

4.1.8.2.2 Manual de Procedimentos Operacionais

A empresa deverá unificar através do Manual de Procedimentos Operacionais as regras que determinam a prestação do serviço de transporte, servindo como instrumento de gestão do transporte público.

Neste manual devem ser detalhados os instrumentos legais que norteiam a gestão do transporte público, abrangendo no mínimo os seguintes aspectos:

1. Planejamento (planejamento operacional, alterações do sistema, criação, alteração e extinção de linhas);
2. Controle da qualidade dos serviços (fiscalização, vistoria, monitoramento, Controle da oferta, avaliação de desempenho operacional);
3. Controle operacional;
4. Controle financeiro;
5. Controle da remuneração das permissionárias (reajuste, revisão da remuneração), infrações operacionais, identidade visual dos veículos, padrão técnico dos veículos, garagens, sistema de bilhetagem eletrônica (incluindo a transição dos sistemas).

4.1.8.2.3 Especificação da Frota e Proposta de Identidade Visual

Consolidar, em parceria com a equipe da Prefeitura Municipal de Canoas o Manual de Especificação da Frota para o Sistema Integrado de Transporte de Canoas, utilizando como referência a legislação existente como ABNT NBR 15570, ABNT NBR 14022.

Definir, a partir da consolidação do cenário definido para implantação do Sistema Integrado de Transporte futuro e conforme o um cronograma de aquisição de frota para a efetivação do Sistema Futuro de Transporte Público de Canoas.

4.1.8.2.4 Avaliação Econômica e Financeira

Para o desenvolvimento dessa atividade há necessidade de definições que impactam em algumas variáveis que necessitam auxílio de uma consultoria especializada para essas questões como:

I. Prazo da concessão

Para isso será necessário conhecer a rede atual e futura, e quando a rede futura entrará em operação (quilometragem e frota (quantidade e tipo) por lote licitado, que interferem no custo dos operadores; e demanda de cada lote, que interfere na receita dos operadores).

II. Valor do contrato

Deve estar relacionado com a demanda atual e futura (ao longo do prazo da concessão), assim como a tarifa ao longo do contrato de concessão.

III. Taxa Interna de Retorno Máxima – TIR Máxima

Definir a Taxa Interna de Retorno na modelagem econômica e financeira dentro de patamares de mercado de modo a não comprometer o equilíbrio entre prazo de concessão, investimentos e tarifa.

IV. Tarifa de referência de cada linha e da tarifa única do sistema

Para isso será necessário conhecer a rede atual e futura, e quando a rede futura entrará em operação.

V. Critérios de revisão tarifária

Pode-se manter uma planilha para a revisão dos coeficientes de consumo a cada X anos, para alteração dos pesos dos itens de custo, caso a tarifa seja paramétrica;

VI. Modelo de Câmara de Compensação Tarifária atual e a proposta do futuro sistema de liquidação, custódia e distribuição dos recursos da concessão.

Em função das tarifas modeladas na parte funcional do sistema de transporte constituir um modelo de Câmara de Compensação Tarifária para garantir uma tarifa única no novo Sistema Integrado de Transporte Público Coletivo Urbano de Passageiros por Ônibus do Município de Canoas.

VII. Modelo de gestão das outras fontes de receitas (rendimentos financeiros com a venda antecipada, espaços publicitários em ônibus, lojas, cartões e outros meios), etc.

Na definição do modelo de gestão do Sistema Integrado de Transporte Público Coletivo Urbano de Passageiros por Ônibus do Município de Canoas deve considerar que a gestão das receitas seja pública com apoio de instituições bancárias que detém capacidade, logística e expertise para controle e arrecadação de valores.

VIII. Seguros e valores das suas coberturas, a serem exigidos das concessionárias.

Definir das empresas ou consórcios que venham a concorrer no processo de licitação seguros tipo carta fiança para que não ocorra prejuízo no tramite do processo licitatório

IX. Revisão do contrato.

Avaliar eventuais dispositivos para futuras revisões de contrato em função de adversidades ocorridas nas variáveis que mantêm o funcionamento do Sistema Integrado de Transporte Público Coletivo Urbano de Passageiros por Ônibus do Município de Canoas.

4.1.8.3 Especificação do Cenário Selecionado para o Futuro Sistema de Transporte Público de Passageiros de Canoas

A partir do diagnóstico e da decisão do cenário escolhido para o novo sistema, esse módulo compreenderá o detalhamento dos modelos e documentação técnica que compõem um Sistema de Integrado de Transporte Público de passageiros de Canoas, quais sejam:

- I. Projeto Básico (modelo funcional);
- II. Modelo Tarifário e Plano de Negócio;
- III. Modelo Institucional e Modelo de Gestão.

4.1.8.4 Elaboração do Processo de Licitação do Sistema de Transporte Público de Passageiros por Ônibus de Canoas

Este bloco reúne a modelagem dos aspectos institucionais e legais, incluindo as tecnologias ITS (*Intelligent Transport Systems*) para gestão, compreendendo o monitoramento operacional, a bilhetagem eletrônica e os mecanismos para o acompanhamento continuado dos indicadores de desempenho para esse novo sistema.

A) Minuta do Edital de Licitação

- Análise crítica sobre a minuta do edital em todos os seus aspectos;
- Indicação dos critérios de habilitação;

- o Técnica; e,
- o Jurídica.
- Estabelecimento de critérios para o prazo de vigência da concessão baseado no impacto econômico do empreendimento;
- Assessoramento na montagem de todo processo licitatório;
- Assessoramento na elaboração do Contrato.

B) Acompanhamento do Procedimento Licitatório

- Auxílio nas defesas de recursos administrativos e ou judiciais;
- Assessoramento na realização das Audiências Públicas preparatórias a Licitação.

C) Minuta do Contrato de Concessão

- Auxílio nas defesas de recursos administrativos e ou judiciais;
- Assessoramento na realização das Audiências Públicas preparatórias a Licitação.

4.1.9 Elaboração do Plano de Mobilidade do Município – 9ª Fase

Com a posse dos dados coletados e as informações obtidas em função das pesquisas deverá ser realizado a elaboração do plano com alguns tópicos básicos:

- a. Elaboração do diagnóstico da mobilidade urbana atual;
- b. Elaboração do prognóstico com:
 - a. diretrizes;
 - b. indicadores;
 - c. planos de ações.
- c. relatório do plano de mobilidade.

4.1.10 Consolidar o Plano de Mobilidade Urbana de Canoas – 10ª Fase

Essa fase visa verificar a consistências dos dados, indicadores, diretrizes e planos de ação propostos e também para cumprir legalmente os prazos exigidos em lei para receber propostas oriundas das audiências públicas para modificar, alterar, inserir ou excluir do plano de mobilidade.

Todas as sugestões enviadas via mecanismos divulgados nas audiências deverão compor o processo do plano de mobilidade e deverão ser respondidas pela contratada com auxílio da equipe técnica da prefeitura.

4.1.11 Minuta de Lei do Plano de Mobilidade Urbana – 11ª Fase

O plano de mobilidade dever resultar na minuta de lei que deverá ser aprovada na câmara de vereadores e posteriormente ser encaminhada ao Ministério das Cidades para que o município seja credenciado segundo a Lei Federal 12.587/2012 para busca de recursos para projetos em mobilidade urbana.

4.1.12 Audiência Pública – Apresentação do Plano de Mobilidade – 12ª Fase

O município disponibilizará o espaço adequado para realização da audiência.

4.1.13 Relatório Final com os Produtos do Plano de Mobilidade – 13ª Fase

O relatório final deverá abordar todos os produtos desenvolvidos.

4.2 TÓPICOS DO PLANO DE MOBILIDADE

4.2.1 DIAGNÓSTICO E PROGNÓSTICO

O desenvolvimento do plano requer um diagnóstico contemplando informações urbanas, econômicas, sociais e de mobilidade, inclusive com relação a sua evolução entre 2000, 2010 e as estimativas de projeções atuais.

O que se espera deste produto de Diagnóstico e Prognóstico não é, portanto, um documento analítico que permita caracterizar o atual cenário da mobilidade e sim, permitir definir diretrizes e políticas para cenários futuros.

Para esta etapa, a empresa contratada deverá realizar pesquisas complementares às já existentes, com o objetivo de obter ou atualizar informações relevantes para a elaboração do PlanMob de Canoas, tais como:

- Origem e destino domiciliar nos municípios, tendo como foco principal os deslocamentos municipais e intermunicipais;
- Origem e destino de veículos de carga;
- Cordon-line – pesquisa da linha de contorno;
- Contagens volumétricas classificadas em cruzamentos;
- Frequência e ocupação visual;
- Velocidade e retardamento nos principais eixos viários;
- Perfil, origem e destino do usuário de bicicleta.

A proponente deve apresentar no Plano de Trabalho e Metodologia qual a opção de escopo de pesquisa adotado, em sintonia com a proposta geral. As pesquisas realizadas deverão ser entregues à contratante juntamente com o Relatório do Diagnóstico.

Deverão ser abordados de forma sintética, pelo menos, os seguintes temas:

A – Tema Urbano

- Caracterização demográfica e socioeconômica – caracterização, evolução e tendência de variáveis como: população, empregos, renda; relação entre os aspectos sociais mobilidade, identificando especificidades por faixa de renda, faixa etária, gênero, dificuldade de locomoção, motivo do deslocamento, escolha modal e a complementaridade de modos.
- Articulação entre uso e ocupação do solo – evolução do uso do solo (comércio, serviços, residência), do número (e distribuição espacial) de empregos e adensamento populacional com a evolução da oferta de serviços de transporte.
- Caracterização da relação dessas variáveis com mobilidade (geração – produção e atração - de viagens e repartição modal), buscando estabelecer padrões de viagens.

- Identificação das regiões com sobra de capacidade (áreas com mais potencial de urbanização) ou com saturação de capacidade (adensamento).
- Identificação das oportunidades de intervenção no sistema de mobilidade que contribuam para as diretrizes de ocupação da política urbana definida pelo Plano Diretor do município.
- Articulação metropolitana – caracterização da situação de Canoas como atratora e produtora de viagens e a análise do sistema de transporte e sua inter-relação com o sistema municipal.

B – Tema de Demanda – Mobilidade de Pessoas e Bens

- Caracterização dos deslocamentos - análise por modo e pela complementaridade entre modos e pela escolha modal, para os diversos modos de transporte, abordando:
 - Escolha modal analisada por faixa de renda;
 - A utilização de modos complementares;
 - Para o modo a pé, qual a distância média percorrida, e sua utilização como complementação de viagens.
- Caracterização da logística urbana – caracterização da demanda por bens e mercadorias na cidade. Caracterizar: disponibilidade de infraestruturas logísticas de apoio, regulamentação de acesso a veículos de distribuição de mercadorias, oferta de espaços dedicados a cargas e descargas, informação disponível sobre regulamentação (acessos, horários, tipos de veículos).

C – Tema da Oferta

- Caracterização e análise da oferta, capacidade e condições de segurança e conforto em relação aos sistemas:
 - De circulação de pessoas a pé (incluindo viagens de complementação dos demais modos);
 - De circulação de pessoas no transporte coletivo (ônibus municipal, metrô ou trem, serviço suplementar, ônibus metropolitano, serviços fretados, transporte escolar);
 - De circulação de pessoas em transporte motorizado individual (rede viária; circulação em automóveis, motocicletas e táxi; e estacionamentos públicos e privados);
 - De circulação de pessoas em bicicletas (ciclovias, ciclofaixas, rotas cicláveis e bicicletários públicos e privados);
 - De circulação de cargas e mercadorias (tipos de veículos, horários e paradas para carga e descarga).

Recomenda-se destaque para os seguintes aspectos:

- Área central - as caracterizações e análise de todos os subsistemas devem dar destaque às condições da área central e hipercentro, entendido como principal problema a ser resolvido.
- Intermodalidade – sempre abordar a integração entre os modos, identificando estímulos e barreiras para a integração intra e intermodal.
- Impactos ambientais – identificar os impactos do sistema de mobilidade sobre o meio ambiente urbano, calculando os custos ambientais envolvidos para cada modo, por passageiro transportado.
- Estacionamentos – caracterizar a política de estacionamentos de automóveis, motocicletas e bicicletas em via pública, em empreendimentos de impacto e em estacionamentos privados. Análise econômica da mobilidade – caracterizar a relação entre custos e valor cobrado dos usuários por modo; levantamento e análise, com base em estudos disponíveis, dos custos da produção de cada modo, abordando: custos de implantação e manutenção de infraestrutura; custos de operação; custos ambientais e receitas tarifárias e não tarifárias (multas e impostos).
- Aspectos institucionais – identificar facilidades e dificuldades na relação entre gestores (municipal, metropolitano e demais municípios) e entre poder público e empresas operadoras; analisar as propostas de planejamento metropolitano (metrô e ônibus), identificando convergências e conflitos.

D – Tema Prognóstico

O Plano de Mobilidade Urbana de Canoas – PlanMob Canoas deverá contemplar um horizonte até 20 anos. Deverá ser construído um cenário base, incorporando as tendências do desenvolvimento urbano, os projetos viários e de transporte (municipal e metropolitano) comprometidos e os grandes equipamentos urbanos previsto para a cidade e a região metropolitana.

A análise dos resultados obtidos em simulação de redes deve ser feita de forma a identificar a situação futura e seus problemas e construir alternativas e estratégia para alcançar o objetivo almejado, ou seja, da mobilidade urbana sustentável. É desejável que sejam apresentados cenários alternativos de evolução do espaço urbano em função das opções estratégicas da própria cidade, evidenciando a evolução do sistema de mobilidade urbana ao serviço da cidade.

4.2.2 ELABORAÇÃO DO PLANO DE GESTÃO DA DEMANDA E DIRETRIZES PARA MELHORIA DA OFERTA

Com base na análise do diagnóstico e cenário futuro construído, deverão ser estabelecidas táticas para direcionamento da demanda em cada modo contemplando diretrizes para intervenções nos subsistemas que equacionem os problemas detectados. O conjunto dessas táticas e diretrizes comporá o plano de gestão da demanda e as diretrizes para melhoria da oferta.

É fundamental que sejam articulados os planos, estudos e projetos, já elaborados ou em desenvolvimento, sejam setoriais ou que tenham rebatimento no sistema de mobilidade da cidade.

Ênfase especial deve ser dada à sustentabilidade ambiental e à inclusão social, de forma a que a busca principal deva ser reverter a tendência de queda no número de passageiros do transporte coletivo e de crescimento do uso do automóvel.

4.2.2.1 Plano de Gestão de Demanda

O plano de gestão da demanda deverá apresentar propostas alternativas visando um maior controle sobre crescimento/dispersão/redução da demanda por transporte, principalmente o individual, por parte da administração municipal, abordando:

- Propostas de alterações na legislação urbanística em vigor, especialmente como instrumento de direcionamento da escolha modal das pessoas.
- Programa de áreas ambientais, com tráfego reduzido;
- Sistemas de preços, contemplando estratégias para todos os modos, a partir da visão sistêmica da mobilidade urbana:
 - ✓ Transporte coletivo;
 - ✓ Automóveis (pedágio urbano e preço do estacionamento);
 - ✓ Táxi;
 - ✓ Transporte escolar;
 - ✓ Fretamento.
- Incentivos ao uso do transporte público:
 - ✓ Táticas de recuperação de mercado;
 - ✓ Táticas para mudança da escolha modal;
 - ✓ Restrições ao uso do veículo privado em áreas congestionadas;
 - ✓ Melhoria do acesso à informação pelos usuários, gestores e operadores;
 - ✓ Qualidade e atualização das informações;
 - ✓ Comunicação com operadores e clientes.
- Política de estacionamento (regulação da oferta e níveis tarifários);
- Políticas e medidas integradas de dissuasão das várias formas de Transporte ilegal;
- Regulamento de cargas e descargas na via;

- Definição das responsabilidades dos agentes envolvidos (gestores do sistema, operadores, usuários).

4.2.2.2 Diretrizes para Melhoria da Oferta

As diretrizes devem estar articuladas entre si, contemplando todos os modos e apresentando coerência com o Plano de Gestão da Demanda.

As propostas devem ser estruturadas conforme os sistemas de mobilidade:

- Sistema de circulação de pessoas a pé;
- Sistema de circulação de pessoas no transporte coletivo;
- Sistema de circulação de pessoas em transporte motorizado individual;
- Sistema de circulação de pessoas em bicicletas;
- Sistema de circulação de cargas e mercadorias.

4.2.3 PLANO DE MELHORIA DA OFERTA

Deverão ser propostos os principais projetos e ações para os horizontes de projeção máxima de 20 anos, e estabelecidos indicadores para o monitoramento de resultados. Os projetos e ações deverão ter um nível de detalhamento que permita sua orçamentação para os horizontes definidos.

As propostas devem apontar os impactos esperados, uma estimativa preliminar dos custos envolvidos, análise preliminar de sua viabilidade e governabilidade, identificando pontos fortes e fracos, além de uma análise de sensibilidade. Devem também contemplar estimativas preliminares de custo de implementação das propostas e avaliação benefício custo e análise de sensibilidade

Deverá englobar, no mínimo, os seguintes grupos de projetos e ações:

- Sistema de circulação de pessoas a pé:
 - ✓ Plano de incentivo dos caminhamentos a pé;
 - ✓ Plano de melhoria de segurança e conforto do modo a pé. Incluindo listagem de interseções críticas a serem tratadas com ênfase em conforto, segurança e autonomia.
 - ✓ Rede de calçadas a serem tratadas no centro e em centros regionais, com ênfase em conforto, segurança e autonomia.
 - ✓ Ações de respeito às faixas não-semaforizadas.
- Sistema de circulação de pessoas no transporte coletivo:
 - ✓ Requalificação do transporte coletivo: acesso de pedestres à rede (calçadas e pontos de parada); rede de transporte (linhas, estações); aspectos institucionais e regulamentação; vias exclusivas/ faixas preferenciais e exclusivas;
 - ✓ Racionalização da rede de transporte coletivo considerando o sistema de bilhetagem existente com ênfase na Área Central;
 - ✓ Ações específicas para os modos: ônibus municipal, metrô, serviço suplementar, ônibus metropolitano, serviços fretados, transporte escolar;

- ✓ Integração e intermodalidade;
- ✓ Operação do serviço noturno e de finais de semana;
- ✓ Viabilidade de outros modos e serviços, considerando os diferentes segmentos de mercado;
- ✓ Análise dos impactos destas medidas sobre o sistema de transporte coletivo licitado e os contratos em vigor e propostas de ajustes necessários.
- Sistema de circulação de pessoas em transporte motorizado individual
 - ✓ Rede viária para tráfego geral (complementações e adequações);
 - ✓ Política de uso da via (estacionamento e carga e descarga);
 - ✓ Estudo da viabilidade de medidas de desestímulo do uso do automóvel na Área Central e principais corredores através de mudança de regulamentação de circulação e estacionamento, incluindo a gestão da rede viária; rede ou áreas com restrição de circulação de automóveis;
 - ✓ Criação de rotas alternativas de atravessamento do Centro;
 - ✓ Plano de segurança nos deslocamentos (acidentes em todos os modos e ocorrências de segurança pública);
- Sistema de circulação de pessoas em bicicletas:
 - ✓ Rede de ciclovias, ciclofaixas e rotas cicláveis;
 - ✓ Bicicletários públicos e privados.
- Sistema de circulação de cargas e mercadorias
 - ✓ Rede prioritária para circulação de mercadorias;
 - ✓ Proposta de tipos de veículos por região ou função;
 - ✓ Horários e paradas para carga e descarga.
 - ✓ Redução a circulação de veículos pesados;
 - ✓ Limitando a operação de carga e descarga na Área Central e principais corredores.
- Plano de sustentabilidade ambiental e energética – buscando a eficiência na utilização dos recursos não renováveis, a redução da emissão de gases de efeito estufa e dos níveis de ruído na Área Central e corredores e a valorização de áreas públicas.

4.2.4 PLANO DE IMPLANTAÇÃO, GESTÃO E MONITORAMENTO

Deverá ser apresentado o esquema de implementação das medidas propostas, com cronograma físico-financeiro, bem como propostas para sua gestão e para o monitoramento das medidas implementadas e metas estabelecidas, abrangendo:

- Estratégias de implantação gradativa;
- Ações de participação popular e relacionamento entre cliente e gestor;

- Metas e programa de avaliação e monitoramento.

5 PRODUTOS DO PLANO DE MOBILIDADE

Os produtos do Plano de Mobilidade de Canoas compreenderão as etapas relacionadas abaixo:

1. Plano de Trabalho e Organização da Equipe;
2. Análise dos Estudos, Planos, Projetos e Pesquisas Existentes;
3. Planejamento das Atividades do Plano de Mobilidade de Canoas:
 - a. Plano de Comunicação;
4. Audiência Pública 01 – Planejamento do Plano de Mobilidade
5. Execução das Pesquisas de Campo:
 - a. Pesquisa de Origem e Destino Domiciliar;
 - b. Pesquisa de Contagem Classificada de Veículos;
 - c. Pesquisa de Frequência de Ocupação Visual no Transporte Coletivo;
 - d. Pesquisa de Velocidade e Retardo;
 - e. Pesquisa de Preferência Declarada;
 - f. Pesquisa de Cargas;
 - g. Levantamento do Cadastro Físico do Mobiliário de Mobilidade Urbana.
6. Montagem da Base de Dados do Plano de Mobilidade Urbana;
7. Audiência Pública 02 – Apresentação dos Dados Coletados;
8. Projeto Básico do Sistema de Transporte Público de Passageiros de Canoas;
9. Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Canoas;
10. Consolidação do Plano de Mobilidade Urbana de Canoas;
11. Minuta de Lei Complementar do Plano de Mobilidade Urbana de Canoas – PlaMob – Canoas;
12. Audiência Pública 03 – Apresentação do Plano de Mobilidade Urbana de Canoas;
13. Relatório Final do Plano de Mobilidade Urbana de Canoas;

6 CRONOGRAMA FÍSICO E FINANCEIRO DAS ATIVIDADES

O valor de referência para a elaboração dos produtos orçados no mercado foi de R\$ 2.878.955,12 (Dois milhões oitocentos e setenta e oito mil novecentos e cinquenta e cinco reais e doze centavos). O Prazo total para realização dos serviços é de 08 (oito meses) conforme o cronograma das atividades proposto a seguir.

S E Q	ETAPAS DO PLANO DE MOBILIDADE URBANA DE CANOAS	MÊS 01	MÊS 02	MÊS 03	MÊS 04	MÊS 05	MÊS 06	MÊS 07	MÊS 08
1	Plano de Trabalho e Organização da Equipe	█							
2	Análise dos Estudos, Planos, Projetos e Pesquisas Existentes	█	█						
3	Planejamento das Atividades do Plano de Mobilidade de Canoas		█						
4	Audiência Pública 01 – Planejamento do Plano de Mobilidade		█						
5	Execução das Pesquisas de Campo			█	█	█			
6	Montagem da Base de Dados do Plano de Mobilidade Urbana					█	█		
7	Audiência Pública 02 – Apresentação dos Dados Coletados						█		
8	Projeto Básico do Sistema de Transporte Público de Passageiros de Canoas							█	█
9	Elaboração do Plano de Mobilidade Urbana de Canoas					█	█		
10	Consolidação do Plano de Mobilidade Urbana de Canoas						█		
11	Minuta de Lei Complementar do Plano de Mobilidade Urbana de Canoas – PlaMob – Canoas								█
12	Audiência Pública 03 – Apresentação do Plano de Mobilidade Urbana de Canoas								█
13	Relatório Final do Plano de Mobilidade Urbana de Canoas								█
p	PERCENTUAL POR MÊS	6,1%	10,3%	13,5%	13,5%	17,7%	7,1%	13,4%	18,4%
	VALOR POR MEDIÇÃO MENSAL	174.531,90	296.450,20	389.134,75	389.134,75	510.065,97	203.205,71	386.037,35	530.394,50

7 FORMA DE PAGAMENTO

A forma de pagamento será mediante aos produtos estabelecidos no Termo de Referência e com os valores da proposta ganhadora, e será regido pelo contrato firmado entre o órgão gestor e a vencedora.

A medição dos trabalhos será mensal e todos os produtos serão entregues através de Relatórios de Andamento Mensais, quando o produto não for finalizado será entregue um relatório de andamento parcial.

Os relatórios além de impressos serão encaminhados com nos seguintes formatos:

- Relatórios Mensais de Andamento de Serviços (RA): terão a finalidade de relatar o andamento dos serviços, os resultados obtidos nas atividades desenvolvidas e o atendimento ao cronograma proposto (formato MS-Word e PDF);
- Relatório Final (RF): deverá apresentar os estudos consolidados (formato MS-Word e PDF);
- Bases de dados: usadas nas simulações, matrizes de origem e destino, redes, matrizes tarifárias e arquivos complementares contendo expansões diárias e os resultados das simulações em tabelas e layers (arquivos em formato, Access, Excel, Powerpoint, shapefile, MS-Word e PDF).

Os Relatórios Mensais de Andamento Parciais (RA) deverão contemplar o detalhamento das informações coletadas, classificadas e interpretadas.

8 COMISSÃO GESTORA DO PLANO DE MOBILIDADE

Será nomeado uma Comissão Gestora para a execução do Plano de Mobilidade formado pelas Secretaria Municipal de Transporte e Mobilidade Urbana e o Instituto Canoas XXI. Essa Comissão terá o fiscal do contrato e que terá atribuições de conduzir todo o processo e atividades do plano com a contratada.

As atividades envolvem desde fiscalizar, monitorar, verificar e analisar todas as atividades e produtos desenvolvidos e auxiliar o fiscal do contrato nas medições apresentadas pela contratada.

A Comissão é que vai realizar a aprovação de todos os produtos do contrato e emitir o recebimento definitivo do projeto.

9 GARANTIA CONTRATUAL

A Lei 8.666 de 21 de junho de 1993 regulamenta no art. 37, inciso XXI, da Constituição Federal, institui normas para licitações e contratos da Administração Pública e dá outras providências.

Em relação garantia contratuais no art. 56 – A critério da autoridade competente, em cada caso, e desde que prevista no instrumento convocatório, poderá ser exigida prestação de garantia nas contratações de obras, serviços e compras.”

§ 1º Caberá ao contratado optar por uma das seguintes modalidades de garantia:

- I - caução em dinheiro ou em títulos da dívida pública, devendo estes ter sido emitidos sob a forma escritural, mediante registro em sistema centralizado de liquidação e de custódia autorizado pelo Banco Central do Brasil e avaliados pelos seus valores econômicos, conforme definido pelo Ministério da Fazenda;
- II - seguro-garantia;
- III - fiança bancária.

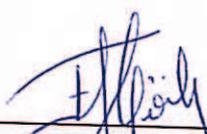
§ 2º A garantia a que se refere o caput deste artigo não excederá a cinco por cento do valor do contrato e terá seu valor atualizado nas mesmas condições daquele, ressalvado o previsto no parágrafo 3º deste artigo

§ 3º Para obras, serviços e fornecimentos de grande vulto envolvendo alta complexidade técnica e riscos financeiros consideráveis, demonstrados através de parecer tecnicamente aprovado pela autoridade competente, o limite de garantia previsto no parágrafo anterior poderá ser elevado para até dez por cento do valor do contrato.

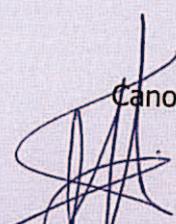
§ 4º A garantia prestada pelo contratado será liberada ou restituída após a execução do contrato e, quando em dinheiro, atualizada monetariamente.

No caso deste contrato será exigido o percentual de 5% conforme o parágrafo 2º e o contratado deverá escolher umas das três modalidades de garantia conforme o parágrafo 1º.

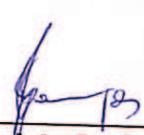
Canoas, 23 de outubro de 2018.



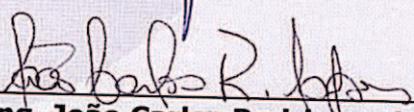
Eng. Francisco Hörbe
Presidente do Instituto Canoas XXI



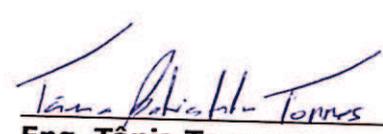
Adv. Ademir Zanetti
Secretário de Transportes e Mobilidade



Assist. Greick Campos
Secretaria de Transportes e Mobilidade



Eng. João Carlos Rodrigues Lopes
Secretaria de Transportes e Mobilidade



Eng. Tânia Torres
Secretaria de Transportes e Mobilidade

Filipe Zubaran
Gabinete do Prefeito