

Prefeitura de Santo André – SP



**Programa de Mobilidade Urbana Sustentável de  
Santo André**

**11. Diagnóstico da Capacidade de Execução do Órgão**

Secretaria de Mobilidade Urbana, Obras e Serviços Públicos

UGP

Março/2015



## 1. INTRODUÇÃO

Este produto foi solicitado pelo BID e SEAIN e apresenta uma avaliação institucional da capacidade de execução do órgão executor do Programa de Mobilidade Urbana Sustentável de Santo André (PMUS-SA), a Secretaria de Mobilidade Urbana, Obras e Serviços Públicos (SMUOSP).

Apresenta uma contextualização institucional da Prefeitura de Santo André e da SMUOSP, descrevendo os departamentos e suas atribuições inerentes ao PMUS-SA, os órgãos e técnicos envolvidos, debilidades e capacidade de execução.

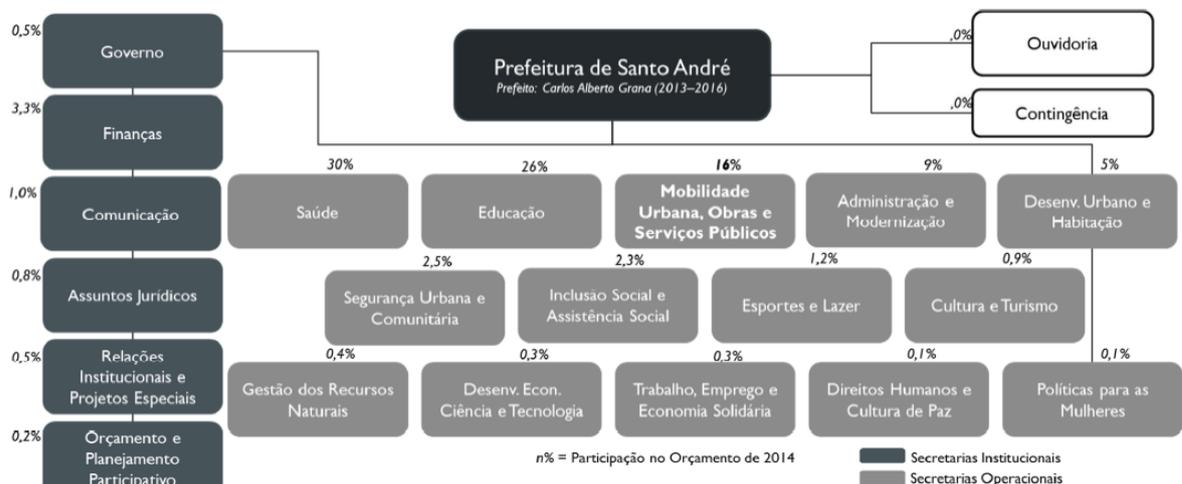
Analisa detidamente o Departamento de Conservação de Vias – DCONVIAS, que será o departamento com maior envolvimento nas obras do programa.

Concluindo, apresenta propostas de fortalecimento institucional a serem inseridas no PMUS-SA, visando melhorar a capacidade de execução do programa.

## 2. CONTEXTUALIZAÇÃO INSTITUCIONAL DA PREFEITURA DE SANTO ANDRÉ

A estrutura institucional da Prefeitura de Santo André tem passado por sucessivas adequações, que alteraram as atribuições e a quantidade de suas secretarias, iniciando o ano de 2015 com 20 secretarias, sendo seis delas institucionais e quatorze operacionais, além da ouvidoria.

Neste contexto, a Secretaria de Mobilidade Urbana, Obras e Serviços Públicos - SMUOSP corresponde ao terceiro maior orçamento, com 16% do orçamento empenhado pela Prefeitura. As pastas com maior representatividade no orçamento são as secretarias de Saúde e de Educação, com 30% e 26% do valor empenhado, respectivamente.



Fonte: site da Prefeitura de Santo André

O orçamento da Prefeitura alocado à SMUOSP foi de R\$ 265 MM em 2014, representando cerca de 16% do total do orçamento empenhado ao longo do ano. Esta participação se manteve estável nos últimos três anos, sendo que o orçamento da Prefeitura como um todo aumentou expressivamente em 2014, no segundo ano da atual gestão municipal.



<b>Orçamento Empenhado</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>	<b>2012</b>
Prefeitura de Santo André	R\$ 1.651,9MM	R\$ 1.345,6MM	R\$ 1.274,1MM
Taxa de Crescimento	23%	6%	
Secretaria De Mobilidade Urbana Obras E Serviços Públicos	R\$ 265,0MM	R\$ 210,8MM	R\$ 194,8MM
Participação no Orçamento Total	16%	16%	15%
Taxa de Crescimento	26%	8%	

Fonte: Demonstrativos da Prefeitura de Santo André divulgados no site [www.lei131.com.br](http://www.lei131.com.br)

Apesar do forte crescimento do valor empenhado, a arrecadação da Prefeitura não apresentou o mesmo crescimento, havendo assim um descasamento de caixa no ano de 2014.

<b>Arrecadação</b>	<b>2014</b>	<b>2013</b>	<b>2012</b>
Prefeitura de Santo André	R\$ 1.434,2MM	R\$ 1.372,4MM	R\$ 1.270,0MM
Taxa de Crescimento	4,5%	8,1%	
Cobertura dos Custos (Arrecadação/Empenho)	87%	102%	99%

Fonte: Demonstrativos da Prefeitura de Santo André divulgados no site [www.lei131.com.br](http://www.lei131.com.br)

O órgão executor do programa será a Secretaria de Mobilidade Urbana, Obras e Serviços Públicos – SMUOSP, cuja estrutura organizacional e as funções de seus departamentos serão detalhadas a seguir, dando maior ênfase ao Departamento de Conservação de Vias – DCONVIAS, departamento com maior relevância para a avaliação institucional da capacidade de execução do PMUS-SA.

### **2.1. DEMAIS ÓRGÃOS MUNICIPAIS ENVOLVIDOS NO PMUS-SA**

Além da SMUOSP, outros órgãos municipais estão envolvidos no programa, seja na elaboração dos estudos e projetos, no licenciamento, no processo de aquisições e na supervisão das obras.

Na elaboração dos estudos e projetos, o programa já conta com a participação efetiva do Departamento de Desenvolvimento de Projetos Urbanos (Planejamento Urbano) e SEMASA (Drenagem e Gestão Ambiental), além dos departamentos da SMUOSP.

O licenciamento das obras em Santo André é todo de responsabilidade do Município, através do SEMASA, que acompanha a elaboração do programa desde o início.

Quanto aos procedimentos de aquisições, será criada uma comissão especial para o programa, que estará lotada no Departamento de Licitações da Secretaria de Governo.

A supervisão das obras será realizada pelos departamentos competentes por cada especialidade, como pavimentação, drenagem, iluminação, paisagismo, sinalização e outras. Nessa atividade, os departamentos da SMUOSP têm maior participação, no entanto, as obras de drenagem deverão ser supervisionadas pelos técnicos do SEMASA.



### 3. DIAGNÓSTICO INSTITUCIONAL DA CAPACIDADE DE EXECUÇÃO DO PMUS-SA

Nesta etapa do trabalho, aprofunda-se a análise institucional da capacidade de execução do programa em duas partes. Na primeira delas, detalham-se a estrutura organizacional e orçamentária da Secretaria de Mobilidade Urbana, Obras e Serviços Públicos – SMUOSP, seus departamentos e empresas subsidiárias.

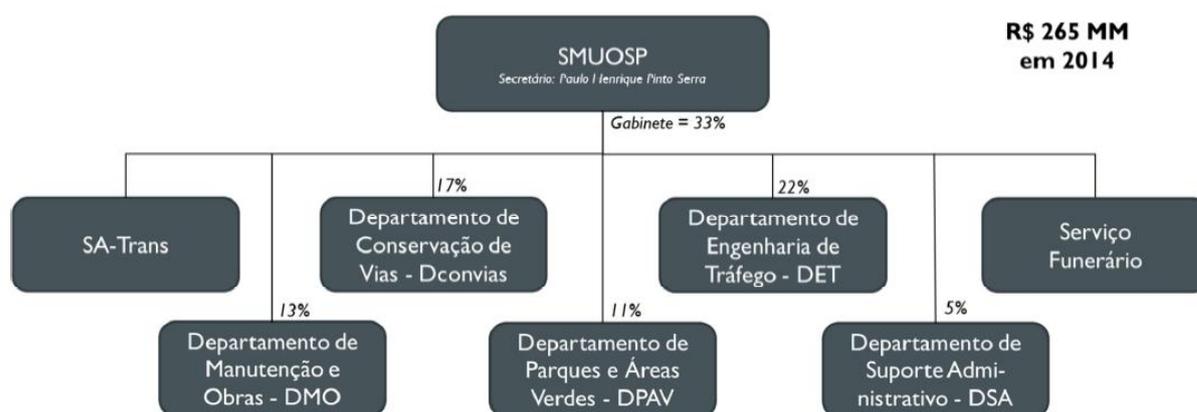
Na segunda parte, avalia-se a capacidade de planejamento, produção, gerenciamento, supervisão de obras e manutenção do viário municipal.

#### 3.1. ESTRUTURA ORGANIZACIONAL

A Secretaria de Mobilidade Urbana, Obras e Serviços Públicos – SMUOSP foi criada em 2014, dentro de um programa de reestruturação das secretarias da Prefeitura de Santo André. Neste contexto, a nova secretaria passou a concentrar as responsabilidades da antiga ‘Secretaria de Obras e Serviços Públicos’ e aquelas relativas à mobilidade da ‘Secretaria de Segurança Pública Urbana e Trânsito’, ganhando peso no orçamento do Município.

A SMUOSP tem por finalidade estabelecer as políticas de mobilidade urbana relativas ao trânsito e transporte público; elaborar estudos e projetos de construção e manutenção de obras e equipamentos públicos; desenvolver serviços de manutenção do sistema viário, urbanização de praças, poda, plantio de árvores, roçada, capinação, manutenção da rede de iluminação pública, administração dos cemitérios públicos municipais e fiscalização dos cemitérios particulares.

A Pasta é formada, além do Gabinete, por cinco departamentos e duas empresas públicas. São eles: Santo André Transportes (SATRANS), Departamento de Conservação de Vias (DCONVIAS), Departamento de Engenharia de Tráfego (DET), Departamento de Manutenção e Obras (DMO), Departamento de Parques e Áreas Verdes (DPAV), Departamento de Suporte Administrativo (DAS) e Serviço Funerário.



Fonte: site Prefeitura de Santo André e lei131

Dos R\$ 265,0 MM empenhados à SMUOSP em 2014, 30% foram destinados aos departamentos de Obras (DMO) e Conservação de Vias (DCONVIAS), enquanto Engenharia de Tráfego (DET) e Áreas Verdes (DPAV) corresponderam a 22% e 11%, respectivamente. Ao Gabinete e ao Departamento de Suporte Administrativo foram alocados cerca de 38% do orçamento. Por sua vez, a SATRANS é custeada, principalmente, pelas taxas de gerenciamento e outorga cobradas das concessionárias da



operação do transporte de ônibus e, o Serviço Funerário, dos valores cobrados pela prestação de serviço.

O Serviço Funerário é um departamento que se encontra em transição para outra pasta e considerando que o serviço prestado por aquele departamento não faz referência ao objeto do estudo, não detalhamos nesse documento sua função e operacionalidade.

Descrevemos a seguir as atribuições de cada departamento da SMUOSP.

### 3.1.1. Santo André Transportes - SATRANS

A Santo André Transportes (SATRANS) é a empresa pública responsável pela formulação, implantação, planejamento, supervisão, controle e fiscalização da política de transportes públicos do Município de Santo André.

A Santo André Transportes é responsável pela gestão do transporte público do município e é formada pelas gerências de Fiscalização Operacional (GFO), Controle Operacional e Cadastro (GCOC), e Planejamento (GP) que são incumbidas de planejar, controlar e fiscalizar a operação dos serviços de transportes públicos no âmbito do município.

O sistema conta com 420 veículos de transporte individual (táxis), 450 veículos para transporte de estudantes e 410 veículos para transporte coletivo urbano. Assim a SATRANS gerencia e fiscaliza 1.274 veículos, nos diversos modos de transporte, além de gerenciar as 48 linhas de transporte coletivos municipais existentes.

Foi na SATRANS que o PMUS-SA foi concebido e desenvolvido, até a nomeação dos membros da UGP em fevereiro de 2015. Apesar do número restrito de técnicos de planejamento na empresa, são apenas duas arquitetas de carreira, toda a coordenação dos projetos matriciais de mobilidade, como a implantação da linha 18 do Metro, reforma das estações da CPTM, nova estação ABC da CPTM e PAC Regional da Av. Lauro Gomes é realizada por elas.

Todos os dados operacionais necessários para a elaboração dos estudos do programa foram obtidos da Gerência de Planejamento, através dos seus detalhados relatórios operacionais e do sistema de monitoramento de toda a frota de ônibus municipal por GPS. Nessa gerência a empresa conta com dois técnicos de carreira com todo o conhecimento do sistema e suas características.

A fiscalização conta com um sistema de monitoramento por GPS de toda a frota municipal, possibilitando fiscalizar o cumprimento das viagens on-line e autuar. Atualmente conta com 3 fiscais, insuficientes para a realização da fiscalização em todo o sistema e será necessário ampliar o número de agentes para atendimento do programa.

Outra necessidade identificada foi a necessidade de contratação de um estudo econômico-financeiro do sistema de transporte coletivo municipal.

### 3.1.2. Departamento de Suporte Administrativo – DSA

O Departamento de Suporte Administrativo (DSA) é responsável pelo gerenciamento do controle financeiro da secretaria e pela Gerência de Distribuição e Controle da Frota (GDCCF). Tem como atribuições principais auxiliar na elaboração do orçamento da secretaria, realizar os empenhos referentes ao orçamento da Pasta, receber e conferir toda documentação e encaminhamentos de todos os processos de pagamento dos departamentos da secretaria, acompanhar a execução dos



convênios firmados com o governo federal e estadual e outros repasses destinados à Pasta, administrar a frota geral da administração direta e oferecer suporte administrativo aos demais departamentos da SMUOSP.

A participação do DSA no programa restringe-se às questões orçamentárias para cumprimento dos aportes locais. A UGP conta com uma Diretoria Administrativa, além do suporte de uma gerenciadora, que dispensa maiores recursos do DSA.

### 3.1.3. Departamento de Parques e Áreas Verdes – DPAV

O Departamento de Parques e Áreas Verdes (DPAV) é o responsável pela implantação e manutenção dos parques, praças e das áreas verdes da cidade. Para esse serviço, conta com quatro gerências: Gerência de Implantação de Áreas Verdes (GIAV), Gerência de Pré-Fabricados e Obras Civas (GPFOC), Gerência de Manutenção de Áreas Verdes (GMAV) e Gerência de Parques (GP).

Através de suas gerências, a DPAV é responsável por criar projetos paisagísticos e arquitetônicos implantados nos parques, praças e áreas verdes da cidade, implantar e manter praças, parques e áreas verdes, como calçadas, muros, portões e grades, além de pintar, construir decks e outros mobiliários urbanos (bancos, mesas, escorregador, gira-gira, balanços, etc., realizar a manutenção manual e mecanizada, capina de calçada, poda, tratamento contra pragas e doenças, além de remoção de árvores e gerenciar os 9 parques urbanos da cidade.

Atualmente sua capacidade de manutenção de áreas verdes é restrita e será necessário adquirir equipamentos para absorver o programa (já inseridos na proposta de fortalecimento institucional). O departamento possui contratos de capinação e roçagem para ampliar sua capacidade de manutenção dos parques e áreas verdes da cidade.

### 3.1.4. Departamento de Engenharia de Tráfego - DET

O Departamento de Engenharia de Tráfego (DET) é responsável pelo planejamento, projeto, implantação, manutenção, operação e fiscalização do sistema viário, além da educação e campanhas de trânsito no município. Para esse serviço conta com as gerências: Gerência de Planejamento de Trânsito (GEPLAN), Gerência de Projetos de Trânsito (GPT), Gerência de Sinalização (GS), Gerência de Operação e Fiscalização (GOF), Gerência de Educação de Trânsito (GET) e Gerência de Controle Semafórico (GCS).

Os técnicos do departamento participam da elaboração dos estudos e projetos do programa de forma ativa, técnicos da gerência de planejamento, a equipe do banco de dados de acidentes de trânsito e técnicos da gerência de projetos.

A Gerência de Projeto possui uma equipe de engenheiros e arquitetos suficiente para o suporte técnico na elaboração dos projetos do programa.

O banco de dados de acidentes de trânsito contém uma base muito ampla (de 1988 até 2014) que é utilizada para a elaboração de todos os estudos e projetos da cidade. Os projetos do programa usaram essa base de dados para identificação dos fatores causais dos acidentes e a definição de medidas de engenharia para mitigação das causas.

O departamento dispõe de um corpo técnico qualificado que requer somente a aquisição de softwares de CAD, específicos de sinalização e micro-simulação de tráfego, acompanhados de treinamento.



Outra necessidade verificada é de qualificação dos técnicos da Gerência de Sinalização Semafórica e a criação de uma central de simulação e monitoramento de dados de mobilidade.

Na GET, a necessidade é de contratação de consultoria para estruturação do plano de educação para o trânsito.

### 3.1.5. Departamento de Manutenção de Obras – DMO

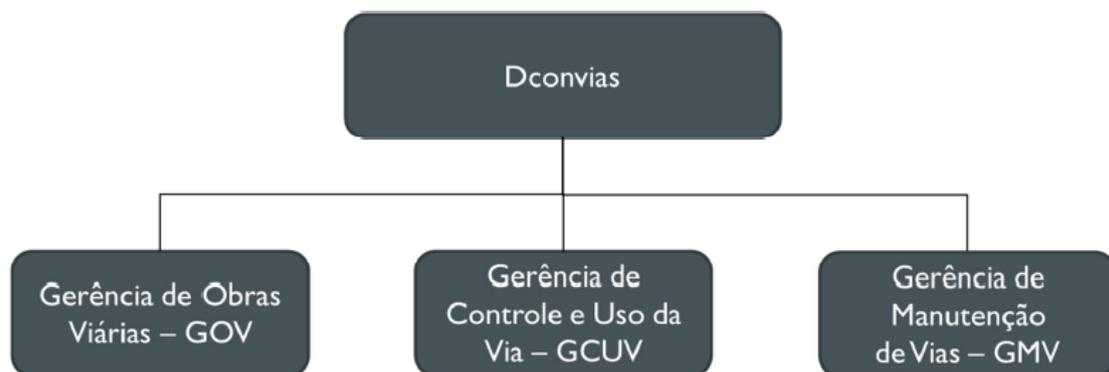
O Departamento de Manutenção e Obras é responsável pela elaboração de projetos, obras e reformas em edificações públicas, como escolas municipais, postos de saúde e demais edifícios da administração municipal. Para esse serviço conta com as gerências: de Projeto (GP), de Manutenção de Prédios Públicos (GMPP), de Obras Públicas (GOP) e a Supervisão de Iluminação Pública.

Das atribuições do DMO, a de maior interface com o programa é referente à Supervisão de Iluminação Pública, que cabe implantar e manter a iluminação das vias públicas. O departamento mantém uma equipe mínima interna e o serviço é todo terceirizado.

As obras nos corredores do programa serão realizadas pela Supervisão de Iluminação Pública, através de contrato Próprio.

### 3.1.6. Departamento de Conservação de Vias - DCONVIAS

O Departamento de Conservação de Vias (DCONVIAS) é o departamento com a maior interface com o programa, devido a sua competência de gestão do sistema viário e é composto por três gerências: Gerência de Obras Viárias (GOV), Gerência de Controle e Uso da Via (GCUV) e Gerência de Manutenção de Vias (GMV).



Fonte: site da Prefeitura de Santo André

As três gerências são responsáveis pela implantação, manutenção e fiscalização de todos os elementos que compõem a infraestrutura viária do município de Santo André.

É de responsabilidade da **Gerência de Obras Viárias – GOV**:

- Vistoriar e realizar serviços de recapeamento asfáltico em pavimentos (ruas e avenidas);
- aprovação e supervisão de obras viárias no município;



- Implantar novas vias públicas por meio de alteração do traçado viário;
- Implantar e conservar muros de arrimo e contenção somente em áreas públicas, ou áreas particulares que apresentam riscos de danos em via pública;
- Implantar, fazer a manutenção e conservação de viadutos, pontes e passarelas;
- Fazer a manutenção, reparos e construção de passeios e escadarias, pequenos muros de fechamento e contenção apenas em áreas públicas;
- Implantar guias rebaixadas para acesso de pessoas com mobilidade reduzida em vias públicas, com avaliação do departamento de trânsito.

É de responsabilidade da **Gerência de Controle e Uso da Via – GCUV**:

- Vistoriar as calçadas do município, bem como orientar os moradores sobre a declividade, tamanha da calçada e tipo de pisos apropriados para calçadas;
- Notificar ruas que deverão ser adequadas para atender pessoas com mobilidade reduzida;
- Fiscalizar muros (altura, elementos cortantes ou que produza choque) e passeios que não prejudiquem a passagem do pedestre;
- Fiscalizar terrenos particulares onde são depositados resíduos sólidos /lixo/caçambas;
- Raspar/limpar muros e postes que são utilizados para propagandas (lambe-lambe);
- Fiscalizar o derramamento de material (terra/concreto/lixo) e despejo de óleo e graxa em sarjetas e vias;
- Fiscalizar placas de publicidades e cavaletes de propaganda nas calçadas;
- Fiscalizar a distribuição de panfletos nas ruas;
- Fiscalizar os serviços prestados por concessionárias (energia, telefonia etc.).

É de responsabilidade da **Gerência de Manutenção de Vias – GMV**:

- Executar o serviço de tapa-buracos nas vias da cidade;
- Executar a troca de solo e pano asfáltico, e cordão asfáltico;
- Implantar lombofaixas;
- Recapear vielas;
- Alinhar, nivelar e repor guias;
- Reconstruir sarjetas;
- Construir, reconstruir e reparar sarjetão;
- Remover resíduos sólidos em vias públicas;
- Executar serviços de terraplenagem em terrenos públicos e/ ou campo de futebol;
- Construir taludes, assentamento de canaletas, retaludamento em áreas de descarte de entulhos, proteção com terra sob obras de artes, e drenagem de campos de futebol;
- Limpar manualmente terrenos e vias prejudicadas por enchentes e outros materiais inertes;
- Realizar a manutenção nas diversas vias do recreio da borda do campo (área de manancial);
- Executar o nivelamento das vias de barro;
- Executar o hidrojateamento em vias públicas, pontes, viadutos, prédios públicos, e estátuas de patrimônio público;
- Pintura de guias e postes nas vias do município.

Observa-se que tanto a GOV quanto a GMV executam obras e fazem manutenção, no entanto as atividades são apartadas e cada gerência tem suas responsabilidades definidas a fim de atender a ampla gama de responsabilidades.

Das atividades relacionadas nas gerências, ressaltamos a fiscalização de obras viárias realizada pela GOV e a fiscalização de muros e passeios realizada pela GCUV. Para a atividade de supervisão de obras viárias, a GOV dispõe de dois engenheiros e quatro técnicos. Para a atividade de fiscalização de



muros e passeios a GCUV dispõe de um engenheiro e cinco fiscais (gerais, que tem outras atribuições).

Para a implantação do programa será necessário contratar a supervisão das obras, para suporte do trabalho dos engenheiros e fiscais municipais.

### 3.1.6.1. Contratos do DCONVIAS

O DCONVIAS apresentava um valor orçado em quase R\$ 240 milhões em 2014, porém, apenas 18% destes foram efetivamente empenhados, ou seja, R\$ 45 milhões. O orçamento da DCONVIAS para 2015 é de R\$227,3 MM.

Em 2014, dos aproximados R\$ 45,0 MM empenhados, a folha de pagamento corresponde a R\$ 7,0 MM (15%) e R\$ 21,0 MM (47%) foram destinados a investimentos em construção e conservação de viário, viadutos e passarelas.

Com relação à Conservação do Viário, o DCONVIAS sempre mantém um contrato grande de prestação de serviço, licitado a cada dois anos, o qual provê os principais recursos destinados ao recapeamento viário.

Eventuais insumos adicionais necessários são contratados em licitações específicas.

#### Investimentos do Dconvias

	2011		2012		2013		2014	
Projeto	749.386	4,2%		0,0%		0,0%	135.910	0,7%
Conservação Viária	16.543.920	93,2%	13.395.210	98,0%	11.553.484	61,9%	20.164.643	97,6%
Conservação de Viadutos e Passarelas	464.525	2,6%	274.182	2,0%	299.741	1,6%	356.291	1,7%
Construção de Passarelas		0,0%		0,0%	1.647.176	8,8%		0,0%
Construção de Pontes		0,0%		0,0%	5.150.589	27,6%		0,0%
<b>Total</b>	<b>17.757.830</b>	<b>100%</b>	<b>13.669.392</b>	<b>100%</b>	<b>18.650.990</b>	<b>100%</b>	<b>20.656.844</b>	<b>100%</b>
<i>análise horizontal</i>			-23,0%		+36,4%		+10,8%	

Fonte: Relatório de Investimentos Dconvias - SA-Trans

O valor anual historicamente empenhado para manutenção e conservação de viário tem sido suficiente para readequação de 1% do viário do Município. A cobertura ideal seria de 10%, o que reporia a depreciação do material.

Os investimentos em construção de novo viário, viadutos, pontes e passarelas são esporádicos e vinculados a captações de recursos especificamente contratados para tanto.

No Quadro de Investimentos abaixo, observamos os contratos, seus valores e a ocorrência de Termos Aditivos, identificados por acréscimo no valor da obra ou no prazo.



Quadro de Investimentos do DCONVIAS - 2011 a 2014

ANO	EMPRESA CONTRATADA	Nº CONTRATO	TERMO ADITIVO	Quantidade	SERVIÇO EXECUTADO	INVESTIMENTO
2011	VERSÁTIL ENGª	029/11 - PJ	126/11 TA PRAZO	120 dias	CONSERVAÇÃO VIÁRIA	R\$ 683.465,52
			216/11 TA PRAZO	120 dias		
	EMPARSANCO	177/07-PJ	59/08 TA ACRÉSCIMO	24,99%	CONSERVAÇÃO VIÁRIA	R\$ 8.001.294,46
			138/08 TA PRAZO	12 meses		
			094/09 TA PRAZO E SUPRESSÃO	12 meses e supressão de 24,99%		
			082/10 TA PRAZO	12 meses		
	ARAGUAIA	183/05-PJ	226/09 TA PRAZO	90 dias	CONSERVAÇÃO VIÁRIA	R\$ 2.231.862,53
			173/10 TA PRAZO	180 dias		
			233/11 TA PRAZO	12 meses		
	CONSÓRCIO TSM	213/11-PJ	-	-	CONSERVAÇÃO VIÁRIA	R\$ 5.627.297,85
GEOMÉTRICA	218/11-PJ	30/12 TA PRAZO + ACRESC	90 dias + 23,8% R\$ 144.322,80	PROJETO VIÁRIO	R\$ 749.385,60	
LOGIC	240/09-PJ	147/10 TA PRAZO	12 meses	PINTURA DE VIADUTOS E PASSARELAS	R\$ 404.647,69	
LOGIC	252/11-PJ	-	-	PINTURA DE VIADUTOS E PASSARELAS	R\$ 59.876,83	
2012	CONSÓRCIO TSM	213/11-PJ	073/12 TA ACRÉSCIMO	25% + R\$ 2.339.711,46	CONSERVAÇÃO VIÁRIA	R\$ 13.106.144,72
			100/12 TA PRAZO	12 meses		
	EMPARSANCO	30/11-PJ	080/12 TA PRAZO + ACRÉSCIMO	8 meses	CONSERVAÇÃO VIÁRIA	R\$ 289.065,57
LOGIC / PROVENCE	252/11-PJ	-	-	PINTURA DE VIADUTOS E PASSARELAS	R\$ 274.181,64	
2013	CONSÓRCIO TSM	213/11-PJ	-	-	CONSERVAÇÃO VIÁRIA	R\$ 4.416.461,74
	PROVENCE	226/13-PJ	-	-	CONSERVAÇÃO VIÁRIA	R\$ 7.137.022,08
	PRESERVA ENGª	087/13-PJ	-	-	CONSTRUÇÃO DE PONTE ANTONIO CARDOSO	R\$ 5.150.588,76
	EPLAN ENGª	117/13-PJ	018/14 TA PRAZO +ACRÉSC	60 dias + 4,62%	CONSTRUÇÃO DE PASSARELA	R\$ 1.647.175,89
			178/13 TA ACRÉSCIMO	0,165% - R\$ 2.603,11	CONSTRUÇÃO DE PASSARELA	R\$ 1.647.175,89
EPO	128/13-PJ	-	-	PINTURA DE VIADUTOS E PASSARELAS	R\$ 299.741,19	
2014	PROVENCE	226/13-PJ	133/14 TA PRAZO	12 meses	CONSERVAÇÃO VIÁRIA	R\$ 20.164.643,06
	FARES & ASSOCIADOS	381/14-PJ	221/14 TA PRAZO	60 dias	PROJETO CONSERV.VIADUTO	R\$ 135.910,00
	EPO	128/13-PJ	97/14 TA PRAZO	12 meses	PINTURA DE VIADUTOS E PASSARELAS	R\$ 356.291,24
<b>TOTAL</b>						<b>R\$ 72.382.232,26</b>

Fonte: DCONVIAS fev/2015

No quadro acima temos relacionados os contratos de conservação viária, projeto viário, construção de passarela e pintura de viadutos e passarelas dos anos de 2011 a 2014.

**Dos 18 contratos relacionados temos:**

7 contratos sem aditamento;

12 Aditamentos de prazo, na média de 242,5 dias (mínimo 60 e máximo 365 dias);

6 aditamentos de acréscimo de valor, na média 15,7% (mínimo 0,16% e máximo 25%);

1 aditamento de supressão de valor de 24,99%.



#### **4. CONCLUSÃO**

Para execução do programa será necessário o fortalecimento institucional das áreas executivas, que já estão identificadas no programa, como treinamento em software e aquisição de equipamentos. Os aditamentos de prazo e valores são realizados devido à necessidade de ajustes nos cronogramas de obras ao fluxo de caixa da Prefeitura, ou acréscimo de serviços durante a execução das obras, pois as licitações são realizadas sem o projeto executivo.