo ainda é muito problemático e algumas pessoas podem levar de 5 a 6 horas para fazer seu trajeto casa-trabalho. Outro ponto de extremo descaso são as periferias de São Paulo: levar uma melhor infraestrutura de saúde, trabalho e habitação para esses locais poderia em muito, melhorar o deslocamento das pessoas pela cidade. Nesse sentido, de nada adianta termos ônibus elétricos ou autônomos funcionando e operando na cidade, se o deslocamento médio ainda continua sendo de 3 horas diárias. Certamente a tecnologia não vai ajudar nesse sentido. O desafio atual é também levar a discussão sobre as cidades inteligentes à periferia, ou seja, o que a periferia precisa para promover a melhoria da mobilidade das suas populações?

Enfatizar os modais bicicleta e caminhada nas periferias pode ser um objetivo a ser perseguido por fóruns que discutem a melhoria da mobilidade urbana em São Paulo, dentre outros aspectos, é claro.

Durante o primeiro [seminário](#) do ForumMobi, Luanda Nera, coordenadora de comunicação da Rede Nossa São Paulo apresentou os dados mais recentes da [pesquisa de mobilidade urbana](#) da cidade de São Paulo. A pesquisa apresenta resultados muito significativos sobre a percepção do paulistano sobre a mobilidade na cidade. O tempo médio gasto pelo paulistano para realizar todos os deslocamentos diários é de 3 horas e 49% dos entrevistados afirmam que usaram menos o carro em 2016. Outro dado muito relevante é que mais de 50% afirma que com certeza deixaria de utilizar o carro caso tivesse melhor alternativa de transporte e o uso de bicicleta parece não ser tão popular principalmente pela falta de segurança na cidade. Por último, 45% dos entrevistados indica que, uma melhoria na mobilidade na cidade implica em melhorar o transporte pelo metrô e 41% indica melhorar a qualidade dos ônibus.

### **A importância da abertura de dados**

Um ponto comum colocado por todos os participantes presentes na reunião como muito importante foi a abertura de dados (*open data*). Vale mencionar que, esse tema também foi bastante frequente nas apresentações e participações dos especialistas Ciro Biderman, Ricardo Corrêa, Clarisse Cunha Linke (ITDP) e Marcus Jeutner (Universidade de Berlim), nos eventos promovidos pelo Ethos e Instituto Friedrich



Naumann sobre mobilidade urbana. Sem acesso a muitos dados e de qualidade, o planejamento urbano das cidades fica bastante prejudicado. Clarisse Cunha Linke, diretora executiva do ITDP – Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento, durante o [seminário](#) do ForumMobi, deixou um recado bem importante para as empresas de tecnologia: a importância da abertura dos dados e de uma forma mais colaborativa de atuação entre essas empresas. O recado foi reforçado por Marcus Jeutner, pesquisador da Universidade de Berlim, também presente no seminário.

A abertura de dados vai proporcionar mais acesso a informações de origem e destino dos usuários e permitir que empresas de aplicativos proponham soluções ainda mais eficientes de mobilidade nas cidades.

Historicamente não dispomos de dados no Brasil e portanto, o modal caminhada parece sub-estimado. Entender melhor como o modal caminhada impacta a vida das pessoas e o deslocamento nas cidades vai proporcionar uma melhoria nas condições para os pedestres nas cidades e, dentre outros impactos, diminuir a morte de pedestres. Aliás, um tema muito falado nessa nossa primeira reunião de trabalho: a segurança de forma geral, na mobilidade urbana. Desde a segurança dos pedestres, passando pela segurança dos usuários de todos os modais nas cidades e a importância de promover uma melhor educação e conscientização das pessoas sobre comportamento no trânsito e respeito ao pedestre.

E a abertura de dados não consiste em oportunidade somente para as empresas privadas de tecnologia, mas também se aplica às empresas e setores públicos. Uma abertura de dados feita de forma responsável e bem planejada pode proporcionar mais transparência nas ações e processos, mais eficiência nas instituições e evitar fraudes e corrupção. A discussão acerca da abertura de dados envolve reflexões importantes sobre que tipos de dados que queremos, como promover a transparência através desses dados e, muito importante: de que dados a sociedade civil deve se apropriar para participar do planejamento das cidades? Um ponto muito importante em toda a discussão sobre mobilidade no Brasil é entender como as concessões funcionam, operam e são definidas, assim como entender como são calculadas as tarifas para os transportes no Brasil.

E se a falta de dados se mostra como um dos grandes desafios no Brasil, ainda assim, muitos estudos tem sido realizados mesmo com uma base de dados secundária ou com poucos dados. A FIPE vem realizando estudos interessantes que incluem por exemplo a flexibilização das tarifas de acordo com horários e tipos de usos. Ou seja, a tarifa gratuita não necessariamente se aplica a todo tipo de usuário e podem ser pensados sistemas onde as tarifas são variáveis. Mas, um desafio ainda grande para as cidades é pensar em sistemas que efetivamente integrem os modais, incluindo a proposição de desenhos de tarifas integradas. E para isso sim, uma base de dados completa, abrangente e de qualidade é essencial.

Para 2017, uma segunda reunião com a sociedade civil e academia está prevista para fevereiro e com as empresas e setor público para março. Os resultados de todas as reuniões serão publicados no site do Ethos.

### **Plano de trabalho - 2017**

O ForumMobi pretende iniciar 2017 aprofundando o trabalho com foco em mobilidade urbana e realizando importantes entregas. O plano de trabalho contempla a elaboração de publicações, posicionamentos e propostas de políticas públicas, realização de seminários e oficinas, elaboração de indicadores de mobilidade urbana para as empresas e sua aplicação e realização de reuniões de trabalho, além de um trabalho intenso de articulação com todos os setores da sociedade. Após as reuniões com a sociedade civil e academia, o fórum vai convidar as empresas e os governos para o diálogo e sempre estimular a cooperação e colaboração entre esses setores para pensar em propostas que contemplem o máximo de participação de atores da sociedade.

Para quem tiver interesse no fórum, entrar em contato com Flavia Resende, coordenadora de políticas públicas e responsável pelo grupo: [fresende@ethos.org.br](mailto:fresende@ethos.org.br) ou (11) 3897-2412.

Para mais informações, acesse o nosso site: [www.ethos.org.br](http://www.ethos.org.br)