



**CIDADE DE
SÃO PAULO**

**CONTROLADORIA
GERAL DO MUNICÍPIO**

COORDENADORIA DE AUDITORIA GERAL

NOTA TÉCNICA

ORDEM DE SERVIÇO Nº 019/2021/CGM-AUDI

Unidade Auditada:

Companhia de Engenharia de Tráfego (CET)

Período de Realização:

01/07/2021 a 04/01/2023





**CIDADE DE
SÃO PAULO**
CONTROLADORIA
GERAL DO MUNICÍPIO

Coordenadoria de Auditoria Geral

Rua Líbero Badaró, 293, 19º andar – Edifício Conde Prates – CEP 01009-907

Sumário

1.	INTRODUÇÃO	2
2.	METODOLOGIA	3
3.	INFORMAÇÃO.....	4
3.1	Indicadores de desempenho da prestação do serviço de sinalização viária.	5
3.2	Variação percentual entre previsto e realizado no ano de 2020 (Anexo IV do Contrato). 12	
3.3	Processo de planejamento e execução dos serviços de sinalização viária.	16
3.4	Atuação do controle interno da CET.....	18
4.	CONCLUSÃO	21



**CIDADE DE
SÃO PAULO**
CONTROLADORIA
GERAL DO MUNICÍPIO

Coordenadoria de Auditoria Geral

Rua Líbero Badaró, 293, 19º andar – Edifício Conde Prates – CEP 01009-907

1. INTRODUÇÃO

Esta **Nota Técnica** tem como objetivo apresentar as conclusões do trabalho de auditoria realizado em atendimento à **Ordem de Serviço nº 019/2021/CGM-AUDI**, cujo objeto é a contratação da prestação de serviços, com correspondente fornecimento de materiais, atinentes a execução de sinalização viária horizontal, vertical, dispositivos de proteção e serviços complementares, no município de São Paulo.

Durante a execução dos trabalhos de auditoria, foram avaliados os seguintes aspectos:

- Análise de contratos relacionados a sinalização viária e processos de planejamento e autorização dos serviços;
- Análise de indicadores de desempenho dos serviços de sinalização viária;
- Avaliação dos fatores vinculados ao desempenho dos serviços de sinalização viária;
- Avaliação da estrutura dos controles internos.

Ao final dos trabalhos, não foram identificados achados de auditoria de não-conformidade e/ou oportunidades de melhoria com relação ao controle do desempenho da prestação dos serviços de sinalização viária e do processo de planejamento, bem como, à estrutura de controles internos avaliados.

Na sequência, estão detalhados os procedimentos realizados, as análises e as conclusões da Equipe de Auditoria.



**CIDADE DE
SÃO PAULO**
CONTROLADORIA
GERAL DO MUNICÍPIO

Coordenadoria de Auditoria Geral

Rua Líbero Badaró, 293, 19º andar – Edifício Conde Prates – CEP 01009-907

2. METODOLOGIA

Trabalho realizado de acordo com o Manual Operacional de Auditoria desta Coordenadoria de Auditoria Geral (CGM/AUDI), abrangendo:

- Planejamento dos trabalhos;
- Reunião Inicial com a Unidade Auditada;
- Solicitação de processos e documentos;
- Análise documental;
- Procedimentos analíticos;
- Entrevista com os gestores da Unidade Auditada.



**CIDADE DE
SÃO PAULO**
CONTROLADORIA
GERAL DO MUNICÍPIO

Coordenadoria de Auditoria Geral

Rua Líbero Badaró, 293, 19º andar – Edifício Conde Prates – CEP 01009-907

3. INFORMAÇÃO

Inicialmente, cumpre informar que os documentos referenciados nesta Nota Técnica se relacionam ao Processo nº 6067.2021/0019538-6. As exceções, quando couber, serão devidamente referenciadas com o número do processo do documento correspondente.

A Companhia de Engenharia de Tráfego (CET) e a Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes (SMT) celebram um contrato para prestação dos serviços de Engenharia de Tráfego e Educação de Trânsito no município de São Paulo, o qual é repactuado anualmente quanto ao seu objeto, escopo, valores e indicadores para a medição de desempenho.

Sendo a cidade de São Paulo sinalizada em conformidade com as regras do Código de Trânsito Brasileiro (CTB), cabe ao órgão ou entidade de trânsito com circunscrição sobre o sistema viário da cidade a responsabilidade da implantação da sinalização viária.

Por meio do Decreto nº 60.982, de 30 de dezembro de 2021, a CET, tornou-se Autoridade Municipal de Trânsito, sendo responsável por todas as atividades do Departamento de Operação do Sistema Viário – DSV.¹

Portanto, entre as atividades da CET, estão a implantação e manutenção da sinalização de trânsito: gestores e técnicos em campo zelando pelas placas de orientação, regulamentação, advertência, educativas, pintura de solo, canalizações, semáforos e monitoramento por meio da Central de sinalização de trânsito da cidade.

O Contrato nº 001/2020 - SMT.GAB, firmado para o ano de 2020, executado sob o regime de empreitada por preço unitário, foi estimado no valor de **R\$ 938.280.503,00** (novecentos e trinta e oito milhões, duzentos e oitenta mil, quinhentos e três reais), sendo **R\$ 214.432.178,00** (duzentos e quatorze milhões, quatrocentos e trinta e dois mil, cento e setenta e oito reais) para prestação de serviços terceirizados, relacionados com a operação e sinalização do sistema viário com ou sem fornecimento de materiais.

Dessa forma, a sinalização viária é uma das atividades definidas no escopo do Contrato para a qual há indicadores de desempenho estabelecidos no Anexo IV, com a finalidade de acompanhar a prestação dos serviços contratados.

Segundo a CET, os projetos de sinalização são elaborados de acordo com as normas e manuais técnicos de sinalização viária vigentes e através dos contratos específicos é verificado se a implantação ocorre adequadamente.

Assim, para a execução dos serviços que foram objeto desta auditoria, são contratadas empresas no regime de empreitada por preço unitário, e, as dotações orçamentárias realizadas no ano de

¹ SÃO PAULO (Município). DECRETO Nº 60.982 DE 30 DE DEZEMBRO DE 2021. Designa a autoridade trânsito e organiza as Juntas Administrativas de Recursos de Infrações – JARI no Município de São Paulo. Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-60982-de-30-de-dezembro-de-2021>. Acesso em: 06 set. 2022.



**CIDADE DE
SÃO PAULO**
CONTROLADORIA
GERAL DO MUNICÍPIO

Coordenadoria de Auditoria Geral

Rua Líbero Badaró, 293, 19º andar – Edifício Conde Prates – CEP 01009-907

2020 vinculadas somaram **R\$ 106.525.873.84** (cento e seis milhões, quinhentos e vinte e cinco mil, oitocentos e setenta e três reais e oitenta e quatro centavos) (Doc. 058726491).

3.1 Indicadores de desempenho da prestação do serviço de sinalização viária.

A sinalização da cidade de São Paulo segue as regras do **Código de Trânsito Brasileiro (CTB)**, sendo os projetos elaborados conforme normas e manuais técnicos de sinalização viária vigentes e os serviços executados através de contratos específicos com verificação da implantação quanto às exigências nas respectivas referências.

Informações como: vida útil; desgaste físico; ajustes geométricos; troca de pavimento; entre outros, definem a necessidade de nova sinalização, substituição ou recolocação de sinalizações (Docs. 052666691 e 052709832). As especificações técnicas da CET sobre materiais preveem os parâmetros aceitáveis de durabilidade, abrasão, resistência etc., em consonância com as normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT).

Ocasionalmente, são **substituídas** sinalizações devido a casos de vandalismo e de furto de materiais e fiação elétrica de semáforos e redes de comunicação de dados. Também, nos casos de atualização ou modificação das normas vigentes, ou no caso de alteração dos parâmetros de regulamentação como, por exemplo, horários de funcionamento de faixas exclusivas ou de proibição de estacionamento em determinado local.

Conforme citado pela CET no Doc. 052709832, as principais **funções** da sinalização viária são:

- Informar aos usuários as condições, proibições, obrigações ou restrições no uso das vias;
- Alertar os usuários da via para condições potencialmente perigosas, indicando sua natureza;
- Identificar as vias e os locais de interesse, bem como orientar condutores de veículos quanto aos percursos, destinos, distâncias e serviços auxiliares, podendo também ter como função a educação do usuário;
- Organizar e ordenar o fluxo de veículos e pedestres;
- Controlar e orientar os deslocamentos em situações com problemas de geometria, topografia, ou frente a obstáculos;
- Priorizar no sistema viário o transporte coletivo através da implantação de faixas exclusivas, e os modos de transporte ativos, como a rede cicloviária e os pedestres.

Consequentemente, além da operacionalização do sistema viário, tem-se a importância de conter a progressividade dos acidentes e lentidões, bem como, de buscar conforto e segurança nos deslocamentos com as diversas formas de transporte público e particular.

Portanto, a efetividade da sinalização é refletida nesses aspectos, por meio da medição e acompanhamento dos índices de acidentes de trânsito e de mortos no trânsito.

Conforme explicado pela CET, nos Docs. 052709832 e 058855656:



**CIDADE DE
SÃO PAULO**
CONTROLADORIA
GERAL DO MUNICÍPIO

Coordenadoria de Auditoria Geral

Rua Líbero Badaró, 293, 19º andar – Edifício Conde Prates – CEP 01009-907

(...)essas métricas padrões de efetividade constituem os norteadores dos estudos das intervenções que resultam nos projetos de implantação da sinalização viária e, inclusive, são intrínsecas aos principais instrumentos da Gestão de Trânsito:

- Plano de Metas da PMSP: define prioridades, metas e linhas de atuação para o enfrentamento dos principais problemas da cidade, norteando a elaboração de projetos para atendimento aos objetivos do Plano de Segurança Viária, Priorização do Transporte Coletivo, Melhoria da Mobilidade Urbana Universal, etc.;
- Projetos Estratégicos da SMT e da CET: decorrem tanto do Plano de Metas da PSMP como de demandas específicas (resolução de locais críticos de acidentes, fluidez no sistema viário, melhoria das condições de acessibilidade, etc.). São exemplos: Requalificação e Novas Conexões da Rede Cicloviária; Faixas Exclusivas para Ônibus; Ruas Completas; Áreas Calmas; Corredores de Transporte Coletivo; Rotas Escolares de Segurança; Via Segura; Sinalização Especial do Gabarito de Altura de Ponte e Viaduto; minirotações para a segurança em cruzamentos.

Portanto, o Programa de Metas da Prefeitura de São Paulo (2021 – 2024) define as prioridades do governo, as ações estratégicas, os indicadores e as metas quantitativas para cada um dos setores da administração, e a CET participa como contratada da SMT nas Metas 39, 41 e 43: Reduzir o índice de mortes no trânsito para 4,5 por cem mil habitantes; Implantar nove projetos de redesenho urbano para pedestres, com vistas à melhoria da caminhabilidade e segurança, em especial, das pessoas com deficiência, idosos e crianças; e Implantar 300 quilômetros de estruturas cicloviárias, respectivamente.

Adicionalmente, existe o Compromisso de Desempenho Institucional (CDI) - disposto no Decreto nº 58.093/2018) - celebrado entre o município de São Paulo e a CET, que tem por objeto o estabelecimento de indicadores e metas para permitir a avaliação objetiva do desempenho da CET.

2

O acompanhamento e a supervisão do desempenho do CDI cabem ao Comitê de Governança das Entidades da Administração Indireta – COGEAI, que emite seu parecer sobre a execução.

O CDI de 2019 a 2021 compreende os seguintes indicadores de desempenho:

² SÃO PAULO (Município). DECRETO Nº 58.093 DE 20 DE FEVEREIRO DE 2018. Dispõe sobre princípios, normas de governança e de gestão a serem observados pelas empresas públicas, sociedades de economia mista, e respectivas subsidiárias das quais o Município de São Paulo detenha o controle, aplicando-se no que couber às autarquias, fundações públicas e serviços sociais autônomos, bem como revoga o Decreto nº 57.566, de 27 de dezembro de 2016 e os artigos 1º ao 11 do Decreto nº 53.916, de 16 de maio de 2013, e introduz alterações no Decreto 53.687, de 2 de janeiro de 2013. Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-58093-de-20-de-fevereiro-de-2018>. Acesso em: 06 set. 2022.



**CIDADE DE
SÃO PAULO**
CONTROLADORIA
GERAL DO MUNICÍPIO

Coordenadoria de Auditoria Geral

Rua Líbero Badaró, 293, 19º andar – Edifício Conde Prates – CEP 01009-907

Figura 1 - Compromisso de Desempenho Institucional (CDI) da CET (Período: 2019-2021)

Indicador	Valor 2019	Valor 2020	Descrição	Interpretação	Periodicidade	Objetivo Estratégico relacionado
Índice de mortos no trânsito a cada 100 mil habitantes	6,2	6,0	Reduzir o índice de morte no trânsito para valor igual ou inferior a 6 a cada 100 mil habitantes ao ano até 2020.	Quanto mais baixo melhor	Anual	Garantir a segurança viária, visando à melhoria da qualidade de vida. Objetivo Estratégico nº 24 – Meta Associada 24.1 do Programa de Metas 2019-2020 da PMSP.
Tempo médio de disponibilidade da equipe operacional em campo (min)	321	321	Compreende o tempo de disponibilidade diária da equipe operacional em campo, excetuando-se o intervalo de descanso. Valores expressos em minutos, correspondendo à 5h21min.	Quanto mais alto melhor	Anual	Garantir a segurança viária, visando à melhoria da qualidade de vida. Objetivo Estratégico nº 24 do Programa de Metas 2019-2020 da PMSP.
Trânsito Seguro – Pessoas atendidas em Educação de Trânsito	89.250	89.250	Compreende o total de pessoas atendidas em educação de trânsito em cursos presenciais e à distância.	Quanto mais alto melhor	Anual	Garantir a segurança viária, visando à melhoria da qualidade de vida. Objetivo Estratégico 24 – Meta Associada 24.1 – Iniciativa 24.e do Programa de Metas da PMSP.
Demandas de Atendimento Semafórico (um)	35.000	35.000	Compreende na quantidade de demandas semafóricas atendidas (encerradas e nada consta) dos tipos: prioritários e não prioritários	Quanto mais baixo melhor	Anual	Aprimorar tecnologias para melhorar mobilidade urbana. Objetivo Estratégico 24 – Meta Associada 24.1 do Programa de Metas da PMSP.
Custo efetivo das demandas da Administração Direta	-	-	Medir quais são os custos efetivos das demandas dos grandes eventos propostos pela Administração Direta que impactam a empresa;	Quanto mais baixo melhor	Semestral	Desenvolvimento Econômico e Gestão
Número de empregos em comissão	264	264	Espera-se maior economia das despesas e institucionalização da cultura de zelo ao gasto público.	Quanto mais baixo melhor	Mensal	Fortalecer a Governança Corporativa Objetivo Estratégico 5.4 do Plano Estratégico do CDI

Fonte: Anexo II-C do CDI-CET-2019-2021³

Em linha com as funções da sinalização viária, o CDI inclui o índice de mortos no trânsito a cada cem mil habitantes.

Os Docs. 052709832 e 058855656 apresentam as fontes de informações sobre esse índice:

- População: dados do IBGE (estimativa da população residente nos municípios brasileiros com data referência em 1º de julho);
- Óbitos: Registros de óbitos por sinistros de trânsito do Instituto Médico Legal – IML (Polícia Científica); Sistema de Informações Gerenciais de Acidentes de Trânsito do Estado de São Paulo – INFOSIGA; e Boletins de Ocorrência do Sistema de Informações Criminais – INFOCRIM.

Esses dados do Sistema de Sinistros de Trânsito da CET (SST) são pareados com os dados do Sistema de Informação sobre Mortalidade (SIM) do DATASUS e consolidados para obter os óbitos por sinistros de trânsito do município de São Paulo.

³ COMPROMISSO DE DESEMPENHO INSTITUCIONAL QUE ENTRE SI CELEBRAM O MUNICÍPIO DE SÃO PAULO E A COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO- CET. Disponível em: <http://www.cetsp.com.br/media/1028917/CDI-CET-2019-2021.pdf>. Acesso em: 03 out. 2022.



CIDADE DE SÃO PAULO

CONTROLADORIA
GERAL DO MUNICÍPIO

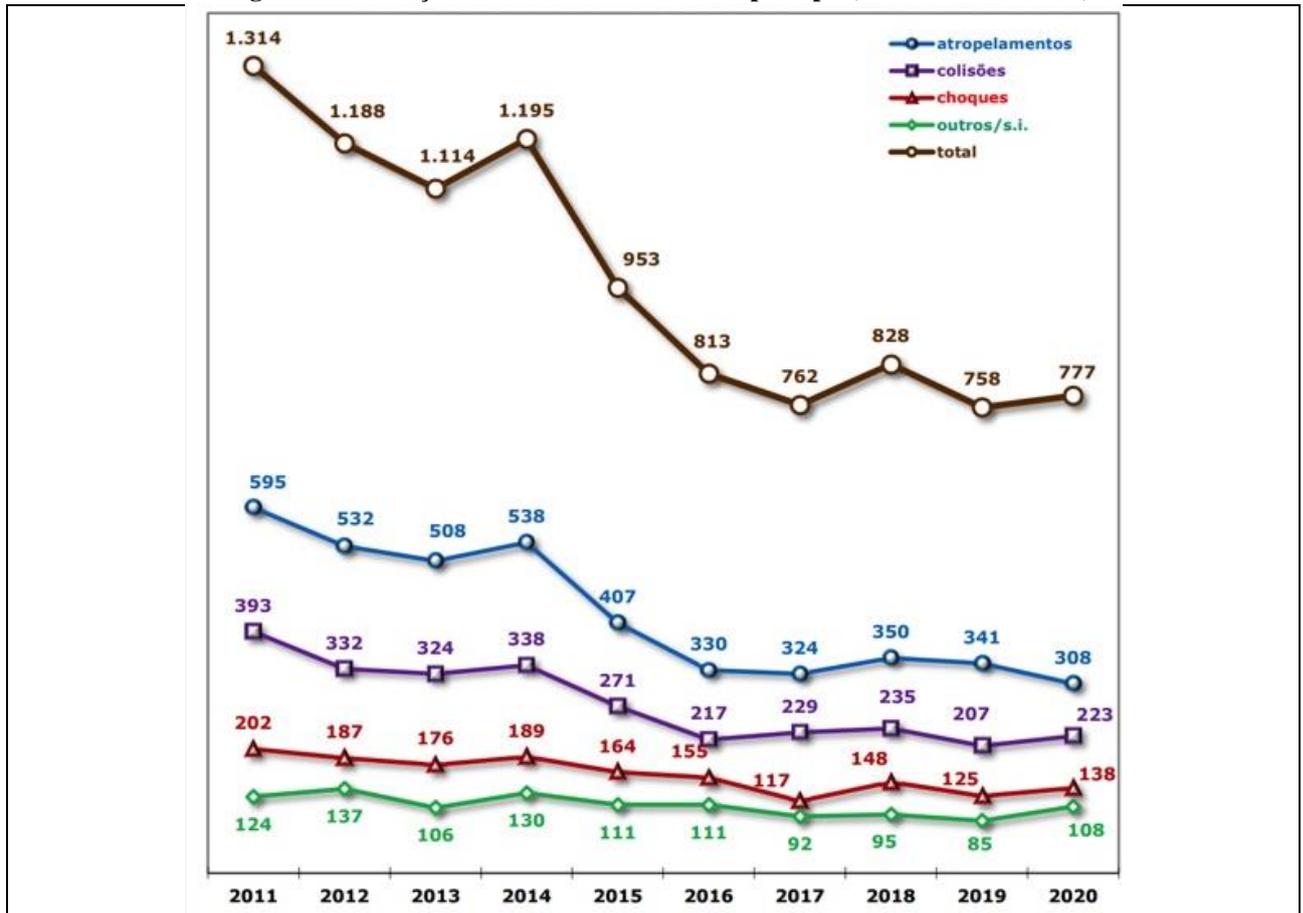
Coordenadoria de Auditoria Geral

Rua Líbero Badaró, 293, 19º andar – Edifício Conde Prates – CEP 01009-907

Os dados, resultados e explicações pormenorizadas, inclusive com a série histórica, estão no Relatório Anual de Sinistros de Trânsito 2020 (Doc. 052709773).

Por exemplo, no comparativo entre os anos de 2011 e 2020, as quedas nos totais de sinistros fatais e óbitos foram significativas, conforme se observa a seguir:

Figura 2 – Evolução anual dos sinistros fatais por tipo (Período: 2011-2020)



Fonte: Processo nº 6067.2021/0019538-6, Doc. 052709773



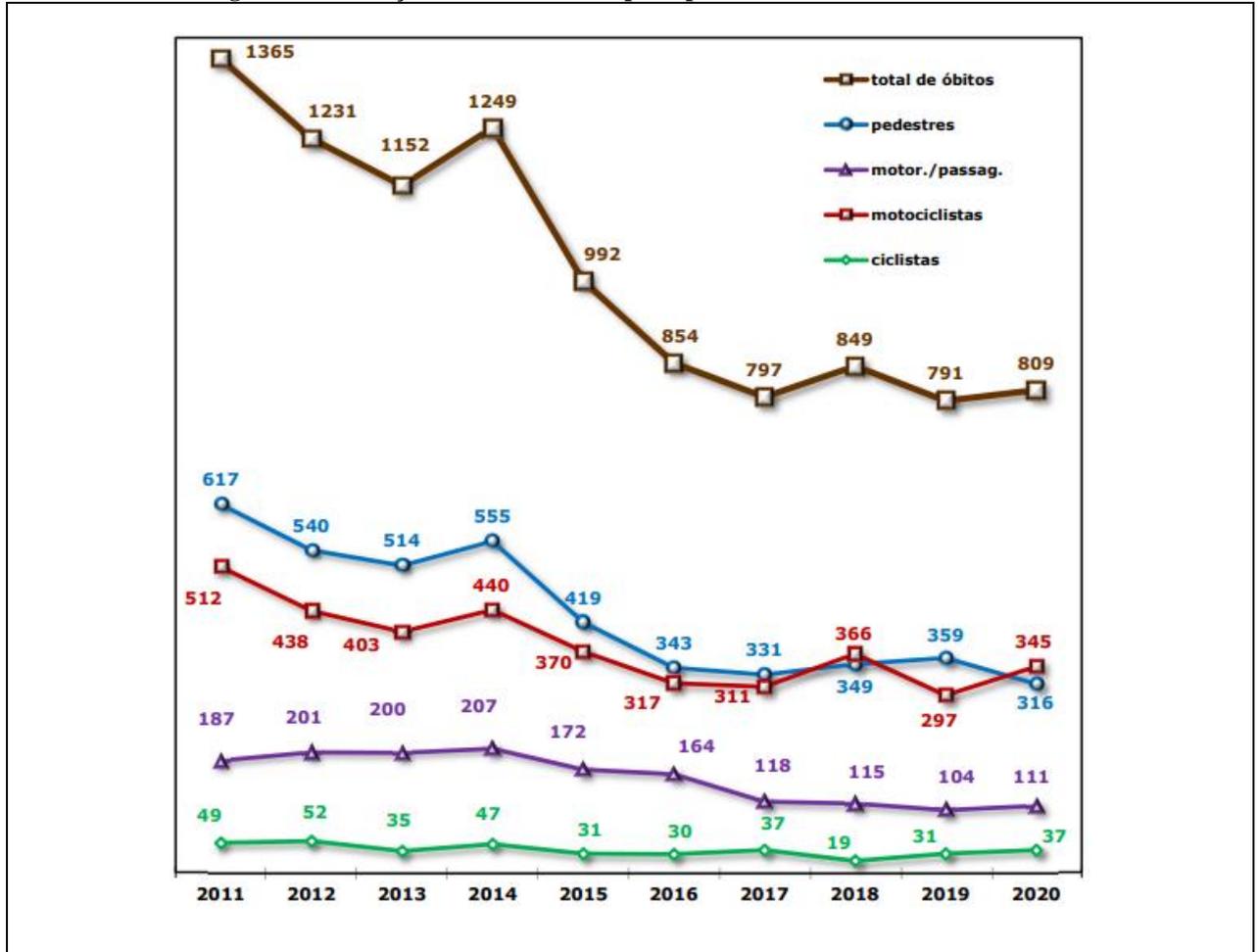
CIDADE DE SÃO PAULO

CONTROLADORIA
GERAL DO MUNICÍPIO

Coordenadoria de Auditoria Geral

Rua Líbero Badaró, 293, 19º andar – Edifício Conde Prates – CEP 01009-907

Figura 3 – Evolução anual dos óbitos por tipo de usuário (Período: 2011-2020)



Fonte: Processo nº 6067.2021/0019538-6, Doc. 052709773

Conforme Figura 2, o número de sinistros fatais registrados em 2011 somou 1314 e em 2020 totalizou 777, portanto uma redução de 41% no período ou em números absolutos 537 sinistros fatais.

Quanto ao número de óbitos (Figura 3), a redução foi 41% também, sendo que 1365 óbitos foram registrados em 2020 e 809 em 2011.

Em relação especificamente aos atropelamentos fatais, a queda foi ainda maior. O dado de 2020 registra queda de 48%, com 287 ocorrências a menos entre os anos de 2020 e 2011.

Consoante ao Relatório Anual de Sinistros de Trânsito 2020, o período de 2011 a 2020 foi declarado como “*Década de Ação para Segurança no Trânsito*” tendo a Prefeitura de São Paulo firmado o compromisso de reduzir em 50% os indicadores de óbitos por sinistros de trânsito.

Outros levantamentos são realizados como: tipificação dos sinistros de trânsito e de suas vítimas, listagens das vias com mais sinistros de trânsito, sinistros por área operacional da CET e rodovias,



**CIDADE DE
SÃO PAULO**
CONTROLADORIA
GERAL DO MUNICÍPIO

Coordenadoria de Auditoria Geral

Rua Líbero Badaró, 293, 19º andar – Edifício Conde Prates – CEP 01009-907

distribuição temporal dos sinistros de trânsito com vítimas (por mês, dia da semana e horário), veículos envolvidos nos sinistros de trânsito com vítimas, entre outros.

Com base nessas análises, anualmente, é definido um conjunto de vias que tem elevado índice de atropelamentos e acidentes fatais em diferentes áreas da cidade, no qual as ações de sinalização são focadas (Doc. 051270700).

Por sua vez, o Anexo IV do Contrato da SMT com a CET contém seis indicadores, os quais são objeto de prestação de contas semestral pela CET à Secretaria:

- Sinalização horizontal implantada em metros quadrados (m²);
- Sinalização vertical implantada, em número de placas de sinalização;
- Tempo médio de disponibilidade da equipe operacional em campo, em minutos;
- Número de atendimentos em ações de educação de trânsito (considerando todos os públicos e todas as formas de atendimento);
- Número de demandas de atendimento semafórico;
- Número de vias que passaram por revisão do tempo de ciclo semafórico e/ou por revisão do tempo de travessia de pedestres, a ser aferido em dezembro de 2020.

Os indicadores: tempo médio de disponibilidade da equipe em campo; número de atendimentos em ações de educação de trânsito; e número de vias que passa por revisão do tempo de ciclo semafórico e/ou travessia de pedestres passaram a fazer parte do contrato a partir de 2018, para aprimorar o acompanhamento do desempenho dos serviços por meio de indicadores (Doc. 052817015).



**CIDADE DE
SÃO PAULO**
CONTROLADORIA
GERAL DO MUNICÍPIO

Coordenadoria de Auditoria Geral

Rua Líbero Badaró, 293, 19º andar – Edifício Conde Prates – CEP 01009-907

Figura 4 – Tabela de indicadores do Anexo IV do Contrato (2018, 2019 e 2020)

Indicadores	Previsto				Realizado			
	2017	2018	2019	2020	2017	2018	2019	2020
Tempo médio de disponibilidade da equipe em campo (minutos)		Jan-Jun ≥ 321 min	Jan-Jun ≥ 321 min	Jan-Jun ≥ 321 min		Jan-Jun = 330 min.	Jan-Jun = 333 min.	Jan-Jun = 331,45 min.
		Jul-Dez ≥ 321 min	Jul-Dez ≥ 321 min	Jul-Dez ≥ 321 min		Jul-Dez = 339 min.	Jul-Dez = 339 min.	Jul-Dez = 324 min. (Dados disponíveis até 11.12.2020.)
Número de atendimentos em ações de educação de trânsito		Jan-Jun ≥ 44.252 atendimentos	Jan-Jun ≥ 38.840 atendimentos	Jan-Jun ≥ 38.840 atendimentos		Jan-Jun = 34.136 atendimentos	Jan-Jun = 50.639 atendimentos	Jan-Jun ≥ 8.298 atendimentos (O Decreto Municipal nº 58.283 de 16 de março de 2020, que declara situação de emergência no município decorrente da pandemia do corona vírus, impôs o isolamento social, como a interrupção de aulas em escolas, impossibilitando a execução de ações de educação de trânsito presenciais.)
		Jul-Dez ≥ 40.751 atendimentos	Jul-Dez ≥ 35.767 atendimentos	Jul-Dez ≥ 35.767		Jul-Dez = 57.582 atendimentos	Jul-Dez = 51.279 atendimentos	Jul-Dez ≥ 5388 (dados disponíveis até 15.12.2020. O Decreto Municipal nº 58.283 de 16 de março de 2020, que declara situação de emergência no município decorrente da pandemia do corona vírus, impôs o isolamento social, como a interrupção de aulas em escolas, impossibilitando a execução de ações de educação de trânsito presenciais como em campo).
Número de vias que passa por revisão do tempo de ciclo semafórico e/ou travessia de pedestres		≥ 11 vias	≥ 9,0 vias	≥ 7,0 vias		= 16 vias	= 10 vias	= 7 vias

Fonte: Processo nº 6067.2021/0019538-6, Doc. 052817015

Esses indicadores de desempenho foram propostos com base na representatividade dos produtos contratados (operação, projetos, sinalização, educação) e no alinhamento com as metas pactuadas no CDI e no Programa de Metas. Os valores propostos são baseados na produtividade dos anos anteriores e na perspectiva futura, considerando a previsão de recursos (Doc. 052739393).

Semestralmente, a Gerência de Governança Corporativa (GGC) da CET coleta os valores realizados dos indicadores com as áreas responsáveis pela informação e encaminha a planilha de acompanhamento para a Gerência de Orçamento, Custos e Contabilidade (GOC), visando a continuidade das tratativas pertinentes ao Contrato (Doc. 052739393).

Ademais, a prestação de serviços de sinalização terceirizados fiscalizada pela equipe da CET é evidenciada pela quantidade de sinalização implantada no período.

Através da implantação dos projetos de sinalização viária contribui-se para o atingimento das métricas de efetividade.

Portanto, os dados para aferição dos indicadores são coletados e compilados pela CET, sendo utilizados os sistemas informatizados e atualizados conforme a implantação dos serviços de sinalização.

Mais do que o atendimento de demandas das Secretarias (especialmente Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito (SMT) e Secretaria Municipal das Subprefeituras (SMSUB)) e das



**CIDADE DE
SÃO PAULO**
CONTROLADORIA
GERAL DO MUNICÍPIO

Coordenadoria de Auditoria Geral

Rua Líbero Badaró, 293, 19º andar – Edifício Conde Prates – CEP 01009-907

solicitações externas de cidadãos, a CET participa ativamente do Programa de Metas da Prefeitura, programas de segurança, e outros programas da cidade como o do Asfalto Novo.

Junto com a experiência coletada durante as vistorias em campo da equipe da CET em que as necessidades de serviços são identificadas, esse conhecimento de programas permite aferir os resultados dos indicadores ao longo do tempo e contribuir para o aumento da efetividade dos serviços de sinalização.

Esta Equipe de Auditoria avalia que os indicadores dos serviços de sinalização definidos e aferidos pela CET acompanham o desempenho como um todo de forma significativa e conclusiva para a efetividade da prestação do serviço.

3.2 Variação percentual entre previsto e realizado no ano de 2020 (Anexo IV do Contrato).

No levantamento das prestações de contas relacionadas aos indicadores de desempenho da sinalização viária, verificou-se uma variação entre o previsto e o realizado relacionados aos serviços de sinalização horizontal e vertical.

Os dados desses indicadores do Anexo IV para o ano de 2020 estão relacionadas a seguir:

Tabela 1 – Comparativo previsto e realizado dos indicadores de sinalização viária

HORIZONTAL (M2)	JANEIRO-JUNHO 2020	JULHO-DEZEMBRO 2020
PREVISTO	≥ 52.577	≥ 96.937
REALIZADO	421.314	530.503
VARIAÇÃO	701%	447%
VERTICAL (PLACAS)	Janeiro-Junho 2020	Julho-Dezembro 2020
PREVISTO	≥ 3.978	≥ 4.246
REALIZADO	18.03	17.922
VARIAÇÃO	353%	322%

Fonte: Divisão de Desenvolvimento Econômico, Urbano e Gestão – DEUG (2022)

A **sinalização horizontal** é a executada sobre o pavimento de uma via para o controle, advertência e orientação ou informação do usuário. E a **sinalização vertical** é o meio de comunicação que está na posição vertical, normalmente em placa, fixado ao lado ou suspenso sobre a pista, transmitindo mensagens de caráter permanente e, eventualmente, variáveis, através de legendas e/ou símbolos pré-reconhecidos e legalmente instituídos.

Sobre o questionamento dessa disparidade, a CET explicou que a diferença se deve principalmente ao recebimento de valores liberados especificamente para a execução de projetos de ciclovia. No primeiro semestre de 2020 a quantia de **R\$ 19.144.231,00** (dezenove milhões,



**CIDADE DE
SÃO PAULO**
CONTROLADORIA
GERAL DO MUNICÍPIO

Coordenadoria de Auditoria Geral

Rua Líbero Badaró, 293, 19º andar – Edifício Conde Prates – CEP 01009-907

cento e quarenta e quatro mil duzentos e trinta e um reais) foi recebida e impulsionou a execução de tais projetos (Doc. 052717770).

Analisando a planilha abaixo com abertura dos serviços por tipo (2017 a 2020), confirma-se que o acréscimo foi relacionado à implantação de ciclovias (Doc. 058757184):

Figura 5 – Comparativo dos serviços de sinalização abertos por tipo

TIPO	PROGRAMA	PRODUÇÃO - SSI - 2017/2020			
		2017	2018	2019	2020
HORIZONTAL (M²)	recape	3.982	177.136	84.873	194.109
	ciclovias	0	0	71.180	287.434
	travessia pedestre	142.880	155.296	229.686	292.304
	zeladoria	364.182	174.335	228.075	177.970
		511.044	506.767	613.814	951.817
VERTICAL (PLACAS)	recape	0	395	11	367
	ciclovias	0	0	529	3.900
	travessia pedestre	0	0	0	0
	zeladoria	28.114	28.131	32.924	31.685
		28.114	28.526	33.464	35.952

Fonte: Processo nº 6067.2021/0019538-6, Doc. 058757184

Em complemento, a CET apresentou a seguinte tabela com todas as dotações orçamentárias realizadas no período de 2017 a 2020 para implantação da sinalização horizontal e vertical:

Figura 6 – Valores das dotações orçamentárias de sinalização viária de 2017 a 2020

SEI 6067.2021/0019538-6 - VALORES DAS DOTAÇÕES ORÇAMENTÁRIAS DE SINALIZAÇÃO VIÁRIA DE 2017 A 2020					
DOTAÇÕES ORÇAMENTÁRIAS (SEI 052791840)		2017	2018	2019	2020
NOMENCLATURA	NÚMERO	Realizado	Realizado	Realizado	Realizado
OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO SISTEMA VIÁRIO (estas informações constam do SEI 6067.2021/0019538-6 - documento 052791840)	87.10.26.572.3009.4658.3390.3900.08	74.656.650,09	61.327.481,20	59.752.594,12	67.367.538,04
	87.10.26.572.3009.4658.3390.3900.00		382.586,29	211.805,72	
	SUBTOTAL	74.656.650	61.710.067	59.964.400	67.367.538,04
AMPLIAÇÃO, REFORMA E REQUAL. CICLOVIAS, CICLOFAIXAS E CICLORROTAS	87.10.26.785.3009.1098.4490.5100.08		211.707,20	2.525.066,30	
MANUTENÇÃO DE CICLOVIAS, CICLOFAIXAS E CICLORROTAS	20.10.26.785.3009.2098.3390.3900.00				19.985.910,22
CONSTRUÇÃO DE CICLOVIAS, CICLOFAIXAS E CICLORROTAS	07.10.26.785.3009.1097.4490.3900.08				11.723.669,89
INTERVENÇÃO NAS ÁREAS DE MOBILIDADE URBANA	98.22.26.453.3009.9201.4490.5100.08			5.813.654,49	
PROJETOS DE MOBILIDADE URBANA	07.10.15.451.3009.5417.4490.3900.08				3.927.816,54
PAVIMENTAÇÃO E RECAPEAMENTO DE VIAS	07.10.15.452.3022.1137.4490.3900.08				3.520.939,15
TOTAL		74.656.650,09	61.921.774,69	68.303.120,63	106.525.873,84

Fonte: Processo nº 6067.2021/0019538-6, Doc. 058726491

Resumindo, em termos monetários, temos os seguintes dispêndios nos anos de 2017 a 2020 e respectivas variações quanto ao planejado:



**CIDADE DE
SÃO PAULO**
CONTROLADORIA
GERAL DO MUNICÍPIO

Coordenadoria de Auditoria Geral

Rua Líbero Badaró, 293, 19º andar – Edifício Conde Prates – CEP 01009-907

Tabela 2 – Comparativo previsto e realizado dos dispêndios para os serviços de sinalização viária em termos monetários

R\$	2017	2018	2019	2020
PREVISTO	85,300,000	60,220,000	74,656,650	59,964,400
REALIZADO	74,656,650	61,921,775	68,303,121	106,525,874
VARIAÇÃO	-12%	0%	-9%	78%

Fonte: Divisão de Desenvolvimento Econômico, Urbano e Gestão – DEUG (2022)

Ressalta-se que o Compromisso de Desempenho Institucional (CDI) e o Anexo IV do Contrato estão alinhados ao Programa de Metas do governo municipal (PdM).

O **PdM 2017-2020** possui como um dos objetivos estratégicos "*Conectar e Requalificar a Rede Cicloviária*", sendo que se definiram duas metas: a implantação de 173,35 km de infraestrutura cicloviária (ciclovias ou ciclofaixas); e requalificação de 310,60 km de infraestrutura cicloviária.⁴ Segundo informação do Relatório que detalha o resultado dos compromissos firmados no Programa de Metas 2019-2020 (Doc. 076324452– Processo SEI 6067.2022/0026112-7), apesar das dificuldades na obtenção de material e mão de obra durante a pandemia do COVID-19 em 2020, a Prefeitura atingiu 80,18% da primeira meta fixada, com a implantação de 139 km novas conexões de ciclofaixas/ciclovias até dezembro de 2020.

Para as ciclofaixas, são necessários serviços de fresagem, recapeamento do pavimento e sinalização (pintura, instalação de tachão e placas).

Quanto à segunda meta, até dezembro de 2020, foram requalificados 239,16 km de ciclofaixas e ciclovias em diferentes regiões da cidade, com obras de melhoria no pavimento e nova sinalização.

Ainda, considerando diretrizes do Plano Municipal de Mobilidade Urbana de São Paulo (PlanMob2015) (Decreto nº 56.834/2016, instrumento norteador do planejamento e gestão do Sistema de Municipal de Mobilidade) e Plano Diretor Estratégico 2014, foi elaborado o **Plano Cicloviário do Município de São Paulo 2019-2028** que constitui parte integrante da política de planejamento da cidade e busca consolidar o uso da bicicleta como veículo de transporte.^{5 6 7}

Esse Plano Cicloviário foi lançado em dezembro de 2019, após ser construído por meio de ampla participação da sociedade. Foram realizadas 10 audiências públicas, seguindo a Lei nº

⁴ PROGRAMA DE METAS 2017-2020 (REVISÃO PROGRAMÁTICA 20219-2020). Disponível em: https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/upload/governo/arquivos/programa_de_metas/2019-2020%20-%20Programa%20de%20Metas%20-%20Revis%C3%A3o%20Program%C3%A1tica.pdf. Acesso em: 06 set. 2022.

⁵ SÃO PAULO (Município). DECRETO Nº 56.834 DE 24 DE FEVEREIRO DE 2016. Institui o Plano Municipal de Mobilidade Urbana de São Paulo – PlanMob/SP 2015. Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-56834-de-24-de-fevereiro-de-2016>. Acesso em: 06 set. 2022.

⁶ SÃO PAULO (Município). LEI Nº 16.050 DE 31 DE JULHO DE 2014. Aprova a Política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo e revoga a Lei nº 13.430/2002. Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-16050-de-31-de-julho-de-2014>. Acesso em: 06 set. 2022.

⁷ PLANO CICLOVIÁRIO DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO. Disponível em: http://www.cetsp.com.br/media/1100812/Plano-Ciclovias%CC%81rio_2020.pdf. Acesso em: 06 set. 2022.



**CIDADE DE
SÃO PAULO**
CONTROLADORIA
GERAL DO MUNICÍPIO

Coordenadoria de Auditoria Geral

Rua Líbero Badaró, 293, 19º andar – Edifício Conde Prates – CEP 01009-907

16.885/2018, que cria o Sistema Ciclovitário, além de 10 oficinas participativas. O Plano prevê que a cidade de São Paulo tenha uma rede ciclovitária total de 1.800 km até 2028. ⁸

Ademais, conforme Doc. 052709832, a CET monitora o índice de conectividade da rede ciclovitária que estabelece a porcentagem de conexão de ciclofaixas e ciclovias, considerando a continuidade da rede no sistema viário:

Em 2017 foram concluídos os estudos para a conectividade de 65% da rede ciclovitária e em 2018 foram concluídos os estudos para o atingimento do índice de 70%, que são a continuidade dos 65% estudados em 2017.

Em 2019, perante a mudança da Gestão Municipal e a repactuação do Programa de Metas para o período 2019-2020, este índice foi substituído no Compromisso de Desempenho Institucional (CDI) da CET pelas quantidades de projetos elaborados para Conexão da Rede e para Requalificação da Rede Ciclovitária.

Por isto, foram obtidos os seguintes resultados em relação à conectividade da Rede Ciclovitária:

- *Plano de Metas da PSMP 2019-2020 - Meta 12.1:
Implantar 173,35 km de infraestrutura ciclovitária (ciclovias ou ciclofaixas) no biênio. Resultado: foram implantados 173,75 km de projetos de conectividade;*
- *Compromisso de Desempenho Institucional – CDI:
Ano 2019: Meta: elaboração de 49 projetos de conectividade da rede ciclovitária;
Resultado atingido: elaborados 34 projetos;
Ano 2020: Meta: elaboração de 49 projetos de conectividade da rede ciclovitária;
Resultado atingido: elaborados 245 projetos de conectividade (inclui produção da DP/SPP e DO/SET).*
- *Prestação de Contas – Anexo IV – Ano 2020: Conforme posicionamento da Gerência de Planejamento da Mobilidade – GPL à Gerência de Gestão Estratégica – GGE em 16/12/2020: “em 2020 foram implantados 245 projetos de conectividade que contemplam 159,73 km, sendo totalizados, entre os anos de 2019 e 2020, 173,75 km; desta forma, foi cumprida a meta prevista”.*

Além da ampliação das ciclofaixas, a CET explica a complexidade do serviço. Trata-se de um serviço de demanda dinâmica para acompanhar a realidade do tráfego de trânsito da cidade de São Paulo (assunto que será abordado no próximo item desta Nota Técnica).

Portanto, os motivos da variação entre o previsto e o realizado relacionados aos serviços de sinalização horizontal e vertical são a implantação de ciclofaixas não incluídas no previsto e a dificuldade na definição do previsto.

⁸ SÃO PAULO (Município). LEI Nº 16.885 DE 16 DE ABRIL DE 2018. Cria o Sistema Ciclovitário do Município de São Paulo – SICLO, revoga a Lei nº 14.266, de 06 de fevereiro de 2007, e dá outras providências. Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/lei-16885-de-16-de-abril-de-2018>. Acesso em: 06 set. 2022.



**CIDADE DE
SÃO PAULO**
CONTROLADORIA
GERAL DO MUNICÍPIO

Coordenadoria de Auditoria Geral

Rua Líbero Badaró, 293, 19º andar – Edifício Conde Prates – CEP 01009-907

3.3 Processo de planejamento dos serviços de sinalização viária.

O processo de planejamento da CET está entre os quatro objetos de atuação principal da companhia, quais sejam:

- a) Planejamento e Projeto;
- b) Operação de Trânsito;
- c) Educação; e
- d) Sinalização Viária e Tecnologia.

As atividades de Planejamento e Projetos viários de CET estão divididas em quatro grandes eixos que são: Planejamento da Mobilidade, Segurança do Tráfego, Projetos Viários e Suporte Técnico.

A CET dispõe de uma estrutura administrativa, financeira, jurídica, de recursos humanos, informática e tecnologia voltada para as atividades de planejamento e projetos. O processo de planejamento e a execução de projetos é voltada principalmente para atingir os seguintes resultados: Segurança viária; Deslocamento em menor tempo; Possibilidade de viagens por diferentes modais; Ampliação da infraestrutura cicloviária; Viabilidade de eventos com o menor impacto para demais usuários; Sinalização confiável e padronizada; Eficiência e efetividade na aplicação de multas de trânsito e Educação no trânsito.

Em reuniões com os responsáveis pelo Controle Interno e diretores da CET foi explicado como ocorre o planejamento dos serviços de sinalização.

No que tange aos projetos de sinalização viária, consoante Doc. 052709832, esses são realizados pela Diretoria de Planejamento e Projetos – DP e pela Diretoria de Operações – DO. Os projetos elaborados são encaminhados para a Diretoria de Sinalização, responsável pela implantação, podendo ser projetos de implantação (PI) ou projetos de manutenção (PM).

Ademais, de acordo com as respostas da CET à Solicitação de informação 01 (Doc. 049969920):

"A implantação dos projetos de sinalização viária é precedida de análise da causa da demanda, onde se determina a finalidade e parâmetros do projeto; observação das normas pertinentes; levantamento das variáveis do sistema viário objeto de intervenção (geometria viária, sinalização existente, equipamentos urbanos, adequações necessárias, etc.); elaboração de projeto funcional (caso pertinente); e elaboração de projeto básico" (Doc. 052709832).

A elaboração de projetos de sinalização é uma função exclusiva de CET. A companhia tem a atribuição de elaborar projetos de geometria viária e de sinalização em atendimento às demandas e programas de metas próprios de SMT/CET, bem como projetos com outras Secretarias do município e a avaliação e aprovação projetos de terceiros para concessionárias de serviços públicos municipais e estaduais.



**CIDADE DE
SÃO PAULO**
CONTROLADORIA
GERAL DO MUNICÍPIO

Coordenadoria de Auditoria Geral

Rua Líbero Badaró, 293, 19º andar – Edifício Conde Prates – CEP 01009-907

Conclui-se, a partir das informações prestadas por CET que além de elaborar seus próprios projetos criados por demanda interna, é responsável também por elaborar projetos que se originam de demandas externas. Essas demandas externas por projetos podem advir das Secretarias, da Câmara Municipal de São Paulo, de necessidades urgentes ou mesmo do Gabinete do Prefeito.

Seguem as principais origens de demandas segundo a CET:

Figura 7 – Origens de demandas para a CET

Dentre as várias origens de demanda, temos:

- Construção de novas vias e obras de arte;
- Programas de Governo (Rede Cicloviária, Rede de Transporte Coletivo, etc.);
- Programas de Segurança Viária (ex.: Área Calma, Vias Seguras, Rotas Escolares de Segurança, Marginal Segura, etc.);
- Projetos de desvio de tráfego para grandes obras (construção de linhas de Metrô, implantação de coletores tronco de esgoto da SABESP, implantação de linhas de transmissão subterrâneas, etc.);
- Pedidos de Sinalização - P.S. recebidos de munícipes e entidades da sociedade civil.

Fonte: Processo nº 6067.2021/0019538-6, Doc. 052709832

No processo de planejamento da orçamentação para o ano posterior, a CET leva em consideração o executado no ano anterior, conforme resposta da unidade transcrita no (Parecer CS 96_26_00195_21-00; Doc 052717770):

"Em relação à sinalização viária horizontal e vertical, utilizava-se a mesma metodologia da série histórica, qual seja: a previsão de desempenho era elaborada no mês de Dezembro, mas apenas no início do ano subsequente éramos informados do orçamento. Assim, a previsão de desempenho era fixada no patamar mínimo, que era superado em virtude do recebimento da dotação orçamentária".

Esse é um dos principais motivos de haver diferença entre planejado e executado em alguns períodos específicos. Porém, conforme acima mencionado, o principal motivo para a diferença são os projetos de demanda externa e esses não possuem previsibilidade para que possam ser levados em consideração na confecção do orçamento anual.

Ressalta-se que, conforme Controle Interno da CET, todos os projetos que são apresentados e aprovados entram em uma lista para começarem a ser executados dependendo apenas de previsão orçamentária. Ou seja, existe uma grande imprevisibilidade quanto às demandas externas que deverão ser apreciadas, planejadas e posteriormente executadas por CET.

Foi discutido com a equipe um modelo de previsão de planejamento para que não houvesse grande discrepância entre o planejado e o executado. No entanto, após diversas explicações técnicas, esta Equipe de Auditoria não vislumbrou recomendação que fosse validamente aplicável ao caso concreto.



**CIDADE DE
SÃO PAULO**
CONTROLADORIA
GERAL DO MUNICÍPIO

Coordenadoria de Auditoria Geral

Rua Líbero Badaró, 293, 19º andar – Edifício Conde Prates – CEP 01009-907

3.4 Atuação do controle interno da CET.

A CET possui estrutura de controle interno e gerenciamento de riscos conforme levantado por esta Equipe de Auditoria através de Solicitações de Informação e reuniões com os gestores e responsáveis pelo controle interno da empresa.

Em atendimento às exigências dispostas tanto na Lei Federal nº 13.303/2016 quanto no Decreto nº 59.496/20 e na Portaria nº 126/CGM/2020, a CET mantém estrutura de Controles Internos e de Gerenciamento de Riscos em vigor e visa manter níveis de conformidade, regras de governança corporativa e transparência. Ademais, tem como objetivo manter interlocução com a Controladoria Geral do Município (CGM).^{9 10}

O Responsável pelo Controle Interno (RCI) da Companhia é designado para responder pelo planejamento e desenvolvimento de atividades de controle interno, promovendo a articulação necessária entre a CGM e a CET, com vistas à implementação de medidas de controle interno, segundo as diretrizes e orientações da CGM de acordo com um Plano de Trabalho conjuntamente elaborado, conforme disposto na Portaria nº 126/CGM/2020.

O RCI na unidade participou de reuniões com esta Equipe de Auditoria e sempre esteve disposto a colaborar com a boa consecução dos trabalhos. Através do RCI foram questionados pontos diversos como, por exemplo, estrutura do controle interno, liberdade de atuação, planejamento e monitoramento de atividades bem como gerenciamento de riscos.

Ainda, o RCI da unidade informou que possui total autonomia de ação e que está ciente dos relatórios que deverão ser entregues à CGM ao final de cada ano.

No que tange ao controle interno, ressalta-se que além de possuir um RCI a CET possui outros órgãos de fortalecimento dos controles, quais sejam: Comitê de Auditoria Estatutário (CAE), Auditoria Interna (AI), Ouvidoria (OUV), Departamento de Transparência Ativa (DPA), Departamento de Gestão de Riscos e Controles Internos (DGR).

Destacam-se abaixo os principais órgãos e a suas competências, consoante Relatório Integrado de Administração 2021 elaborado pela equipe técnica da CET em junho de 2021 (Doc. 076324933– Processo SEI 6067.2022/0026112-7):

⁹ BRASIL. LEI Nº 13.303, DE 30 DE JUNHO DE 2016. Dispõe sobre o estatuto jurídico da empresa pública, da sociedade de economia mista e de suas subsidiárias, no âmbito da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/ato2015-2018/2016/lei/113303.htm. Acesso em: 06 set. 2022.

¹⁰ SÃO PAULO (Município). DECRETO Nº 59.496 DE 8 DE JUNHO DE 2020. Regulamenta o artigo 53 da Lei Orgânica do Município de São Paulo, bem como dispositivos das Leis nº 15.764, de 27 de maio de 2013, e nº 16.974, de 23 de agosto de 2018, dispondo sobre o sistema de controle interno municipal, a organização e o funcionamento da Controladoria Geral do Município, a adoção de medidas administrativas para transparência e controle, e o Programa de Integridade e Boas Práticas, para a prevenção da corrupção. Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-59496-de-8-de-junho-de-2020>. Acesso em: 06 set. 2022.



**CIDADE DE
SÃO PAULO**
CONTROLADORIA
GERAL DO MUNICÍPIO

Coordenadoria de Auditoria Geral

Rua Líbero Badaró, 293, 19º andar – Edifício Conde Prates – CEP 01009-907

a) O CAE reporta-se diretamente ao Conselho de Administração, atuando com independência em relação aos demais órgãos da CET. O Comitê tem como missão supervisionar as atividades de auditoria, dentro de suas competências legais e estatutárias, visando auxiliar o Conselho de Administração.

b) A AI está vinculada ao conselho de administração da CET e tem como atribuições (Doc. 076324933 – Processo SEI 6067.2022/0026112-7):

I- avaliar a conformidade dos trabalhos, processos e resultados da Companhia com as normas, regulamentos internos e legislação específica;

II- aferir a adequação do controle interno, a efetividade do gerenciamento dos riscos e dos processos de governança e a confiabilidade do processo de coleta, mensuração, classificação, acumulação registro e divulgação de eventos e transações, visando o preparo de demonstrações financeiras.

c) A OUV, conforme informado pela CET, atua como um instrumento de conexão entre a sociedade e a mesma, fortalecendo a democracia participativa nas instâncias administrativas da Companhia; garantindo a participação da sociedade em sua atuação, visando o aperfeiçoamento constante das atividades desenvolvidas pela Companhia e reunindo informações sobre os diversos aspectos da atuação da CET e conseqüentemente contribuindo para a gestão e transformação institucional a partir das demandas recebidas.

Ressalta-se, então, que a CET possui um sistema de controle interno que, além de possuir um departamento de transparência ativa (responsável por atender as obrigações de transparência estabelecidas pela Lei nº 12.527/11, Lei de Acesso à Informação – LAI), possui também um canal de denúncias para receber demandas da população quanto a fraude, corrupção, assédio moral, assédio sexual ou ato ilícito, e outros assuntos que violem as recomendações dispostas no Código de Conduta e Integridade CET.^{11 12}

Destaca-se, ainda, que a CET recebeu, em 2021, a Marca de Participante do Programa Nacional de Prevenção à Corrupção, patrocinado pela Controladoria-Geral da União (CGU) e pelo Tribunal de Contas da União (TCU). O objetivo deste programa é implementar e/ou aprimorar práticas relacionadas ao combate e prevenção da Corrupção.

De acordo com o Relatório Integrado de Administração 2021 (Doc. 076324933 – Processo SEI 6067.2022/0026112-7), a empresa fez sua autoavaliação e assumiu um compromisso de

¹¹ BRASIL. LEI Nº 12.527, DE 18 DE NOVEMBRO DE 2011. Regula o acesso a informações previsto no inciso XXXIII do art. 5º, no inciso II do § 3º do art. 37 e no § 2º do art. 216 da Constituição Federal; altera a Lei nº 8.112, de 11 de dezembro de 1990; revoga a Lei nº 11.111, de 5 de maio de 2005, e dispositivos da Lei nº 8.159, de 8 de janeiro de 1991; e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2011-2014/2011/lei/12527.htm. Acesso em: 06 set. 2022.

¹² SÃO PAULO (Município). DECRETO Nº 53.623 DE 12 DE DEZEMBRO DE 2012. Regulamenta a Lei Federal nº 12.527, de 18 de novembro de 2011, no âmbito do Poder Executivo, estabelecendo procedimentos e outras providências correlatas para garantir o direito de acesso à informação, conforme específica. Disponível em: <https://legislacao.prefeitura.sp.gov.br/leis/decreto-53623-de-12-de-dezembro-de-2012>. Acesso em: 06 set. 2022.



**CIDADE DE
SÃO PAULO**
CONTROLADORIA
GERAL DO MUNICÍPIO

Coordenadoria de Auditoria Geral

Rua Líbero Badaró, 293, 19º andar – Edifício Conde Prates – CEP 01009-907

implementar as boas práticas de prevenção, detecção, investigação, correção, monitoramento e transparência.



**CIDADE DE
SÃO PAULO**
CONTROLADORIA
GERAL DO MUNICÍPIO

Coordenadoria de Auditoria Geral

Rua Líbero Badaró, 293, 19º andar – Edifício Conde Prates – CEP 01009-907

4. CONCLUSÃO

No que tange à identificação e à avaliação de fatores vinculados ao desempenho dos serviços de sinalização viária, o Contrato entre SMT e CET prevê indicadores de desempenho que são constantemente monitorados e apresentados pela CET à Secretaria.

Conclui-se que esses indicadores acompanham o desempenho dos serviços de sinalização viária como um todo de forma significativa e conclusiva da efetividade da prestação.

Esta Equipe de Auditoria considera que os índices de acidentes e mortes de trânsito são indicadores válidos para avaliar a efetividade dos serviços de sinalização.

Adicionalmente, a CET possui estrutura de controle interno que auxilia no monitoramento e gestão de riscos das atividades da empresa.

No que se refere ao processo de planejamento dos serviços de sinalização chegou-se à conclusão de que a metodologia aplicada pela CET é adequada levando em consideração as dificuldades de previsibilidade total de todos os serviços a serem executados em determinado período quando da elaboração dos orçamentos anuais.

Portanto, esta Equipe de Auditoria, com os levantamentos efetuados no período dos trabalhos e com as informações disponibilizadas pela Unidade Auditada, não identificou oportunidades de melhoria com relação ao controle do desempenho da prestação dos serviços de sinalização viária, bem como, dos processos de planejamento e estrutura dos controles internos avaliados.

São Paulo, 04 de janeiro de 2023.