



DECISÃO DA PROVA DE CONCEITO

Secretaria Municipal de Mobilidade e Urbanismo

Data: 24/11/2025

Local: Secretaria Municipal de Mobilidade e Urbanismo – Rua Vicente Sobrinho, nº 80, Olaria, Nova Friburgo/RJ – CEP 28623-400

Pauta: Pregão 90.109/25

- **Participantes:**
- **Samuel Ribeiro Rosa Boy** – Secretaria Municipal de Mobilidade e Urbanismo
- **Victor da Silva Duarte** – Secretaria Municipal de Mobilidade e Urbanismo
- **Audie Caldeira** – Secretaria Municipal de Mobilidade e Urbanismo
- **Guilherme Vitor da Silva** – Contransin
- **David Roberto Couto Silva** – Midoc Sinalização e Gestão de acervos LTDA.
- **Williams Wagner Nascimento Santos** - TECH GERENCIAMENTO DE PROJETOS LTDA.
- **Gunther de Andrade Correa Sichel** - SEPLAQUE PRESTADORA DE SERVICOS LTDA ME

Roteiro de avaliação:

Documentação a ser avaliada	Atende o requisito Avaliado?
A empresa melhor colocada apresentou os manuais, modelos, especificações técnicas e características funcionais, elétricas, eletrônicas dos controladores eletrônicos centralizados, além de outros produtos e/ou sistemas ofertados?	() Sim (X) Não
A empresa melhor colocada apresentou carta de garantia do (s) equipamento (s) e sistemas e compromisso de assistência técnica, para vigorar durante toda a vigência do certame?	() Sim (X) Não
A empresa melhor colocada apresentou um estudo preliminar referente ao sistema de transmissão de dados de comunicação?	(X) Sim () Não
A empresa melhor colocada descreveu a infraestrutura a ser disponibilizada?	(X) Sim () Não
A empresa melhor colocada descreveu o sistema informatizado de gestão da operação, permitindo abertura de ordens de serviços e controle de despacho, manutenções corretivas, preventivas e de laboratórios; gestão da infraestrutura de atendimento à operação e à manutenção da rede; planejamento e acompanhamento da	(X) Sim () Não



manutenção preventiva e emissão de relatórios estatísticos e gerenciais?	
--	--

*Não foi apresentado os documentos de todos os equipamentos descritos exaustivamente no Termo de Referência, em especial aos equipamentos SDM.

ITENS DE VERIFICAÇÃO	RESULTADO
Apresentou aplicativo para que os usuários/motoristas possam relatar 18 tipos de indicadores na via?	(X) Sim () Não Considerado Sim por conta dos subitens.
Através do software foi possível coletar 5 anos de dados/informações geradas pelos motoristas e transforma-los em dados histórico?	(X) Sim () Não
Através do software foi possível analisar 5 anos de histórico do indicador acidentes na via?	(X) Sim () Não
Através do software foi possível analisar 5 anos de histórico do indicador buracos na via?	(X) Sim () Não
Através do software foi possível analisar 5 anos de histórico do indicador de alagamento na via?	() Sim (X) Não
Através do software foi possível analisar os principais problemas nas vias do município?	(X) Sim () Não
Através do software foi possível ter o relatório com mapa de calor de áreas mais afetadas com buracos na via ao longo do tempo	(X) Sim () Não
Através do software foi possível analisar os principais problemas nas vias durante períodos chuvosos?	(X) Sim () Não Tem que ir no relatório que é gerado em excel.
Através do software foi possível analisar a exibição de anomalias no tráfego, indicando ao operador quando situações não usuais ocorrem. Isso inclui alterações na capacidade do arco devido a incidentes como veículos parados, acidentes ou buracos?	() Sim (x) Não
Foi possível a definição de regras de tráfego, como restrições de conversão, proibições de giro e outras regras de direção?	() Sim (x) Não Só é possível através do Waze, o próprio



	software não pode.
Através do software foi possível o rastreamento e acompanhamento em tempo real das rotas específicas de interesse para avaliar a fluidez do tráfego?	(X) Sim () Não
Através do software foi possível a exibição dos períodos de maior congestionamento durante o dia?	(X) Sim () Não
Foi possível a permissão para adicionar ou editar pontos de interesse (POIs): adicionar novos locais de interesse, como restaurantes, postos de gasolina, lojas e outros estabelecimentos comerciais, bem como editar informações existentes?	() Sim (X) Não Segundo informação somente através do editor de mapas do Waze.
Através do software foi possível o relatório com mapa de calor de áreas mais afetadas com buracos na via ao longo do tempo?	(X) Sim () Não
Através do software foi possível analisar as vias mais congestionadas e número de usuários ativos no aplicativo dos motoristas em tempo real?	(X) Sim () Não
Através do software foi possível analisar o trânsito do dia atual em comparação com o trânsito dos últimos 90 dias?	(X) Sim () Não
Através do Software, foi possível analisar o número de alertas de usuários do waze comparados com os números dos últimos 7 e últimos 30 dias?	(X) Sim () Não
Comparação entre velocidade média de fluxo livre e velocidade média com irregularidades (ou trânsito incomum)	(X) Sim () Não
Através do Software foi possível o rastreamento e acompanhamento em tempo real das rotas específicas envolvendo mais de uma via de interesse para avaliar a fluidez do tráfego?	(x) Sim () Não
Através do Software foi possível definir novas rotas específicas envolvendo mais de uma via para a obtenção de dados de trânsito desta rota?	() Sim (X) Não Somente Através do Waze
Através do Software foi possível definir o índice de lentidão do município por dia, comparando um dia com outro, da escolha do operador?	() Sim (X) Não
Através do Software foi possível definir o índice de lentidão do município por mês, comparando um mês com o outro, inclusive de diferentes anos, da escolha do operador?	() Sim (X) Não
Através do Software foi possível definir o índice de lentidão do município por ano, comparando um ano com o outro, da escolha do operador em um histórico de no mínimo 5 anos?	() Sim (X) Não



Através do Software foi possível criar modelos de relatórios editáveis dos diferentes alertas de usuários Waze, bem como índices de lentidão, tudo em tempo real, além da disponibilização de link para o Município torná-lo público dentro de sua página web?	() Sim (X) Não
Através do Software foi possível identificar a central semafórica do município georreferenciada, além de ter acesso em tempo real do seu status e configuração, com o número do controlador, grupos focais e últimas mensagens?	(X) Sim () Não
Através do Software foi possível identificar semáforos inoperantes ou sem sinal de internet?	() Sim (X) Não
Através do Software foi possível a análise de todos os controladores semafóricos quanto ao seu tempo regular, em alerta ou sem sinal de internet, bem como sua localização por bairro?	() Sim (X) Não Jogou para a central da digicon
Através do Software foi possível entender o tempo médio no mês em que os controladores semafóricos ficaram offline, regular ou online?	(X) Sim () Não
Através do Software foi possível identificar as vias mais congestionadas no mês correlacionando o seu congestionamento com os eventos de alerta (inoperante) nos semáforos além de eventos de sem sinal?	(X) Sim () Não
Através do Software foi possível medir mensalmente a média do tempo de reparo (MTTR) dos semáforos com o número de controladores em falha versus o tempo médio de recuperação da falha?	(X) Sim () Não
Através do Software foi possível medir a distribuição mensal do tempo médio entre falhas (MTBF) sabendo assim o tempo para duas falhas consecutivas?	(X) Sim () Não
Através do Software foi possível medir o tempo médio mensal dos controladores em status regular?	(X) Sim () Não

Durante a realização da Prova de Conceito, procedeu-se à verificação do atendimento às funcionalidades mínimas exigidas pelo Termo de Referência e seus anexos, bem como à análise da documentação técnica apresentada pela licitante melhor classificada na Fase I – Proposta de Preço.

No que se refere à documentação, constatou-se que **não foram apresentados os manuais e especificações técnicas de todos os equipamentos descritos exaustivamente no Termo de Referência, em especial dos controladores da marca SDM**, em desconformidade com a exigência de apresentação de documentação completa das soluções ofertadas.

Quanto às funcionalidades do **software de gestão da mobilidade e do tráfego**, verificou-se que:



- A solução **permitiu a coleta e o tratamento de séries históricas de até 5 (cinco) anos** para determinados indicadores, como acidentes e buracos na via, bem como a geração de relatórios e mapas de calor relacionados a esses eventos.
- Todavia, **não foi demonstrada a capacidade de análise de 5 (cinco) anos de histórico para o indicador “alagamento na via”**, sob o argumento de que, na cidade utilizada como base de demonstração, não havia dados disponíveis. Tal justificativa não supre a exigência editalícia, pois a Prova de Conceito visa comprovar a funcionalidade do sistema, ainda que por meio de bases de dados simuladas ou alternativas.

No tocante às funcionalidades de **gestão de tráfego e de regras de circulação**, restou evidenciado que:

- O software **não permite, de forma nativa**, a definição de regras de tráfego (restrições de conversão, proibições de giro e demais regras de direção), a criação de novas rotas específicas para fins de análise, nem a edição ou inclusão de novos pontos de interesse (POIs).
- As operações acima somente são possíveis por meio de **redirecionamento para o aplicativo Waze ou para o editor de mapas do próprio Waze**, atuando o sistema apresentado meramente como um “direcionador” para ferramenta de terceiros, e não como solução integrada e autônoma, em desacordo com a exigência de que as funcionalidades estejam disponíveis no próprio software ofertado.

Em relação às funcionalidades de **monitoramento semafórico**, verificou-se que:

- A solução conseguiu identificar a central semafórica do município de forma georreferenciada, com acesso, em tempo real, ao status e à configuração dos controladores, bem como aferir o tempo médio mensal de permanência dos equipamentos em diferentes estados operacionais (offline, regular, online), além de possibilitar a análise de vias mais congestionadas correlacionadas a eventos de alerta nos semáforos.
- Entretanto, em diversos itens de verificação, **não foi possível identificar semáforos inoperantes ou sem sinal de internet diretamente pelo software**, nem analisar todos os controladores semafóricos por bairro quanto ao seu tempo em status regular, de alerta ou sem comunicação, havendo, novamente, redirecionamento para a central Digicon como sistema principal.

Também se registrou que o **software não apresentou índice de lentidão propriamente dito**, trazendo apenas a informação de velocidade média das vias. Considerando a finalidade do sistema, a simples velocidade média não se mostra suficiente, uma vez que uma via pode apresentar velocidade baixa em razão de suas características físicas ou geométricas, sem que isso represente, necessariamente, estágio avançado de lentidão ou congestionamento. Tal limitação impede a aferição precisa do indicador de lentidão requerido no Roteiro de Avaliação.



No que concerne à **integração com os controladores semafóricos existentes no parque do Município**, apurou-se que:

- O software demonstrado **integra-se, de forma plena, apenas com controladores da própria marca**, atuando como direcionador para a central Digicon, sem integração nativa e direta de todos os equipamentos à plataforma principal de gestão;
- Durante o teste solicitado pela comissão, a licitante inicialmente apresentou apenas um notebook e um controlador Digicon CD300, equipamento que sequer integra o parque semafórico municipal. Após a disponibilização, pela Administração, de um controlador Digicon CD200, um semáforo gradual e um porta-foco tipo “i”, a programação foi realizada de forma satisfatória.
- Contudo, quando disponibilizada uma máquina da marca SDM – que depende de software específico fornecido pelo fabricante –, a licitante **afirmou não possuir o referido software**, declarando que não conseguiria realizar a programação. Questionada acerca de eventual contato prévio com o fabricante, informou apenas ter tentado contato telefônico, sem, porém, apresentar qualquer comprovação documental de diligências efetivas nesse sentido. Esse conjunto de elementos evidencia **ausência de domínio pleno sobre os equipamentos efetivamente instalados no Município, sobretudo os da marca SDM**, o que fragiliza a demonstração de expertise operacional mínima para assumir a manutenção corretiva e preventiva de todo o parque semafórico municipal, conforme exigido no Termo de Referência. Considerando, por fim, que a matriz de avaliação da Prova de Conceito adota critério objetivo de “atende” ou “não atende” para cada requisito, e que a **ocorrência de dois ou mais itens classificados como “não atende” importa na desclassificação da licitante**, nos termos do Anexo IV do Termo de Referência, a primeira colocada **não logrou comprovar o atendimento integral às exigências técnicas mínimas**.

Diante do exposto, e **em razão da ocorrência de mais de dois itens avaliados como “não atende”**, bem como da insuficiente demonstração de capacidade técnica para operar e manter o parque semafórico do Município, **declara-se a desclassificação da licitante melhor colocada na Fase I – Proposta de Preço**, com a consequente **convocação da licitante subsequente**, observada a ordem de classificação, para apresentação de documentação e submissão à Prova de Conceito, na forma do Termo de Referência.



NOVA
FRIBURGO
PREFEITURA

SECRETARIA DE
MOBILIDADE E
URBANISMO