Tribunal de Contas
DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

Processo	-	TC/011390/2020 (Tramitam em conjunto os processos TC/0011387/2020, TC/011388/2020, TC/011389/2020 e TC/011390/2020)
Contratante	-	Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes (atual Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito)
Contratada	-	Shop Signs Obras e Serviços Ltda.
Contrato	-	15/SMT/2020 R$ 2.100.143,00
Objeto	-	Prestação de serviços de manutenção do Sistema Cicloviário da Cidade de São Paulo – Lote 4

35ª Sessão Ordinária Não Presencial

ANÁLISE. CONTRATO. SMT. Serviços de manutenção do Sistema Cicloviário da cidade. 1. É necessário que haja justificativa demonstrando as prioridades em face dos trechos passíveis de manutenção. Art. 2º, Dec. Mun. 44.279/03. 2. Devem ser juntados documentos técnicos que fundamentem a Memória de Cálculo. REGULAR. RECOMENDAÇÃO. 1. Estimar adequadamente o quantitativo a ser demandado. Votação por maioria.

A C Ó R D Ã O

Vistos e relatados englobadamente os processos TC/0011387/2020, TC/011388/2020, TC/011389/2020 e TC/011390/2020, dos quais é Relator o Conselheiro DOMINGOS DISSEI.

ACORDAM os Conselheiros do Tribunal de Contas do Município de São Paulo, por maioria, pelos votos dos Conselheiros DOMINGOS DISSEI – Relator, com relatório e voto, EDUARDO TUMA e MAURÍCIO FARIA, em julgar regular o Contrato 15/SMT/2020.

Vencido o Conselheiro ROBERTO BRAGUIM – Revisor, que, consoante declaração de voto apresentada, julgou irregular o ajuste, deixando de aplicar multa aos responsáveis, nos termos do artigo 88 do Regimento Interno desta Corte.

ACORDAM, ainda, por maioria, pelos votos dos Conselheiros DOMINGOS DISSEI – Relator e EDUARDO TUMA, em recomendar à Origem que, nas próximas contratações, proceda à estimativa adequada do quantitativo a ser demandado.

Vencido o Conselheiro MAURÍCIO FARIA, que, nos termos de sua declaração de voto apresentada, determinou à Administração a manutenção de um banco de dados com informações estruturadas sobre o Sistema Cicloviário da Cidade de São Paulo.

ACORDAM, à unanimidade, em determinar, após o cumprimento das formalidades legais, o arquivamento dos autos.

Participaram do julgamento os Conselheiros ROBERTO BRAGUIM – Revisor, EDUARDO TUMA e MAURÍCIO FARIA.

São Paulo, 20 de julho de 2022.

JOÃO ANTONIO – Presidente
DOMINGOS DISSEI – Relator
ROBERTO BRAGUIM – Revisor, com declaração de voto
MAURÍCIO FARIA – Conselheiro, com declaração de voto

/lsr

Assinado digitalmente por JOAO ANTONIO DA SILVA FILHO Data: 11/08/2022 17:04:22 -03:00
Assinado digitalmente por MAURICIO FARIA PINTO Data: 12/08/2022 08:18:09 -03:00
Assinado digitalmente por ROBERTO TANZI BRAGUIM Data: 12/08/2022 10:13:02 -03:00
Assinado digitalmente por DOMINGOS ODONE DISSEI Data: 16/08/2022 15:42:08 -03:00
Signature powered by e-TCM Tribunal de Contas do Município de São Paulo

TC 011.387/2020
TC 011.388/2020
TC 011.389/2020
TC 011.390/2020

Egrégio Plenário

I) 11.387/2020

Trata-se de análise da Licitação (Pregão Eletrônico nº 03/SMT/2020) para Registro de Preços objetivando a prestação de serviços de manutenção do sistema cicloviário da cidade de São Paulo, com estimativa de preços no valor de R$29.698.303,96.

Assim como do exame do Contrato nº 12/SMT/2020, firmado pela Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes (SMT) com a empresa B&B - Engenharia e Construções Ltda, objetivando a prestação de serviços de manutenção do Sistema Cicloviário da Cidade de São Paulo – Lote 01, no valor de R$ 2.108.843,28 e prazo de 180 dias.

1. No Pregão Eletrônico nº 03/SMT/2020 para Registro de Preços objetivando a prestação de serviços de manutenção do Sistema Cicloviário da cidade de São Paulo adjudicou-se: a) Lote 1 - B & B – Engenharia e Construções Ltda. R$ 4.402.858,02 - ARP 01/SMT/20; b) Lote 2 - Shop Signs Obras e Serviços Ltda. R$ 3.849.992,13 – ARP 02/SMT/20; c) Lote 3 - Florestana Paisagismo, Construções e Serviços Ltda. R$ 7.726.986,97 - ARP 03/SMT/20; d) Lote 4 - Shop Signs Obras e Serviços Ltda. R$ 4.199.999,22 - ARP 04/SMT/20. O Lote 5 foi declarado fracassado.

Com observância do contraditório, na instrução da matéria a Auditoria, na peça 38, assinalou que *"o documento intitulado informação SMT/GAB nº 025777597 (fls. 01/02 da peça 09) esclarece que a Secretaria Municipal de Mobilidade e Transporte (SMT) busca a contratação dos serviços de manutenção e requalificação das ciclovias existentes no Plano Cicloviário da Prefeitura Municipal de São Paulo (PMSP) com finalidade de melhorá-las e readequá-las. Ressaltou, inclusive, que o Plano Cicloviário possui*

aproximadamente 310 Km a serem requalificados, dos quais 68 Km são de ciclovias implantadas nos últimos anos. Assim, inaugurou processo licitatório na modalidade Pregão com o fim de registrar os preços dos itens necessários, bem como proporcionar ampliação da competição e celeridade em todo o procedimento. Ainda, justificou a adoção do registro de preço como procedimento adequado para as contratações pretendidas porque os serviços serão acionados conforme necessidade e disponibilidade financeira do Município. Tudo isso com vistas a otimizar a aplicação dos recursos disponíveis proporcionalmente pelas unidades administrativas. Ademais, discriminou os quantitativos dos diversos serviços a serem executados (Modelo de Proposta de Preços – Anexo IV do Edital), subdividindo-os em Plano de Trabalho, Demolições, Pavimentação, Procedimentos Auxiliares, Limpeza, Ensaios e BDI (fls. 101/105 da peça 09)".

No entanto, para a Auditoria, *"não se verificou nenhum documento que demonstrasse quais ciclovias são mais críticas e que demandassem inclusão na presente licitação".*

No entendimento da Auditoria, *"a justificativa apresentada é insuficiente, pois não contém lista dos trechos prioritários de ciclovias que se pretende reformar conforme um estudo/planejamento da manutenção corretiva e/ou preventiva acompanhado de respectivo cronograma de execução que evidencie a necessidade com base na vida útil ou levantamentos de campo".*

E concluiu, então, a Subsecretaria de Fiscalização e Controle, por sua V Coordenadoria, pela irregularidade da licitação, porquanto *"a justificativa da presente licitação não demonstra sua prioridade frente aos demais trechos de ciclovia existentes".*

Referentemente à <u>análise do Termo de Contrato nº 12/SMT/2020</u>, firmado com a B&B – Engenharia e Construções Ltda., por meio da Ata de Registro de Preços nº 01/SMT/2020, decorrente do mencionado Pregão (especificações no Anexo III do referido Pregão – Lote 1), a Subsecretaria de Fiscalização e Controle concluiu também pela irregularidade do ajuste:

(i) por ser oriundo de licitação considerada irregular;

(ii) a justificativa do contrato não demonstra sua prioridade frente aos demais trechos de ciclovia existentes;

(iii) ausência de documentos técnicos que fundamentem a Memória de Cálculo adotada, ou seja, o Projeto Básico deficiente;

(iv) e que, muito embora constasse do item 5.2.1 da Ata a obrigatoriedade de comprovação da prestação de garantia no valor correspondente a 5% do valor do contrato como condição para a sua assinatura, não há documento comprobatório juntado ao processo.

2. A Assessoria Jurídica de Controle Externo, na peça 45, muito embora assinalando que a Origem justificara a adoção do registro de preços, consoante fls. 101/105 da peça 09, acabou por endossar as conclusões alcançadas pela Auditoria, pela irregularidade do Pregão nº 03/SMT/2020, na Licitação nº 03/SMT/20, e do Contrato nº 12/SMT/20 – Lote 1 (oriundo da ARP nº 01/SMT/20).

3. Notificada, a Origem informou que que a comprovação da prestação da garantia fora apresentada pela Contratada e encontrava-se encartada aos autos da Contratação, mediante SEI 6020.2020/0003997-1 sob doc. nº 029904441, e fazendo sua juntada.

Referentemente à justificativa para a manutenção cicloviária pretendida, a SMT (peças 80 e 81), com dados da CET, e o ex-Secretário Municipal de Mobilidade e Transportes (peças 87 e 88) informaram:

"A partir de abril de 2018, a Companhia de Engenharia de Tráfego — CET, e a Prefeitura do Município de São Paulo - PMSP interromperam as novas implantações e começaram a elaborar os cadernos do Planejamento Cicloviário divididos por Subprefeitura. Estes cadernos contêm a Análise Técnica da infraestrutura cicloviária por Subprefeitura que reproduz a avaliação regional de ligações de interesse cicloviário além da indicação, realizada após vistorias, de estruturas que deveriam passar por manutenção. A elaboração dos cadernos representou a consolidação do planejamento Cicloviário no município de São Paulo.

Estes cadernos estão subdivididos em capítulos da seguinte forma:

I - Introdução ao Planejamento Cicloviário do Município de São Paulo;

II - Caracterização da Subprefeitura;

III - Definição das Ligações de Interesse Cicloviário;

IV - Manutenção das Estruturas Cicloviárias Existentes;

V - Remanejamento de Estruturas Cicloviárias / Mudanças de Vias; VI - Alterações nas Estruturas Cicloviárias Existentes e

VII - Conexão Intermodal e entre Estruturas Cicloviárias Existentes.

Para evitar que sinalização horizontal ou pinturas de solo fossem realizadas em ciclovias e ciclofaixa deterioradas, toda a malha cicloviária escolhida para ser requalificada deve receber reparos e melhorias, até troca de pavimento onde houver necessidade para a posterior implantação da sinalização horizontal, sinalização vertical e recolocação de gradis onde estiverem faltando ou danificados.

Foram definidos também o novo padrão de sinalização, mais segura, que adota elementos de segregação a cada um metro, e pintura em à base de tinta acrílica de maior durabilidade, aderência e resistência abrasiva oferecendo mais estabilidade aos usuários. A cor vermelha será aplicada somente nos 10 metros de aproximação das travessias, proporcionando ao ciclista maior atenção aos cruzamentos e reduzindo os custos de aplicação e manutenção.

O Planejamento Cicloviário da PMSP teve aderência ao Programa "Melhoria da Mobilidade Urbana Universal" pois visa reduzir os índices de sedentarismo, induzir uma vida saudável e promover o bem-estar de coletivo, de todas as idades, tornando a cidade e os assentamentos mais humanos, inclusivos, seguros, sustentáveis e assegurando padrões de consumo e produção sustentáveis.

Dentro do OBJETIVO ESTRATÉGICO 12 do Programa de Metas 2019/2020 da Prefeitura, a CET propôs requalificar 310 km da malha existente. Com base nas vistorias e análises técnicas realizadas pelos os técnicos da Cia de Engenharia de Tráfego — CET somada com a avaliação elaborada pela Associação dos Ciclistas Urbanos - Ciclocidade, toda a malha cicloviária foi vistoriada para a escolha das estruturas que necessitavam passar por manutenção.

A SMT aderiu às Atas de Registro de Preços (ARP) existentes da Secretaria Municipal das Subprefeituras - SMSUB para realização dos serviços de manutenção cicloviária especificamente a execução dos serviços de fresa/recape de pavimento, refazimento de guias, sarjetas e do piso de concreto das ciclovias.

Coube à CET a indicação das estruturas cicloviárias que comporiam os 310 km e deveriam passar pelo processo de requalificação, seguindo o que foi apontado nos Caderno de Análise Técnica da Infraestrutura Cicloviária por Subprefeitura. A CET elaborou projetos de sinalização de manutenção/requalificação para todas as estruturas dos 310km. A definição de prioridade de execução dos serviços de manutenção ficou sob a coordenação da Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes - SMT de acordo com a Atas de Registro de Preços vigentes em cada Subprefeitura.

Cabe esclarecer que grande parte das estruturas cicloviárias existentes foram implantadas a partir do ano de 2012 e, como todo sistema viário, necessita de manutenção periódica e preventiva de forma a ofertar aos usuários um padrão de qualidade e segurança aos ciclistas e demais usuários. Foram elencadas as estruturas resultado de vistorias de técnicos da CET, indicações de membros do Conselho Municipal de Transito e Transportes - CMTT e Câmara Temática de Bicicleta – CTB além da avaliação elaborada pela Associação dos Ciclistas Urbanos — Ciclocidade."

Reafirmou à fl. 18 da peça 81, que, *"conforme ilustrado pela CET no parecer (044890505), houve toda uma análise em relação as vias que necessitariam prioritariamente de serviços de manutenção, baseadas em vistorias de técnicos da CET, indicações de membros do Conselho Municipal de Trânsito e Transportes (CMTT), Câmara Temática de Bicicleta (CTB) e também pela Associação dos Ciclistas Urbanos – Ciclocidade, assim cabe ressaltar que as estruturas Cicloviárias que obtiveram manutenção, necessitavam de reparos para que se pudesse atender aos munícipes nos aspectos técnicos, de segurança, de desempenho e conforto aos usuários que utilizam demasiadamente as estruturas como um importante modal de transporte da Cidade de São Paulo".*

Sobre a ausência de Projeto Básico ou outro documento técnico que fundamente a Memória de Cálculo adotada, a CET alegou (fls. 18 e 19 da peça 81):

> *"Os serviços de conservação e manutenção das ciclovias visaram à requalificação de pavimentos e demais serviços necessários, restituindo a trafegabilidade dos meios de transportes ativos tais como: bicicletas, patinetes e os demais, gerando conforto e segurança aos usuários. Assim visando a melhoria das características técnicas e operacionais do pavimento deteriorado pelo uso do tráfego, de modo a restituir as condições técnicas originalmente construídas ou no estado em que foi posteriormente restaurado.*
>
> *Portanto não se foi considerado como um recurso temporário, mas como manutenção continua para restabelecimento do viário.*
>
> *Suas principais finalidades são prolongar a vida útil do pavimento e contribuir para que as vias possuam maior regularidade, pontualidade, conforto e segurança aos usuários.*
>
> *Os serviços executados foram serviços que não dependiam de projeto executivo por se caracterizarem como serviços comuns de engenharia, em que a execução foi substituição da caixa de pavimento defasado por uma nova, não havendo alteração no alinhamento geométrico e nas demais características da via, tratando assim de um serviço de baixa complexidade técnica.*
>
> *Os serviços gerais de manutenção preventiva, corretiva e conservação, reparações e adaptações, caracterizadas como serviços de 2º escalão, são aqueles cujas intervenções incluem: • Conservação, manutenção preventiva e corretiva; • Execução de serviços cujas características técnicas demandem pessoal especializado; • Conservação, reparações, adaptações, manutenção, demolições, consertos, instalações, montagens, operações, modificações, que não demandem projetos técnicos especializados de novas implantações ou ampliações e que sejam habituais e rotineiros.*
>
> *Os serviços executados foram baseados em planilha com os itens e a composição do mesmo de acordo com a planilha de custos da SIURB, SINAPI e AMLURB, ou BDI para os serviços constantes na planilha da*

Ata de Registro de Preços é o estabelecido de acordo com o valor da planilha de serviços de pavimentação da SIURB, de 22,76% (data base julho 2019)".

4. A Auditoria, na peça 92, considerou sanado o apontamento relativo à prestação da garantia, mas manteve os demais referentes à análise da licitação e da contratação, observando que *"a contratação via registro de preços obriga o levantamento da estimativa adequada do quantitativo a ser demandado pela Administração".*

5. A Assessoria Jurídica de Controle Externo secundou manifestação da Auditoria e, nas peças 93 e 94, concluiu *"pela irregularidade do Pregão Eletrônico nº 03/SMT/2020 e do Termo de Contrato nº 12/SMT/2020".*

6. A Procuradoria da Fazenda Municipal observou que "Origem trouxe aos autos sua defesa (peças nºs. 80 e 81), da qual a Fazenda se apropria de todas elas com se suas fossem". Anotou o caráter *"formal das poucas falhas descritas, as quais não estão a legitimar a decretação da irregularidade dos atos em exame".*

Assinalou que *"restou demonstrado o caráter técnico das escolhas feitas pela Administração, além do escopo do projeto bem atender ao interesse público haja vista que acompanham a tendência contemporânea de melhorar as ciclovias das grandes cidades".*

E postulou que não seria de aplicar, ao caso concreto, o princípio da acessoriedade, *"próprio do Direito Privado ao Direito Público"*, consoante razões que expôs.

Defendeu, subsidiariamente, o acolhimento dos *"efeitos jurídicos, financeiros e patrimoniais decorrentes do referido instrumento sejam recepcionados, em homenagem aos princípios da estabilização das relações entre as partes e da segurança jurídica no tempo".*

7. A Secretaria Geral, da mesma forma que a Assessoria Jurídica de Controle Externo, e amparada na manifestação da Auditoria, opinou pela "*irregularidade da Licitação do Pregão Eletrônico nº 03/SMT/2020 e do Contrato nº 12/SMT/2020, em razão dos achados de auditoria remanescentes"*.

II) 11.388/2020

Trata-se de análise do Contrato nº 13/SMT/2020 firmado em 16.06.20 pela Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes - SMT com a empresa SHOP SIGNS Obras e Serviços Ltda., por meio da Ata de Registro de Preços nº 02/SMT/2020, decorrente do Pregão Eletrônico nº 03/SMT/2020, para prestação de serviços de manutenção do Sistema Cicloviário da Cidade de São Paulo - Lote 2, no valor de R$ 1.924.995,69, com prazo de vigência de 180 dias e prazo de execução dos serviços de 60 dias, contados a partir da data indicada na Ordem de Serviço, ou seja, de 17.06.20 a 16.08.20.

1. Com observância do contraditório, na instrução da matéria a Auditoria, na peça 28, ressaltou que *"a justificativa apresentada é insuficiente, pois não contém lista dos trechos prioritários de ciclovias que se pretende reformar conforme um estudo/planejamento da manutenção corretiva e/ou preventiva acompanhado de respectivo cronograma de execução que evidencie a necessidade com base na vida útil ou levantamentos de campo. Portanto, essa lacuna na justificativa no presente contrato de forma demonstrar sua prioridade frente aos demais trechos de ciclovia existentes".*

Assinalou também que *"comparando a memória de cálculo (peça 25) com a planilha orçamentária observam-se incoerências nos quantitativos considerados. Enquanto a memória de cálculo indica para o item "Passeio de Concreto Armado" um comprimento de 3.468,67 m e uma largura de 2,30 m (área de 7.977,94 m²), para os itens "Lona Plástica Preta" e "Cura Química", que deveriam ter a mesma área, é indicado um comprimento de 7.432,83 m e largura de 2,30 m (área de 17.095,50 m²). A espessura indicada para o passeio também não tem justificativa técnica (15 cm). Nesse sentido, também é deficiente a Memória de Cálculo quanto ao segundo e terceiro itens mais representativos, respectivamente, "Demolição Mecanizada de Concreto" (02-50-05 e 02-50-06) e "Arrancamento e Reassentamento de Guias sobre Concreto" (05-17-00), cujos valores somados ao "Passeio de Concreto Armado" totalizam 63,5% do valor contratado".*

E indicou *"ausência de Projeto Básico ou outro documento técnico que fundamente a Memória de Cálculo adotada".*

Concluiu pela irregularidade do Contrato nº 13/SMT/2020, (i) por ser oriundo de licitação considerada irregular; (ii) a justificativa do contrato não demonstra sua prioridade frente aos demais trechos de ciclovia existentes; (iii) ausência de Projeto Básico ou outro documento técnico que fundamente a Memória de Cálculo adotada; (iv) e apesar de constar do item 5.2.1 da Ata a obrigatoriedade de comprovação da prestação de garantia no valor correspondente a 5% do valor do contrato como condição para a sua assinatura, não há documento comprobatório juntado ao processo.

2. A Assessoria Jurídica de Controle Externo, nas peças 33 e 34, endossou as conclusões alcançadas pela Auditoria, pela irregularidade do Contrato nº 13/SMT/20 – Lote 2.

3. Notificada, a Origem informou que a comprovação da prestação da garantia fora apresentada pela Contratada e encontrava-se encartada aos autos da contratação, mas fazendo nova juntada da apólice de seguro.

Referentemente à justificativa para a manutenção cicloviária pretendida, a SMT, pela CET (peças 67 e 68), e o ex-Secretário Municipal de Mobilidade e Transportes (peças 69 e 70) informaram:

> *"A partir de abril de 2018, a Companhia de Engenharia de Tráfego — CET, e a Prefeitura do Município de São Paulo - PMSP interromperam as novas implantações e começaram a elaborar os cadernos do Planejamento Cicloviário divididos por Subprefeitura. Estes cadernos contêm a Análise Técnica da infraestrutura cicloviária por Subprefeitura que reproduz a avaliação regional de ligações de interesse cicloviário além da indicação, realizada após vistorias, de estruturas que deveriam passar por manutenção. A elaboração dos cadernos representou a consolidação do planejamento Cicloviário no município de São Paulo.*
>
> *Estes cadernos estão subdivididos em capítulos da seguinte forma:*
>
> *I - Introdução ao Planejamento Cicloviário do Município de São Paulo;*
>
> *II - Caracterização da Subprefeitura;*
>
> *III - Definição das Ligações de Interesse Cicloviário;*

IV - Manutenção das Estruturas Cicloviárias Existentes;

V - Remanejamento de Estruturas Cicloviárias / Mudanças de Vias; VI - Alterações nas Estruturas Cicloviárias Existentes e

VII - Conexão Intermodal e entre Estruturas Cicloviárias Existentes.

Para evitar que sinalização horizontal ou pinturas de solo fossem realizadas em ciclovias e ciclofaixa deterioradas, toda a malha cicloviária escolhida para ser requalificada deve receber reparos e melhorias, até troca de pavimento onde houver necessidade para a posterior implantação da sinalização horizontal, sinalização vertical e recolocação de gradis onde estiverem faltando ou danificados.

Foram definidos também o novo padrão de sinalização, mais segura, que adota elementos de segregação a cada um metro, e pintura em à base de tinta acrílica de maior durabilidade, aderência e resistência abrasiva oferecendo mais estabilidade aos usuários. A cor vermelha será aplicada somente nos 10 metros de aproximação das travessias, proporcionando ao ciclista maior atenção aos cruzamentos e reduzindo os custos de aplicação e manutenção.

O Planejamento Cicloviário da PMSP teve aderência ao Programa "Melhoria da Mobilidade Urbana Universal" pois visa reduzir os índices de sedentarismo, induzir uma vida saudável e promover o bem-estar de coletivo, de todas as idades, tornando a cidade e os assentamentos mais humanos, inclusivos, seguros, sustentáveis e assegurando padrões de consumo e produção sustentáveis.

Dentro do OBJETIVO ESTRATÉGICO 12 do Programa de Metas 2019/2020 da Prefeitura, a CET propôs requalificar 310 km da malha existente. Com base nas vistorias e análises técnicas realizadas pelos os técnicos da Cia de Engenharia de Tráfego — CET somada com a avaliação elaborada pela Associação dos Ciclistas Urbanos - Ciclocidade, toda a malha cicloviária foi vistoriada para a escolha das estruturas que necessitavam passar por manutenção.

A SMT aderiu às Atas de Registro de Preços (ARP) existentes da Secretaria Municipal das Subprefeituras - SMSUB para realização dos serviços de manutenção cicloviária especificamente a execução dos

serviços de fresa/recape de pavimento, refazimento de guias, sarjetas e do piso de concreto das ciclovias.

Coube à CET a indicação das estruturas cicloviárias que comporiam os 310 km e deveriam passar pelo processo de requalificação, seguindo o que foi apontado nos Caderno de Análise Técnica da Infraestrutura Cicloviária por Subprefeitura. A CET elaborou projetos de sinalização de manutenção/requalificação para todas as estruturas dos 310km. A definição de prioridade de execução dos serviços de manutenção ficou sob a coordenação da Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes - SMT de acordo com a Atas de Registro de Preços vigentes em cada Subprefeitura.

Cabe esclarecer que grande parte das estruturas cicloviárias existentes foram implantadas a partir do ano de 2012 e, como todo sistema viário, necessita de manutenção periódica e preventiva de forma a ofertar aos usuários um padrão de qualidade e segurança aos ciclistas e demais usuários. Foram elencadas as estruturas resultado de vistorias de técnicos da CET, indicações de membros do Conselho Municipal de Transito e Transportes - CMTT e Câmara Temática de Bicicleta – CTB além da avaliação elaborada pela Associação dos Ciclistas Urbanos — Ciclocidade. "

Reafirmou à fl. 03 da peça 68, que, *"conforme ilustrado pela CET no parecer (044890265), houve toda uma análise em relação as vias que necessitariam prioritariamente de serviços de manutenção, baseadas em vistorias de técnicos da CET, indicações de membros do Conselho Municipal de Trânsito e Transportes (CMTT), Câmara Temática de Bicicleta (CTB) e também pela Associação dos Ciclistas Urbanos – Ciclocidade, assim cabe ressaltar que as estruturas Cicloviárias que obtiveram manutenção, necessitavam de reparos para que se pudesse atender aos munícipes nos aspectos técnicos, de segurança, de desempenho e conforto aos usuários que utilizam demasiadamente as estruturas como um importante modal de transporte da Cidade de São Paulo".*

Sobre a ausência de Projeto Básico ou outro documento técnico que fundamente a Memória de Cálculo adotada, a CET alegou (fls. 3 e 4 da peça 68):

“Os serviços de conservação e manutenção das ciclovias visaram à requalificação de pavimentos e demais serviços necessários, restituindo a trafegabilidade dos meios de transportes ativos tais como: bicicletas, patinetes e os demais, gerando conforto e segurança aos usuários. Assim visando a melhoria das características técnicas e operacionais do pavimento deteriorado pelo uso do tráfego, de modo a restituir as condições técnicas originalmente construídas ou no estado em que foi posteriormente restaurado.

Portanto não se foi considerado como um recurso temporário, mas como manutenção continua para restabelecimento do viário.

Suas principais finalidades são prolongar a vida útil do pavimento e contribuir para que as vias possuam maior regularidade, pontualidade, conforto e segurança aos usuários.

Os serviços executados foram serviços que não dependiam de projeto executivo por se caracterizarem como serviços comuns de engenharia, em que a execução foi substituição da caixa de pavimento defasado por uma nova, não havendo alteração no alinhamento geométrico e nas demais características da via, tratando assim de um serviço de baixa complexidade técnica.

Os serviços gerais de manutenção preventiva, corretiva e conservação, reparações e adaptações, caracterizadas como serviços de 2º escalão, são aqueles cujas intervenções incluem: • Conservação, manutenção preventiva e corretiva; • Execução de serviços cujas características técnicas demandem pessoal especializado; • Conservação, reparações, adaptações, manutenção, demolições, consertos, instalações, montagens, operações, modificações, que não demandem projetos técnicos especializados de novas implantações ou ampliações e que sejam habituais e rotineiros.

Os serviços executados foram baseados em planilha com os itens e a composição do mesmo de acordo com a planilha de custos da SIURB, SINAPI e AMLURB, ou BDI para os serviços constantes na planilha da Ata de Registro de Preços é o estabelecido de acordo com o valor da planilha de serviços de pavimentação da SIURB, de 22,76% (data base julho 2019)”.

4. A Auditoria, na peça 74, considerou sanado o apontamento relativo à prestação da garantia, mas manteve os demais referentes à análise da licitação e da contratação, observando que *"a contratação via registro de preços obriga o levantamento da estimativa adequada do quantitativo a ser demandado pela Administração".*

5. A Assessoria Jurídica de Controle Externo secundou manifestação da Auditoria e, nas peças 76 e 77, concluiu *"pela irregularidade do Termo de Contrato nº 13/SMT/2020".*

6. A Procuradoria da Fazenda Municipal observou que *"Origem trouxe aos autos sua defesa (peças nºs. 67 e 68), da qual a Fazenda se apropria de todas elas com se suas fossem". Anotou o caráter "formal das poucas falhas descritas, as quais não estão a legitimar a decretação da irregularidade dos atos em exame".*

Assinalou que *"restou demonstrado o caráter técnico das escolhas feitas pela Administração, além do escopo do projeto bem atender ao interesse público haja vista que acompanham a tendência contemporânea de melhorar as ciclovias das grandes cidades".*

E postulou que não seria de aplicar, ao caso concreto, o princípio da acessoriedade, *"próprio do Direito Privado ao Direito Público"*, consoante razões que expôs.

Defendeu, subsidiariamente, o acolhimento dos *"efeitos jurídicos, financeiros e patrimoniais decorrentes do referido instrumento sejam recepcionados, em homenagem aos princípios da estabilização das relações entre as partes e da segurança jurídica no tempo".*

7. A Secretaria Geral, da mesma forma que a Assessoria Jurídica de Controle Externo, e amparada na manifestação da Auditoria, opinou pela *"irregularidade do Termo de Contrato nº 13/SMT/20"*.

III) 11.389/2020

Trata-se de análise do Contrato nº 14/SMT/2020 firmado em 16.06.20 pela Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes - SMT com a empresa Florestana Paisagismo Construções e Serviços Ltda., por meio da Ata de

Registro de Preços nº 03/SMT/2020, decorrente do Pregão Eletrônico nº 03/SMT/2020, para prestação de serviços de manutenção do Sistema Cicloviário da Cidade de São Paulo - Lote 3, no valor de R$ 3.863.494,93, com prazo de vigência de 150 dias e prazo de execução dos serviços de 60 dias, a partir de 17.06.20 a 13.11.20.

Em análise também o Termo Aditivo n. 1, de prorrogação do prazo de execução por mais 20 dias; inclusão da via Ciclovia Faria Lima – trecho 2; readequação da planilha de serviços, sem alteração do valor e do prazo de vigência do contrato.

1. Com observância do contraditório, na instrução da matéria a Auditoria, na peça 36, à fl. 3, ressaltou que *"a justificativa apresentada é insuficiente, pois não contém lista dos trechos prioritários de ciclovias que se pretende reformar conforme um estudo/planejamento da manutenção corretiva e/ou preventiva acompanhado de respectivo cronograma de execução que evidencie a necessidade com base na vida útil ou levantamentos de campo. Portanto, essa lacuna na justificativa no presente contrato de forma demonstrar sua prioridade frente aos demais trechos de ciclovia existentes".*

Assinalou também que, *"comparando a Memória de Cálculo (peça 22) com a Planilha Orçamentária (peça 14), observam-se incoerências nos quantitativos considerados. Aquela indica para o item "Passeio de Concreto Armado" uma área de 13.974,70m² enquanto esta prevê uma área de "Lona Plástica preta" e "Cura Química", que deveriam ter a mesma área, de 26.941,50m². Nesse sentido, também é deficiente a Memória de Cálculo quanto ao segundo e terceiro itens mais representativos, respectivamente, "Demolição Mecanizada" (02-50-06) e "Taxa Descarte Resíduos Sólidos" (AMLURB) cujos valores somados ao "Passeio de Concreto Armado fck=25MPa" totalizam 72% do valor contratado"*.

E indicou *"ausência de documentos técnicos que fundamentem a Memória de Cálculo adotada (Projeto Básico deficiente)".*

Concluiu pela irregularidade do Contrato nº 14/SMT/2020, *(i) por ser oriundo de licitação considerada irregular; (ii) lacuna na justificativa da presente licitação de forma a demonstrar sua prioridade frente aos demais trechos de ciclovia existentes; (iii) ausência de documentos técnicos que fundamentem a Memória de Cálculo adotada (Projeto Básico deficiente); (iv) e apesar de constar do item 5.2.1 da Ata a obrigatoriedade de comprovação*

da prestação de garantia no valor correspondente a 5% do valor do contrato como condição para a sua assinatura, não há documento comprobatório juntado ao processo.

Referentemente ao Termo Aditivo n. 1, assinalou a fundamentação do acréscimo de 20 dias na execução *"devido à dificuldade da mobilização de profissionais especializados em razão da pandemia de COVID-19".* Contudo, anotou que *"a SPTrans adotou a técnica chamada de Replanilhamento quando da elaboração da Planilha Orçamentária do Termo Aditivo, onde subtrai-se serviços que sabidamente não serão executados e acrescenta-se novos serviços de interesse da Administração",* pois acresceu e suprimiu valores iguais (R$863.401,75). E observou que o valor corresponde a aproximadamente 22% do valor ajustado, mas *"não se verificou nenhum documento técnico (projetos e memória de cálculo, croqui, entre outros) que fundamentem os quantitativos acrescidos e os suprimidos". Portanto, "a ausência de documentos técnicos que fundamentem os quantitativos acrescidos ou suprimidos no Termo Aditivo vai de encontro ao esculpido no art. 65 da LF nº 8.666/93. De pronto, cabe a consideração que a figura do Replanilhamento ratifica a ausência de Estudos Técnicos que fundamentassem os quantitativos licitados/contratados. Inclusive, essa foi a causa de apontamento quando da Análise da Licitação (eTCM nº 11.387/2020) e Análise do Contrato (peças 35 e 36 destes autos)"*.

Concluiu manifestando-se pela irregularidade do Termo Aditivo n. 1 ao Contrato n. 14/SMT/2020, por ser oriundo de contratação considerada irregular e também devido à ausência de documentos técnicos que fundamentem os quantitativos acrescidos ou suprimidos no Termo Aditivo.

2. A Assessoria Jurídica de Controle Externo, nas peças 43 e 44, endossou as conclusões alcançadas pela Auditoria, pela irregularidade do Contrato nº 14/SMT/20 – Lote 3, e do termo de aditamento n. 01.

3. Notificada, a Origem informou que que a comprovação da prestação da garantia fora apresentada pela Contratada e encontrava-se encartada aos autos da contratação. Juntou novamente a apólice de seguro garantia.

Referentemente à justificativa para a manutenção cicloviária pretendida, a SMT, pela CET (peças 87 e 88) e o ex-Secretário Municipal de Mobilidade e Transportes (peças 90 e 91) informaram:

“A partir de abril de 2018, a Companhia de Engenharia de Tráfego — CET, e a Prefeitura do Município de São Paulo - PMSP interromperam as novas implantações e começaram a elaborar os cadernos do Planejamento Cicloviário divididos por Subprefeitura. Estes cadernos contêm a Análise Técnica da infraestrutura cicloviária por Subprefeitura que reproduz a avaliação regional de ligações de interesse cicloviário além da indicação, realizada após vistorias, de estruturas que deveriam passar por manutenção. A elaboração dos cadernos representou a consolidação do planejamento Cicloviário no município de São Paulo.

Estes cadernos estão subdivididos em capítulos da seguinte forma:

I - Introdução ao Planejamento Cicloviário do Município de São Paulo;

II - Caracterização da Subprefeitura;

III - Definição das Ligações de Interesse Cicloviário;

IV - Manutenção das Estruturas Cicloviárias Existentes;

V - Remanejamento de Estruturas Cicloviárias / Mudanças de Vias; VI - Alterações nas Estruturas Cicloviárias Existentes e

VII - Conexão Intermodal e entre Estruturas Cicloviárias Existentes.

Para evitar que sinalização horizontal ou pinturas de solo fossem realizadas em ciclovias e ciclofaixa deterioradas, toda a malha cicloviária escolhida para ser requalificada deve receber reparos e melhorias, até troca de pavimento onde houver necessidade para a posterior implantação da sinalização horizontal, sinalização vertical e recolocação de gradis onde estiverem faltando ou danificados.

Foram definidos também o novo padrão de sinalização, mais segura, que adota elementos de segregação a cada um metro, e pintura em à base de tinta acrílica de maior durabilidade, aderência e resistência abrasiva oferecendo mais estabilidade aos usuários. A cor vermelha será aplicada somente nos 10 metros de aproximação das travessias, proporcionando ao ciclista maior atenção aos cruzamentos e reduzindo os custos de aplicação e manutenção.

O Planejamento Cicloviário da PMSP teve aderência ao Programa "Melhoria da Mobilidade Urbana Universal" pois visa reduzir os índices de sedentarismo, induzir uma vida saudável e promover o bem-estar de coletivo, de todas as idades, tornando a cidade e os assentamentos mais humanos, inclusivos, seguros, sustentáveis e assegurando padrões de consumo e produção sustentáveis.

Dentro do OBJETIVO ESTRATÉGICO 12 do Programa de Metas 2019/2020 da Prefeitura, a CET propôs requalificar 310 km da malha existente. Com base nas vistorias e análises técnicas realizadas pelos os técnicos da Cia de Engenharia de Tráfego — CET somada com a avaliação elaborada pela Associação dos Ciclistas Urbanos - Ciclocidade, toda a malha cicloviária foi vistoriada para a escolha das estruturas que necessitavam passar por manutenção.

A SMT aderiu às Atas de Registro de Preços (ARP) existentes da Secretaria Municipal das Subprefeituras - SMSUB para realização dos serviços de manutenção cicloviária especificamente a execução dos serviços de fresa/recape de pavimento, refazimento de guias, sarjetas e do piso de concreto das ciclovias.

Coube à CET a indicação das estruturas cicloviárias que comporiam os 310 km e deveriam passar pelo processo de requalificação, seguindo o que foi apontado nos Caderno de Análise Técnica da Infraestrutura Cicloviária por Subprefeitura. A CET elaborou projetos de sinalização de manutenção/requalificação para todas as estruturas dos 310km. A definição de prioridade de execução dos serviços de manutenção ficou sob a coordenação da Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes - SMT de acordo com a Atas de Registro de Preços vigentes em cada Subprefeitura.

Cabe esclarecer que grande parte das estruturas cicloviárias existentes foram implantadas a partir do ano de 2012 e, como todo sistema viário, necessita de manutenção periódica e preventiva de forma a ofertar aos usuários um padrão de qualidade e segurança aos ciclistas e demais usuários. Foram elencadas as estruturas resultado de vistorias de técnicos da CET, indicações de membros do Conselho Municipal de Transito e Transportes - CMTT e Câmara Temática de Bicicleta – CTB

além da avaliação elaborada pela Associação dos Ciclistas Urbanos — Ciclocidade. ”

Reafirmou à fl. 19 da peça 88, que, *“conforme ilustrado pela CET no parecer (044890823), houve toda uma análise em relação às vias que necessitariam prioritariamente de serviços de manutenção, baseadas em vistorias de técnicos da CET, indicações de membros do Conselho Municipal de Trânsito e Transportes (CMTT), Câmara Temática de Bicicleta (CTB) e também pela Associação dos Ciclistas Urbanos – Ciclocidade, assim cabe ressaltar que as estruturas Cicloviárias que obtiveram manutenção, necessitavam de reparos para que se pudesse atender aos munícipes nos aspectos técnicos, de segurança, de desempenho e conforto aos usuários que utilizam demasiadamente as estruturas como um importante modal de transporte da Cidade de São Paulo”*.

Sobre a ausência de Projeto Básico ou outro documento técnico que fundamente a Memória de Cálculo adotada, a CET alegou (fls. 19 e 20 da peça 88):

“Os serviços de conservação e manutenção das ciclovias visaram à requalificação de pavimentos e demais serviços necessários, restituindo a trafegabilidade dos meios de transportes ativos tais como: bicicletas, patinetes e os demais, gerando conforto e segurança aos usuários. Assim visando a melhoria das características técnicas e operacionais do pavimento deteriorado pelo uso do tráfego, de modo a restituir as condições técnicas originalmente construídas ou no estado em que foi posteriormente restaurado.

Portanto não se foi considerado como um recurso temporário, mas como manutenção continua para restabelecimento do viário.

Suas principais finalidades são prolongar a vida útil do pavimento e contribuir para que as vias possuam maior regularidade, pontualidade, conforto e segurança aos usuários.

Os serviços executados foram serviços que não dependiam de projeto executivo por se caracterizarem como serviços comuns de engenharia, em que a execução foi substituição da caixa de pavimento defasado por uma nova, não havendo alteração no alinhamento geométrico e nas

demais características da via, tratando assim de um serviço de baixa complexidade técnica.

Os serviços gerais de manutenção preventiva, corretiva e conservação, reparações e adaptações, caracterizadas como serviços de 2º escalão, são aqueles cujas intervenções incluem: • Conservação, manutenção preventiva e corretiva; • Execução de serviços cujas características técnicas demandem pessoal especializado; • Conservação, reparações, adaptações, manutenção, demolições, consertos, instalações, montagens, operações, modificações, que não demandem projetos técnicos especializados de novas implantações ou ampliações e que sejam habituais e rotineiros.

Os serviços executados foram baseados em planilha com os itens e a composição do mesmo de acordo com a planilha de custos da SIURB, SINAPI e AMLURB, ou BDI para os serviços constantes na planilha da Ata de Registro de Preços é o estabelecido de acordo com o valor da planilha de serviços de pavimentação da SIURB, de 22,76% (data base julho 2019)".

Sobre o Termo Aditivo n. 1, disse que *"as quantidades presentes no aditivo foram geradas após vistoria in loco, originárias de uma memória de cálculo preliminar (045114814). Esclareço que a memória de cálculo é a estimativa dos serviços a serem executados, assim o aditivo foi elaborado".*

4. A Auditoria, na peça 95, considerou sanado o apontamento relativo à prestação da garantia, mas manteve os demais referentes à contratação, observando que *"a contratação via registro de preços obriga o levantamento da estimativa adequada do quantitativo a ser demandado pela Administração"*.

Manifestou-se também pela irregularidade do termo aditivo.

Sobre o Aditivo nº 1 observou que, *"não obstante as informações apresentadas pelos interessados informarem que após vistoria, gerou-se uma memória de cálculo preliminar que fundamentou as quantidades presentes no aditivo, esse documento não supre as deficiências apontadas, tendo em vista se tratar somente de orçamento preliminar de intervenções no trecho nº 2, faltando informações acerca de intervenções no trecho inicial. Ademais, por se tratar de memória de cálculo preliminar, os valores constantes no documento apresentado, às fls. 22/26 da peça 88, divergem dos valores suprimidos ou*

acrescidos constantes à peça 32. Outrossim, tendo em vista que conforme entendimento pacífico do TCU, para observância dos limites de alterações contratuais, os acréscimos ou as supressões de quantitativos devem ser considerados de forma isolada sobre o valor original do contrato, constata-se o uso da técnica do Replanilhamento, uma vez que as alterações contratuais excederam o limite legal do valor inicial do contrato, conforme Relatório Inicial de Análise de Aditamento (fls. 02/03 da peça 38".

5. A Assessoria Jurídica de Controle Externo secundou manifestação da Auditoria e, nas peças 97 e 98, concluiu *"pela irregularidade do Termo de Contrato nº 14/SMT/2020 e do Termo de Aditamento nº 01".*

6. A Procuradoria da Fazenda Municipal observou que *"Origem trouxe aos autos sua defesa (peças nºs. 87 e 88), da qual a Fazenda se apropria de todas elas com se suas fossem". Anotou o caráter "formal das poucas falhas descritas, as quais não estão a legitimar a decretação da irregularidade dos atos em exame"*.

Assinalou que *"restou demonstrado o caráter técnico das escolhas feitas pela Administração, além do escopo do projeto bem atender ao interesse público haja vista que acompanham a tendência contemporânea de melhorar as ciclovias das grandes cidades".*

E postulou que não seria de aplicar, ao caso concreto, o princípio da acessoriedade, *"próprio do Direito Privado ao Direito Público"*, consoante razões que expôs.

No caso concreto, referentemente ao Termo Aditivo n. 1, argumentou que *"se o ato complementar visava tão somente corrigir erro material, que mal há em aceitá-lo por regular independentemente do que se tenha decidido em relação ao contrato principal? Independente do juízo que se tenha do contrato principal, o aditivo simplesmente buscou corrigi-lo. A não aceitação de sua regularidade parece demonstrar, data maxima venia, uma rigidez formal inadequada".*

Assim, *"considerando o teor dos esclarecimentos e das defesas juntadas aos autos, sobre as quais a Fazenda se fia no exercício de sua atividade; considerando a capacidade postulatória que exerce diante desse Egrégio Tribunal de Contas; considerando a presunção de legalidade que todo ato administrativo tem; e considerando, por fim, a ausência de registro de*

comportamento indevido de quem quer que seja, a Procuradoria da Fazenda Municipal vem requerer a regularidade dos ajustes em exame ou, ao menos, o reconhecimento seus efeitos econômicos".

7. A Secretaria Geral, da mesma forma que a Assessoria Jurídica de Controle Externo, e amparada na manifestação da Auditoria, opinou pela *"irregularidade do Termo de Contrato nº 14/SMT/20 e do Termo de Aditamento n. 01".*

IV) 11.390/2020

Trata-se de análise do Contrato nº 15/SMT/2020 firmado em 16.06.20 pela Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes - SMT com a empresa SHOP SIGNS Obras e Serviços Ltda., por meio da Ata de Registro de Preços nº 04/SMT/2020, decorrente do Pregão Eletrônico nº 03/SMT/2020, para prestação de serviços de manutenção do Sistema Cicloviário da Cidade de São Paulo - Lote 4, no valor de R$ 2.100.143,00, com prazo de vigência de 180 dias e prazo de execução dos serviços de 60 dias, contados a partir da data indicada na Ordem de Serviço, ou seja, de 17.06.20 a 16.08.20.

1. Com observância do contraditório, na instrução da matéria a Auditoria, na peça 29, ressaltou que *"a justificativa apresentada é insuficiente, pois não contém lista dos trechos prioritários de ciclovias que se pretende reformar conforme um estudo/planejamento da manutenção corretiva e/ou preventiva acompanhado de respectivo cronograma de execução que evidencie a necessidade com base na vida útil ou levantamentos de campo. Portanto, essa lacuna na justificativa no presente contrato de forma demonstrar sua prioridade frente aos demais trechos de ciclovia existentes".*

Assinalou também que*, "comparando a memória de cálculo (peça 26) com a planilha orçamentária observam-se incoerências nos quantitativos considerados. Enquanto a memória de cálculo indica para o item 'Passeio de Concreto Armado' um comprimento de 3.843,62 m e uma largura de 2,30 m (área de 8.840,32 m²), para os itens 'Lona Plástica Preta' e 'Cura Química', que deveriam ter a mesma área, é indicado um cumprimento de 8.236,30 m e largura de 2,30 m (área de 18.943,49). A espessura indicada para o passeio também não tem justificativa técnica (15 cm). Nesse sentido, também é deficiente a Memória de Cálculo quanto ao segundo e terceiro itens mais*

representativos, respectivamente, 'Demolição Mecanizada de Concreto' (02-50-05 e 02-50-06) e 'Arrancamento e Reassentamento de Guias sobre Concreto' (05-17-00), cujos valores somados ao 'Passeio de Concreto Armado' totalizam 63,3% do valor contratado".

E indicou *"ausência de Projeto Básico ou outro documento técnico que fundamente a Memória de Cálculo adotada"*.

Concluiu pela irregularidade do Contrato nº 15/SMT/2020, (i) por ser oriundo de licitação considerada irregular; (ii) a justificativa do contrato não demonstra sua prioridade frente aos demais trechos de ciclovia existentes; (iii) ausência de Projeto Básico ou outro documento técnico que fundamente a Memória de Cálculo adotada; (iv) e apesar de constar do item 5.2.1 da Ata a obrigatoriedade de comprovação da prestação de garantia no valor correspondente a 5% do valor do contrato como condição para a sua assinatura, não há documento comprobatório juntado ao processo.

2. A Assessoria Jurídica de Controle Externo, nas peças 34 e 35, endossou as conclusões alcançadas pela Auditoria, pela irregularidade do Contrato nº 15/SMT/20 – Lote 4.

3. Notificada, a Origem informou que a comprovação da prestação da garantia fora apresentada pela Contratada e encontrava-se encartada aos autos da contratação.

Referentemente à justificativa para a manutenção cicloviária pretendida, a SMT, com respostas da CET (peças 69, 70 e 71), e o ex-Secretário Municipal de Mobilidade e Transportes (peças 72 e 73) informaram:

> *"A partir de abril de 2018, a Companhia de Engenharia de Tráfego — CET, e a Prefeitura do Município de São Paulo - PMSP interromperam as novas implantações e começaram a elaborar os cadernos do Planejamento Cicloviário divididos por Subprefeitura. Estes cadernos contêm a Análise Técnica da infraestrutura cicloviária por Subprefeitura que reproduz a avaliação regional de ligações de interesse cicloviário além da indicação, realizada após vistorias, de estruturas que deveriam passar por manutenção. A elaboração dos cadernos representou a consolidação do planejamento Cicloviário no município de São Paulo.*

Estes cadernos estão subdivididos em capítulos da seguinte forma:

I - Introdução ao Planejamento Cicloviário do Município de São Paulo;

II - Caracterização da Subprefeitura;

III - Definição das Ligações de Interesse Cicloviário;

IV - Manutenção das Estruturas Cicloviárias Existentes;

V - Remanejamento de Estruturas Cicloviárias / Mudanças de Vias; VI - Alterações nas Estruturas Cicloviárias Existentes e

VII - Conexão Intermodal e entre Estruturas Cicloviárias Existentes.

Para evitar que sinalização horizontal ou pinturas de solo fossem realizadas em ciclovias e ciclofaixa deterioradas, toda a malha cicloviária escolhida para ser requalificada deve receber reparos e melhorias, até troca de pavimento onde houver necessidade para a posterior implantação da sinalização horizontal, sinalização vertical e recolocação de gradis onde estiverem faltando ou danificados.

Foram definidos também o novo padrão de sinalização, mais segura, que adota elementos de segregação a cada um metro, e pintura em à base de tinta acrílica de maior durabilidade, aderência e resistência abrasiva oferecendo mais estabilidade aos usuários. A cor vermelha será aplicada somente nos 10 metros de aproximação das travessias, proporcionando ao ciclista maior atenção aos cruzamentos e reduzindo os custos de aplicação e manutenção.

O Planejamento Cicloviário da PMSP teve aderência ao Programa "Melhoria da Mobilidade Urbana Universal" pois visa reduzir os índices de sedentarismo, induzir uma vida saudável e promover o bem-estar de coletivo, de todas as idades, tornando a cidade e os assentamentos mais humanos, inclusivos, seguros, sustentáveis e assegurando padrões de consumo e produção sustentáveis.

Dentro do OBJETIVO ESTRATÉGICO 12 do Programa de Metas 2019/2020 da Prefeitura, a CET propôs requalificar 310 km da malha existente. Com base nas vistorias e análises técnicas realizadas pelos

os técnicos da Cia de Engenharia de Tráfego — CET somada com a avaliação elaborada pela Associação dos Ciclistas Urbanos - Ciclocidade, toda a malha cicloviária foi vistoriada para a escolha das estruturas que necessitavam passar por manutenção.

A SMT aderiu às Atas de Registro de Preços (ARP) existentes da Secretaria Municipal das Subprefeituras - SMSUB para realização dos serviços de manutenção cicloviária especificamente a execução dos serviços de fresa/recape de pavimento, refazimento de guias, sarjetas e do piso de concreto das ciclovias.

Coube à CET a indicação das estruturas cicloviárias que comporiam os 310 km e deveriam passar pelo processo de requalificação, seguindo o que foi apontado nos Caderno de Análise Técnica da Infraestrutura Cicloviária por Subprefeitura. A CET elaborou projetos de sinalização de manutenção/requalificação para todas as estruturas dos 310km. A definição de prioridade de execução dos serviços de manutenção ficou sob a coordenação da Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes - SMT de acordo com a Atas de Registro de Preços vigentes em cada Subprefeitura.

Cabe esclarecer que grande parte das estruturas cicloviárias existentes foram implantadas a partir do ano de 2012 e, como todo sistema viário, necessita de manutenção periódica e preventiva de forma a ofertar aos usuários um padrão de qualidade e segurança aos ciclistas e demais usuários. Foram elencadas as estruturas resultado de vistorias de técnicos da CET, indicações de membros do Conselho Municipal de Transito e Transportes - CMTT e Câmara Temática de Bicicleta – CTB além da avaliação elaborada pela Associação dos Ciclistas Urbanos — Ciclocidade."

4. A Auditoria, na peça 77, considerou sanado o apontamento relativo à prestação da garantia, mas manteve os demais referentes à contratação, observando que *"a contratação via registro de preços obriga o levantamento da estimativa adequada do quantitativo a ser demandado pela Administração"*.

5. A Assessoria Jurídica de Controle Externo secundou manifestação da Auditoria e, nas peças 79 e 80, concluiu *"pela irregularidade do Termo de Contrato nº 15/SMT/2020".*

6. A Procuradoria da Fazenda Municipal observou que *"Origem trouxe aos autos sua defesa (peças nºs. 69 e 70), da qual a Fazenda se apropria de todas elas com se suas fossem".* Anotou o caráter *"formal das poucas falhas descritas, as quais não estão a legitimar a decretação da irregularidade dos atos em exame".*

Assinalou que *"restou demonstrado o caráter técnico das escolhas feitas pela Administração, além do escopo do projeto bem atender ao interesse público haja vista que acompanham a tendência contemporânea de melhorar as ciclovias das grandes cidades".*

E postulou que não seria de aplicar, ao caso concreto, o princípio da acessoriedade, *"próprio do Direito Privado ao Direito Público"*, consoante razões que expôs.

Assim, *"considerando o teor dos esclarecimentos e das defesas juntadas aos autos, sobre as quais a Fazenda se fia no exercício de sua atividade; considerando a capacidade postulatória que exerce diante desse Egrégio Tribunal de Contas; considerando a presunção de legalidade que todo ato administrativo tem; e considerando, por fim, a ausência de registro de comportamento indevido de quem quer que seja, a Procuradoria da Fazenda Municipal vem requerer a regularidade do ajuste em exame ou, ao menos, o reconhecimento seus efeitos econômicos".*

7. A Secretaria Geral, da mesma forma que a Assessoria Jurídica de Controle Externo, e amparada na manifestação da Auditoria, opinou pela *"irregularidade do Termo de Contrato nº 15/SMT/20",* Lote 4.

É o relatório.

VOTO

1. Julgam-se, englobadamente, os TCs **11.387/2020, 11.388/2020, 11.389/2020 e 11.390/2020**.

2. O **TC 11.387/2020** trata do exame do Pregão Eletrônico nº 03/SMT/2020 para Registro de Preços objetivando a prestação de serviços de manutenção do sistema cicloviário da cidade de São Paulo, com estimativa de preços no valor de R$29.698.303,96.

Assim como, nesse mesmo processo, também se examina o Contrato nº 12/SMT/2020, firmado pela Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes (SMT) com a empresa B&B - Engenharia e Construções Ltda, por meio da Ata de Registro de Preços nº 01/SMT/2020, decorrente do Pregão Eletrônico nº 03/SMT/2020, objetivando a prestação de serviços de manutenção do Sistema Cicloviário da Cidade de São Paulo – Lote 01, no valor de R$ 2.108.843,28 e prazo de 180 dias.

3. O **TC 11.388/2020** analisa o Contrato nº 13/SMT/2020 firmado entre a Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes - SMT e a empresa SHOP SIGNS Obras e Serviços Ltda., por meio da Ata de Registro de Preços nº 02/SMT/2020, decorrente do Pregão Eletrônico nº 03/SMT/2020, para prestação de serviços de manutenção do Sistema Cicloviário da Cidade de São Paulo - Lote 2, no valor de R$ 1.924.995,69, com prazo de vigência de 180.

4. O **TC 11.389/2020** aprecia o Contrato nº 14/SMT/2020 firmado pela Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes - SMT com a empresa Florestana Paisagismo Construções e Serviços Ltda., por meio da Ata de Registro de Preços nº 03/SMT/2020, decorrente do Pregão Eletrônico nº 03/SMT/2020, para prestação de serviços de manutenção do Sistema Cicloviário da Cidade de São Paulo - Lote 3, no valor de R$ 3.863.494,93, com prazo de vigência de 150 dias.

Examina-se também nesse processo o Termo Aditivo nº 1, de prorrogação do prazo de execução contratual por mais 20 dias; inclusão da via Ciclovia Faria Lima – trecho 2; readequação da planilha de serviços, sem alteração do valor e do prazo de vigência do contrato.

5. E o **TC 11.390/2020** trata da análise do Contrato nº 15/SMT/2020, celebrado pela Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes - SMT com a empresa SHOP SIGNS Obras e Serviços Ltda., por meio da Ata de Registro de Preços nº 04/SMT/2020, decorrente do Pregão Eletrônico nº 03/SMT/2020, para prestação de serviços de manutenção do Sistema Cicloviário da Cidade de São Paulo - Lote 4, no valor de R$ 2.100.143,00, com prazo de vigência de 180 dias.

6. Sobre o exame da licitação, a Subsecretaria de Fiscalização e Controle, pela Coordenadoria-V, concluiu por sua irregularidade, porquanto remanesceu, da apurada análise do órgão técnico deste Tribunal, que *"a justificativa da presente licitação não demonstra sua prioridade frente aos demais trechos de ciclovia existentes".*

Entendo que o apontamento sobre a falta de uma devida justificativa para se demonstrar a prioridade dos cinco lotes previstos no certame (um deles fracassado) pode ser relevado, na medida em que se verifica nos autos que a Origem buscou justificar a necessidade de manutenção periódica de todo o sistema cicloviário, aduzindo que *"grande parte das estruturas cicloviárias existentes foram implantadas a partir do ano de 2012 e, como todo sistema viário, necessita de manutenção periódica e preventiva de forma a ofertar aos usuários um padrão de qualidade e segurança aos ciclistas e demais usuários. Foram elencadas as estruturas resultado de vistorias de técnicos da CET, indicações de membros do Conselho Municipal de Trânsito e Transportes - CMTT e Câmara Temática de Bicicleta – CTB, além da avaliação elaborada pela Associação dos Ciclistas Urbanos — Ciclocidade".*

7. Dessa forma, entendo REGULAR o Pregão Eletrônico nº 03/SMT/2020 realizado para formação de Registro de Preços para a prestação de serviços de manutenção do sistema cicloviário da cidade de São Paulo.

8. E, como nos processos que analisaram os contratos dos Lotes 1 a 4, a Auditoria deste Tribunal de Contas também concluiu pela *irregularidade dos ajustes, por serem oriundos de licitação considerada irregular e que as justificativas dos contratos não demonstram sua prioridade frente aos demais trechos de ciclovia existentes*, entendo, *"ipso facto"*, que esses apontamentos, daquele decorrentes, não devem prevalecer.

9. Resta, no entanto, dos apontamentos da Auditoria, a indicação de que houve *ausência de documentos técnicos que fundamentem a Memória de Cálculo adotada, ou seja, o Projeto Básico deficiente*.

Muito embora a Origem tenha afirmado que *"os serviços executados foram serviços que não dependiam de projeto executivo por se caracterizarem como serviços comuns de engenharia, em que a execução foi substituição da caixa de pavimento defasado por uma nova, não havendo alteração no alinhamento geométrico e nas demais características da via, tratando assim de um serviço de baixa complexidade técnica",* o fato é que, essa questão, como

lembrou o órgão técnico deste Tribunal, deve ser ajustada também ao procedimento de registro de preços, o que conduziria um levantamento da estimativa adequada do quantitativo a ser demandado. E esta observação não foi suplantada pela Origem, devendo, então, nas próximas contratações, assim proceder, estimando-se adequadamente o quantitativo, o que fica desde já recomendado à Administração.

10. Assim, diante do exposto e do que consta dos autos, julgo REGULARES o Pregão Eletrônico nº 03/SMT/2020, objeto do TC 11.387/2020, os Contrato nºs 12, 13, 14 e 15/SMT/20, e o Termo Aditivo nº 1 ao Contrato nº 14/SMT/20, objetos dos TCs 11.387/2020, 11.388/2020, 11.389/2020 e 11.390/2020, com a recomendação acima consignada.

11. Cumpridas as formalidades legais, arquivem-se os autos.

É como voto.

DOMINGOS ODONE DISSEI:81822650887

Assinado de forma digital por DOMINGOS ODONE DISSEI:81822650887
Dados: 2022.07.01 13:45:22 -03'00'

DOMINGOS DISSEI
Conselheiro TCMSP

HCMC/SMAS/ecg/

ITEM 9) E-TCM Nº 11.387/2020

Item 10) E-TCM Nº 11.388/2020

Item 11) E-TCM Nº 11.389/2020

Item 12) E-TCM Nº 11.390/2020

Relator : Domingos Dissei

DECLARAÇÃO DE VOTO

Como bem apontado pela Unidade Auditora, a justificativa apresentada pela Pasta para este Certame é insuficiente, pois não contém lista dos trechos prioritários de ciclovias que se pretendia reformar conforme um estudo/planejamento da manutenção corretiva e/ou preventiva acompanhado de respectivo cronograma de execução que evidenciasse a necessidade com base na vida útil ou levantamentos de campo. Tal apontamento, ao longo da instrução, não foi superado viciando a Licitação e os instrumentos dela derivados, por arrastamento.

Além disso, a contratação via registro de preços obriga o levantamento da estimativa adequada do quantitativo a ser demandado pela Administração e como restou caracterizado nestes Autos, o Projeto Básico foi deficiente neste sentido, levando este Certame à irregularidade como apontou a instrução deste processo.

Isto posto, amparado nas manifestações dos Órgãos Técnicos desta Casa, julgo **IRREGULARES** a Licitação nº 03/SMT/20 e os Contratos nºs 12,13,14 e 15/SMT/20 – Lotes 1, 2, 3 e 4, bem como, o Termo Aditivo do Contrato nº 14/SMT/2020.

Com fundamento no artigo 88, do RITCMSP deixo de aplicar multa aos responsáveis.

É como voto.

TCM, 18 julho de 2022.

ROBERTO TANZI BRAGUIM:03999981873

Assinado de forma digital por ROBERTO TANZI BRAGUIM:03999981873
Dados: 2022.07.19 12:30:45 -03'00'

ROBERTO BRAGUIM
Conselheiro Corregedor

EMC/RB

35ª SONP

Processos do Pleno

Relator Conselheiro Domingos Disssei

TCs 11.387/2020, 11.388/2020, 11.389/2020 e 11.390/2020 (englobados)

DECLARAÇÃO DE VOTO

Para o melhor gerenciamento e tomada de decisões sobre futuras manutenções, a Administração deverá manter um banco de dados com informações estruturadas sobre o Sistema Cicloviário da Cidade de São Paulo, contendo, no mínimo, as seguintes informações:

1. Data do serviço de pintura;
2. Trechos (número de início ao número final da rua);
3. Dimensões dos trechos pintados;
4. Especificações das tintas utilizadas;
5. Outras informações relevantes.

Plenário Conselheiro PAULO PLANET BUARQUE, 20 de julho de 2022.

MAURICIO FARIA
Conselheiro

Assinado digitalmente por MAURICIO FARIA PINTO
Data: 02/08/2022 16:59:07 -03:00
Signature powered by e-TCM
Tribunal de Contas do Município de São Paulo