**ANEXO I**

**PROJETO BÁSICO PARA REALIZAR CHAMAMENTO PÚBLICO COM A FINALIDADE DE RECEBER PROPOSTAS PARA FIRMAR TERMO DE AUTORIZAÇÃO PARA IMPLANTAÇÃO, OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO DE SISTEMA DE BICICLETAS PÚBLICAS COMPARTILHADAS COM FOCO ESPECÍFICO NA INTEGRAÇÃO COM O TRANSPORTE PÚBLICO NA CIDADE DE FORTALEZA, EM CARÁTER EXPERIMENTAL, OFERTANDO NOVA ALTERNATIVA DE TRANSPORTE À POPULAÇÃO EM CONSONÂNCIA COM O PLANEJAMENTO CICLOVIÁRIO DO MUNICÍPIO.**

**1. OBJETO**

1.1. Este Projeto Básico contém as especificações técnicas para a implantação, operação e manutenção, em caráter experimental, de Sistema de Bicicletas Públicas Compartilhadas – Modelo Integração na cidade de Fortaleza.

1.2. Estão descritas neste Projeto Básico as condições, especificações e normas exigidas pela Lei Federal nº 9.503/1997 (Código de Trânsito Brasileiro) e suas alterações; Lei Federal nº 12.587/2012 (Política Nacional de Mobilidade Urbana) e Lei Municipal nº 9.701/2010, que dispõe sobre a criação do Sistema Cicloviário do Município de Fortaleza.

1.3. Em caso de dúvidas quanto às especificações, prevalecerão as constantes no Projeto Básico até que sejam realizados os ajustes necessários, com autorização da Secretaria Municipal de Conservação e Serviços Públicos – SCSP.

**2. JUSTIFICATIVA**

A cidade de Fortaleza possui 2,5 milhões de habitantes, sendo a 5ª cidade mais populosa do Brasil e a urbe com maior densidade demográfica do país (dados do Censo IBGE 2010). Como toda grande cidade brasileira, possui problemas nos deslocamentos diários de seus cidadãos nos diversos modos de transporte.

A prioridade dos modos não motorizados sobre os motorizados e do transporte coletivo sobre o individual é um dos princípios da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal nº 12.587/2012) e que deve ser seguido por todos os municípios brasileiros. Dentro desse contexto, a priorização à bicicleta, um dos modos não motorizados, deve ser uma diretriz das cidades que desejam equacionar os problemas de mobilidade urbana, buscando transportar seus cidadãos com rapidez, conforto e segurança.

O transporte por bicicletas traz diversas vantagens, tanto ao ente público quanto ao usuário e à coletividade. Por parte do usuário, um dos benefícios é a economia de dinheiro – visto o gasto mínimo com manutenção, além de o gasto inicial ser bem menor, se comparado ao transporte individual motorizado. Outro benefício é a economia de tempo, dependendo das distâncias e condições de trajeto. Há também benefícios para a saúde, produtividade no trabalho e facilidades no momento de achar vaga para estacionamento.

Para o ente público e para a coletividade como um todo, a bicicleta traz diversas vantagens, sendo uma delas a contribuição para um trânsito menos congestionado, uma vez que o ciclista ocupa um espaço bem menor se comparado ao transporte motorizado individual. Outra forte contribuição do transporte por bicicleta é a diminuição da poluição do ar, uma vez que não emite gases poluentes. Há a economia nos gastos com saúde, uma vez que são menores os índices de doenças de quem anda de bicicleta regularmente. Mais pessoas andando de bicicleta significa mais vida urbana, mais ocupação da cidade, diferente do transporte individual motorizado, onde o condutor fica no seu carro fechado, sem contato maior com a cidade. Há também a grande importância da bicicleta para complementaridade do transporte coletivo e para viagens curtas.

Em julho de 2014 existiam cerca de 85 quilômetros de ciclovias e ciclofaixas em Fortaleza, sendo esta infraestrutura implantada fora de processo de planejamento, sem conexão e estudos detalhados.

Em 23 de dezembro de 2014, foi sancionada a lei Nº 10.303 que institui a Política de Transporte Cicloviário, aprovando o Plano Diretor Cicloviário Integrado (PDCI), onde foi realizado um diagnóstico para entender como se dá o deslocamento por bicicletas na cidade. Após o diagnóstico, foi concebida uma especificação de rede cicloviária para o município, definindo, em lei, as vias onde deve haver ciclovia, ciclofaixa, ciclorrota ou passeio compartilhado. Finalmente, foram elaborados o Projeto Funcional e o Programa de Gestão, que traçam diretrizes de elementos de projeto (sinalização, arborização, pavimentação e outros), definem quantitativo mínimo de vagas para bicicletas em determinados tipos de locais públicos e privados, além de traçar necessidade de uma célula de gestão responsável por coordenar as ações de curto, médio e longo prazo referente ao plano e ao modo cicloviário.

Um dos produtos indicados pelo Plano Cicloviário é a implantação de um Sistema de Bicicletas Compartilhadas, que consiste em instalação de estações de bicicletas públicas espalhadas pela cidade nas quais as pessoas poderão pegar uma bicicleta em uma das estações existentes e devolvê-la em qualquer outra estação dentro das regras estabelecidas para o programa.

Tendo em vista essa diretriz do PDCI, a Prefeitura de Fortaleza lançou um chamamento público a fim de receber propostas para firmar termo de autorização para implantação, operação e manutenção de um Sistema de Bicicletas Públicas Compartilhadas na cidade. Após todo o processo do edital, em dezembro de 2014, foram inauguradas as 15 primeiras estações do Bicicletar, nome definido para o projeto fortalezense. Até abril de 2015, o sistema recebeu mais 25 estações, as quais já estavam firmadas em contrato. Hoje, um ano após a inauguração, o Bicicletar já passou por uma expansão de 20 estações e, em março de 2016, terá sua segunda expansão totalizando 80 estações espalhadas pela cidade, contemplando vários bairros de Fortaleza e beneficiando os mais de 100.000 usuários cadastrados atualmente.

O Sistema de Bicicletas Compartilhadas de Fortaleza figura, hoje, como o mais utilizado do país. Além disso, em pesquisas realizadas em meados de 2015, constatou-se que 70% dos usuários utilizam o Bilhete Único para realizar a retirada da bicicleta e 72% das viagens podem ser consideradas deslocamentos. Os resultados dessa pesquisa e a análise dos dados do sistema demonstram que o Bicicletar vem cumprindo um papel importante nos deslocamentos realizados pelo cidadão fortalezense, o que demonstra a relevância desse modo de transporte para a cidade. Todavia, após um ano de funcionamento, a análise dos dados do sistema mostra que existe um nicho de usuários que poderia ser mais bem atendido se o sistema de compartilhamento apresentasse regras específicas que fortalecessem a integração com o transporte público para os usuários que fazem viagens pendulares casa-trabalho e vice-versa.

Sabemos que um fator essencial para a sustentabilidade nos transportes em uma cidade é a intermodalidade, possibilitando um equilíbrio de usos entre os mais diversos meios de transportes, e é papel do poder público incentivar essa riqueza e comunicação entre os modos.

Procurando aproximar ainda mais a bicicleta ao transporte coletivo, meios de transporte importantes para o ambiente urbano, a Prefeitura de Fortaleza, em busca da mobilidade sustentável, propõe a implantação de um Sistema de Bicicletas Compartilhadas – Modelo Integração, o qual possui os mesmos princípios do sistema convencional, porém com algumas diferenças essenciais para fortalecer a intermodalidade com o transporte público, tornando o modo cicloviário cada vez mais parte dos deslocamentos diários da capital cearense.

O **Sistema de Bicicletas Públicas Compartilhadas – Modelo Integração** contará, a princípio, com estações distribuídas nos terminais da cidade, onde cada estação terá vaga para, em média, 60 bicicletas. Outro importante fator é o tempo de posse que o usuário terá direito à bicicleta que será de 14 horas, possibilitando que o mesmo pernoite com o veículo ou permaneça no seu local de trabalho com ele e devolva após o expediente.

O Sistema de Bicicletas Compartilhadas – Modelo Integração, inovador em sua categoria, incentivará o uso da bicicleta como meio de transporte, fortalecendo a integração com o transporte coletivo. Esse sistema pioneiro no Brasil se configurará, principalmente, como um complemento para a viagem do usuário de transporte público, tanto complementando seu percurso casa-trabalho como o inverso, o que muitas vezes possibilitará que o usuário substitua o segundo trecho da viagem de ônibus, realizando-o de bicicleta. Com essa integração, ampliam-se as possibilidades para o usuário e incentiva-se o uso da bicicleta, além de dar mais vida e sensação de segurança à cidade, uma vez que se abre possibilidade para mais bicicletas e pessoas nas ruas da cidade.

Considerando ser um projeto piloto e inovador, bem como a necessidade de conhecer e ofertar, na experiência prática, toda a potencialidade desse sistema, a Prefeitura de Fortaleza, através Secretaria Municipal de Conservação e Serviços Públicos, opta então pela modalidade Chamamento Público para viabilizar o projeto em questão.

**3. CONDIÇÕES DE PARTICIPAÇÃO**

Poderão participar desta seleção pública as empresas legalmente constituídas que estejam habilitadas e capacitadas a executar os serviços descritos no Edital de Chamamento Público e neste Anexo.

**4. ESCOPO DOS SERVIÇOS PARA BICICLETAS COMPARTILHADAS – MODELO INTEGRAÇÃO**

**4.1. DO SISTEMA DE BICICLETAS COMPARTILHADAS – MODELO INTEGRAÇÃO**

**4.1.1. Quantidade de Estações de Compartilhamento e Bicicletas Compartilhadas**

Deverá ser implantada, no mínimo, 1 (uma) estação de bicicletas e 50 (cinquenta) bicicletas no total, contendo uma frota reserva que possibilite a operação do sistema com 50 (cinquenta) bicicletas. Cada estação deve contar com, no mínimo, 60 (sessenta) vagas, podendo variar a depender da demanda de passageiros em cada terminal.

**4.1.2. Cronograma de implantação**

4.1.2.1. O prazo para iniciar a execução do sistema será de no máximo 45 (quarenta e cinco) dias após a assinatura do Termo de Autorização, submetido o cronograma de implantação à aprovação da Secretaria Municipal de Conservação e Serviços Públicos de Fortaleza.

4.1.2.2. No caso de a vencedora do Chamamento Público não iniciar a prestação do serviço no prazo estabelecido ou incidir em alguma causa de inexecução parcial ou total do objeto do Edital, sem justificativa aceita pela Secretaria Municipal de Conservação e Serviços Públicos de Fortaleza, será convocada a segunda classificada para prestar os serviços objeto do Edital de Chamamento nº XXX/2016.

**4.1.3. Definição da Área de Cobertura**

4.1.3.1. A definição da área de cobertura inicial do Sistema de Bicicletas Compartilhadas de Fortaleza – Modelo Integração deverá seguir os seguintes critérios:

a) Preferencialmente em áreas de terminais de integração de transporte público.

b) A partir da primeira expansão, considerar áreas que potencializem a integração com o sistema de transporte público.

**4.1.4. Localização das Estações de Compartilhamento**

4.1.4.1. Adicionalmente, as estações do Sistema de Bicicletas Públicas Compartilhadas – Modelo Integração deverão ser implantadas em conformidade com os seguintes critérios estabelecidos:

a) localizadas, sempre que possível, ao longo de infraestruturas cicloviárias (ciclovias, ciclofaixas ou ciclorrotas) e adjacentes a paradas, terminais e estações de transporte público;

b) preferência a locais acessíveis a pessoas vindas de várias direções, como esquinas e praças;

c) preferência a locais com grande fluxo de pessoas, como praças, universidades, orla marítima, centros comerciais, vias movimentadas e, nesse modelo em especial, em terminais de transporte público.

4.1.4.2. A localização das estações será orientada preferencialmente pelo Estudo de Planejamento realizado pela Secretaria Municipal de Conservação e Serviços Públicos de Fortaleza, que, segundo os critérios estipulados nos itens acima, e sem prejuízo de novas áreas e pontos a serem sugeridos pela vencedora do Chamamento Público, dimensionou 9 (nove) alternativas de pontos a receberem estações:

|  |  |  |  |
| --- | --- | --- | --- |
| **Nº Estação** | **Nome** | **Nº Bicicletas** | **Nº Vagas Total** |
| 01 | Terminal do Papicu |  |  |
| 02 | Terminal da Parangaba |  |  |
| 03 | Terminal de Messejana |  |  |
| 04 | Terminal Antônio Bezerra |  |  |
| 05 | Terminal Conjunto Ceará |  |  |
| 06 | Terminal Lagoa |  |  |
| 07 | Terminal Siqueira |  |  |
| 08 | Terminal Aberto da Praça do Coração de Jesus |  |  |
| 09 | Terminal Aberto da Praça da Estação |  |  |

4.1.4.3. A instalação das estações de bicicletas dependerá de anuência prévia da Comissão Técnica da Secretaria de Conservação e Serviços Públicos, devendo ser apresentado o correspondente projeto de instalação.

4.1.4.4. Os locais sugeridos no item 4.1.4.2. poderão sofrer alterações e/ou ajustes de acordo com o interesse e a conveniência da Administração Pública, sem que tais mudanças impliquem em qualquer ônus para a mesma.

4.1.4.5. A vencedora do Chamamento Público poderá solicitar ajuste ou reposicionamento físico das estações à Comissão Técnica da Secretaria Municipal de Conservação e Serviços Públicos, caso entenda que determinada estação não esteja bem posicionada, garantindo a restituição do local no qual a estação estava anteriormente instalada, em perfeitas condições de uso e conservação.

4.1.4.6. A vencedora do Chamamento Público poderá propor outras áreas para a instalação das estações de bicicletas compartilhadas, sempre acompanhada de justificativa técnica para apreciação da Comissão Técnica da Secretaria de Conservação e Serviços Públicos e deliberação do Secretário Titular da Pasta.

**4.1.5. Características Técnicas dos Equipamentos Utilizados**

**4.1.5.1. Características Básicas das Bicicletas Compartilhadas**

As bicicletas do sistema deverão conter, no mínimo, os seguintes requisitos e características:

a) devem ser novas, com quadro em alumínio ou material de qualidade superior, sem uso anterior;

b) quadro anatômico, numerado e com design específico, ajustado ao uso universal da maioria da população;

c) assento (selim) anatômico, de material resistente com dispositivo antifurto e com sistema de ajuste para altura, que possibilite atender, no mínimo, a variação da distância entre o assento e o pedivela da bicicleta entre 63,5 cm e 75,0 cm;

d) câmbio manual com mínimo de 3 (três) marchas e Guidom emborrachado;

f) suporte resistente posicionado na frente da bicicleta, com dimensões mínimas (largura, altura e profundidade) projetadas para acomodar vários tamanhos e formatos de artigos pessoais com segurança, como: mochilas, bolsas, sacolas etc.;

i) o suporte acima descrito deverá ter dimensão maior do que a praticada em sistema de bicicletas padrão, tendo em vista o uso com foco em viagens pendulares de integração com o transporte público;

ii) tanto quanto possível, é desejável que, além do suporte frontal, a bicicleta apresente outros elementos que possibilitem o armazenamento dos pertences dos usuários.

h) preferencialmente, sistema de proteção para travamento da bicicleta em estruturas próprias como paraciclos;

i) sistema de proteção contra retirada das rodas para evitar furto e vandalismo;

j) dispositivo que permita fazer a exata identificação da bicicleta na estação por meio eletrônico;

k) dispositivo que permita o travamento das bicicletas na estação bem como sua liberação automática pelo usuário autorizado;

l) painel para exibição de mídia impressa, localizado nas laterais de um ou dos dois pneus da bicicleta, que preservem o seu design e minimizem atritos aerodinâmicos, podendo ser facilmente substituído quando houver troca de material publicitário, sem necessidade de fazer a retirada das rodas da bicicleta;

m) paralamas dianteiro e traseiro;

n) dispositivos protetores de coroa, corrente e catraca, ou de protetor de eixo cardã, com o objetivo de proteger e evitar acidentes com o usuário;

o) freios dianteiro e traseiro, com manetes posicionados no guidom, de fácil manejo e resistentes a quedas e intempéries;

p) pneus apropriados para utilização em meio urbano, com modelos certificados pelo INMETRO (Instituto Nacional de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial), sendo desejável a utilização de tecnologia de pneus à prova de furos;

q) aro duplo com 26 (vinte e seis) polegadas;

r) ser dotados de equipamentos de segurança obrigatórios, conforme Resolução nº 46/98 do CONTRAN (Conselho Nacional de Trânsito), tais como:

i) espelho retrovisor do lado esquerdo, acoplado ao guidom e sem haste de sustentação;

ii) campainha (dispositivo sonoro mecânico, eletromecânico, elétrico ou pneumático capaz de identificar uma bicicleta em movimento);

iii) sinalização noturna, composta de refletores com alcance mínimo de visibilidade de trinta metros, com a parte prismática protegida contra ação de intempéries, nos seguintes locais: na dianteira, nas cores branca ou amarela; na traseira na cor vermelha; e nas laterais e nos pedais de qualquer cor.

s) iluminação de LED dianteira e traseira, se possível. A energia para acender a iluminação a LED deve ser gerada preferencialmente pela própria bicicleta;

t) o espelho retrovisor deve ser de boa qualidade, com baixos índices de danos;

u) as bicicletas do sistema devem ter seus elementos que são sujeitos à pintura caracterizados em cor a ser definida pela vencedora do Chamamento Público, sendo condicionada à aprovação prévia da Secretaria de Conservação e Serviços Públicos, seguindo as especificações estabelecidas no item 6 deste Projeto Básico.

**4.1.5.2. Características das Estações de Compartilhamento das Bicicletas**

Cada Estação de Bicicleta deverá possuir as seguintes características básicas:

a) dispor no mínimo de 60 (cinquenta) vagas para o estacionamento de bicicletas;

i) poderá haver alteração no quantitativo acima definido, desde que justificado pela demanda e com concordância da Secretaria Municipal de Conservação e Serviços Públicos e da Operadora.

b) se estruturar em módulos, com dispositivo de travamento geral, permitindo a ampliação ou redução das estações conforme a demanda de origem e destinos dos usuários a serem atendidos;

c) possuir design de fácil identificação e utilização no meio urbano, proporcionando facilidade quanto ao seu remanejamento e de preferência que sua instalação e reinstalação não prejudiquem o piso;

d) ser construído com material adequado e resistente a intempéries, com acabamentos sem arestas vivas nem pontiagudas, prejudiciais ao contato físico. No caso de utilização de materiais metálicos, as estruturas deverão ter aplicação de tratamento anti-corrosivo e acabamento com durabilidade compatível com a situação urbana e vida útil do equipamento. Recomenda-se evitar a utilização de painéis em vidro ou material similar para evitar estilhaços em caso de acidentes;

e) possuir gabinete para acomodar equipamento microprocessador de gerenciamento de uso e transmissão de dados, e armazenamento de bateria de alimentação;

f) possuir Painel Informativo com espaço destinado à fixação de dois mapas, um contendo a localização de todas as estações e outro contendo a localização das estações mais próximas, com a indicação do local e número da estação em que o usuário se encontra e das demais estações, bem como outras informações pertinentes. Deverá haver no painel informativo a sugestão ao ciclista de virar o selim caso a bicicleta apresente problemas. Deverá ser reservado no painel um espaço para a exposição da marca do patrocinador, observada a área total máxima de 1,00 m², respeitadas as normas gerais e municipais pertinentes. Também deverão ser expostas informações com as instruções passo a passo para o aluguel da bicicleta escritas em língua portuguesa com tradução em inglês e espanhol, para todas as estações. Este painel deverá ter seus elementos atualizados em, no máximo, 10 dias após última alteração que demandou modificação de informação, mantendo o padrão estético de comunicação visual do projeto;

g) utilizar dispositivo de travamento que possibilite: 1) a liberação da bicicleta escolhida pelo usuário; 2) a devolução da bicicleta 24 horas por dia, inclusive em períodos em que a estação esteja inoperante ou desligada, ou seja, no período entre 0 horas e 5 horas, ou quando houver queda da energia; 3) a leitura por sinal eletrônico quanto à situação de travamento das bicicletas e à liberação para uso. O mecanismo de travamento deve encontrar-se em bom estado de conservação, de modo que o ciclista não tenha dificuldades em retirar e devolver a bicicleta;

h) possuir leitor de *Smart Card* para leitura e identificação de cartão “Bilhete Único Fortaleza” para acesso e destravamento das bicicletas;

i) preferencialmente, oferecer, em painel ou *display* eletrônico, informações aos usuários acerca da estação mais próxima que apresenta disponibilidade de bicicletas e/ou vagas, na hipótese da estação em que o usuário se encontra estar vazia ou lotada;

j) utilizar preferencialmente energia solar ou outro tipo de energia limpa que garanta o pleno funcionamento da estação e seus equipamentos complementares;

k) apresentar, preferencialmente, conexão de internet sem fio wi-fi. Nos casos onde não for possível essa tecnologia, utilizar conexão sem fio via rede 3G ou tecnologia superior. Em ambos os casos a solução de conexão escolhida deverá apresentar mecanismo de redundância. A conexão deve permitir que as estações estejam conectadas com a Central de Controle, para permitir o monitoramento remoto da estação, o acompanhamento da ocupação pelas bicicletas e sua posição nas estações;

l) apresentar automaticamente sinalização informativa indicando se a estação se encontra ativa ou inativa;

m) apresentar sistema eletromecânico de travamento e destravamento individual das bicicletas, que seja acionado pelo usuário por meio de, no mínimo, os seguintes mecanismos: 1) ligação telefônica para a central de controle do sistema; 2) aplicativo móvel para *smartphone*; 3) uso de *smartcard;*

n) juntamente às estações devem ser implantados 15 (quinze) paraciclos (conforme modelo apresentado no Anexo V), totalizando 30 (trinta) vagas para servir à população em geral.

i) caso os paraciclos não possam ser implantados anexos à estação, poderá ser colocado totem junto às hastes para identificar o patrocinador;

ii) o projeto executivo, tanto dos paraciclos quanto do totem, estará sujeito à aprovação da Secretaria Municipal de Conservação e Serviços Públicos.

**4.1.5.3. Projeto executivo e sinalização das estações**

4.1.5.3.1. O projeto executivo das estações, onde deverão estar definidas as cores, modelo, detalhes e as especificações físicas das bicicletas e das estações deverá ser aprovado pela Comissão Permanente de Licitação, que poderá solicitar a avaliação conjunta com órgãos da Prefeitura de Fortaleza e da Comissão Técnica designada pelo setor demandante da Secretaria Municipal de Conservação e Serviços Públicos (SCSP).

4.1.5.3.2. A instalação e manutenção das sinalizações vertical e horizontal, além de elementos de apoio utilizadas na instalação das estações, deverão ser custeadas pela empresa vencedora do Chamamento Público, devendo o projeto executivo ser aprovado pela Secretaria Municipal de Conservação e Serviços Públicos.

**4.1.5.4. Características do Sistema Operacional Informatizado para Cadastro e Utilização das Bicicletas Compartilhadas**

O sistema operacional informatizado apresentado deverá conter, no mínimo, os seguintes requisitos e características:

4.1.5.4.1. Apresentar múltiplas possibilidades de interface com o usuário, contendo no mínimo *site* de Internet, aplicativo móvel, atendimento telefônico, e totens de autoatendimento.

4.1.5.4.2. Apresentar sistema de gestão operacional que possibilite a total transparência das informações de todos os aspectos operacionais e comerciais providos. Desta forma, serão disponibilizadas ao Município de Fortaleza ferramentas de acesso que lhe permitam monitorar de forma sistêmica todas as informações de credenciamento, custos, operação, aplicação de penalidades, supervisão da fiscalização, supervisão das estações, ocorrências e ações de manutenção das bicicletas e estações, bem como outras solicitações a critério do Poder Público.

4.1.5.4.3. A vencedora do Chamamento Público deverá disponibilizar uma Central de Atendimento ao Usuário, para, além do destravamento remoto das bicicletas, esclarecer dúvidas, ouvir sugestões e reclamações. A Secretaria de Conservação e Serviços Públicos poderá solicitar relatórios periódicos dos atendimentos realizados. Preferencialmente, a ligação deverá ser gratuita.

**4.1.5.5. Características da estrutura para operação do sistema**

4.1.5.5.1. A vencedora do Chamamento Público deverá dispor de estrutura operacional com escritório instalado na cidade de Fortaleza para gerenciar e operacionalizar a guarda, manutenção e estoque de bicicletas e equipamentos, bem como a periodicidade de limpeza e manutenção preventiva e corretiva.

4.1.5.5.2. A vencedora do Chamamento Público deverá realizar os serviços de instalação das estações de bicicletas e dos sistemas informatizados de gestão e de atendimento aos usuários.

4.1.5.5.3. A vencedora do Chamamento Público deverá assegurar a logística relativa às atividades relacionadas à operação e manutenção do sistema e dispor de rotina de manutenção preventiva e corretiva das bicicletas e das estações, com frota de veículos de manutenção em bom estado de conservação.

**4.1.5.6. Horários de funcionamento e nível de ocupação das estações**

4.1.5.6.1. O Sistema de Bicicletas Compartilhadas de Fortaleza funcionará todos os dias da semana, nos seguintes horários:

a) das 05 horas às 23 horas e 59 minutos para retirada das bicicletas; e

b) 24hs (tempo integral) para devolução das bicicletas.

4.1.5.6.2. O serviço poderá ser paralisado, total ou parcialmente, em caráter temporário e extraordinário, por iniciativa do Município de Fortaleza, através de determinação prévia devidamente formalizada e justificada, ou ainda a pedido da vencedora do Chamamento Público, para fins de manutenção e atualização tecnológica, quando caberá apreciação pela Comissão Técnica designada pela Secretaria Municipal de Conservação e Serviços Públicos (SCSP), e deliberação pelo Secretário Titular da Pasta.

4.1.5.6.3. Eventuais paralisações devem ser comunicadas ao público por meio dos canais de comunicação do Sistema de Bicicletas Compartilhadas, bem como através da página da Secretaria Municipal de Conservação e Serviços Públicos na Internet, e preferencialmente, também em jornal de grande circulação.

4.1.5.6.4. O acompanhamento do nível de ocupação das estações é fundamental para o bom funcionamento do sistema e será monitorado pela Secretaria de Conservação e Serviços Públicos.

4.1.5.6.5. A vencedora do Chamamento Público deverá realizar todos os esforços para assegurar que a ocupação das estações, em condições e períodos normais de uso, não ultrapasse a máxima de 90% para que os usuários tenham assegurada a devolução da bicicleta. Considerando o caráter experimental do sistema, os parâmetros de ocupação poderão ser ajustados pela Secretaria de Conservação e Serviços Públicos, mediante justificativa técnica, buscando preferencialmente o consenso com a vencedora do Chamamento Público. O tempo máximo que uma estação pode estar fora do intervalo garantido por esses percentuais é de 2 (duas) horas.

4.1.5.6.6. A vencedora do Chamamento Público deverá disponibilizar orientadores devidamente capacitados nos primeiros 15 dias de operação de cada estação, de modo a orientar os usuários como utilizar o sistema e tirar dúvidas diversas.

**4.1.6 Da identidade visual do sistema**

4.1.6.1 A identidade visual do sistema de bicicletas compartilhadas, contendo nome, marca e demais elementos, deverá ser elaborada pela vencedora do Chamamento Público, observada as diretrizes e orientações de comunicação e design especificadas pelo Prefeitura de Fortaleza e todas as regras contidas no edital de Chamamento Público e seus anexos, e submetida à análise e aprovação final pela Secretaria de Conservação e Serviços Públicos.

**5. DAS REGRAS DE USO DO SISTEMA**

5.1. Para utilização das bicicletas compartilhadas, o usuário deverá realizar cadastro para adesão do “Bilhete Único Fortaleza”, de forma que não haverá taxa de adesão para a utilização do sistema.

5.2. Na posse do “Bilhete Único Fortaleza”, o usuário deve realizar cadastro, que será promovido pela operadora dos sistemas, mediante regras específicas que serão informadas para o usuário.

5.3. Efetuada a adesão ao sistema, as jornadas de utilização de bicicletas que não excederem 14 (catorzes) horas serão gratuitas e o usuário poderá valer-se desse benefício de forma ilimitada, desde que respeitado um intervalo mínimo de 15 (quinze) minutos entre cada uso.

5.4. As bicicletas retiradas a partir das 17h das sextas-feiras poderão ser devolvidas até às 9hs da segunda-feira subsequente sem que haja penalidade para o usuário.

5.4.1. A mesma regra aplica-se aos feriados.

5.5. Na hipótese de o usuário não devolver a bicicleta, conforme cláusulas 5.3. e 5.4., será aplicada penalidade de uso do sistema estabelecida pela operadora em concordância com a Secretaria de Conservação e Serviços Públicos.

5.6. Para a implantação e operação do sistema, não será requisitado cartão de crédito do usuário como garantia de uso. O uso do cartão de crédito poderá ser estabelecido posteriormente, desde que haja evidência da importância do mesmo para a sustentabilidade econômica do sistema, desde que justificada a sua importância e esteja em concordância com a Secretaria de Conservação e Serviços Públicos.

5.7. As regras de tempo máximo de uso das bicicletas no sistema, penalidades a serem aplicadas ao usuário que ultrapassarem o tempo máximo e valores a serem cobrados ao usuário, a título de ressarcimento, em caso de não devolução ou dano às bicicletas, serão especificados no Termo de Adesão ao Sistema de Bicicletas Compartilhadas de Fortaleza a ser firmado entre o usuário do sistema e a vencedora do Chamamento Público.

5.8. A minuta do termo de adesão, citada no item anterior, deverá observar a legislação pertinente e todas as disposições do edital de Chamamento Público e seus anexos.

**6. DAS REGRAS DE PATROCÍNIO E VEICULAÇÃO DE PUBLICIDADE**

6.1. A vencedora do Chamamento Público poderá ter diferentes patrocinadores, conforme especificações e regras dispostas neste Projeto Básico.

6.2. Todas as estações e bicicletas deverão estar integradas em um sistema único, independentemente da configuração visual e dos patrocinadores.

6.3. Considerando a possibilidade de múltiplos patrocinadores, o sistema pode apresentar bicicletas de diferentes cores.

6.4. As bicicletas do sistema devem ter seus elementos que são sujeitos à pintura caracterizados em cor a ser definida pela vencedora do Chamamento Público, sendo condicionada à aprovação prévia da Secretaria de Conservação e Serviços Públicos. As áreas do cesto frontal, paralamas traseiro e dianteiro serão destinados para marca e cor do patrocinador, observada a regra de exibição da marca descrita no item 6.6., mantido o brasão da prefeitura e a marca do sistema.

6.5. As estações devem manter uniformidade entre si, apresentando cor a ser definida pela Secretaria de Conservação e Serviços Públicos, e sendo reservado espaço para exposição da marca do(s) patrocinador(es), observada a regra de exibição da marca descrita no item 6.6.

6.6. A marca do patrocinador poderá ser exposta na estrutura da bicicleta, observada a área total máxima de 0,30 m² (zero vírgula trinta metros quadrados) por bicicleta. A marca poderá ser exibida também na estação, observada a área total máxima de 1,00 m² (um metro quadrado), respeitadas as normas gerais e municipais pertinentes.

6.7. Nas constantes descritas na cláusula 6.6. acima, deverá ser reservado espaço para os símbolos identificadores do Sistema de Bicicletas Compartilhadas – Modelo Integração e da Prefeitura de Fortaleza.

**7. DA EXPANSÃO DO SISTEMA**

7.1 O sistema poderá ser objeto de expansão durante a vigência do prazo do contrato, resguardadas as especificações contidas neste Projeto Básico. A expansão poderá ocorrer nos seguintes formatos:

7.1.1 Através de novos patrocinadores ou dos já existentes, seguindo todas as regras deste Projeto Básico, do edital de Chamamento Público e as especificações contidas no item 6.

7.1.2 Através de obrigações legais impostas pela Prefeitura de Fortaleza a futuros empreendimentos privados, como medidas mitigatórias ou congêneres, decorrentes de determinações oriundas de estudos como RIST (Relatório de Impacto ao Sistema de Trânsito) e outros, conforme o caso.

7.1.3. Na hipótese descrita no item anterior, a identidade visual completa das bicicletas e estações será definida pela Secretaria de Conservação e Serviços Públicos.

**8. DA APRESENTAÇÃO DE AMOSTRA DAS BICICLETAS COMPARTILHADAS**

8.1 A proponente que for classificada provisoriamente em primeiro lugar deverá apresentar AMOSTRA, no prazo de 03 (três) dias corridos, contados a partir do primeiro dia útil após a convocação realizada.

8.2. A amostra se constituirá em:

a) 01 (um) protótipo de estação compartilhada de bicicleta, com no mínimo 4 (quatro) bicicletas.

b) o ponto para instalação e demonstração da estação de compartilhamento de bicicletas com no mínimo 4 (quatro) bicicletas acopladas será informado no ato da convocação para a apresentação da amostra.

8.3. A avaliação da amostra apresentada deverá ser realizada pela Comissão Permanente de Licitação, devendo ser emitido relatório com fundamento nos parâmetros estabelecidos neste Projeto Básico, devidamente assinado e datado, sob pena de desclassificação da proposta em caso de não atendimento.

8.4. No caso de inaptidão da amostra, a proponente terá o prazo de 48 (quarenta e oito) horas para adequação, de acordo com os critérios apontados pela Comissão Técnica, sob pena de desclassificação.

8.5. Havendo desclassificação da proponente habilitada com a melhor proposta nos termos do Edital de Chamamento Público e seus anexos, será convocada a segunda classificada do Chamamento Público para apresentação de amostra.

8.6. A Comissão Permanente de Licitação poderá solicitar parecer técnico sobre a amostra à Comissão Técnica designada pelo setor demandante da Secretaria Municipal de Conservação e Serviços Públicos (SCSP).

**9. PRAZO DE EXECUÇÃO DOS PROJETOS**

O prazo para execução dos projetos (ou serviços) será de 12 (doze) meses, podendo ser prorrogado por iguais períodos, a critério da Secretaria de Conservação e Serviços Públicos, conforme legislação pertinente.

**10. DAS OBRIGAÇÕES DA PROPONENTE**

10.1. Independentemente de transcrição na proposta, o proponente sujeita-se às demais obrigações estabelecidas no Projeto Básico (Anexo I) do Edital;

10.2. Cumprir todas as especificações, prazos, obrigações e cláusulas estabelecidas no edital e seus anexos;

10.3. Assumir inteira responsabilidade técnica e administrativa sobre o objeto contratado;

10.4. Substituir os produtos, a juízo da Comissão designada para o recebimento, que não forem considerados de acordo com as especificações solicitadas no edital e contidas na proposta ou apresentar qualquer defeito, sem que caiba qualquer custo à Prefeitura de Fortaleza;

10.5. Manter as condições de habilitação e qualificação exigidas na licitação durante toda a execução do Termo de Autorização.

**11. DAS OBRIGAÇÕES DO MUNICÍPIO DE FORTALEZA**

11.1. Verificar a adequação da prestação do serviço realizado com base nos critérios previstos neste Projeto Básico.

11.2. Notificar, formal e tempestivamente, a Proponente sobre as irregularidades que porventura venham a ocorrer, tanto no material quanto no serviço fornecido.

11.3. Notificar a Proponente, por escrito e com antecedência, sobre multas, penalidades, quaisquer débitos de sua responsabilidade, bem como fiscalizar a execução do objeto do Termo de Autorização.

**12. EXECUÇÃO, ACOMPANHAMENTO, FISCALIZAÇÃO E SUPERVISÃO**

12.1 A execução, o acompanhamento, a fiscalização e a supervisão dos serviços objeto deste Projeto Básico serão efetuadas pela Comissão Técnica designada pelo setor demandante da Secretaria Municipal de Conservação e Serviços Públicos (SCSP).

**13. DO PAGAMENTO**

13.1. Todos os custos para implantação, operação e manutenção dos serviços correrão a expensas da vencedora do Chamamento Público, não havendo, em qualquer hipótese, repasse de recurso financeiro por parte do Município de Fortaleza.