

**PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO****SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE E TRANSPORTES****Assessoria Jurídica de Transportes**

Viaduto do Chá, 15, - Bairro Centro - São Paulo/SP - CEP 01020-900

Telefone:

São Paulo, 31 de julho de 2020.

**Ofício n.º 411/2020-SMT.GAB.**

Ref. Ofícios SSG-GAB nº 13246/2020 – Processo TC nº 004410/2020 – Auditoria – Função Transportes – Exercício 2019 (SEI 6020.2020/0004377-4).

**Prezado Senhor Conselheiro,**

Em atendimento ao Ofício em epígrafe, encaminho a V.Exa. as informações prestadas pela Companhia de Engenharia de Tráfego - CET.

Na oportunidade, e, diante da necessidade de tempo hábil para o adequado levantamento de dados pela São Paulo Transporte S/A – SPTRANS, solicito um prazo adicional de 15 (quinze) dias para que esta Pasta apresente a complementação das informações requisitadas.

Renovo, nesta oportunidade, meus protestos de elevada estima e distinta consideração.

**ELISABETE FRANÇA**

Secretária Municipal de Mobilidade e Transportes - SMT

Excelentíssimo Senhor

**EDSON SIMÕES**

Conselheiro Corregedor

Tribunal de Contas do Município de São Paulo

Av. Prof. Ascendino Reis, 1130

04027-000 – São Paulo – SP



Documento assinado eletronicamente por **Elisabete França, Secretário(a)**, em 03/08/2020, às 19:16, conforme art. 49 da Lei Municipal 14.141/2006 e art. 8º, inciso I do Decreto 55.838/2015



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **031564296** e o código CRC **50210817**.

---

**Referência:** Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 6020.2020/0004377-4

SEI nº 031564296

## Caio Sarno

**De:** Julio Rebelo <julior@cetsp.com.br>  
**Enviado em:** segunda-feira, 27 de julho de 2020 10:27  
**Para:** 'Caio Sarno'  
**Cc:** 'José Carlos Andersen'  
**Assunto:** ENC: SEI 6020.2020/0004377-4 - Tribunal de Contas - resposta de infringência / atualização de dados  
**Anexos:** TCM item f - GST.pdf; SEI\_6020.2020\_0004377\_4.pdf

Caio

Segue abaixo as informações do Raul

Julio Rebelo

Gerência de Segurança de Tráfego – GST

Fone 11 3059-7201

[gst@cetsp.com.br](mailto:gst@cetsp.com.br)

[julior@cetsp.com.br](mailto:julior@cetsp.com.br)



Companhia de  
Engenharia de  
Tráfego

---

**De:** Raulson Rodrigues L. Junior [\[mailto:raulson@cetsp.com.br\]](mailto:raulson@cetsp.com.br)

**Enviada em:** segunda-feira, 27 de julho de 2020 10:13

**Para:** 'Julio Rebelo'

**Cc:** GST

**Assunto:** ENC: SEI 6020.2020/0004377-4 - Tribunal de Contas - resposta de infringência / atualização de dados

Bom dia Julio

Atualizei os dados na tabela e no texto do item 3.2.1 “f”: Mortos no Trânsito (em negrito as alterações)

|           | Pedestres   | Motoristas/passageiros | Motociclistas  | Ciclistas    | Todos usuários |
|-----------|-------------|------------------------|----------------|--------------|----------------|
| 2018      | 349         | 115                    | 366            | 19           | 849            |
| 2019      | <b>359</b>  | <b>104</b>             | <b>297</b>     | <b>31</b>    | <b>791</b>     |
| 2019/2018 | <b>2,9%</b> | <b>- 9,6%</b>          | <b>- 18,6%</b> | <b>63,2%</b> | <b>- 6,8%</b>  |

“ Com base na tabela anterior, verifica-se que houve queda de **6,8%** na quantidade de mortes no trânsito.

O principal item responsável pela queda verificada foram as mortes de motociclistas. Quanto aos ciclistas, a queda verificada em 2018 não se manteve, tendo o quantitativo retornado aos níveis de exercícios anteriores (aumento de **63,2%**). Embora tenha ocorrido queda na quantidade de mortes no trânsito, a meta 24.1 do Programa de Metas<sup>23</sup> ainda está longe de ser alcançada.”

At.te

**Raulson Rodrigues Lopes Junior**

Departamento de Banco de Dados - DBD

Fone 11 3059-7297  
Rua Dr. Bráulio Gomes, 36 – 7º andar  
[www.cetsp.com.br](http://www.cetsp.com.br)



**PREFEITURA DE  
SÃO PAULO**  
MOBILIDADE  
E TRANSPORTES

**De:** Caio Sarno [<mailto:caio@cetsp.com.br>]

**Enviada em:** sexta-feira, 24 de julho de 2020 16:47

**Para:** 'GST' <[gst@cetsp.com.br](mailto:gst@cetsp.com.br)>; 'Jose Julio Rebelo' <[julior@cetsp.com.br](mailto:julior@cetsp.com.br)>; [zelao@cetsp.com.br](mailto:zelao@cetsp.com.br); 'José Carlos Andersen' <[zelaoandersen@gmail.com](mailto:zelaoandersen@gmail.com)>

**Cc:** [dbd@cetsp.com.br](mailto:dbd@cetsp.com.br); [raulson@cetsp.com.br](mailto:raulson@cetsp.com.br); 'Codesseira' <[carloscod@cetsp.com.br](mailto:carloscod@cetsp.com.br)>; 'HELENA LEIKO TSUCHIYA' <[HELENAL@cetsp.com.br](mailto:HELENAL@cetsp.com.br)>; [aracy@cetsp.com.br](mailto:aracy@cetsp.com.br)

**Assunto:** SEI 6020.2020/0004377-4 - Tribunal de Contas - resposta de infringência / atualização de dados

Caros,

Encaminhamos o processo em referência, para manifestação. Trata-se de solicitação da SAJ/GJU para análise e atualização de dados para o Relatório de Auditoria Programada e-TCM 04410/2020, referente ao exercício fiscal de 2019.

O item a ser considerado pela GST é o 3.2.1 "f": *Mortos no Trânsito*. Na época do envio anterior feito pelo DBD, ainda não haviam dados consolidados de todo o ano de 2019, e o TCM utilizou uma média entre janeiro e novembro, para atribuir o valor de dezembro.

Assim, solicitamos a atualização dos dados do ano de 2019, e manifestação sobre a análise do TCM no que couber.

Prazo para resposta: **28/07/2020** (somente por e-mail para a SPP/Caio – não há CS).

*(em anexo: cópia parcial do processo, com os documentos atinentes à CET/SPP/GST; e cópia do item "f" a ser respondido)*

Grato,

**Caio Cesar Baldocchi Sarno**

Assessoria

Superintendência de Planejamento e Projetos – SPP

55 11 3059.7327

55 11 97412.8107

[caio@cetsp.com.br](mailto:caio@cetsp.com.br)

[www.cetsp.com.br](http://www.cetsp.com.br)



"Esta mensagem, incluindo seus anexos, é confidencial e seu conteúdo é restrito ao destinatário da mensagem. Caso você a tenha recebido por engano, queira, por favor, retorná-la ao destinatário e apagá-la de seus arquivos. É expressamente proibido o uso não autorizado, replicação ou disseminação da mesma. As opiniões contidas nesta mensagem e seus anexos não necessariamente refletem a opinião do órgão emissor".



**COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO**  
**Superintendência de Planejamento e Projetos**

Rua Dr. Bráulio Gomes, 36, 2º andar - São Paulo/SP - CEP 01047-020

Telefone: (11) 3059-7260

**Encaminhamento CET/SPP Nº 031338878**

São Paulo, 27 de julho de 2020.

**Diretoria de Planejamento e Projetos - DP**

**Sr. Diretor,**

Em atendimento à solicitação da CET/GJU - documento 031304691, para análise e manifestação sobre o Relatório de Auditoria Programada e-TCM 04410/2020 referente ao exercício fiscal de 2019, a GST apresentou considerações a respeito do item 3.2.1 "f": Mortos no Trânsito (e-mail 031338815), atualizando os dados correspondentes.

Por ocasião do envio anterior de informações ao TCM, não havia ocorrido a consolidação dos dados de acidentes de trânsito fatais do ano de 2019, restando em aberto o mês de dezembro. Por isto, para a composição do "Relatório de Auditoria Programada" o TCM utilizou a média de resultados entre os meses de janeiro e novembro para atribuir os valores de dezembro.

O item 3.2.1 "f" corrigido com os dados atualizados (salientados em azul) passa a ter a seguinte redação, conforme a original da Equipe de Auditoria do Tribunal:

**f) Mortos no Trânsito**

|           | Pedestres | Motoristas/passageiros | Motociclistas | Ciclistas | Todos usuários |
|-----------|-----------|------------------------|---------------|-----------|----------------|
| 2018      | 349       | 115                    | 366           | 19        | 849            |
| 2019      | 359       | 104                    | 297           | 31        | 791            |
| 2019/2018 | 2,9%      | - 9,6%                 | - 18,6%       | 63,2%     | - 6,8%         |

“ Com base na tabela anterior, verifica-se que houve queda de 6,8% na quantidade de mortes no trânsito. O principal item responsável pela queda verificada foram as mortes de motociclistas. Quanto aos ciclistas, a queda verificada em 2018 não se manteve, tendo o quantitativo retornado aos níveis de exercícios anteriores (aumento de 63,2%). Embora tenha ocorrido queda na quantidade de mortes no trânsito, a meta 24.1 do Programa de Metas<sup>23</sup> ainda está longe de ser alcançada.”

Atenciosamente,



Documento assinado eletronicamente por **Caio Cesar Baldocchi Sarno, Assessor(a)**, em 27/07/2020, às 11:12, conforme art. 49 da Lei Municipal 14.141/2006 e art. 8º, inciso I do Decreto 55.838/2015



Documento assinado eletronicamente por **Carlos Alberto Saraiva Codesseira, Superintendente**, em 27/07/2020, às 12:20, conforme art. 49 da Lei Municipal 14.141/2006 e art. 8º, inciso I do Decreto 55.838/2015



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **031338878** e o código CRC **D1197294**.

Referência: Processo nº 6020.2020/0004377-4

SEI nº 031338878



## À SSI

**Sr. Superintendente,**

No que tange à área de atuação da SSI, o TCM teceu o seguinte apontamento:

### Subitem 3.2.1 d) Sinalização Horizontal e Vertical

Segundo dados da CET, a implantação de sinalização aumentou em relação a 2018 e apresentou queda em relação a 2016.

**Quadro 9 - Indicadores de Sinalização Horizontal e Vertical**

|                                                  | 2016    | 2017    | 2018    | 2019    | Δ %   |       |
|--------------------------------------------------|---------|---------|---------|---------|-------|-------|
|                                                  |         |         |         |         | 19/18 | 19/16 |
| Sinalização Horizontal - Implantação em m²       | 678.509 | 511.044 | 506.767 | 609.188 | 20,2  | -10,2 |
| Sinalização Vertical – Implantação de placas     | 42.933  | 28.114  | 28.526  | 33.464  | 17,3  | -22,1 |
| Solicitações de sinalização pendentes de análise | 29.483  | 11.460  | 11.769  | 10.408  | -11,6 | -64,7 |
| Estoques de Projetos de sinalização              | 23.802  | 23.802  | 24.531  | 27.838  | 13,5  | 17,0  |

Fonte: Relatório de Desempenho Corporativo – CET 2019

*A partir da análise dos dados, é possível extrair que a implantação de sinalização horizontal teve aumento de 20,2% entre 2018 e 2019, em termos quantitativos.*

Em relação a 2016 houve redução de 10,2%.

Quanto à sinalização vertical, observa-se o mesmo movimento: queda em relação a 2016 (-22,1%) e aumento em relação a 2018 (+17,3%).

(...)

**c) Auditoria Operacional de Semáforo**

*No exercício de 2019, foi realizada auditoria operacional com o objetivo de realizar um diagnóstico dos principais aspectos relacionados à sinalização semafórica, com ênfase na dinâmica da operação, nas causas das falhas, na atual modelagem contratual e nos tipos de tecnologia disponíveis no setor.*

*Tal auditoria, contatou, dentre outros, os seguintes fatos:*

Preenchimento incorreto das causas de falhas por quem executa a manutenção dos equipamentos semafóricos;

*Inobservância da disposição contratual quanto ao atendimento de prioridade 1 (mais urgentes) no serviço de manutenção semafórica, considerando o horário de início do serviço ao invés do horário de término para fins de penalização das empresas contratadas;*

*Inobservância da disposição contratual quanto aos critérios de abertura de segundo atendimento:*

*Ausência de manutenção preventiva do parque semafórico é responsável por parcela significativa das falhas semafóricas ocorridas na cidade;*

Diante da escassez de recursos orçamentários, a centralização semafórica em tempo fixo é a solução ótima a ser implantada na cidade, uma vez que ela abriga recursos capazes de identificar rapidamente falhas, além de permitir a operação remotamente, com custo de implantação e manutenção mais baixo que o de tempo real; e

A centralização semafórica sem cabos via GPRS (General Packet Radio Services) é uma alternativa viável à centralização via cabos ao mitigar os riscos de falhas causadas por furto e vandalismo de cabos, além de ter baixo custo de implantação e manutenção.



$$(\dots)$$

**b) Desempenho Operacional CET.**

*Faz parte da estrutura administrativa do município de São Paulo a Companhia de Engenharia de Tráfego (CET), a quem cabe planejar e implantar, nas vias e logradouros do Município, a operação do sistema viário, com o fim de assegurar maior segurança e fluidez do trânsito.*

Nesse sentido, foi realizada auditoria sobre o desempenho operacional da CET relativo ao exercício de 2019. Tal auditoria, constatou, dentre outros apontamentos, o seguinte:

Houve aumento na implantação de sinalização em comparação com 2018. Acréscimo de 20,2% na sinalização horizontal e 17,3% na vertical.

Já em relação a 2016, houve queda: -10,2% e -22,1%, respectivamente;

61,9% das falhas semafóricas analisadas, no período de setembro de 2017 a junho de 2019, foram registradas no sistema com causas de código "09" (outros) ou "00" (sem preenchimento). Dessa forma, não é possível conhecer as principais causas das falhas semafóricas, o que dificulta a tomada de ações que visem a reduzir as falhas;

A expressiva espera para a emissão de Ordens de Serviços (OSs) destinadas à solução dos problemas de menor gravidade (P2 e P3) aceleram processos de deterioração dos equipamentos, reduzindo sua vida útil até o completo comprometimento operacional dos dispositivos afetados, tornando os reparos mais onerosos, além dos evidentes prejuízos incalculáveis à segurança e fluidez do tráfego nas zonas de influência dessas falhas;

A média das OSs encerradas como “nada consta” ficou em 17,8% no período (setembro de 2017 a junho de 2019). Entretanto, constatamos que houve aumento dessas ocorrências ao longo do período analisado;

*Dos atendimentos a falhas do tipo P1 realizados no período destacado (setembro de 2017 a junho de 2019), 24,12% foram complementados com “segundo atendimento”, elevando o tempo médio de solução dessas falhas de 2h00 para 3h46. Os prejuízos temporais decorrentes dessa realidade são incalculáveis para uma cidade do porte de São Paulo.*

Para facilitar nossa manifestação, dividiremos nossos esclarecimentos por área.

## SINALIZAÇÃO HORIZONTAL-VERTICAL

No que tange à sinalização horizontal-vertical (item 3.2.1 d), o ano de 2019 apresentou aumento na implantação de sinalização em comparação com 2018, com acréscimo de 20,2% na sinalização horizontal e 17,3% na vertical. Já em relação a 2016, houve queda: -10,2% e -22,1%, respectivamente.

Essa diferença, de 678.509 m<sup>2</sup> pintados em 2016 para de 609.188 m<sup>2</sup> pintados em 2019 encontra explicação no fato que, em 2016, houve expressiva atuação da CET na sinalização de ciclovias/ciclofaixas, cujos projetos “tipo” previam pintura da ciclofaixa/ciclovias em toda sua extensão (“tapete vermelho”), demandando um maior quantitativo de pintura.

A partir de 2017 os projetos “tipo” pintaram somente as aproximações (10 m antes e 10 m após os cruzamentos rodocicloviários), sendo que a área pintada para o mesmo trecho citado acima é cerca de 70% menor.

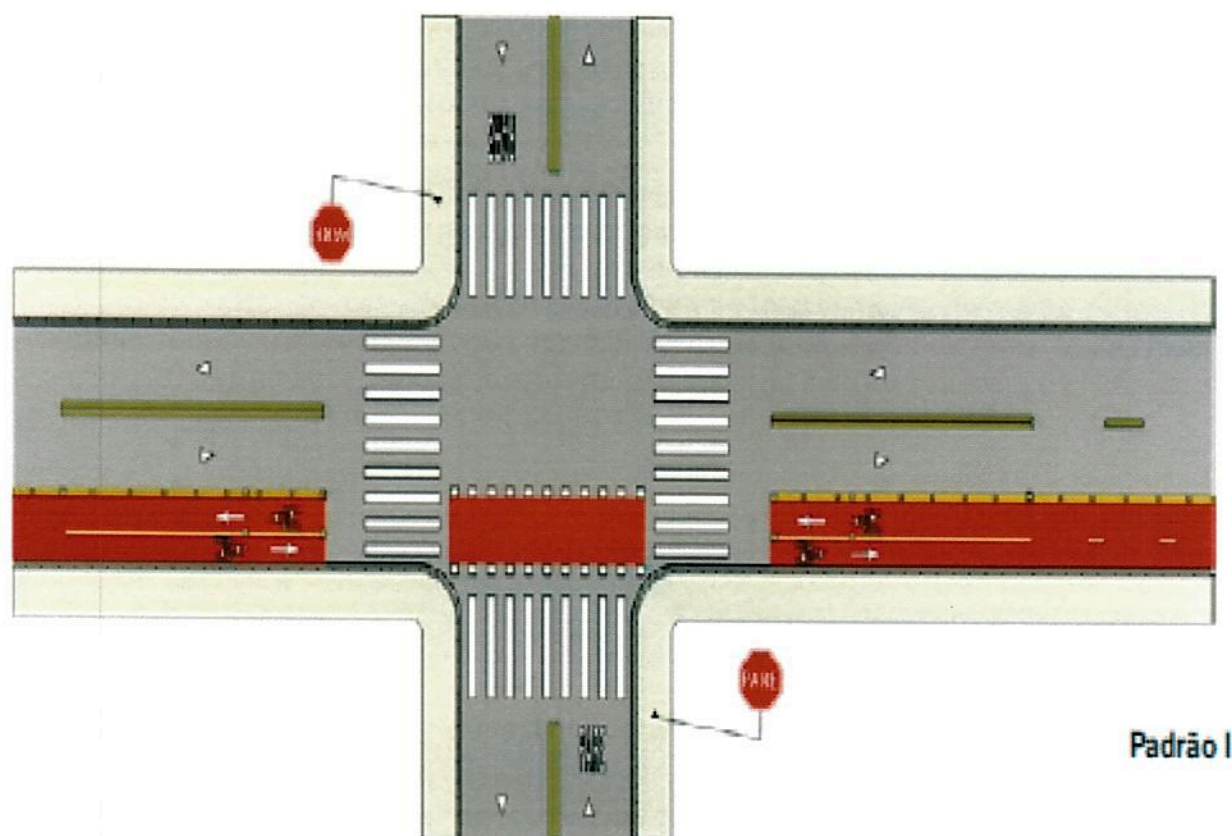


Conforme o Volume 13 do Manual de Sinalização Urbana, disponível no endereço <http://www.cetsp.com.br/consultas/publicacoes/manuais-de-sinalizacao-urbana.aspx>, - que contém os critérios de projeto para sinalização de circulação de bicicletas na via pública, - a utilização da pintura de todo o solo ("tapete") na cor vermelha era um padrão adotado pelo Conselho Nacional de Trânsito (CNT).

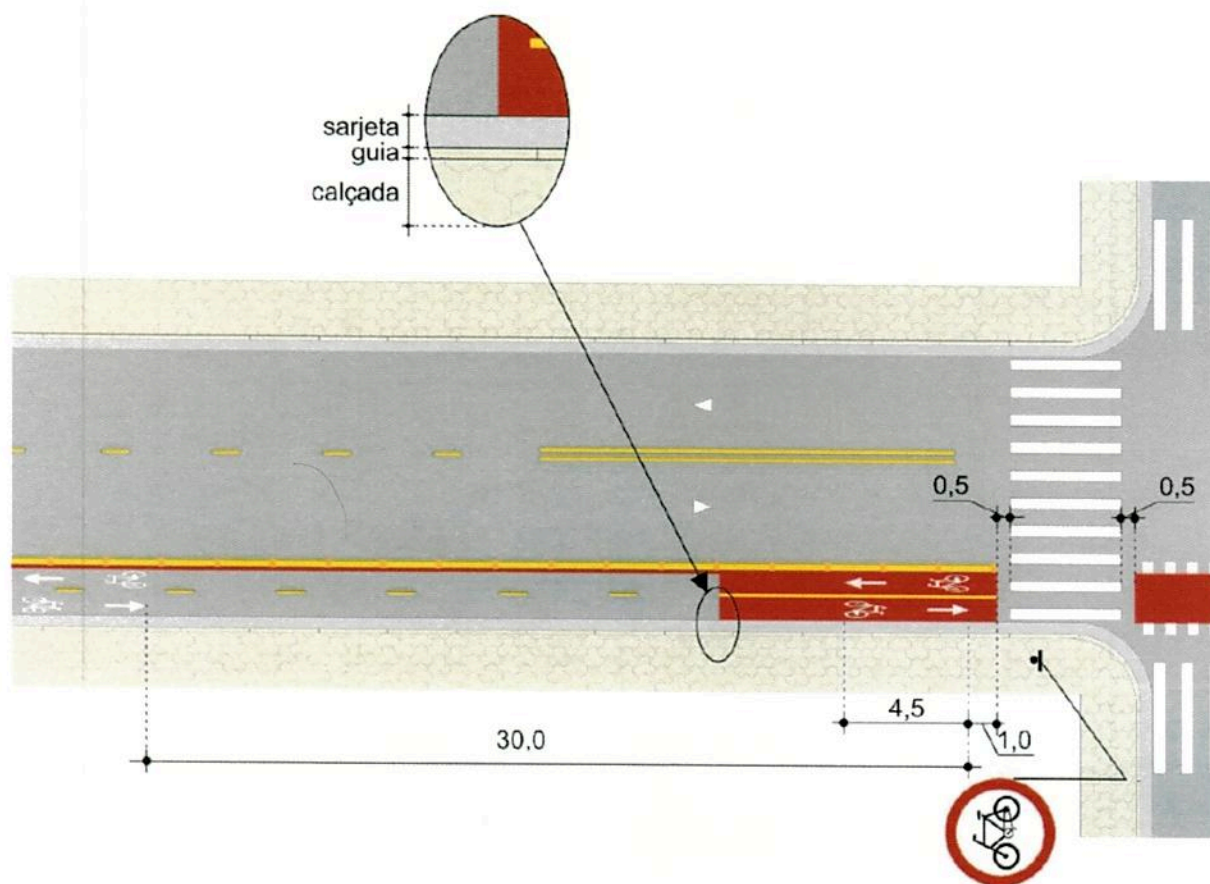
A partir do ano de 2017, passou-se a adotar o novo padrão de projeto ciclovitário da Cidade de São Paulo, que manteve a pintura vermelha em toda a largura útil das ciclofaixas instaladas nas calçadas (partilhadas com pedestres), e instituiu a pintura total vermelha do espaço ciclovitário com comprimento de 10m apenas: nas aproximações de interseção; de faixa de travessia de pedestres; de marcação de cruzamento rodociclovitário; e de outras áreas de conflito, a ser utilizado nas pistas compartilhadas com veículos automotores e ciclovias.

Dessa feita, temos que a partir de 2017 a todos os projetos de sinalização ciclovitária implantados o foram conforme o novo padrão (à exceção dos implantados em calçadas compartilhadas com pedestres), que envolve uso de menor quantidade de m<sup>2</sup> de sinalização, conforme imagem abaixo:

Projeto padrão até 2016:



## Projeto ciclovias após 2017:



Para se ter uma ideia, relativo a sinalização vermelha de um quarteirão de ciclofaixa, com 100m de extensão por 2,40m de largura, até 2016 demandava 240m<sup>2</sup> de sinalização horizontal, ao passo que a partir de 2017, com a adoção do novo padrão de projetos cicloviários, a área pintada para o mesmo trecho passou a ser de cerca de 72m<sup>2</sup>, representando redução da ordem de 70% em relação ao padrão de 2016.

Dessa forma, tem-se que somente em ciclofaixas/ciclovias foram implantados em 2016 aproximadamente 157.000 m<sup>2</sup> de sinalização horizontal total, e caso os mesmos projetos fossem implantados após 2017 (novo padrão), a sinalização horizontal total implantada seria em torno de 48.000 m<sup>2</sup>, o que nos permite concluir que não houve queda na produção de sinalização horizontal da CET no ano de 2019 em relação ao ano de 2016.



**AUDITORIA SINALIZAÇÃO SEMAFÓRICA**

Quanto aos apontamentos efetuados, reiteramos nossas considerações tecidas no Processo TC nº 005.872/2019 – Ofícios SSG nºs 5156 e 7638/2020, cujo objeto era “Auditoria Operacional – Avaliar o desempenho operacional do sistema semafórico e avaliar as causas de falhas que prejudicam a segurança e fluidez no trânsito”, nos seguintes termos:

**Preenchimento incorreto das causas de falhas por quem executa a manutenção dos equipamentos semafóricos;**

Quanto à consideração, reiteramos que, em atendimento à recomendação, iniciaremos processo interno para reforçar junto aos técnicos a necessidade do correto preenchimento dos itens de causa das falhas semafóricas.

**Inobservância da disposição contratual quanto ao atendimento de prioridade 1 (mais urgentes) no serviço de manutenção semafórica, considerando o horário de início do serviço ao invés do horário de término para fins de penalização das empresas contratadas.**

Sobre o tema, reiteramos que o tempo de atendimento é contado a partir do horário da atribuição da Ordem de Serviço e contabilizado até seu encerramento ou pedido de 2º Atendimento, encerrando-se assim a contagem do tempo, nos moldes previsto no Termo de Referência.

Esclarecemos, ainda, que é lançado no sistema SMEE apenas o horário de atribuição da OS e o da conclusão, de forma que o horário do início do atendimento sequer é registrado.

Por fim, as OSs abaixo (rol exemplificativo – apurado ao período de 11/09/19 à 10/10/19) comprovam a fixação do termo inicial do prazo no momento da atribuição, tendo havido a penalização da(s) contratada(s) em virtude do prazo de execução ter superado o prazo contratual:

| O.S.     | ATRIBUIÇÃO       | 2º ATENDIMENTO   | ENCERRAMENTO     | VALOR      | PORCT |
|----------|------------------|------------------|------------------|------------|-------|
| 34031/19 | 10/09/19 - 18:05 | 10/09/19 - 20:52 | 11/09/19 - 01:01 | R\$ 481,00 | 80%   |
| 34045/19 | 10/09/19 - 19:01 | --               | 11/09/19 - 01:28 | R\$ 481,00 | 100%  |
| 34082/19 | 11/09/19 - 05:55 | --               | 11/09/19 - 09:15 | R\$ 481,00 | 60%   |
| 34089/19 | 11/09/19 - 06:41 | --               | 11/09/19 - 09:22 | R\$ 481,00 | 40%   |
| 34091/19 | 11/09/19 - 07:30 | --               | 11/09/19 - 10:21 | R\$ 481,00 | 40%   |
| 34092/19 | 11/09/19 - 08:18 | --               | 11/09/19 - 10:32 | R\$ 481,00 | 20%   |
| 34131/19 | 11/09/19 - 10:59 | 11/09/19 - 13:50 | 12/09/19 - 01:59 | R\$ 481,00 | 40%   |
| 34134/19 | 11/09/19 - 12:09 | 11/09/19 - 15:04 | 11/09/19 - 20:40 | R\$ 481,00 | 40%   |
| 34135/19 | 11/09/19 - 12:10 | 11/09/19 - 15:05 | 11/09/19 - 22:03 | R\$ 481,00 | 40%   |
| 34136/19 | 11/09/19 - 12:12 | 11/09/19 - 15:47 | 11/09/19 - 23:20 | R\$ 481,00 | 80%   |
| 34145/19 | 11/09/19 - 12:55 | 11/09/19 - 16:56 | 11/09/19 - 22:12 | R\$ 481,00 | 80%   |
| 34149/19 | 11/09/19 - 12:55 | 11/09/19 - 16:56 | 11/09/19 - 22:12 | R\$ 481,00 | 80%   |
| 34150/19 | 11/09/19 - 13:45 | --               | 11/09/19 - 18:41 | R\$ 481,00 | 80%   |
| 34168/19 | 11/09/19 - 15:28 | 11/09/19 - 18:07 | 11/09/19 - 23:05 | R\$ 481,00 | 20%   |
| 34244/19 | 12/09/19 - 06:19 | 12/09/19 - 06:19 | 12/09/19 - 17:25 | R\$ 481,00 | 20%   |
| 34251/19 | 12/09/19 - 06:52 | 12/09/19 - 09:00 | 12/09/19 - 12:07 | R\$ 481,00 | 20%   |

Por fim, para que haja a penalização das empresas decorrente do desrespeito aos prazos fixados, é necessário que não tenha sido deferido pela CET a prorrogação do prazo para atendimento, conforme previsto no TR e ajustado no contrato assinado pelas partes.

De fato, no momento da elaboração do edital de licitação e do contrato firmado com as empresas, são cotejados, dentre vários fatores, as necessidades da cidade e a capacidade financeira do município para a elaboração de exigências que oneram o valor final das propostas.

Nessa seara, os prazos contratuais vigentes são os que foram reputados exequíveis, e cuja inobservância geraria incalculável passivo jurídico para a empresa.

Por fim, reiteramos que não se pode confundir o primeiro atendimento “puro” – no qual não há necessidade de substituição de materiais, conforme previsão contratual – e o segundo atendimento, que somente é autorizado quando da necessidade da troca de peças, sendo incontestável que realização da mão de obra e a busca do item (por exemplo, colunas, grupos focais, controladores, cabos, etc.) a ser substituído demanda tempo.

#### **Inobservância da disposição contratual quanto aos critérios de abertura de segundo atendimento.**

Tal conclusão decorre das considerações tecidas no item 3.9 do relatório, no qual o TCM alega que, na sua concepção, o procedimento de abertura de 2º atendimento para substituição de materiais não se mostrou claro, alegando que, por exemplo, na OS nº. 36659/19 no dia 03.09.2019 e que foi acompanhada *in loco* pelos auditores, foi realizada a substituição de cabos de furto sem a abertura de 2º atendimento, com a conclusão dos trabalhos em tempo superior ao previsto para o 1º atendimento.

Não obstante, consta do sistema SMEE que a contratada solicitou o 2º Atendimento às 05:03h de 03/10/19, conforme tela que se segue:



Solicitação de Segundo Atendimento

OS

036659/19

Data de Envio

03/10/19 05:03

Data de Leitura

03/10/19 05:05

Observações

Furto de cabos necessário colocar 100 metros de cabo 8x1,5mm e 100 metros de cabo 2x1,5mm

Links dos Registros Fotográficos

[http://sigo.gtrans.com.br/cetesp/upl/03743919/2A\\_03743919\\_1.jpg](http://sigo.gtrans.com.br/cetesp/upl/03743919/2A_03743919_1.jpg)  
[http://sigo.gtrans.com.br/cetesp/upl/03743919/2A\\_03743919\\_2.jpg](http://sigo.gtrans.com.br/cetesp/upl/03743919/2A_03743919_2.jpg)  
[http://sigo.gtrans.com.br/cetesp/upl/03743919/2A\\_03743919\\_3.jpg](http://sigo.gtrans.com.br/cetesp/upl/03743919/2A_03743919_3.jpg)

| Serviço     | Material                                | Qt... | Controlador |
|-------------|-----------------------------------------|-------|-------------|
| 1 Coloca... | 988 Cabo aéreo 8 x 1,5 mm², com conexão | 100   |             |
| 1 Coloca... | 986 Cabo aéreo 2 x 1,5 mm², com conexão | 100   |             |

Resultado

03/10/2019 05:04

☒ Autorizado
☐ Não Autorizado

Dessa feita, não há de se falar em irregularidade quanto aos prazos de execução praticados pelas contratadas.

Por fim, quanto à recomendação para o próximo contrato, a redação do seu Termo de Referência determinou, no item 15.3.9 (dentro das definições e prazos dos TIPOS DE PRIORIDADES), que:

*“15.3.9. A CONTRATADA fica obrigada a cumprir integralmente as ordens de serviços emitidas e enviadas pela CONTRATANTE dentro dos prazos previamente estabelecidos, conforme itens 15.3.7, sendo que os prazos de atendimento poderão ser prorrogados a pedido da CONTRATADA, desde que devidamente justificado através de relatório com registro fotográfico para análise da CONTRATANTE.”*

Ademais, o processo licitatório nº. 01/19 vincula a remuneração do contrato à efetiva disponibilidade do sistema, acarretando em penalização a demora na conclusão do serviço.



**Ausência de manutenção preventiva do parque semaforico é responsável por parcela significativa das falhas semaforicas ocorridas na cidade.**

Quanto à necessidade da manutenção preventiva, inicialmente, esclarecemos que a atuação preventiva demanda estudo da vida útil média dos equipamentos, e envolve análise metodológica complexa, inclusive para fixação de periodicidade com o melhor custo benefício.

Por fim, ressaltamos que nos moldes vigentes, sempre que há Ordens de Serviços finalizadas como NADA CONSTA, as equipes de manutenção realizam a inspeção nas funcionalidades dos equipamentos existentes relatando para a CET eventual constatação de algum problema pré-existente para que a empresa avalie a necessidade de uma intervenção preventiva visando preservar o patrimônio público.

Nessa esteira, ressaltamos que o objetivo de nossa manifestação é justamente esclarecer ao E. TCM o viés prático de nossa atividade, ressaltando que, dentro de sua autonomia deliberativa, área de competência, know-how e expertise técnica adota os melhores procedimentos que são viáveis, econômica e operacionalmente, para o município de São Paulo.

**Diante da escassez de recursos orçamentários, a centralização semaforica em tempo fixo é a solução ótima a ser implantada na cidade, uma vez que ela abriga recursos capazes de identificar rapidamente falhas, além de permitir a operação remotamente, com custo de implantação e manutenção mais baixo que o de tempo real.**

Quanto ao semáforo em tempo fixo, para que ele permita a operação remota, necessita de um agente de trânsito no local ou uma câmera para obter a informação da situação no local, de forma que a mera adoção do tempo fixo, sem a câmera/agente, não resolve automaticamente os problemas de fluidez do trânsito, já que na central não possível identificar a lentidão.

Dessa forma, quanto à escolha da operação por tempo real e por tempo fixo centralizado no mini anel viário e operação por tempo fixo monitorado nas demais regiões da cidade, defendemos a opção da Licitação 01/19, qual seja, pela operação em tempo real, eis que, atualmente, os problemas que têm obstado seu regular funcionamento decorrem, principalmente, por causa dos laços indutivos e dos cabos aéreos (que serão enterrados na modernização).

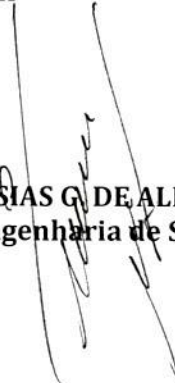
Nossas considerações foram validadas no processo eTCM 074/2020, que se manifestou favorável ao posicionamento da empresa, reputando justificada a opção feita e a realização da manutenção de forma a se aproveitar o investimento realizado.

A centralização semafórica sem cabos via GPRS (General Packet Radio Services) é uma alternativa viável à centralização via cabos ao mitigar os riscos de falhas causadas por furto e vandalismo de cabos, além de ter baixo custo de implantação e manutenção.

No que tange ao apontamento para exclusiva em futuras contratações de controladores *“que além de outros modos de operação, sejam preparados para operarem no modo centralizado com transmissão de dados via GPRS”*, tal situação está prevista no processo licitatório para contratação de empresas visando a modernização e manutenção do sistema semafórico, bem como encontra-se em curso expediente nº. 1571/19, atualmente em fase de cotação de preços, com a finalidade de implementação de um sistema de comunicação versátil e seguro entre os controladores, nobreak, câmeras de monitoramento e os equipamentos complementares instalados no município de São Paulo com as Centrais da CET, permitindo o acesso remoto a estes equipamentos, conforme manifestação favorável constante no processo eTCM 074/2020.

GHP e GSI, 28.07.2020

  
**RUDOLPH TERZIAN**  
Gerente da GHP

  
**MANOEL MESSIAS G. DE ALMEIDA**  
Gerente de Engenharia de Sinalização



**COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO**

**Departamento Jurídico 1 - Adm. e Cível**

Barão de Itapetininga, 18, 7º andar - Bairro Centro - São Paulo/SP - CEP 01042-000

Telefone: (11) 3396-8135

**Encaminhamento CET/SAJ/GJU/DJ1 Nº 031391498**

São Paulo, 28 de julho de 2020.

**CET/GAB/DAE**

**Sr. Supervisor,**

De ordem da Gerência Jurídica - GJU, em resposta ao encaminhamento 030927210, atendendo ao solicitado na informação original de SMT.AJ (030918017), após consulta e manifestação das Diretorias da CET, seguem pareceres técnicos elaborados pelas áreas especialistas da Companhia, conforme relacionado abaixo:

Parecer **Diretoria de Operações** - documento 031311268;

Parecer **Diretoria de Planejamento** - documento 031338878;

Parecer **Diretoria de Sinalização** - documento 031386020.

Em tempo, acerca da manifestação da Diretoria de Operações (031311268), permitimos esclarecer que o apontamento do relatório de auditoria TCM contém uma constatação objetiva, que **atesta a queda dos índices apurados de lentidão**, o que, no entendimento das áreas técnicas da Companhia, dispensa outros comentários.

Era o que cumpria informar.

**ALENCAR QUEIROZ DA COSTA**

**Supervisor DJ1**



Documento assinado eletronicamente por **Alencar Queiroz da Costa, Supervisor(a) de Departamento**, em 28/07/2020, às 17:17, conforme art. 49 da Lei Municipal 14.141/2006 e art. 8º, inciso I do Decreto 55.838/2015



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **031391498** e o código CRC **F0A272BB**.







**SÃO PAULO TRANSPORTE S/A**  
**Chefia de Gabinete da Presidência**

Rua Boa Vista, 236, - Bairro Centro - São Paulo/SP - CEP 01014-000  
Telefone: 3396-6813/3396-6815 - [www.sptrans.com.br](http://www.sptrans.com.br)

**Encaminhamento SPTRANS/DP/GAB Nº 031362075**

São Paulo, 27 de julho de 2020.

**INTERESSADO:** Tribunal de Contas do Município de São Paulo - TCM (Via SMT/AJ).

**ASSUNTO:** Auditoria – Função de Governo – Função Transportes – Exercício 2019. Solicitação de instrução do presente quanto às matérias elencadas na Infringência 1 e nas Determinações, de 1 a 3, dispostas no doc. SEI 030902043.

**SMT/AJ**

Encaminhamos para conhecimento e deliberação quanto ao pedido de dilação de prazo solicitado pela Superintendência de Contratos do Sistema de Transporte, documento 031360077.



Documento assinado eletronicamente por **Luciana Durand Garda, Chefe de Gabinete**, em 27/07/2020, às 15:55, conforme art. 49 da Lei Municipal 14.141/2006 e art. 8º, inciso I do Decreto 55.838/2015



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **031362075** e o código CRC **D4FFACC3**.

Referência: Processo nº 6020.2020/0004377-4

SEI nº 031362075



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE E TRANSPORTES

Assessoria Jurídica de Transportes

Viaduto do Chá, 15, - Bairro Centro - São Paulo/SP - CEP 01020-900

Telefone:

Encaminhamento SMT/AJ Nº 031667427

São Paulo, 04 de agosto de 2020.

Ref: Ofício SSG-GAB 13246/2020

TCM/PROTOCOLO - RESPOSTAS E SOLICITAÇÕES

Sr(a) Responsável

Solicitamos que o protocolo de recebimento do r. Ofício, seja encaminhado para o e-mail [smtaj@prefeitura.sp.gov.br](mailto:smtaj@prefeitura.sp.gov.br)



Documento assinado eletronicamente por **Claudia Panebianco Pontin, Assessor(a)**, em 04/08/2020, às 15:34, conforme art. 49 da Lei Municipal 14.141/2006 e art. 8º, inciso I do Decreto 55.838/2015



A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **031667427** e o código CRC **D107691B**.

Referência: Processo nº 6020.2020/0004732-0

SEI nº 031667427