

➤ **EMPREITADAS**

9. CONCURSO PÚBLICO POR LOTES: CPE.23.21. DMOSM – EMPREITADA “EU JÁ PASSO AQUI – LOTE 1”.

Submete-se para ratificação a decisão tomada pelo Sr. Presidente da Câmara em 29 de março de 2022, da aprovação da revogação da decisão de adjudicação, relativamente ao lote 1, do procedimento CPE.23.21. DMOSM - EU JÁ PASSO AQUI.

DELIBERAÇÃO:

Remeta-se ao Sr. Presidente.

A Diretora da DMOSM,

2022/03/29

Remeta-se à Sr.^a Diretora.

O Diretor do DOM,

29/03/2022

Despacho: Aprovo, sob ratificação do executivo municipal.

O Presidente,


(Dr. Ricardo Bruno Antunes Machado Rio)

22/03/29

Órgão competente para a decisão de contratar: CÂMARA MUNICIPAL DE BRAGA

CONCURSO PÚBLICO POR LOTES: CPE.23.21. DMOSM

EMPREITADA: “EU JÁ PASSO AQUI_LOTE N.º 1 (Largo do Pópulo e Praça do Município).

PROPOSTA DE REVOGAÇÃO DA DECISÃO DE ADJUDICAÇÃO

I. Na sequência do despacho de 13/07/2021, que autorizou o procedimento supramencionado, procedeu-se ao lançamento na plataforma eletrónica, por concurso público, cujo anúncio n.º 9178/2021, foi publicado no Diário da República, Parte L, II série, Número 136, de 15 de julho de 2021, da empreitada “EU JÁ PASSO AQUI”, sendo esta empreitada dividida em 6 lotes.

Relativamente ao Lote 1 (Largo do Pópulo e Praça do Município), foi adjudicada a respetiva empreitada ao concorrente **NICOLAU DE MACEDO S.A**, pela quantia de **€757.969,54** (setecentos e cinquenta e sete mil, novecentos e sessenta e nove euros e cinquenta e quatro cêntimos).

Na sequência da referida adjudicação o adjudicatário apresentou os documentos de habilitação em 28/09/2021, tendo na mesma data, para cumprimento do artigo 25.º do Programa do Concurso, apresentado a garantia Bancária n.º GAR/21301884, emitida pelo Banco BPI, S.A, NIF 501214534, com sede na rua Tenente Valadim, 284, 4100-476 Porto, correspondente a 5% do preço contratual, ou seja, no valor de €37.898,48.

Após a adjudicação da presente empreitada, surgiram novas circunstâncias supervenientes relativas aos pressupostos de decisão de contratar que inviabilizam a presente empreitada, conforme informação técnica em anexo, e que resulta de uma transcrição das informações transmitidas por distintos serviços municipais.

Nestes termos transcreve-se:

1.1. FUNDAMENTAÇÃO

1.1.1. Política pública municipal de mobilidade

O Município de Braga defende uma Política Pública Municipal de fomento da mobilidade urbana em modos suaves, prosseguida desde 2013, e que integra um conjunto de ações de referência:

- ✓ Aumentar o n.º de utentes em transporte público:
 - Investimento no material circulante dos Transportes Urbanos de Braga;
 - Candidatura do Quadrilátero para desenvolvimento de bilhética integrada e disponibilização de informação em tempo real (contratos de financiamento de 01/04/2019 e 13/03/2019; fundo de 207 783€ e 212 017€);
 - Projeto School Bus (financiamento 31/12/2018 e montante 84.748,79€)
 - Constituição da Autoridade Municipal de Transportes e do Centro Coordenador de Transportes (financiamento 59.237,50 €);
- ✓ Promover a descarbonização:
 - Intervenções no espaço público para implementação de ciclovias, nomeadamente Variante da Encosta (data), Ciclovia do Este (contrato de financiamento de 30/05/2019; fundo 1 924741,53€), Rua Nova de Santa Cruz;
 - Processo Eu Já Passo Aqui (contrato de financiamento de 22/03/2021; fundo 2 523 054,00€);
 - Qualificação do espaço público Processo Áreas + (contrato de financiamento de 20/08/2018; fundo 1 731 008,88€);

- Disponibilização de trotinetes;
- ✓ Reduzir pontos de sinistralidade:
 - Elaboração do Plano Municipal de Segurança Rodoviária;
 - Intervenção em passagens desniveladas;

A concretização destas ações decorre de uma ponderação sobre o melhor investimento público face às oportunidades de obtenção de financiamento.

1.1.2. Processo “EU JÁ PASSO AQUI”

Em sede de promoção da descarbonização, da segurança rodoviária e da melhoria da acessibilidade pedonal, foi desenvolvido um conjunto de projetos incidentes em medidas de acalmia de tráfego associadas a eliminação de barreiras arquitetónicas em passadeiras junto a equipamentos escolares, para fomento da mobilidade para todos em modos suaves.

Esse conjunto de projetos, 19 no total, que integram o processo denominado Eu Já Passo Aqui está abrangido por financiamento externo com comparticipação FEDER de 2.523.054.00 € e término em junho de 2023. Este processo teve início em 2018, com submissão de candidatura ao Aviso N.º Norte-06-2019-27 em agosto de 2019, e Termo de Aceitação em março de 2021.

1.1.3. Estratégia de intervenção em 2019

Considerando que à data da submissão da candidatura ao N.º Norte-06-2019-27, agosto de 2019, o Município estava a desenvolver ações complementares com vias distintas de financiamento, nomeadamente as candidaturas promovidas pelo Quadrilátero, entendeu-se que a promoção dos modos suaves deveria ser implementada através um percurso assertivo de transformação assente nos conceitos de Segurança, Inteligência, Inclusão, Inovação e Educação.

Neste contexto a melhoria das condições para a mobilidade pedonal seria atingida essencialmente através da correção de situações que dissuadem o uso dos passeios existentes a favor do uso do transporte individual, com todas as consequências ambientais que daí derivam.

1.1.4. Circunstâncias supervenientes

Acontece que por alta da assinatura do Termo de Aceitação da Operação NORTE-05-1406-FEDER-000239 (Eu Já Passo Aqui), em março de 2021, é publicamente assumido pela Ministra da Coesão Territorial, e reiterado em abril pelo Sr. Primeiro Ministro, que o projeto de BRT para Braga se encontra previsto no próximo Quadro Comunitário Portugal 2030.



Braga (noticias/braga)
2021-04-15 às 06h00

Marlene Carqueira

Primeiro-Ministro assumiu ontem que BRT, reclamado pela Câmara de Braga, vai avançar no âmbito do PT 2030. Ricardo Rio está satisfeito com o compromisso assumido publicamente, mas preferia a inclusão do projeto no PRR.

O primeiro-ministro, António Costa, assumiu ontem publicamente a inclusão do projeto do BRT - Bus Rapid Transit para a cidade de Braga, a concretizar no âmbito do PT 2030, confirmando assim a informação que em Março tinha sido já avançada pela ministra da Coesão Territorial, Ana Abrunhosa.

Em agosto de 2021 foi formalizada a candidatura da coligação Juntos por Braga às eleições autárquicas, cujo Programa prevê a "Implementação do MetroBus em Braga (...) Tecnicamente conhecido como BRT".

O BRT – Bus Rapid Transit consiste num sistema de transporte público baseado em veículos longos sobre pneus, de motorização diversa e média capacidade, muitas vezes referido como "Metrobus", a circular em canal dedicado ou, ocasionalmente, banalizado e normalmente não desnivelado. Os veículos geralmente detêm uma capacidade até 130 passageiros. Está presente em cidades pequenas – médias, com população presente acima de 150 mil pessoas.



Em parceria com a empresa municipal TUB, o Município de Braga está a desenvolver os estudos necessários para a concretização do BRT, estando a esta data previstos três traçados para 3 linhas de grande procura por transporte público coletivo. Este novo projeto, a ser financiado pelo Portugal 2030, introduz alterações significativas na gestão das oportunidades de intervenção na cidade, no que à mobilidade concerne, e consequentemente obriga a uma reflexão sobre a melhor gestão do erário público.

1.1.5. Alteração dos pressupostos

Face a esta nova realidade constata-se a perda de oportunidade de intervenção em três das dezanove localizações previstas: 01 – Largo do Pópulo (incluída no Lote 1); 02 – Rua Martins Sarmiento e 08 – Rua Beato Miguel Carvalho por sobreposição ou interferência da área de intervenção com traçados previstos para o BRT. Destaca-se ainda que o traçado efetivo do BRT, encontra-se ainda em estudo, pelo que poderão surgir novas interferências com áreas de intervenção previstas para os lotes 1, 3, 4 e 5 do processo “EU JÁ PASSO AQUI”.

Esta sobreposição gera um conflito de interesses, porque as soluções arquitetónicas e urbanísticas inicialmente previstas terão de ser obrigatoriamente revistas em função dos requisitos técnicos para implementação do BRT. Este conflito agrava-se pela impossibilidade de reformulação de uma área objeto de financiamento durante um período mínimo de 5 anos.

1.1.6. Estratégia de intervenção em 2021

A abordagem defendida em 2019, ainda que permaneça válida, incide apenas na introdução de medidas de acalmia de tráfego quando associadas à eliminação de barreiras arquitetónicas em atravessamentos junto a equipamentos (essencialmente escolares).

Com uma oferta de transporte coletivo público renovada, e com a previsão de ampliação do serviço prestado pelo Projeto Scholl Bus a maior número de escolas, criam-se agora as condições para uma aposta mais evidente e assertiva nos percursos cicláveis e pedonais contínuos, em complemento e intermodalidade. A continuidade dos percursos cicláveis e pedonais é vital para se promoverem novos hábitos de deslocação, e de alimentação do próprio BRT. Particularmente se estes percursos contínuos fomentarem o acesso às estações BRT previstas.

Tal reforça os objetivos do Aviso, uma vez que mantém e acentua a componente de intervenção no “incremento dos modos suaves, através da construção de ciclovias ou vias pedonais (excluindo as que tenham fins de lazer como o objetivo principal)” mas também, ainda que por via indireta, fomenta a “estruturação de corredores urbanos de procura elevada, priorizando o acesso à infraestrutura por parte dos transportes públicos e dos modos suaves (corredores BUS tradicionais; BRT ou LRT)”.

Face ao exposto a intervenção pontual em passeadeiras deixa de ser a melhor forma de persecução do interesse público, e por esta razão devem os projetos dos lotes ainda não contratualizados ser substituídos por outros projetos que, apesar de promoverem medidas de acalmia de tráfego e eliminação de barreiras arquitetónicas, implementem percursos contínuos pedonais e cicláveis, em segurança rodoviária, que possam inclusivamente fomentar a utilização do BRT.

Os conceitos de Segurança, Inteligência, Inclusão, Inovação e Educação serão integralmente respeitados, mas estaremos a construir uma rede complementar à melhoria da oferta de transporte público.

II. – REVOGAÇÃO DA DECISÃO DE ADJUDICAÇÃO

Nestes termos, por circunstâncias supervenientes relativas aos pressupostos da decisão de contratar, consubstanciada nos motivos acima descritos, propõe-se, de acordo com o artigo 165.º do Código do Procedimento Administrativo (CPA), a revogação da decisão de adjudicação, aprovada por deliberação da Câmara Municipal de Braga, em 13/09/2021.

II.1. – AUDIÊNCIA PRÉVIA

Se a presente proposta merecer aprovação proceder-se-á à notificação do adjudicatário Nicolau de Macedo, S.A, para que se pronuncie, querendo, ao abrigo do direito da audiência prévia, nos termos dos artigos 121.º e 122.º ambos do CPA.

Findo o período de audiência prévia, proceder-se-á à subsequente decisão de não adjudicação e, consequente, revogação da decisão de contratar prevista no artigo 80.º do Código de Contratos Públicos, tudo pelos motivos/causa enquadráveis com o previsto na alínea d) do artigo 79.º do mesmo código, ou seja, por circunstâncias supervenientes relativas a pressupostos da decisão de contratar e alicerçadas na fundamentação anteriormente referida.

Na sequência da revogação da decisão de adjudicação, proceder-se-á ainda à devolução da Caução prestada pelo adjudicatário.

Braga, 29 de março de 2022,

Pelos Serviços da DMOSM/DOM/GAC,

Em anexo:

- Informação técnica (justificação da revogação);
- Processo integral do procedimento.

Nº Informação: 64599

Data: 29/03/2022

Assunto: CPE.23.21.DMOSM - EU JÁ PASSO AQUI_LOTE 1 – Proposta de revogação da decisão de adjudicação

Sr.ª Diretora DMOSM

Como sabe o procedimento CPE.23.21.DMOSM - EU JÁ PASSO AQUI deu origem, conforme previsto no n.º 2 do artigo 46-A do CCP, à abertura e um procedimento concursal distribuído por seis distintos lotes, procedimento esse aprovado em reunião de executivo datada de 13 de Julho de 2021. Desse processo gerou-se, após procedimento concursal, cinco propostas de adjudicação (lote 1, 2, 4, 5 e 6), dois dos quais já com contratos de empreitada (lote 2 e 6) e um lote (lote 3) não adjudicado por não ter sido apresentada qualquer proposta para a sua execução.

1. REVOGAÇÃO DA DECISÃO DE ADJUDICAR

Relativamente ao lote 1, com proposta de adjudicação aprovada, em sede de aditamento a relatório final, em reunião de executivo datada de 13 de setembro de 2021, propõe-se a revogação da decisão de adjudicação, nos termos previstos no artigo 165.º do Código do Procedimento Administrativo, posteriormente a este ato, e findo o período de audiência prévia, proceder-se-á à subsequente decisão de não adjudicação e, consequente, revogação da decisão de contratar prevista no artigo 80.º do Código de Contratos Públicos, tudo pelos motivos/causa enquadráveis com o previsto na alínea d) do artigo 79.º do mesmo código, ou seja, por circunstâncias supervenientes relativas a pressupostos da decisão de contratar e alicerçadas na seguinte fundamentação.

2. FUNDAMENTAÇÃO

1. Política pública municipal de mobilidade

O Município de Braga defende uma Política Pública Municipal de fomento da mobilidade urbana em modos suaves, prosseguida desde 2013, e que integra um conjunto de ações de referência:

- ✓ Aumentar o n.º de utentes em transporte público:
 - Investimento no material circulante dos Transportes Urbanos de Braga;

O BRT – Bus Rapid Transit consiste num sistema de transporte público baseado em veículos longos sobre pneus, de motorização diversa e média capacidade, muitas vezes referido como “Metrobus”, a circular em canal dedicado ou, ocasionalmente, banalizado e normalmente não desnivelado. Os veículos geralmente detêm uma capacidade até 130 passageiros. Está presente em cidades pequenas – médias, com população presente acima de 150 mil pessoas.



Em parceria com a empresa municipal TUB, o Município de Braga está a desenvolver os estudos necessários para a concretização do BRT, estando a esta data previstos três traçados para 3 linhas de grande procura por transporte público coletivo. Este novo projeto, a ser financiado pelo Portugal 2030, introduz alterações significativas na gestão das oportunidades de intervenção na cidade, no que à mobilidade concerne, e consequentemente obriga a uma reflexão sobre a melhor gestão do espaço público.

5. Alteração dos pressupostos

Face a esta nova realidade constata-se a perda de oportunidade de intervenção em três das dezanove localizações previstas: 01 – Largo do Pópulo (incluída no Lote 1); 02 – Rua Martins Sarmiento e 08 – Rua Beato Miguel Carvalho por sobreposição ou interferência da área de intervenção com traçados previstos para o BRT. Destaca-se ainda que o traçado efetivo do BRT encontra-se ainda em estudo, pelo que poderão surgir novas interferências com áreas de intervenção previstas para os lotes 1, 3, 4 e 5 do processo “EU JÁ PASSO AQUI”.

Esta sobreposição gera um conflito de interesses, porque as soluções arquitetónicas e urbanísticas inicialmente previstas terão de ser obrigatoriamente revistas em função dos requisitos técnicos para implementação do BRT. Este conflito agrava-se pela impossibilidade de reformulação de uma área objeto de financiamento durante um período mínimo de 5 anos.

Mas não só.

6. Estratégia de intervenção em 2021

A abordagem defendida em 2019, ainda que permaneça válida, incide apenas na introdução de medidas de acalmia de tráfego quando associadas à eliminação de barreiras arquitetónicas em atravessamentos junto a equipamentos (essencialmente escolares).

Com uma oferta de transporte coletivo público renovada, e com a previsão de ampliação do serviço prestado pelo Projeto Scholl Bus a maior número de escolas, criam-se agora as condições para uma aposta mais evidente e assertiva nos percursos cicláveis e pedonais contínuos, em complemento e intermodalidade. A continuidade dos percursos cicláveis e pedonais é vital para se promoverem novos hábitos de deslocação, e de alimentação do próprio BRT. Particularmente se estes percursos contínuos fomentarem o acesso às estações BRT previstas.

Tal reforça os objetivos do Aviso, uma vez que mantém e acentua a componente de intervenção no “incremento dos modos suaves, através da construção de ciclovias ou vias pedonais (excluindo as que tenham fins de lazer como o objetivo principal)” mas também, ainda que por via indireta, fomenta a “estruturação de corredores urbanos de procura elevada, priorizando o acesso à infraestrutura por parte dos transportes públicos e dos modos suaves (corredores BUS tradicionais; BRT ou LRT)”.

Face ao exposto a intervenção pontual em passeadeiras deixa de ser a melhor forma de persecução do interesse público, e por esta razão devem os projetos dos lotes ainda não contratualizados ser substituídos por outros projetos que, apesar de promoverem medidas de acalmia de tráfego e eliminação de barreiras arquitetónicas, implementem percursos contínuos pedonais e cicláveis, em segurança rodoviária, que possam inclusivamente fomentar a utilização do BRT.

Os conceitos de Segurança, Inteligência, Inclusão, Inovação e Educação serão integralmente respeitados, mas estaremos a construir uma rede complementar à melhoria da oferta de transporte público.

3. PROPOSTA DE REVOGAÇÃO DA DECISÃO DE ADJUDICAÇÃO

Nestes termos, por circunstâncias supervenientes relativas aos pressupostos da decisão de contratar, consubstanciada nos motivos acima descritos, propõe-se, estando em causa também o interesse público derivado da perda de oportunidade e outros, propõe-se a revogação da decisão de adjudicação relativa ao procedimento “EU JÁ PASSO AQUI – LOTE 1”, adjudicada à entidade Nicolau de Macedo SA pelo valor de 757.969,54€ + IVA.