

COMPROMISSO DE DESEMPENHO INSTITUCIONAL QUE ENTRE SI CELEBRAM O MUNICÍPIO DE SÃO PAULO E A COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO- CET

O **MUNICÍPIO DE SÃO PAULO**, inscrito no CNPJ/MF sob o nº 46.395.000/0001-39, neste ato representado, na forma prevista no Decreto nº 58.093/2018, pelos integrantes da Junta Orçamentário-Financeira instituída pelo Decreto nº 53.687/2013, MALDE MARIA VILAS BÔAS, Secretária Municipal de Gestão, MAURO RICARDO MACHADO COSTA, Secretário do Governo Municipal, PHILIPPE VEDOLIM DUCHATEAU, Secretário Municipal da Fazenda, e RUBENS NAMAN RIZEK JUNIOR, Secretário Municipal de Justiça, e a **COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO**, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 47.902.648/0001-17, neste ato representado por seu Diretor Presidente JAIR DE SOUZA DIAS e por seu Diretor Administrativo e Financeiro ROBERTO LUCCA MOLIN para efeitos do disposto nos artigos 22º e 24º do Decreto nº 58.093/2018, firmam o presente **COMPROMISSO DE DESEMPENHO INSTITUCIONAL**, regido pelas Cláusulas e condições que seguem.

CLÁUSULA PRIMEIRA

DO OBJETO

O presente **COMPROMISSO DE DESEMPENHO INSTITUCIONAL** tem por objeto o estabelecimento de indicadores e metas para permitir a avaliação objetiva do desempenho da **COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO**, conforme metas, indicadores e objetivos estratégicos constantes do Anexo I (Plano Estratégico) e Anexo II (Plano Tático).

CLÁUSULA SEGUNDA

DAS OBRIGAÇÕES DA COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO

A **COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO**, por este **COMPROMISSO DE DESEMPENHO INSTITUCIONAL**, obriga-se a:

- I - observar, na sua ação administrativa, as metas de custeio, racionalização do quadro de pessoal e objetivos estratégicos constantes do Anexo I;
- II - encaminhar ao Comitê de Governança das Entidades da Administração Indireta os relatórios previstos no art. 27º do Decreto nº 58.093/2018;
- III - assegurar suporte à realização das atividades voltadas ao acompanhamento e à avaliação do cumprimento deste **COMPROMISSO DE DESEMPENHO INSTITUCIONAL**;
- IV - avaliar periodicamente a pertinência e a consistência dos objetivos estratégicos constantes do Anexo I, propondo ao Município de São Paulo alterações e inclusões que entender necessárias, com as devidas justificativas.
- V- Prestar informações acerca da sua adequação aos requisitos de governança da Lei Nacional 13.303 de 30 de junho de 2016.

CLÁUSULA TERCEIRA

DAS OBRIGAÇÕES DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

São obrigações do Município de São Paulo, por este **COMPROMISSO DE DESEMPENHO INSTITUCIONAL**:

I - proceder ao acompanhamento e à supervisão do desempenho da **COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO** e à avaliação da execução deste **COMPROMISSO DE DESEMPENHO INSTITUCIONAL**; e

II - apresentar, com antecedência de 60 dias antes do término de sua vigência, parecer conclusivo quanto à renovação do **COMPROMISSO DE DESEMPENHO INSTITUCIONAL**, conforme disposto na Cláusula Quinta;

CLÁUSULA QUARTA

DO ACOMPANHAMENTO E DA AVALIAÇÃO

O acompanhamento e a supervisão do desempenho do **COMPROMISSO DE DESEMPENHO INSTITUCIONAL** caberão ao Comitê de Governança das Entidades da Administração Indireta, que avaliará as informações fornecidas pela **COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO** e emitirá seu parecer acerca do cumprimento das metas e dos objetivos estratégicos pactuados, encaminhando-o para a avaliação da Junta Orçamentário-Financeira.

4.1 Ao término da vigência, o Comitê de Governança das Entidades da Administração Indireta apresentará à Junta Orçamentário-Financeira parecer conclusivo sobre a execução do Compromisso de Desempenho Institucional.

CLÁUSULA QUINTA

DA VIGÊNCIA E DAS ALTERAÇÕES CONTRATUAIS

O presente **COMPROMISSO DE DESEMPENHO INSTITUCIONAL** vigorará até 31 de dezembro de 2021 e poderá ser renovado, no interesse de ambas as partes, mediante parecer favorável do Município de São Paulo quanto à avaliação do desempenho da **COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO**.

5.1 A repactuação, parcial ou total deste **COMPROMISSO DE DESEMPENHO INSTITUCIONAL**, formalizada mediante termo aditivo e necessariamente precedida de justificativa de ambas as partes, poderá ocorrer:

I - por recomendação constante de relatório do Comitê de Governança das Entidades da Administração Indireta;

II - para adequação a novas políticas governamentais que promovam alterações nas condições ora pactuadas que impactem a execução do **COMPROMISSO DE DESEMPENHO INSTITUCIONAL**;

III - para adequação às metas e obrigações da Lei Orçamentária Anual.

5.2 Anualmente, 90 dias corridos antes do encerramento do ano, a empresa encaminhará as projeções dos dois próximos exercícios com a proposta de metas do plano tático do próximo ano para apreciação e aprovação do Comitê de Governança das Entidades da Administração Indireta - COGEAI. Com a deliberação de aprovação do Comitê de Governança das Entidades da Administração Indireta se considerará aditado este compromisso com as novas metas.

5.3 A renovação deste **COMPROMISSO DE DESEMPENHO INSTITUCIONAL** será proposta pela **COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO** com antecedência de até 90 (noventa) dias do término de sua vigência e será baseada na pactuação de resultados a partir de indicadores e metas que permitam a avaliação objetiva do desempenho da **COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO**.

CLÁUSULA SEXTA

DA RESCISÃO

O descumprimento do presente **COMPROMISSO DE DESEMPENHO INSTITUCIONAL** pela **COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO** por não observância, ainda que parcial, das cláusulas deste **COMPROMISSO DE DESEMPENHO INSTITUCIONAL**, será reportado pelo Comitê de Governança das Entidades da Administração Indireta à Junta Orçamentário-Financeira.

6.1 Caso a **COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO** não atenda às recomendações da Junta Orçamentário-Financeira, considerar-se-á rescindido o **COMPROMISSO DE DESEMPENHO INSTITUCIONAL**.

6.1.2 A rescisão acarretará as consequências do art. 28º, § 1º do Decreto n. 58.093/2018.

CLÁUSULA SÉTIMA

DA PUBLICIDADE

O presente **COMPROMISSO DE DESEMPENHO INSTITUCIONAL** e seus aditivos serão publicados pelo Município de São Paulo na íntegra no Diário Oficial do Município e pela **COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO**, em seu sítio, na Internet, até o quinto dia útil subsequente ao de sua assinatura.

7.1 A **COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO** providenciará ampla divulgação, por meios físicos e eletrônicos, dos relatórios anuais sobre a execução deste **COMPROMISSO DE DESEMPENHO INSTITUCIONAL**, bem como dos respectivos relatórios e parecer da Junta Orçamentário-Financeira.

E por estarem assim justas e acordadas, firmam o presente COMPROMISSO DE DESEMPENHO INSTITUCIONAL na presença das testemunhas abaixo qualificadas.

São Paulo, __ de setembro de 2019.

MALDE MARIA VILAS BÔAS
Secretária Municipal de Gestão

MAURO RICARDO MACHADO COSTA
Secretário do Governo Municipal

PHILIPPE VEDOLIM DUCHATEAU
Secretário Municipal da Fazenda

RUBENS NAMAN RIZEK JUNIOR
Secretário Municipal de Justiça

COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO
– CET
CNPJ/MF sob o nº 47.902.648/0001-17
Diretor Presidente
JAIR DE SOUZA DIAS

COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO
– CET
CNPJ/MF sob o nº 47.902.648/0001-17
Diretor Administrativo e Financeiro
ROBERTO LUCCA MOLIN

TESTEMUNHA 1:

LUIS FELIPE VIDAL ARELLANO
Presidente do Comitê de Governança das
Entidades da Administração Indireta

TESTEMUNHA 2:

JULIANA SOARES GRIJÓ
Membro do Comitê de Governança das
Entidades da Administração Indireta

COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO – CET

ANEXO I- PLANO ESTRATÉGICO.....	6
1. Visão	6
2. Missão.....	6
3. Avaliação do cenário externo.....	6
4. Análise SWOT.....	7
5. Objetivos estratégicos.....	13
ANEXO II- PLANO TÁTICO	14
1. Resultado Econômico	14
2. Resultado Financeiro	14
3. Política de Pessoal	14
4. Plano de Investimentos	14
5. Produtos	15
6. Indicadores.....	15
7. Instrumentos de Governança Corporativa e Desenvolvimento Sustentável	15

ANEXO I- PLANO ESTRATÉGICO

1. Visão

Ser reconhecida como empresa que contribui para a mobilidade e a segurança viária, objetivando a redução de mortes no trânsito, fortalecendo a governança corporativa através da implementação da Lei 13.303/16 e do Decreto 58.093/18, possibilitando uma melhor qualidade de vida na cidade de São Paulo.

2. Missão

Contribuir para a Mobilidade na cidade de São Paulo por meio do estímulo e da integração dos diferentes modais de deslocamentos, primando pela segurança viária e visando a melhoria da qualidade de vida.

3. Avaliação do cenário externo

Setor de atuação: Transporte

Apesar das condições econômicas que norteiam a atual situação do país ainda há uma expectativa de que se mantenham as vendas de novos veículos particulares, o que manterá a injeção desses na frota da cidade de São Paulo. Concomitante a esse fator é importante destacar o esforço contínuo da Prefeitura Municipal de São Paulo, por meio da Secretaria Municipal de Transporte e Mobilidade e da SPTRANS, em aumentar o número de usuários do transporte coletivo.

Também é relevante demonstrar o constante desempenho das ações praticadas pela CET, seja na gestão do trânsito, seja na criação de políticas para a utilização dos novos modais de mobilidade.

Tal desempenho inclui a priorização do transporte coletivo nas diversas vias que possuem corredores e faixas exclusivas, sendo aderentes às políticas dos governos estadual e federal para o setor, que desde o ano de 2012 instituíram diretrizes para que a Política Nacional de Mobilidade Urbana (PNMU) orientasse e incentivasse os municípios a elaborarem os seus próprios planos, tendo como prioridade o transporte coletivo, público e não motorizado, em vez do individual, particular e motorizado, transformando as cidades em espaços mais humanizados.

A contínua aplicação de novas metodologias visando atender ao Programa “Década da Segurança Viária” da ONU, de 2010, faz com que a cidade de São Paulo esteja sempre inovando e dando continuidade aos programas já existentes onde a meta é a redução do índice de mortes decorrentes de acidentes no trânsito pela metade até o ano de 2020. O índice da Cidade de São

Paulo, em 2010, foi de 12,0, sendo a meta estipulada de 6,0 mortes no trânsito a cada 100.000 habitantes.

Política do governo municipal para o setor:

A CET mantém os objetivos estratégicos alinhados às Políticas Públicas do Governo Municipal no que se refere ao incentivo do uso do transporte coletivo propiciado pela estratégia de integração de modais, novas tecnologias, estímulo ao uso de meios não poluentes e ações voltadas à proteção a vida.

4. Análise SWOT

Forças (S):

1. Modernização dos equipamentos e aplicativos móveis na operação, tais como: aplicação de tecnologias para comercialização da Zona Azul e sua fiscalização de forma digital; fiscalização em geral dos infratores/veículos com equipamentos eletrônicos;
2. Aprimoramento da tecnologia utilizada para fiscalização - revitalização e modernização semafórica (GPRS, nobreaks, substituição de controladores, central semafórica);
3. Normatização interna para aderência das ações às leis e aos decretos reguladores nas instâncias federal, estadual e municipal;
4. Ouvidoria da CET para atendimentos externos e internos;
5. Busca permanente por novas tecnologias para aprimoramento nos estudos, análises, educação, projetos e fiscalização do trânsito da Cidade de São Paulo (Inovações tecnológicas – ITS e mapeamento geo-referenciado);
6. Pró-atividade na operação do trânsito, com o deslocamento/posicionamento dos agentes de trânsito em locais com potencial de risco, visando a segurança dos usuários da via (condutores e pedestres);
7. Programa de Qualidade de Vida para empregados;
8. Convênio Educacional para empregados;
9. Implantação de processos eletrônicos com tramitação digital de documentos (CS - Controle de pedidos de Sinalização Viária; GP - Gestão de Projetos, seu encaminhamento e implantação dos projetos de sinalização viária); e
10. Criação da Governança Corporativa para plena implementação da Lei Federal 13.303/16 e o Decreto Municipal 58.093/18.

Fraquezas (W):

1. Escassez de recursos humanos gerando sobrecarga operacional/excesso de horas extras;

2. Poucos semáforos centralizados ou inteligentes comprometendo o desempenho do sistema viário devido à falta de sincronismo semafórico e otimização dos ciclos semafóricos.

Em junho de 2019, havia 6.503 cruzamentos semaforizados na cidade de São Paulo, dos quais 598 trabalhavam com foco na advertência dos condutores (amarelo piscante). Destes cruzamentos semaforizados, 2.171 possuem sistema para operar em Tempo Real (TR), porém somente 10 locais estão funcionando em tempo real e 386 cruzamentos operam de forma centralizada (computando os 10 que trabalham em Tempo Real).

Oportunidades (O):

1. Legislações que proporcionam maior transparência e controle da gestão.
 - a. Lei nº 13.303, de 30 de junho de 2016, que dispõe em seu artigo 1º sobre o estatuto jurídico da empresa pública da sociedade de economia mista e de suas subsidiárias, abrangendo toda e qualquer empresa pública e sociedade de economia mista da União, dos Estados, Distrito Federal e dos Municípios que explore atividade econômica de produção ou comercialização de bens ou de prestação de serviços, ainda que a atividade econômica esteja sujeita ao regime de monopólio da União ou seja de prestação de serviços público (regras de Transparência, Código de Conduta, Auditoria Interna, Compliance);
 - b. Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011, que dispõe em seu artigo 1º sobre procedimentos a serem observados pela União, Estados, Distrito Federal e Municípios, com a finalidade de garantir o acesso a informações;
2. Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito (FMDT) – Lei Municipal – nº 14.488/07;
3. Proposta de realização de concurso público para contratação de recursos humanos - visa a complementação do quadro de funcionários para minimizar que os mesmos tenham atividades extraordinárias, conseqüentemente, uma diminuição nas despesas geradas por estas demandas; e
4. Plano Diretor Estratégico: orienta-se por várias diretrizes que visam à busca do equilíbrio no uso e na ocupação do solo, o que proporcionará melhoria das condições do trânsito ao racionalizar as viagens diárias ao trabalho, educação e demais atividades humanas. A seguir, destacamos as principais diretrizes que norteiam o plano:

Art. 6º A Política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor Estratégico se orientam pelas seguintes diretrizes:

(...)

XI - prioridade no sistema viário para o transporte coletivo e modos não motorizados;

XIII - ordenação e controle do uso do solo, de forma a evitar:

c) a instalação de empreendimentos ou atividades que possam funcionar como polos geradores de tráfego, sem a previsão da infraestrutura correspondente; (...)

Art. 7º A Política de Desenvolvimento Urbano e o Plano Diretor Estratégico se orientam pelos seguintes objetivos estratégicos:

(...)

II - acomodar o crescimento urbano nas áreas subutilizadas dotadas de infraestrutura e no entorno da rede de transporte coletivo de alta e média capacidade;

IV - expandir as redes de transporte coletivo de alta e média capacidade e os modos não motorizados, racionalizando o uso de automóvel;

(...)

Art. 227º Os objetivos do sistema de Mobilidade são:

I – melhoria das condições de mobilidade da população, com conforto, segurança e modicidade, incluindo os grupos de mobilidade reduzida;

II – homogeneização das condições de macro acessibilidade entre diferentes regiões do Município;

III – aumento da participação do transporte público coletivo e não motorizado na divisão modal;

IV – redução do tempo de viagem dos munícipes;

V – melhoria das condições de integração entre os diferentes modais de transporte;

VI – promoção do desenvolvimento sustentável com a mitigação dos custos ambientais e socioeconômicos dos deslocamentos de pessoas e cargas na cidade, incluindo a redução dos acidentes de trânsito, emissões de poluentes, poluição sonora e deterioração do patrimônio edificado;

VII – promover o compartilhamento de automóveis;

VIII – melhoria das condições de circulação das cargas no Município com definição de horários e caracterização de veículos e tipos de carga.

As ações da SMT e da CET visam equilibrar o uso e a disponibilidade do espaço viário aos diversos modais de transporte, redistribuindo-o conforme a demanda e a quantidade de passageiros transportados e levando em consideração fatores como fluidez e segurança. São exemplos: a rede cicloviária, a rede de faixas exclusivas, o programa Pedestre Seguro, etc.

Estas ações possuem sintonia com as diretrizes e objetivos estratégicos do Plano Diretor que veio a proporcionar e aprimorar o suporte legal à implantação de dispositivos de sinalização viária para modais de transporte ativo e coletivo. A reorganização de viagens em função da melhoria no uso e ocupação do solo, com matizes mais curtas e direcionadas, proporcionará racionalização de uso do viário.

5. Plano de Mobilidade Urbana: O Plano de Mobilidade de São Paulo – PlanMob/SP 2015 é o instrumento de planejamento e gestão do Sistema Municipal de Mobilidade Urbana, ou seja, dos meios e da infraestrutura de transporte de bens e pessoas no município, para os próximos 15 anos. Ele é um dos componentes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, da Política Municipal de Mudança de Clima de São Paulo e do Plano Diretor Estratégico.

O Plano de Mobilidade é norteado pelos conceitos de mobilidade urbana e acessibilidade universal, dentre outros, e visa melhorar a distribuição de viagens entre os diferentes modais tendo como consequências a diminuição da poluição atmosférica, sonora e visual, e da geração de resíduos das atividades e dos veículos de transporte.

A SMT definiu no plano de mobilidade os anos meta: 2016 / 2020 / 2024 / 2028 – condizentes com os horizontes apresentados pelo Plano Diretor Estratégico. Dentre as principais metas, situam-se a organização e o aprimoramento do Serviço de Transporte Coletivo Público, da Rede Cicloviária Estrutural e sua conectividade com os sistemas de transporte coletivo, do Sistema de Circulação de Pedestres e da Logística e Transporte de Cargas. As metas do PlanMobSP estão contempladas nas metas organizacionais da CET.

Ameaças (T):

1. Crescimento expressivo da frota de Motocicleta, Ciclomotor e Motoneta conforme demonstram as estatísticas apresentadas no site do DENATRAN. Observa – se, na tabela abaixo, a evolução ocorrida no município de São Paulo nos últimos 06 (seis) anos:

Ano	Ciclomotor	Motocicleta	Motoneta	Total	Crescimento da frota em relação a 2013
2013	2.983	799.411	116.516	918.910	-
2014	3.080	833.664	127.816	964.560	5%
2015	3.200	866.524	137.946	1.007.670	10%
2016	3.504	895.211	145.844	1.044.559	14%
2017	3.858	924.175	154.782	1.082.815	18%
2018	4.052	961.686	164.404	1.130.142	23%

Nota-se, referendando o ano de 2013, um aumento de 23% da frota destes veículos até 2018.

Esta ameaça impacta no Objetivo Estratégico nº 24 (*Reduzir mortes no trânsito - Reduzir o índice de mortes no trânsito, na cidade de São Paulo, para valor agregado anual de 6 mortes para cada 100 mil habitantes*), meta 24.1

(*Reduzir em 13,7% o índice de mortes no trânsito de 6,95 para 6,0 mortes para cada 100 mil habitantes*) e iniciativa 24.g (*Programa Motociclista Seguro - em ao menos 8 vias*) do atual Programa de Metas da PMSP.

2. Aumento no índice de mortes de motociclistas e pedestres no ano de 2018, como pode ser verificado no Relatório de Acidentes de Trânsito 2018 através do link: <http://www.cetsp.com.br/media/866316/relatorio-anual-2018-versao-28-05.pdf>, transcrito na tabela a seguir:

Ano	Pedestres	Aumento dos óbitos de pedestres em relação ao ano subsequente	Motociclistas	Aumento dos óbitos dos motociclistas em relação ao ano subsequente
2013	514	-	403	-
2014	555	8%	440	9%
2015	419	-25%	370	-16%
2016	343	-18%	317	-14%
2017	331	-3%	311	-2%
2018	349	5%	366	18%

Nota - se que no ano de 2015 houve uma redução de 25% no número de óbitos de pedestres e de 16% nos motociclistas, redução esta que se manteve até o ano de 2017 (referenciando o ano anterior). Porém, no ano de 2018 visualizam-se aumentos nestes índices em relação a 2017: 5% no número de óbitos de pedestres e 18% no de motociclistas.

Esta ameaça impacta no Objetivo Estratégico nº 24 (*Reduzir mortes no trânsito - Reduzir o índice de mortes no trânsito, na cidade de São Paulo, para valor agregado anual de 6 mortes para cada 100 mil habitantes*), meta 24.1 (*Reduzir em 13,7% o índice de mortes no trânsito de 6,95 para 6,0 mortes para cada 100 mil habitantes*) e iniciativas 24.c (*Programa Operacional de Segurança - POS em 17 vias*), 24.d (*Programa de Orientação à Travessia - POT em 28 cruzamentos*) e 24.g (*Programa Motociclista Seguro - em ao menos 8 vias*) do atual Programa de Metas da PMSP.

3. Furto de cabos semafóricos e outros (sistemas de comunicação, detecção, etc.), conforme quadro a seguir:

Item	Ano	Quantidade	Medida
Total de ocorrências em cruzamentos semaforizados (vandalismo e furtos)	2017	761	Unidade
	2018	1.911	
	2019 (jan a maio)	989	
Total de cabos furtados e vandalizado	2017	48.000	Metros
	2018	90.000	
	2019 (jan a maio)	101.000	

Nota – se um aumento de 30% no número das ocorrências do ano de 2017 até maio de 2019 e um aumento de 110% na quantidade de cabos vandalizados e/ou furtados.

Esta ameaça impacto no Objetivo Estratégico nº 24 (*Reduzir mortes no trânsito - Reduzir o índice de mortes no trânsito, na cidade de São Paulo, para valor agregado anual de 6 mortes para cada 100 mil habitantes*) do atual Programa de Metas da PMSP.

4. Efetivo operacional (gestores e agentes de trânsito que desempenham suas atividades em campo) em número insuficiente para atender as demandas geradas pelos eventos e pelas atividades rotineiras. O quadro a seguir demonstra a quantidade de eventos registrados/ acompanhados pela CET/SP:

Item	Ano	Quantidade	Medida
Total Geral de Eventos	2017	64.255	Unidade
	2018	69.655	
	2019 (jan a maio)	27.767	

Comparando-se 2017 com 2018, verifica-se uma evolução de 8% na quantidade de eventos realizados no Município de São Paulo com registro/ acompanhamento na CET/SP. Observa-se que no ano de 2019 (janeiro a maio) já foram registrados aproximadamente 40% do total de eventos ocorridos em 2018.

Tais demandas impactam no bem-estar das equipes operacionais devido às jornadas extraordinárias de trabalho.

Estas demandas podem impactar no Objetivo Estratégico nº 24 (*Reduzir mortes no trânsito - Reduzir o índice de mortes no trânsito, na cidade de São Paulo, para valor agregado anual de 6 mortes para cada 100 mil habitantes*) do atual Programa de Metas da PMSP.

5. Objetivos estratégicos

5.1. Objetivo estratégico 1: Aprimorar tecnologias para melhorar a mobilidade urbana

Compreende a avaliação e a implementação de tecnologias avançadas de semáforos e a integração de sistema inteligentes com o desenvolvimento de aplicativos móveis e a gestão de dados provenientes do sistema de fiscalização eletrônica, visando aprimorar a gestão e contribuindo para a melhoria da mobilidade urbana.

5.2. Objetivo estratégico 2: Garantir a segurança viária, visando à melhoria da qualidade de vida.

Compreende a identificação, a proposição e a implementação de medidas de planejamento, de engenharia e de educação de trânsito, visando a proteção da vida com abrangência dos diversos agentes (pedestres, motociclistas, ciclistas, motoristas do transporte individual e coletivo).

5.3. Objetivo estratégico 3: Estimular a integração dos diferentes modais de deslocamentos do município de São Paulo.

Compreende a avaliação e a implantação de novas tecnologias, novas medidas públicas e incentivo ao uso de novos modais visando a otimização do espaço urbano e o compartilhamento harmonioso e a integração dos diversos agentes do trânsito usuários de diferentes modais.

5.4. Objetivo estratégico 4: Fortalecer a Governança Corporativa.

Compreende ações direcionadas à eficiência nos processos desenvolvidos; à transparência pública e ao fortalecimento da gestão perante à sociedade.

Objetivos	Objetivos Estratégicos do Plano de Metas
5.1 Aprimorar tecnologias para melhorar a mobilidade urbana	Nº 12: Conectar e requalificar a rede cicloviária - Aprimorar 483,95 km da rede cicloviária por meio da requalificação de 310,60 km de vias prioritárias e da implantação de 173,35 km de novas vias, com vistas à promoção de segurança viária, à garantia de funcionalidade e de conectividade da rede, e para estímulo da multimodalidade. Nº 24: Reduzir mortes no trânsito - Reduzir o índice de mortes no trânsito, na cidade de São Paulo, para valor agregado anual de 6 mortes para cada 100 mil habitantes.
5.2 Garantir a segurança viária, visando à melhoria da qualidade de vida.	
5.3 Estimular a integração dos diferentes modais de deslocamentos do município de São Paulo.	
5.4 Fortalecer a Governança Corporativa	Aderente ao cumprimento da Legislação Federal nº 13.303/16 e Decreto Municipal nº 58.093/2018 que visam um maior e melhor controle das atividades desempenhadas pela Companhia de Engenharia de Tráfego – CET/SP.

ANEXO II- PLANO TÁTICO

1. Resultado Econômico

Resultado Operacional Bruto:

Ano 2019: R\$ 247.164 mil

Ano 2020: R\$ 281.131 mil

2. Resultado Financeiro

Geração de Caixa:

Ano 2019: R\$ 1.557 mil

Ano 2020: R\$ 797 mil

3. Política de Pessoal

	2019	2020
Despesa Total (R\$ mil)	701.149	730.620
Quantitativo	4.205	4.205

A meta de pessoal será verificada semestralmente com base na tabela acima.

Observação: A meta quantitativa não leva em consideração os seguintes vínculos: Conselheiros Administrativos, Conselheiros Fiscais, Comitê de Auditoria Estatutária, Desligados, Estagiário, Aprendiz e Contrato por Tempo Determinado. A meta de despesa de pessoal considera todos os vínculos, porém não considera despesa com rescisões trabalhistas.

4. Plano de Investimentos

Ver Anexo II-A.

O Plano de Investimentos tem por objetivo apresentar relação de investimentos em ativos da empresa, que, considerados como prioritários, servirão para melhoramento da sua capacidade produtiva no curto, no médio e no longo prazo.

5. Produtos

Ver Anexo II-B.

Observação: A previsão de um produto no presente Compromisso de Desempenho representa meta de contratação e execução da empresa, não consistindo necessariamente em compromisso de contratação por parte da Prefeitura do Município de São Paulo.

Os produtos representam itens a serem entregues pela empresa, criados a partir da sua própria ação. Podem ter um cliente externo ou interno, quando se destina ao consumo de alguma área da própria entidade.

6. Indicadores

Ver Anexo II-C.

Os indicadores visam a monitorar a qualidade e a eficiência das ações da empresa no sentido da realização da sua missão e no alcance de seus objetivos estratégicos.

7. Instrumentos de Governança Corporativa e Desenvolvimento Sustentável

7.1. Governança Corporativa

A Governança Corporativa visa a verificar se a empresa observa a legislação vigente, assim como possui e cumpre regras e procedimentos próprios na administração de todos os seus contratos e demais instrumentos.

Outro aspecto avaliado pela Governança Corporativa diz respeito à Administração da Companhia. Ela deverá possuir procedimentos claros de indicação dos membros aos seus Conselhos e demais órgãos estatutários, bem como procedimentos decisórios nos quais os pareceres do Conselho Fiscal e a Auditoria Independente e demais partes interessadas sejam

levados em conta. Decisões em que haja possível conflito de interesses deverão ser mapeadas e, prevenidas e, quando inevitáveis, administradas.

Por fim, a Companhia deverá verificar o cumprimento de metas de transparência e publicidade. Além de cumprimento de preceitos legais - publicação regular no Portal da Transparência e/ou no Diário Oficial da Cidade informações relativas aos seus balancetes, despesas mensais, quadro de funcionários e contratações de terceiros – a empresa terá uma política mais ampla de divulgação de informações, tais como a política de remuneração ao mais alto órgão de governança, a política de remuneração dos demais empregados da empresa, casos confirmados de corrupção e medidas tomadas e processos administrativos e judiciais que importem em relevante perda ou ganho para a empresa.

7.2. Responsabilidade Social

A responsabilidade social concerne às relações da empresa com todos os seus *stakeholders*, sejam eles internos à empresa (colaboradores) ou externos (em geral, todos os munícipes e, em particular, a comunidade diretamente afetada pelas atividades da Companhia).

Em relação aos colaboradores, a Companhia buscará um ambiente de trabalho mais saudável, empreendedor, motivador e colaborativo. Para esses fins, a Companhia irá monitorar e informar não apenas da remuneração do pessoal, mas também do cumprimento de programas de segurança e saúde no trabalho, de análise de desempenho e de queixas na seara trabalhista, entre outros.

A Companhia também deverá ter uma melhor compreensão de como ela influencia e impacta a comunidade externa e quais ações podem ser tomadas para que os efeitos positivos desses impactos sejam potencializados.

7.3. Desenvolvimento Ambientalmente Sustentável

A Companhia deve comprometer-se a buscar um desenvolvimento ambientalmente sustentável, processo que compreende a diminuição dos principais impactos ecológicos – diretos e indiretos – que a sua operação causa, seja pelo consumo de água, energia, geração de resíduos ou emissão de gases estufa.

Anexo II-A

Plano de Investimentos

Investimento	Início	Término	Valor* 2019	Valor* 2020	Descrição	Benefícios	Objetivo Estratégico relacionado
Veículos/Ferramentas	01/01/2019	31/12/2020	5.030	360	<p>2019: Recuperação da Frota de Veículos (motocicletas/caminhões) - 2 Carrocerias de Carga Seca; 1 Caminhão Guincho PlayMobil;</p> <p>3 Caminhões Guincho 3131/3130 6x4 300 HP;</p> <p>4 Caminhões Guincho;</p> <p>3 Caminhões Elevatórios;</p> <p>100 motocicletas;</p> <p>9 motocicletas Street;</p> <p>1 motocicleta Scooter;</p> <p>2020: Aquisição de 20 Motocicletas, 2 motonetas e equipamentos para as Oficinas.</p>	Melhorias no controle e atendimento à cidade e aos usuários.	<p>Sinalização/Operação: QUALIDADE NO ATENDIMENTO. Buscar equilíbrio e ajustar ações para melhor atendimento ao cidadão e a cidade, nas soluções do trânsito.</p> <p>Objetivo Estratégico 5.1 do Plano estratégico do CDI.</p>

Informática	01/01/2019	31/12/2020	7.849	16.355	<p>Desktops, Softwares, Notebooks, Smartphones, Equipamentos de Rede.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 900 Estações de trabalho; • 1.500 Smartphones e equipamentos de rede (switches, servidores, etc.) 	Atualização, incremento e modernização dos sistemas de informática.	<p>INFORMATIZAÇÃO.</p> <p>Adequar a empresa a melhores soluções. Projeto Informatização. Objetivo Estratégico 5.1 do Plano estratégico do CDI.</p>
Benfeitorias	01/01/2019	31/12/2020	1.798	8.337	<p>Manutenção das instalações e ambiente de trabalho.</p> <p>Obras e construções de edificações em geral; Móveis e Utensílios; Máquinas, Aparelhos, Equipamentos e Instalações.</p> <ul style="list-style-type: none"> • 300 Estação de Trabalho, • 500 Cadeiras Giratórias, • 300 Cadeiras Fixas, • 100 Armários 	Manutenção das instalações e ambiente de trabalho.	<p>MELHORIA NO AMBIENTE DA CET. Melhor ambiente da empresa e de trabalho. Objetivo Estratégico 5.4 do Plano estratégico do CDI.</p>
Universidade CET	01/01/2019	31/12/2020	535	500	<p>Infraestrutura para Universidade CET (benfeitorias no edifício e aparelhamento para garantir o funcionamento</p>	Projetos Educativos	<p>EDUCAÇÃO NO TRÂNSITO. Apoio e desenvolvimento de profissionais e projetos voltados a melhorias das</p>

em condições adequadas);
Capacitação de
profissionais;

condições do trânsito.
Objetivo Estratégico 5.2
do Plano estratégico do
CDI.

*Valores em R\$ mil.

Anexo II-B

Produtos

Produto	Início	Término	Valor* 2019	Valor* 2020	Descrição	Benefícios	Objetivo Estratégico relacionado
---------	--------	---------	----------------	----------------	-----------	------------	----------------------------------------

<p>Operação e Manutenção da Sinalização Viária</p>	<p>01/01/2019</p>	<p>31/12/2020</p>	<p>R\$ 105.000 mil</p>	<p>R\$ 546.561 mil</p>	<p>Serviços executados de sinalização viária:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Horizontal que compreende na implantação e/ou manutenção de pintura de solo, tachões, tachas, prismas, defesa, etc.; 2. Vertical que compreende na implantação e/ou manutenção de placas, postes e colunas, braços projetados pórticos, semipórticos, lavagem de placa, etc.; 3. Semafórica que compreende na implantação e/ou manutenção de grupos focais, colunas e braços projetados, colunas simples, focos de pedestre com contador regressivo, etc.; 4. Demais sinalizações que compreende na implantação e/ou manutenção de travessia iluminada, projetos de segurança, faixas exclusivas de ônibus, botoeiras sonoras, estoque de materiais para realização dos serviços de sinalização, etc.; 5. Obstáculos viários que compreende na implantação e/ou manutenção das lombadas, faixas elevadas (lombo faixas) em conformidade a legislação vigente, suas adequações e sinalizações pertinentes a estas, enterramento de cabos; 6. Locação de PMV's (painel de mensagem variável) e atualização e manutenção dos PMV's fixos; 7. Está previsto para o ano de 2019 o empenho de R\$ 105.000.000,00 que corresponde a meta de 100% dos serviços executados e para 2020 está previsto o empenho de R\$ 546.561.236,00 que corresponde a meta de 100% dos serviços executados. <p>Cabe esclarecer que não há como mensurar a quantidade e tipo de material a ser implantado uma vez que grande parte dos contratos e serviços são realizados por áreas pré-definidas levando em conta a complexidade dos projetos que podem ser simples ou ter um nível maior de detalhamento o que implica numa maior quantidade de materiais a serem utilizados.</p> <p>O valor do produto considera os recursos empregados na execução dos serviços acima e é mensurado em R\$ mil.</p>	<p>Melhorar mobilidade e segurança viária</p>	<p>Garantir a segurança viária, visando à melhoria da qualidade de vida.</p> <p>Objetivo Estratégico 5.1 e 5.2 do Plano estratégico do CDI.</p> <p>Objetivo Plano de Metas: nº 12 e nº 24 do Programa de Metas 2019-2020 da PMSP.</p>
<p>Pedestre Seguro - POS</p>	<p>01/01/2019</p>	<p>31/12/2020</p>	<p>10 vias</p>	<p>10 vias</p>	<p>Estudar e/ou implantar Projetos de Proteção ao Pedestre adequando o tempo de travessia, fiscalização dedicada à segurança dos pedestres, desenvolver e implantar projetos de sinalização viária.</p>	<p>Melhorar as condições de segurança dos pedestres.</p>	<p>Garantir a segurança viária, visando à melhoria da</p>

Está previsto para o ano de 2019 o estudo e/ou a implantação e/ou a adequação de 10 vias que corresponderá a meta de 100% dos serviços executados, e para 2020 está previsto o estudo e/ou a implantação e/ou adequação de 10 vias que corresponde a meta de 100% dos serviços executados.

qualidade de vida.
Objetivo Estratégico 5.2 e 5.3 do Plano estratégico do CDI.
Objetivo Plano de Metas: nº 24 - Meta Associada 24.1 - Iniciativas 24.b, 24.c e 24.h do Programa de Metas 2019-2020 da PMSP.

Pedestre Seguro

01/01/2019

31/12/2020

100%

100%

Implementar Projetos de Proteção ao Pedestre:

1. Redesenho urbano que compreende na alteração no viário, sinalização, ajardinamento, instalação de mobiliário urbano, etc. em 02 áreas da cidade que apresentam alta prevalência de pedestres; estando prevista 01 área calma para o ano de 2019 e 01 área calma para o ano de 2020.

2. Estudo para criação de 04 rotas de calçadas/acessibilidade de pedestres e equipamentos de uso intenso por esse público. Estando previsto 02 rotas para o ano de 2019, e 02 rotas para o ano de 2020.

O conjunto de 01 área calma e 02 rotas no período de 2019 a 2020 correspondem a meta de 100% dos serviços executados, por ano.

Melhorar as condições de circulação de pedestres; aumento do uso da mobilidade a pé; apropriação dos espaços públicos pela população; aumentar a visibilidade da sinalização e do

Garantir a segurança viária, visando à melhoria da qualidade de vida.
Objetivo Estratégico 5.2 e 5.3 do Plano estratégico do CDI.

								Associadas 12.1 e 12.2 - Iniciativas 12a e 12b do Programa de Metas 2019-2020 da PMSP
Trânsito Seguro - Educação no Trânsito	01/01/2019	31/12/2020	89.250 pessoas	89.250 pessoas	Compatibilizar com a política do governo municipal o atendimento em educação de trânsito através de cursos presenciais e à distância. Está previsto para o ano de 2019 o atendimento de 89.250 pessoas que corresponde a meta de 100% dos atendimentos e igual valor para o ano de 2020.	Prover conhecimento através da educação no trânsito, propiciando um trânsito mais seguro e melhor.	Garantir a segurança viária, visando à melhoria da qualidade de vida. Objetivo Estratégico 5.3 do Plano estratégico do CDI. Objetivo Plano de Metas: nº 24 – Meta Associada 24.1 do Programa de Metas 2019-2020 da PMSP	
Incremento de Receitas	01/01/2019	31/12/2020	5%	5%	Necessidade de que as empresas da Administração Indireta busquem formas de aumentar suas receitas por meio de iniciativas próprias, ligadas ao seu objeto	Maior autonomia econômico-	Desenvolvimento	

**Acessórias em
15%**

social ou dele decorrentes de forma acessória, a fim de que dependam cada vez menos de aportes da Administração Direta

financeira da
empresa

Econômico e
Gestão.
Objetivo
Estratégico
5.4 do Plano
estratégico
do CDI.

*Valores por unidade ou percentual de entrega.

Anexo II-C

Indicadores

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	-	-	Medir quais são os custos efetivos das demandas dos grandes eventos propostos	Quanto mais baixo melhor	Semestral	Desenvolvimento Econômico e Gestão

da Administração Direta		pela Administração Direta que impactam a empresa;				
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