



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

SECRETARIA MUNICIPAL DA FAZENDA

Comitê de Governança das Entidades da Administração Indireta

Praça do Patriarca, 59, - Bairro Centro - São Paulo/SP - CEP 01002-010

Telefone: 11 3113-9586

Termo de Compromisso de Desempenho Institucional

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, representado, na forma prevista no artigo 22, § único, do Decreto nº 58.093/2018, pelos integrantes da Junta Orçamentário-Financeira, instituída pelo Decreto nº 53.687/2013, após aprovação em reunião ocorrida em 27/10/2022, cuja ata é parte componente deste Compromisso, e a **COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO - CET**, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 47.902.648/0001-17, neste ato representada pelo seu Diretor-Presidente Jair de Souza Dias, e por seu Diretor Administrativo e Financeiro Roberto Lucca Molin, para efeitos do disposto nos artigos 22, 23 e 24 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 - CET**, 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 - CET

A **COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO - CET**, 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 e Anexo II;

II - encaminhar ao Comitê de Governança das Entidades da Administração Indireta – COGEAI os relatórios previstos no art. 27 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 - CET e à avaliação da execução deste **COMPROMISSO DE DESEMPENHO INSTITUCIONAL**; e

II – dar início ao processo de renovação do **COMPROMISSO DE DESEMPENHO INSTITUCIONAL** no último ano de vigência, com parecer motivado e conclusivo em caso de não renovação.

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 – COGEAI, que avaliará as informações fornecidas pela COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO - CET e emitirá relatórios anuais 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 – COGEAI apresentará à Junta Orçamentário-Financeira relatório final 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 2026 e poderá ser renovado, no interesse de ambas as partes, mediante avaliação favorável do Município de São Paulo quanto ao desempenho da COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO - CET, **nos termos da Cláusula Quarta**.

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 – COGEAI;

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, a partir do último quadrimestre do ano, terá o início de elaboração/revisão do Anexo II (Plano Tático) do ano subsequente, com o encaminhamento por parte da COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO - CET, até o mês de dezembro, da primeira versão referente às projeções e proposta de metas para os dois próximos exercícios, para apreciação e aprovação do Comitê de Governança das Entidades da Administração Indireta – COGEAI.

5.3 O Comitê de Governança das Entidades da Administração Indireta – COGEAI poderá, no decorrer do processo, solicitar alterações nas projeções e proposta de metas enviadas pela COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO - CET.

5.4 Com a deliberação de aprovação do Comitê de Governança das Entidades da Administração Indireta – COGEAI, considerar-se-á aditado este compromisso com as novas metas.

5.5 A renovação deste **COMPROMISSO DE DESEMPENHO INSTITUCIONAL** será proposta por quaisquer das partes compromissantes no último semestre 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 - CET.

CLÁUSULA SEXTA

DA RESCISÃO

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

6.1 Caso a COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO - CET 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. 28, § 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 - CET, em seu sítio, na Internet, até o quinto dia útil subsequente ao de sua assinatura.

7.1 A COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO - CET 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, 9 de novembro de 2022.

JAIR DE SOUZA DIAS

Diretor-Presidente - CET

ROBERTO LUCCA MOLIN

Diretor Administrativo e Financeiro - CET

TESTEMUNHA 1:

LUIS FELIPE VIDAL ARELLANO

Presidente do Comitê de Governança das Entidades da Administração Indireta – COGEAI

TESTEMUNHA 2:

ADOLFO CASCUDO RODRIGUES

Membro do Comitê de Governança das Entidades da Administração Indireta – COGEAI

ANEXOS I e II

COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO - CET

ANEXO I – Plano Estratégico

1. Missão
2. Visão
3. Valores
4. Avaliação do cenário externo
5. Análise SWOT
6. Objetivos estratégicos

ANEXO II – Plano Tático

1. Resultado Econômico
2. Resultado Financeiro
3. Política de Pessoal
4. Investimentos
5. Produtos
6. Indicadores
7. Instrumentos de Governança Corporativa e Desenvolvimento Sustentável

ANEXO I - PLANO ESTRATÉGICO

1. 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.

2. Visão

Ser reconhecida como empresa que contribui para a mobilidade, a segurança viária e a qualidade de vida na cidade de São Paulo.

3. Valores

Respeito – Qualificação - Trabalho em equipe - Inovação tecnológica

4. Avaliação do setor externo

Panorama das principais tendências voltadas à mobilidade.

A pandemia do novo Coronavírus modificou necessidades, hábitos, rotinas, relações de trabalho e de consumo ao redor do mundo e vem afetando, de forma direta, a mobilidade da população em geral. O “Novo Normal”, como cientistas já vem afirmando, vai ainda perdurar na rotina das pessoas.

Com a atual realidade, a CET se mobilizou para conhecer e estudar estes movimentos e desafios, visando identificar as novas tendências mundiais que afetam a mobilidade e atualizar seu planejamento estratégico.

Neste sentido, a seguir são apresentados os principais resultados obtidos nos levantamentos, análises e diagnósticos das tendências relacionadas ao negócio da CET. Para efeito didático, elas foram divididas em três blocos que remetem aos temas afetos à mobilidade contidos no Plano de Metas da PMSP 2021-2024.

3A) Mobilidade Ativa (a pé; de bicicleta; integração modais)

– **Tele Trabalho; Home Office** - Muitos setores instituíram regimes de tele trabalho ou home office, intensificando o uso da tecnologia e alterando a demanda das viagens no transporte público, autos, bicicletas e deslocamentos a pé. (Centro de Excelência BRT+ WRI Brasil). Prevê-se que mais de 50% das viagens de trabalho e que 30% de dias presenciais nos escritórios vão acabar. (Revista Exame – Bill Gates). Em consonância com as atividades privadas, as esferas de governos federal, estadual e municipal no Brasil estão readequando as atividades públicas para o teletrabalho por meio de leis e decretos.

- **A bicicleta** - Na mesma direção, a bicicleta, além de se tornar o transporte individual para muitas pessoas, também passou a ser uma fonte de renda nas entregas por aplicativos. O número de viagens de bicicleta aumentou, demonstrando ser uma tendência que veio para ficar. (Reportagem Folha de São Paulo).

- **O pedestre** - Pesquisas afirmam que neste período de pandemia, 32% das pessoas passaram a andar mais a pé. (Folha de São Paulo). A estimativa é de que 41% da população adote a caminhada como meio de locomoção no pós-pandemia (ONG Rede Nossa São Paulo). As irregularidades nas calçadas representam um risco aos pedestres e a largura insuficiente para as novas demandas, assevera falhas na garantia do distanciamento social. Para viabilizar o caminhamento do pedestre com segurança, pode-se pensar em alternativas temporárias de fechamento de vias ou alargamento de calçadas que, se forem bem sucedidas, podem se tornar permanentes. (*LabIT* -Laboratório de Intervenções Temporárias e Urbanismo Tático).

- Cada quilômetro rodado com um carro na União Europeia, gera um custo externo para a sociedade de £0,11 (R\$0,72). Já o uso da **bicicleta** e as **caminhadas** economizam £0,18 e £0,37 por quilômetro percorrido, respectivamente (*Ecological Economics*).

- **“Smart Cities”** - Vem se destacando também a necessidade de cidades mais inteligentes, compartilhadas, sustentáveis e humanas, onde os espaços devem ser apropriados aos cidadãos, especialmente aos mais frágeis. Novas **centralidades** podem ser tratadas, favorecendo as viagens locais, e o desenho das ruas deve priorizar as **pessoas**. Melhorar as possibilidades da mobilidade urbana e criar novos espaços e equipamentos públicos, junto aos bairros, significam qualificar o meio ambiente. (*Cities in Motion Index*, do IESE Business School of Spain).

B) Segurança Viária (reduzir número de mortes no trânsito; ações operacionais e de projetos)

- **“Visão Zero” e “Sistemas Seguros”** -Os conceitos de “Sistemas Seguros” e “Visão Zero” (Suécia) são ferramentas que podem ser aplicados de forma ainda mais ampla, visando melhorar as condições de segurança viária e diminuir o número de mortes no trânsito (Conferência Mundial da ONU/OMS – Fev. 2020).

- **Uso do automóvel** - Pesquisas apontam que 58% da população planeja usar carro no

pós-quentena, principalmente por medo do possível contágio no transporte público. Acredita-se que haverá mais pessoas usando carro, mas menos gente nas ruas, referindo-se à parcela da população que pode permanecer em home office e em distanciamento social. (IEA/USP).

- Mesmo antes da pandemia, já se observava que o uso do automóvel gerava uma série de externalidades negativas, como poluição, sinistros e lentidões no trânsito. Os **transportes por aplicativos** (de pessoas e cargas) mantiveram ou aumentaram sua representatividade na divisão modal (Centro de Excelência BRT+ WRI Brasil).

- **Comércio online** - Deixou de ser uma opção secundária de compras, modificando ainda mais a matriz de viagens existente. O aumento na demanda pelos serviços de **delivery** e o crescimento no número de desempregados durante a pandemia, geraram uma alta, no número de **motociclistas** nas ruas e de sinistros envolvendo este modal. (Reportagem Folha de São Paulo).

- **Escalonamento de horários** - A experiência do escalonamento de horário de atividades e de entregas, ferramenta utilizada com sucesso na pandemia por diversos setores, tem um potencial de transformação permanente na curva das **viagens** realizadas nos horários de pico. (WRI Brasil). Hoje, muitos podem trabalhar de forma escalonada, usando o escritório em diferentes horários, para evitar a superlotação. A prática também distribui a concentração de trânsito nas ruas. (Reportagem O Estado de São Paulo – Caderno Valor).

C) Gestão da Tecnologia na Mobilidade Urbana e Segurança Viária (utilização de ferramentas digitais; desenvolvimento tecnológico da empresa; portal de transparência e informações da empresa)

- **Cursos on-line** - Foram oferecidos e/ou se consolidaram em muitas escolas/plataformas para evitar o deslocamento e o conseqüente contágio pelo corona vírus. (Centro de Excelência BRT+ WRI Brasil). Inclusive na CET, os cursos de Educação no Trânsito, passaram a ser ministrados exclusivamente por **ferramentas digitais**, devido ao fechamento das escolas (neste momento de pandemia) e à impossibilidade de realização de esquetes, teatros, palestras, etc. no modo presencial.

- **Formação de gestores públicos** - Ressalta-se a necessidade da formação de gestores públicos com alta produtividade e visão sistêmica, que tenham acesso e que usem a análise de dados na tomada de decisões, baseando-se em evidências, visando a melhoria da segurança viária e da mobilidade nos meios urbanos (Instituto Ethos).

- **Tecnologia** - A pandemia acelerou o uso da **tecnologia**. Cresce exponencialmente a necessidade de utilizar soluções tecnológicas, tanto na construção de um trânsito mais seguro, como na infraestrutura de apoio às atividades do tele trabalho (Instituto Ethos).

Instrumentos legais relacionados ao negócio da Companhia.

Os instrumentos legais que influenciam nas atividades estratégicas que a CET realiza e realizará no período de 2022-2026 foram relacionados a seguir:

- O **Contrato SMT/CET2021** – contrato entre a CET e a Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes – SMT, denominado “Contratação”, para prestação de serviços de Engenharia de Tráfego e Educação de Trânsito no município de São Paulo. Este documento é repactuado anualmente quanto ao seu objeto, escopo, vigência, valores, investimentos e indicadores para medição de desempenho. O Contrato SMT/CET 2021 (“Contratação”) tem em seu escopo todas as atividades que a CET desenvolve:

- Planejamento no Trânsito
- Projeto de Sinalização de Viária
- Sinalização Viária
- Operação do Sistema Viário
- Educação e Treinamento de Trânsito
- Modernização Tecnológica das Centrais de Tráfego-PMCT
- Infraestrutura – Serviços de apoio às atividades Desenvolvidas pela SMT/DSV.

No entanto, é no Anexo IV do Contrato que estão elencados os indicadores de desempenho acordados entre as partes.

- **Lei Federal n.º 13.303** de 30 de junho de 2016, também conhecida como a “Lei das Estatais”, que estabelece os regramentos e a necessidade de atualização da estratégia de longo prazo, com análise de riscos e oportunidades para, no mínimo, os próximos 5 (cinco) anos (Art. 23).

- **Decreto Municipal n.º 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 do Município de São Paulo. Tal dispositivo, institui que o Planejamento Estratégico esteja vinculado ao **Compromisso de Desempenho Institucional – CDI**, que estabelece seus investimentos, produtos e indicadores, a serem alcançados, e são aprovados pela Junta Orçamentaria e Financeira – JOF. As diretrizes e procedimentos são fixados pelo Comitê de Governança das Entidades da Administração Indireta – COGEAI, subordinada à Secretaria Municipal da Fazenda - SF. (Art. 24).

- **Programa de Metas – PdM** do governo municipal. A Companhia é contratada e deve estar imbuída em dar forma e resultados, no que tange aos objetivos sociais da empresa, atingindo os pleitos do referido instrumento. Cabe ressaltar que é adequado que os produtos e indicadores do Anexo IV (Contratação), bem como do CDI, estejam alinhados ao PdM.

O PdM desenvolvido para a gestão 2021-2024 apresenta seis eixos temáticos. O eixo “SP ÁGIL” propõe medidas de aprimoramento do espaço viário urbano para a melhoria das condições de deslocamento da população, sendo a SMT/CET diretamente envolvida:

· *Objetivo Estratégico* – Atingir grau de excelência em **SEGURANÇA VIÁRIA** com foco na diminuição do número de sinistros e de vítimas fatais no trânsito:

- **Meta 39** - Reduzir o índice de mortes no trânsito para 4,5 por 100 mil habitantes.

· *Objetivo Estratégico* – Estimular a **MOBILIDADE ATIVA** de maneira segura para a população, com prioridade para deslocamentos a pé e de bicicleta:

- **Meta 41** – 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.

- **Meta 43** – Implantar 300 km de estruturas cicloviárias.

· *Objetivo Estratégico* – Garantir o acesso ao Sistema Municipal de **TRANSPORTES**, de forma segura, acessível e sustentável:

- **Meta 48** – Implantar 50 km de faixas exclusivas de ônibus.

Ainda no eixo “SP ÁGIL”, bem como nos eixos “SP JUSTA E INCLUSIVA” e “SP SEGURA E BEM CUIDADA” são apresentadas metas que envolvem indiretamente a CET, com impacto financeiro, com a utilização de recursos humanos e materiais da Companhia: análise, aprovação de projetos de terceiros; monitoramento e gestão de dados de trânsito; definição de escopo e análise do viário; planejamento, estudos de adequações viárias em função de obras ou novas demandas; projetos e implantação de sinalização viária; análise e autorização de eventos e obras que causem impacto no sistema viário; monitoramento, operação e fiscalização nas vias públicas visando a melhoria da segurança e mobilidade.

- **Plano de Segurança Viária – PSV** -do Município de São Paulo, instituído no anexo único do Decreto Municipal n.º 58.717 de 17 de abril de 2019. Tem por objetivo primordial ser norteador das políticas públicas de segurança viária do Município. É uma peça de planejamento público que visa organizar e integrar ações da Prefeitura para redução do número de mortes na cidade. Inseriu-se no contexto global da Década de Ação para Segurança Global no Trânsito da Organização das Nações Unidas - ONU - e da Agenda 2030 de Desenvolvimento Sustentável (70ª Assembleia Geral da ONU), que tem por uma de suas metas proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos. No âmbito nacional, o PSV se pauta na Lei Federal nº 13.614/2018, que institui o Plano Nacional de Redução de Mortes e Lesões no Trânsito - PNATRANS, objetivando reduzir à metade, no mínimo, o índice nacional de mortos por grupo de veículos e o índice nacional de mortos por grupos de habitantes até 2028.

- **PlanMob/SP2015** foi instituído pelo **Decreto Municipal n.º 56.834** de 24 de fevereiro de 2016. É o instrumento norteador do planejamento e gestão do Sistema Municipal de Mobilidade, ou seja, dos meios e da infraestrutura de transporte de bens e pessoas no Município. O PlanMob/SP 2015 foi elaborado pela Prefeitura Municipal de São Paulo – PMSP com apoio técnico da SMT e das empresas SPTrans e CET, em parceria com outras secretarias

municipais. Atende a Lei Federal nº 12.587 de 03 de janeiro de 2012 que estabeleceu a Política Nacional de Mobilidade Urbana – PNMU. Com a intenção de atender as diretrizes do referido plano, a SMT elaborou uma relação dos seus principais objetivos, podendo ter a contribuição direta ou indireta com ações da CET:

- *Promover a acessibilidade universal no passeio público.*
- *Promover a acessibilidade aos componentes dos sistemas de mobilidade urbana municipais.*
- *Otimizar o uso do sistema viário.*
- *Implementar ambiente adequado ao deslocamento dos modos ativos.*
- *Aperfeiçoar a logística do transporte de cargas.*
- *Consolidar a gestão democrática no aprimoramento da mobilidade urbana.*
- *Reduzir o número de sinistros e mortes no trânsito.*
- *Reduzir o tempo médio das viagens.*
- *Ampliar o uso do coletivo na matriz de transporte da cidade.*
- *Incentivar a utilização de modos ativos.*
- *Reduzir emissões atmosféricas.*
- *Contribuir com a política de redução das desigualdades sociais.*
- *Tornar mais homogênea a macro acessibilidade da cidade.*

- **Plano Cicloviário do Município de São Paulo 2019-2028** atende a diretriz do Plano Diretor Estratégico de São Paulo - PDE (Lei Municipal nº 16.050/2014) o do PlanMob/2015, documento de suma importância para o negócio CET, pois constitui parte integrante da política de planejamento da cidade e busca consolidar o uso da bicicleta como veículo de transporte, de caráter inclusivo e universal, e garantir a segurança dos cidadãos em seus deslocamentos.

- **Estatuto do Pedestre** foi criado pelo Decreto Municipal n.º 59.670 de 07 de agosto de 2020, que regulamenta a Lei Municipal n.º 16.673 de 13 de junho de 2017. O Estatuto prevê diversas ações voltadas para a melhoria das condições de mobilidade na cidade e consolida direitos e deveres dos pedestres. Além disso, o texto estrutura uma rede básica de mobilidade a pé, que abrange a requalificação de espaços de pedestres, como calçadas e faixas de travessia, bem como a instalação de elementos de sinalização e mobiliário urbano, como pisos táteis e iluminação com foco nos pedestres. O texto do Estatuto do Pedestre também consolida legalmente uma série de programas da Prefeitura que são voltados para a mobilidade ativa. Entre eles, destacam-se o Plano Emergencial de Calçadas e a edição do Manual de Desenho Urbano e Obras Viárias que traz os parâmetros que deverão ser utilizados sempre que houver intervenções nas vias públicas, além dos critérios urbanísticos para o compartilhamento de calçadas e vias exclusivas para pedestres com outros modos de mobilidade ativa, garantindo a segurança de todos, sendo, portanto, fundamental para o direcionamento das atividades da Companhia.

Assim sendo, levando-se em consideração estes normativos e instrumentos destacados, evidencia-se que o Planejamento Estratégico é uma ferramenta fundamental para o desenvolvimento de sua visão de médio e longo prazo para atingir seus objetivos de negócio. Trata-se de um processo sistêmico que permite estabelecer o caminho a ser trilhado pela organização, com o intuito de atingir suas metas, no escopo de um contexto previamente analisado.

5. Análise SWOT

Forças (S):

1. Empregados administrativos e operacionais treinados nos conceitos de segurança viária - Visão Zero.
2. Capital humano experiente, proativo, criativo e capacitado em todas as áreas da empresa (Operação, Planejamento e Projetos, Educação, Sinalização e Administração).
3. Universidade Corporativa em andamento, com potencial de crescimento.
4. Atividades de Educação da CET são exemplos para outros órgãos/entidades de trânsito.
5. Setores de Normas de Sinalização Viária e de procedimentos de Fiscalização também são referências para outros órgãos/entidades de trânsito.
6. Processos digitalizados, rico banco de dados.
7. Busca de melhorias dos processos por meio da tecnologia.
8. Estoque de projetos elaborados.
9. Frota renovada à disposição das equipes operacionais.
10. Governança Corporativa consolidada. Transparência ativa bem pontuada junto à municipalidade.
11. Canal de Denúncias da CET ativado.

Fraquezas (W):

1. Necessidade de atualização constante dos empregados devido ao avanço da tecnologia e sistemas.
2. Quadro de pessoal com idade média alta.
3. Dificuldade de preenchimento de vagas em aberto pelas rescisões de contratos de trabalho ou por mortes.
4. Parque semafórico necessitando atualização.
5. Monitoramento por câmeras necessitando de modernização e expansão.

6. Necessidade de modernização e integração dos sistemas corporativos.
7. Dificuldades nas licitações, inclusive de tecnologia (Ex.: novo GP-Gestão de Projetos, sistemas de informática atualizados, bancos de dados em nuvem, equipamentos de informática para celeridade e eficiência dos trabalhos e viabilização da implantação do teletrabalho).
8. Dificuldades para reformular e/ou manter atualizados os projetos elaborados e não implantados.
9. Necessidade de instituição de política interna permanente de gratificação dos empregados que atingem as metas estabelecidas pela Companhia.

Oportunidades (O):

1. Migração para modais ativos (pedestre e bicicleta) na pandemia
2. Decreto municipal n.º 58.717/2019 (Plano Segurança Viária)
3. Decreto Municipal n.º 59.670/2020 (regulamenta Estatuto do Pedestre)
4. Decreto Municipal n.º 56.834/2016 (PlanMob/SP)
5. Decreto Municipal n.º 58.093/2018 (governança e gestão para empresa públicas, de sociedades de economia mista vinculadas à prefeitura municipal)
6. Programa de Metas 2021-2024 da Prefeitura de São Paulo.
7. Uso da tecnologia para melhoria no atendimento aos clientes (elaboração e controle de projetos, Pedidos de Sinalização, demandas semaforizadas...)
8. Uso da tecnologia para monitoramento de ocorrências por câmeras e operação do trânsito.
9. Fiscalização com recursos tecnológicos.
10. Monitoramento do trânsito em tempo real (parcerias com aplicativos de mobilidade).
11. Utilização de redes sociais gratuitas para divulgação de ações da CET.
12. Treinamentos digitais elaborados pela CET ou por parcerias para o ambiente interno e externo, aumentando o alcance de público.
13. Decreto 59.755/2020 (Teletrabalho).

Ameaças (T):

1. Aumento do uso do automóvel e diminuição do transporte coletivo (pandemia).
2. Diferentes fatores externos (recursos, licitação...) impactam no processo de gestão da implantação da sinalização viária.

3. Restrição orçamentária decorrente de diminuição de receitas (não reposição receita própria – zona azul, e não atualização da receita oriunda do contrato SMT/CET)
4. Crescente crise econômica impacta no orçamento da prefeitura, fonte majoritária de recursos da CET.
5. Furto de cabos semaforicos, vandalismo da sinalização viária e outros.
6. Desconhecimento da população quanto às ações e atividades da empresa.
7. Ações judiciais de terceiros, trabalhistas e de acidente de trabalho contra CET.

6. Objetivos e diretrizes estratégicos

A seguir, apresentam-se os Objetivos Estratégicos da CET, contemplando as principais tendências mundiais citadas e os instrumentos legais relacionados, alinhados com os temas de mobilidade do Plano de Metas da PMSP 2021-2024, nos quais a CET está diretamente envolvida.

Objetivos Estratégicos da CET	Temas e Metas PdM
I - MELHORAR A SEGURANÇA VIÁRIA, APLICANDO OS CONCEITOS “VISÃO ZERO” E “SISTEMAS SEGUROS”	Segurança Viária - Meta 39; Mobilidade Ativa - Metas 41 e 43; Transporte Público - Meta 48
II - GARANTIR A MOBILIDADE ATIVA, INCENTIVANDO OS DESLOCAMENTOS À PÉ E DE BICICLETA E ESTIMULANDO A INTEGRAÇÃO DOS MODAIS	Segurança Viária - Meta 39; Mobilidade Ativa - Metas 40 e 43; Transporte Público - Meta 48
III - FORTALECER O USO DE TECNOLOGIA E DE INSTRUMENTOS DE GESTÃO TANTO NO AMBIENTE INTERNO DA CET COMO NOS PROJETOS A SEREM IMPLANTADOS	Segurança Viária - Meta 39; Mobilidade Ativa - Metas 41 e 43; Transporte Público - Meta 48
IV - OPERAR E FISCALIZAR, CONTRIBUINDO PARA A PRIORIDADE DA MOBILIDADE ATIVA E DA SEGURANÇA DOS MOTOCICLISTAS	Segurança Viária - Meta 39; Mobilidade Ativa - Metas 41 e 43; Transporte Público - Meta 48
V - GARANTIR COMUNICAÇÃO COM A POPULAÇÃO E CAPACITAÇÃO INTERNA DURANTE A ELABORAÇÃO E IMPLANTAÇÃO DOS PROJETOS	Segurança Viária - Meta 39; Mobilidade Ativa - Metas 41 e 43; Transporte Público - Meta 48

Visando atingir os objetivos estratégicos expostos, a Companhia subdividiu-os em programas, apresentando indicativos de diretrizes gerais, com o intuito de organizar a gestão e o monitoramento das ações ao longo do tempo.

I - MELHORAR A **SEGURANÇA VIÁRIA** APLICANDO OS CONCEITOS “VISÃO ZERO” E “SISTEMAS SEGUROS”

- Reduzir sinistros fatais.
- Reduzir vítimas de sinistros envolvendo motociclistas.
- Aprimorar as estatísticas de gestão dos indicadores de segurança.

II - GARANTIR A **MOBILIDADE ATIVA** INCENTIVANDO OS DESLOCAMENTOS À PÉ E DE BICICLETA E ESTIMULANDO A INTEGRAÇÃO DOS MODAIS

- Priorizar o modo à pé.
- Priorizar o modo bicicleta.

III - FORTALECER O USO DE **TECNOLOGIA** E **DE INSTRUMENTOS DE GESTÃO** NO AMBIENTE INTERNO DA CET COMO NOS PROJETOS A SEREM IMPLANTADOS

- Incrementar o uso de tecnologia nas atividades do corpo técnico e administrativo, potencializando as atividades internas, gerando maior produtividade e atualização técnica, bem como melhorando a gestão de recursos humanos na Companhia.
- Aprimorar a tecnologia voltada à sinalização viária.

IV - **OPERAR E FISCALIZAR** CONTRIBUINDO PARA A PRIORIDADE DA MOBILIDADE ATIVA E DA SEGURANÇA DOS MOTOCICLISTAS

- Adequar as atividades de operação e fiscalização à nova realidade da mobilidade.

V - GARANTIR **COMUNICAÇÃO** COM A POPULAÇÃO E **CAPACITAÇÃO INTERNA** DURANTE A ELABORAÇÃO E IMPLANTAÇÃO DOS PROJETOS

- Aprimorar a comunicação/educação com a população, inclusive dando publicidade aos projetos da CET.
- Garantir processo contínuo de capacitação interna dos funcionários perante aos novos desafios.

ANEXO II - PLANO TÁTICO

1. Resultado Econômico

Resultado Operacional Bruto:

Ano 2022: R\$ 84.862 mil

2. Resultado Financeiro

Geração de Caixa:

Ano 2022: -R\$ 92.501 mil

3. Política de Pessoal

Despesa Total:

Ano 2022: R\$ 815.211 mil

Quantidade de pessoal:

Ano 2022: 3.953

Observação: A meta quantitativa não leva em consideração os seguintes vínculos: Conselheiros Administrativos, Conselheiros Fiscais, 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. Investimentos

Ver Anexo II-A

Observação: 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 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 entidade 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 entidade. 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 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 entidade 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 entidade 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, casos confirmados de corrupção e medidas tomadas e processos administrativos e judiciais que importem em relevante perda ou ganho para a entidade.

7.2.Responsabilidade Social

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

Em relação aos colaboradores, a entidade buscará um ambiente de trabalho mais saudável, empreendedor, motivador e colaborativo. Para esses fins, a entidade 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 entidade 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 entidade 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

Investimentos

INVESTIMENTO	INÍCIO	TÉRMINO	VALOR 2022	DESCRIÇÃO	OBJETIVO ESTRATÉGICO
---------------------	---------------	----------------	-----------------------	------------------	---------------------------------

INVESTIMENTO	INÍCIO	TÉRMINO	VALOR 2022	DESCRIÇÃO	OBJETIVO ESTRATÉGICO
Veículos/ Equipamentos	01/01/22	31/12/22	R\$ 1.200 mil	<p>Veículos e Equipamentos para atender as necessidades das equipes de sinalização.</p> <p>1. Locação de 1050 microcomputadores destinados a substituir máquinas obsoletas que atendem todas as áreas de empresa, no valor total de R\$ 4.633.740,00, sendo R\$ 2.316.870,00 em 2021 e R\$ 2.316.870,00 em 2022.</p> <p>2. Renovação de contratos de 264 impressoras que atendem todas as áreas de empresa, no valor total de R\$ 2.318.819,92, sendo R\$ 1.159.409,96 em 2021 e R\$ 1.159.409,96 em 2022.</p> <p>3. Aquisição de serviços Office 365 para 4659 microcomputadores, atualizando as ferramentas de edição de texto, planilhas, e-mails e outras contidas no pacote que atendem todas as</p>	<p>• PdM 2021-2024</p> <p>Objetivo Estratégico – Atingir grau de excelência em SEGURANÇA VIÁRIA, com foco na diminuição do número de sinistros e de vítimas fatais no trânsito:- Meta 39 - Reduzir o índice de mortes no trânsito para 4,5 por 100 mil habitantes.</p> <p>• Plano estratégico do CDI 2022-2026, Objetivo I - melhorar a segurança viária, aplicando os conceitos “visão zero” e “sistemas seguros”.</p> <p>• PdM 2021-2024</p> <p>Objetivo Estratégico – Atingir grau de excelência em SEGURANÇA VIÁRIA, com foco na diminuição do número de sinistros e de vítimas fatais no trânsito:- Meta 39 - Reduzir o índice de mortes no trânsito para 4,5 por 100 mil habitantes.</p> <p>Objetivo Estratégico – Estimular a MOBILIDADE ATIVA de maneira segura para a população, com prioridade para deslocamentos a pé e de bicicleta: Meta 41 – 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.</p> <p>Objetivo Estratégico – Estimular a MOBILIDADE ATIVA de maneira segura para a população, com prioridade para deslocamentos a pé e de</p>

INVESTIMENTO	INÍCIO	TÉRMINO	VALOR 2022	DESCRIÇÃO	OBJETIVO ESTRATÉGICO
Informática	01/01/22	31/12/22	R\$ 8.687 mil	<p>8.132.457,76, sendo R\$ 4.066.228,88 em 2021 e R\$ 4.066.228,88 em 2022.</p> <p>4. Aquisição e atualização de licenças microsoft-soft assurance que atenderão à infraestrutura de TI para os 4653 microcomputadores no valor total de R\$ 3.958.827,27, sendo R\$ 1.979.413,64 em 2021 e R\$ 1.979.413,64 em 2022..</p> <p>5. Desenvolvimento de portal CET Internet para atualização do site e intranet. Valor de R\$ 150.000,00 para realização da atividade por empresa contratada em 2021 (zero custo previsto para 2022).</p> <p>6. Mudança física e novas instalações de sala para servidores, adequando as instalações às necessidades dos equipamentos em operação. Valor total de R\$ 1.000.000,00, sendo R\$ 500.000,00 para 2021 e R\$ 500.000,00 para 2022.</p>	<p>Objetivo Estratégico – Garantir o acesso ao Sistema Municipal de TRANSPORTES, de forma segura, acessível e sustentável:</p> <p>- Meta 48 – Implantar 50 km de faixas exclusivas de ônibus.</p> <p>• Plano estratégico do CDI 2022-2026, Objetivo I - melhorar a segurança viária, aplicando os conceitos “visão zero” e “sistemas seguros”; Objetivo II- garantir a mobilidade ativa, incentivando os deslocamentos à pé e de bicicleta e estimulando a integração dos modais; Objetivo III- fortalecer o uso de tecnologia e de instrumentos de gestão tanto no ambiente interno da CET como nos projetos a serem implantados; Objetivo IV - operar e fiscalizar, contribuindo para a prioridade da mobilidade ativa e da segurança dos motociclistas. Objetivo V- garantir comunicação com a população e capacitação interna durante a elaboração e implantação dos projetos</p>

INVESTIMENTO	INÍCIO	TÉRMINO	VALOR 2022	DESCRIÇÃO	OBJETIVO ESTRATÉGICO
Benfeitorias	01/01/22	31/12/22	R\$ 4.850 mil	<p>Benfeitorias em imóveis de terceiros e próprio, no valor total de R\$ 5.962.235,92, sendo R\$ 1.962.235,92 em 2021 e R\$ 4.000.000,00 em 2022.</p> <p>Instalações no valor total de R\$ 150.000,00, sendo R\$ 50.000,00 em 2021 e R\$ 100.000,00 em 2022.</p> <p>Máquinas, aparelhos e equipamentos no valor total de R\$ 450.000,00, sendo R\$ 200.000,00 em 2021 e R\$ 250.000,00 em 2022.</p> <p>Móveis e utensílios no valor total de R\$ 1.834.000,00, sendo R\$ 1.334.000,00 em 2021 e R\$ 500.000,00 em 2022.</p> <p>Total para os dois anos: R\$ 8.396.235,92.</p>	<ul style="list-style-type: none"> • PdM 2021-2024 <p>Objetivo Estratégico – Atingir grau de excelência em SEGURANÇA VIÁRIA, com foco na diminuição do número de sinistros e de vítimas fatais no trânsito:- Meta 39 - Reduzir o índice de mortes no trânsito para 4,5 por 100 mil habitantes.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Plano estratégico do CDI 2022-2026, Objetivo I - melhorar a segurança viária, aplicando os conceitos “visão zero” e “sistemas seguros”.

Anexo II-B

Produtos

PRODUTO	INÍCIO	TÉRMINO	VALOR 2022	DESCRIÇÃO	BENEFÍCIOS	OBJETIVO ESTRATÉGICO
						<ul style="list-style-type: none"> • PdM 2021-2024 <p>Objetivo Estratégico – Atingir grau de excelência em SEGURANÇA VIÁRIA, com foco</p>

PRODUTO	INÍCIO	TÉRMINO	VALOR 2022	DESCRIÇÃO	BENEFÍCIOS	na OBJETIVO o ESTRATÉGICO
Operação e Manutenção da Sinalização Viária	01/01/22	31/12/22	R\$ 343.019 mil	Serviços executados de sinalização viária: 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	Melhorar mobilidade e segurança viária	sinistros e de vítimas fatais no trânsito:- Meta 39 - Reduzir o índice de mortes no trânsito para 4,5 por 100 mil habitantes. Objetivo Estratégico – Estimular a MOBILIDADE ATIVA de maneira segura para a população, com prioridade para deslocamentos a pé e de bicicleta: Meta 41 – 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. Objetivo Estratégico – Garantir o acesso ao Sistema Municipal de TRANSPORTES, de forma segura, acessível e sustentável: - Meta 48 – Implantar 50 km de faixas exclusivas de ônibus. • Plano estratégico do CDI 2022-2026,

PRODUTO	INÍCIO	TÉRMINO	VALOR 2022	DESCRIÇÃO	BENEFÍCIOS	OBJETIVO ESTRATÉGICO
				<p>materiais para realização dos serviços de sinalização, etc.;</p> <p>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;</p> <p>6. Locação de PMV's (painel de mensagem variável) e atualização e manutenção dos PMV's fixos.</p>		<p>segurança viária, aplicando os conceitos "visão zero" e "sistemas seguros"; Objetivo II- garantir a mobilidade ativa, incentivando os deslocamentos à pé e de bicicleta e estimulando a integração dos modais; Objetivo III- fortalecer o uso de tecnologia e de instrumentos de gestão tanto no ambiente interno da CET como nos projetos a serem implantados; Objetivo IV - operar e fiscalizar, contribuindo para a prioridade da mobilidade ativa e da segurança dos motociclistas. Objetivo V- garantir comunicação com a população e capacitação interna durante a elaboração e implantação dos projetos.</p> <ul style="list-style-type: none"> • Objetivo do Plano de Segurança Viária, Decreto nº 58.717/2019.
						<ul style="list-style-type: none"> • PdM 2021-2024 <p>Objetivo Estratégico – Atingir grau de excelência em SEGURANÇA</p>

PRODUTO	INÍCIO	TÉRMINO	VALOR 2022	DESCRIÇÃO	BENEFÍCIOS	VI. OBJETIVO ESTRATÉGICO
Pedestre Seguro - POS	01/08/22	31/12/22	8 vias	Estudar e/ou implantar Projetos de Proteção ao Pedestre: adequando o tempo de travessia ou fiscalização dedicada à segurança dos pedestres ou desenvolver e implantar projetos de sinalização viária.	Melhorar as condições de segurança dos pedestres.	número de sinistros e de vítimas fatais no trânsito:- Meta 39 - Reduzir o índice de mortes no trânsito para 4,5 por 100 mil habitantes. Objetivo Estratégico – Estimular a MOBILIDADE ATIVA de maneira segura para a população, com prioridade para deslocamentos a pé e de bicicleta: Meta 41 – 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. • Plano estratégico do CDI 2022-2026, Objetivo I - melhorar a segurança viária, aplicando os conceitos “visão zero” e “sistemas seguros”; Objetivo II- garantir a mobilidade ativa, incentivando os deslocamentos à pé e de bicicleta e estimulando a

PRODUTO	INÍCIO	TÉRMINO	VALOR 2022	DESCRIÇÃO	BENEFÍCIOS	int OBJETIVO ESTRATÉGICO
						IV - operar e fiscalizar, contribuindo para a prioridade da mobilidade ativa e da segurança dos motociclistas. • Objetivo do Plano de Segurança Viária, Decreto nº 58.717/2019.
Pedestre Seguro	01/01/22	31/12/22	1 área calma e 2 rotas acessíveis	Implementar Projetos de Proteção ao Pedestre: 1. Redesenho urbano que compreende na alteração no viário, sinalização, ajardinamento, instalação de mobiliário urbano, etc. em duas área da cidade que apresentam alta prevalência de pedestres, estando prevista uma área calma para o ano de 2021 e uma para o ano de 2022 2. Estudo para criação de 04 rotas de	Melhorar as condições de circulação de pedestres; aumento do uso da mobilidade a pé; apropriação dos espaços públicos pela população; aumentar a	• PdM 2021-2024 Objetivo Estratégico – Atingir grau de excelência em SEGURANÇA VIÁRIA, com foco na diminuição do número de sinistros e de vítimas fatais no trânsito:- Meta 39 - Reduzir o índice de mortes no trânsito para 4,5 por 100 mil habitantes. Objetivo Estratégico – Estimular a MOBILIDADE ATIVA de maneira segura para a população, com prioridade para deslocamentos a pé e de bicicleta: Meta 41 – Implantar nove projetos de redesenho urbano para pedestres, com vistas à melhoria da caminhabilidade e

PRODUTO	INÍCIO	TÉRMINO	VALOR 2022	DESCRIÇÃO	BENEFÍCIOS	OBJETIVO ESTRATÉGICO
				calçadas/acessibilidade de pedestres e equipamentos de uso intenso por esse público. Estando previsto duas rotas para ano de 2021 e duas para o ano de 2022. O conjunto de uma área calma e duas rotas para o período de 2021 e 2022 correspondem a meta de 100% dos serviços executados por ano.	visibilidade da sinalização e do pedestre na travessia.	seg pessoas com deficiência, idosos e crianças. • Plano estratégico do CDI 2022-2026, Objetivo I - melhorar a segurança viária, aplicando os conceitos “visão zero” e “sistemas seguros” e Objetivo II- garantir a mobilidade ativa, incentivando os deslocamentos à pé e de bicicleta e estimulando a integração dos modais • Objetivo do Plano de Segurança Viária, Decreto nº 58.717/2019.

PRODUTO	INÍCIO	TÉRMINO	VALOR 2022	DESCRIÇÃO	BENEFÍCIOS	OBJETIVO ESTRATÉGICO
Ciclo-mobilidade	01/01/22	31/12/22	75 km projetos de novas estruturas cicloviárias (elaboração e/ou aprovação de projetos de terceiros)	Em 2021 serão elaborados 85 km de Projetos de Requalificação da Rede Cicloviária da Cidade de São Paulo (prevendo a manutenção da estrutura existente) e 64 km de projetos de novas conexões cicloviárias. Em 2022 serão 75 km de projetos de novas estruturas cicloviárias (elaboração e/ou aprovação de projetos de terceiros).	Promover a intermodalidade e a conexão com os principais equipamentos de transportes públicos, garantir a segurança do uso da bicicleta na malha viária da cidade e promover ações que incentivem o uso do modal de modo a expandi-lo e consolidá-lo na estrutura viária.	<ul style="list-style-type: none"> • PdM 2021-2024 Objetivo Estratégico – Estimular a MOBILIDADE ATIVA de maneira segura para a população, com prioridade para deslocamentos a pé e de bicicleta: Meta 43 – Implantar 300 km de estruturas cicloviárias. <ul style="list-style-type: none"> • Plano estratégico do CDI 2022-2026, Objetivo II- garantir a mobilidade ativa, incentivando os deslocamentos à pé e de bicicleta e estimulando a integração dos modais • Objetivo do Plano de Segurança Viária, Decreto nº 58.717/2019.

Anexo II-C

Indicadores

INDICADOR	VALOR 2022 REVISÃO	DESCRIÇÃO	INTERPRETAÇÃO	PERIODICIDADE	OBJETIVO ESTRATÉGICO RELACIONADO
-----------	--------------------	-----------	---------------	---------------	----------------------------------

INDICADOR	VALOR 2022 REVISÃO	DESCRIÇÃO	INTERPRETAÇÃO	PERIODICIDADE	OBJETIVO ESTRATÉGICO RELACIONADO
Índice de mortos no trânsito a cada 100 mil habitantes	5.6	Reduzir o índice de morte no trânsito para valor igual ou inferior a 5,6 a cada 100 mil habitantes ao ano até 2022.	Quanto menor melhor	Anual	<ul style="list-style-type: none"> • PdM 2021-2024 Objetivo Estratégico – Atingir grau de excelência em SEGURANÇA VIÁRIA, com foco na diminuição do número de sinistros e de vítimas fatais no trânsito:- Meta 39 - Reduzir o índice de mortes no trânsito para 4,5 por 100 mil habitantes. • Plano estratégico do CDI 2022-2026, Objetivo I - melhorar a segurança viária, aplicando os conceitos “visão zero” e “sistemas seguros”. • Objetivo do Plano de Segurança Viária, Decreto nº 58.717/2019.
		Compreende o tempo de disponibilidade			<ul style="list-style-type: none"> • PdM 2021-2024 Objetivo Estratégico – Atingir grau de excelência em SEGURANÇA VIÁRIA, com foco na diminuição do número de sinistros e de vítimas fatais no trânsito:- Meta 39 - Reduzir o índice de mortes no trânsito para 4,5 por 100 mil habitantes. Objetivo Estratégico – Estimular a MOBILIDADE ATIVA de maneira segura para a população, com prioridade para deslocamentos a pé e de bicicleta: Meta 41 – 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. Objetivo Estratégico – Garantir o acesso ao

INDICADOR Tempo médio	VALOR 2022 REVISÃO	DESCRIÇÃO diária da equipe operacional em campo,	INTERPRETAÇÃO	PERIODICIDADE	OBJETIVO ESTRATÉGICO RELACIONADO Sistema Municipal de TRANSPORTES de forma segura, acessível e
de disponibilidade da equipe operacional em campo (min)	325	excetuando-se o intervalo de descanso. Valores expressos em minutos. Valores expressos em minutos, correspondendo à 5h25min.	Quanto maior melhor	Anual	sustentável: - Meta 48 – Implantar 50 km de faixas exclusivas de ônibus. • Plano estratégico do CDI 2022-2026, Objetivo I - melhorar a segurança viária, aplicando os conceitos “visão zero” e “sistemas seguros”; Objetivo II- garantir a mobilidade ativa, incentivando os deslocamentos à pé e de bicicleta e estimulando a integração dos modais; Objetivo III- fortalecer o uso de tecnologia e de instrumentos de gestão tanto no ambiente interno da CET como nos projetos a serem implantados; Objetivo IV - operar e fiscalizar, contribuindo para a prioridade da mobilidade ativa e da segurança dos motociclistas. Objetivo V- garantir comunicação com a população e capacitação interna durante a elaboração e implantação dos projetos. • Objetivo do Plano de Segurança Viária, Decreto nº 58.717/2019.

INDICADOR	VALOR 2022 REVISÃO	DESCRIÇÃO	INTERPRETAÇÃO	PERIODICIDADE	OBJETIVO ESTRATÉGICO RELACIONADO
Trânsito Seguro – Pessoas atendidas em Educação de Trânsito	39,930	Compreende o total de pessoas atendidas em educação de trânsito à distância (cursos, palestras, aulas <i>on line</i> , acessos portal e outros).	Quanto maior melhor	Anual	<ul style="list-style-type: none"> • PdM 2021-2024 Objetivo Estratégico – Atingir grau de excelência em SEGURANÇA VIÁRIA, com foco na diminuição do número de sinistros e de vítimas fatais no trânsito:- Meta 39 - Reduzir o índice de mortes no trânsito para 4,5 por 100 mil habitantes. Objetivo Estratégico – Estimular a MOBILIDADE ATIVA de maneira segura para a população, com prioridade para deslocamentos a pé e de bicicleta: Meta 41 – 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. • Plano estratégico do CDI 2022-2026, Objetivo V- garantir comunicação com a população e capacitação interna durante a elaboração e implantação dos projetos

INDICADOR	VALOR 2022 REVISÃO	DESCRIÇÃO	INTERPRETAÇÃO	PERIODICIDADE	OBJETIVO ESTRATÉGICO RELACIONADO
Demandas de Atendimento Semafórico	42,500	Compreende na quantidade de demandas semaforicas atendidas (encerradas e nada consta) dos tipos: prioritários e não prioritários.	Quanto menor melhor	Anual	<ul style="list-style-type: none"> • PdM 2021-2024 Objetivo Estratégico – Atingir grau de excelência em SEGURANÇA VIÁRIA, com foco na diminuição do número de sinistros e de vítimas fatais no trânsito:- Meta 39 - Reduzir o índice de mortes no trânsito para 4,5 por 100 mil habitantes. <ul style="list-style-type: none"> • Plano estratégico do CDI 2022-2026, Objetivo I - melhorar a segurança viária, aplicando os conceitos “visão zero” e “sistemas seguros”; Objetivo III- fortalecer o uso de tecnologia e de instrumentos de gestão tanto no ambiente interno da CET como nos projetos a serem implantados;



Roberto Lucca Molin
Diretor(a) Administrativo(a) e Financeiro(a)
 Em 25/11/2022, às 18:21.



Jair de Souza Dias
Presidente
 Em 19/12/2022, às 10:58.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **072951749** e o código CRC **D595BB6A**.

Referência: Processo nº 6017.2022/0042242-0

SEI nº 072951749