

**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 53.916/2013, pelos integrantes da Junta Orçamentário-Financeira instituída pelo Decreto nº 53.687/2013, VALTER CORREIA DA SILVA, Secretário Municipal de Gestão, FRANCISCO MACENA, Secretário do Governo Municipal, MARCOS DE BARROS CRUZ, Secretário Municipal de Finanças e Desenvolvimento Econômico, e ROBINSON SAKIYAMA BARREIRINHAS, Secretário Municipal dos Negócios Jurídicos, e a **COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO - CET**, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 47.902.648/0001-17, neste ato representado por seu Diretor Presidente JILMAR AUGUSTINHO TATTO, para efeitos do disposto nos artigos 1º e 3º do Decreto nº 53.916/2013, 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 dos Anexos I (METAS) e II (FLUXO DE CAIXA).

**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 Acompanhamento da Administração Indireta os relatórios previstos no art. 7º do Decreto nº 53.916/2013;
- 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.

[assinatura]

[assinatura]

## 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 Acompanhamento 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 Acompanhamento 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 2016 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 Acompanhamento da Administração Indireta;

[assinatura]

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 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 Acompanhamento 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. 8º, § 1º do Decreto n. 53.916/2013.

## 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.

*Handwritten signature*

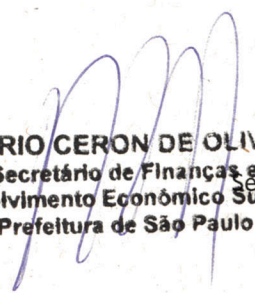
*Handwritten mark*

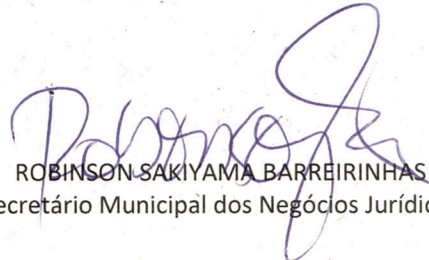
E por estarem assim justas e acordadas, firmam o presente COMPROMISSO DE DESEMPENHO INSTITUCIONAL, em 2 (duas) vias de igual teor e forma e para os mesmos fins de direito, na presença das testemunhas abaixo qualificadas.

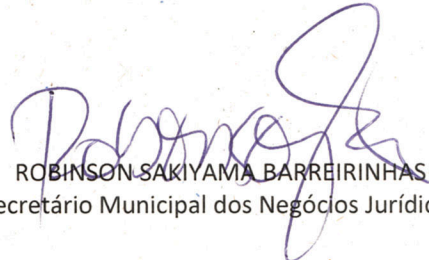
São Paulo, 10 de abril de 2015.


  
VALTER CORREIA DA SILVA  
Secretária Municipal de Gestão


  
FRANCISCO MACENA  
Secretário do Governo Municipal

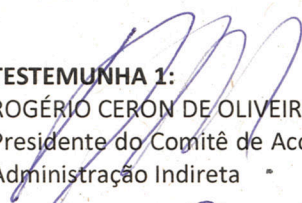
  
ROGÉRIO CERON DE OLIVEIRA  
Secretário de Finanças e Desenvolvimento Econômico  
Substituto  
Prefeitura de São Paulo

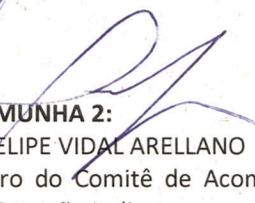
  
MARCOS DE BARROS CRUZ  
Secretário Municipal de Finanças e Desenvolvimento Econômico

  
ROBINSON SAKIYAMA BARREIRINHAS  
Secretário Municipal dos Negócios Jurídicos

  
COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO –  
CET  
CNPJ/MF sob o nº 47.902.648/0001-17  
Diretor Presidente JILMAR AUGUSTINHO  
TATTO

  
COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO –  
CET  
CNPJ/MF sob o nº 47.902.648/0001-17  
Diretora Administrativa Financeira MARIA  
LUCIA BEGALLI

  
**TESTEMUNHA 1:**  
ROGÉRIO CERON DE OLIVEIRA  
Presidente do Comitê de Acompanhamento da  
Administração Indireta

  
**TESTEMUNHA 2:**  
LUIS FELIPE VIDAL ARELLANO  
Membro do Comitê de Acompanhamento da  
Administração Indireta

  
Maurício Akthiro Maki  
Diretor de Departamento  
SF-SUTEM-DECAP

1

## Sumário

PLANO ESTRATÉGICO .....	6
1. Visão .....	6
2. Missão .....	6
3. Avaliação do cenário externo .....	6
4. Análise SWOT .....	9
5. Objetivos estratégicos .....	10
PLANO TÁTICO .....	13
1. Resultado Econômico .....	13
2. Resultado Financeiro .....	13
3. Política de Pessoal .....	13
4. Plano de Investimentos .....	14
5. Produtos .....	14
6. Indicadores .....	14
7. Instrumentos de Governança Corporativa e Desenvolvimento Sustentável .....	14



## PLANO ESTRATÉGICO

### 1. Visão

Ser reconhecida como empresa que contribuiu para a mobilidade, a segurança viária e a 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, visando à melhoria da qualidade de vida.

### 3. Avaliação do cenário externo

**Setor de atuação:** Transporte

**Economia:** Ata do Comitê de Política Econômica do Banco Central, que destacamos “a demanda agregada tende a se apresentar relativamente robusta no horizonte relevante para a política monetária. De um lado, o consumo das famílias tende a registrar ritmo moderado de expansão, devido a efeitos de fatores de estímulo como o crescimento da renda e a expansão moderada do crédito; de outro, condições financeiras relativamente favoráveis, concessão de serviços públicos, ampliação das áreas de exploração de petróleo, entre outros, tendem a favorecer a ampliação dos investimentos. Por sua vez, as exportações tendem a ser beneficiadas pelo cenário de maior crescimento de importantes parceiros comerciais e pela depreciação do real. Esses elementos e os desenvolvimentos no âmbito parafiscal e no mercado de ativos são partes importantes do contexto no qual decisões futuras de política monetária serão tomadas, com vistas a assegurar a convergência tempestiva da inflação para a trajetória de metas.” Diante do cenário apontado pelo COPOM podemos esperar que o poder aquisitivo das famílias permanecerá moderado, com crescente estabilidade no crescimento da frota de veículos particulares, concomitante a esse fator, importante observar o esforço da PMSP por meio da SMT e da SPTRANS em aumentar o número de usuários do transporte coletivo, ambos os fatores, demonstram relevantes para o



desempenho das ações da CET, seja na gestão do trânsito, seja na priorização do transporte coletivo nas vias, corredores e faixas exclusivas. Por outro lado a estabilidade econômica prevista pelo COPOM assegura maior controle e economia nos contratos a serem firmados no futuro, garantindo também um melhor desempenho orçamentário e do caixa da empresa.

Por fim não menos importante, cabe ressaltar que os novos contratos de fiscalização por Radar preveem a instalação de 848 equipamentos, dobrando a capacidade de locais a serem fiscalizados, o que pode acarretar um maior número de penalidades a serem aplicadas, podendo refletir num aumento de recolhimento no Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito – FMDT.

**Política do governo estadual e federal para o setor:**

Os programas de Mobilidade Urbana promovidos pelo Governo Federal, por meio do PAC 2, fomentam a cidadania e a inclusão social por meio da universalização do acesso aos serviços públicos de transporte coletivo e das ações estruturantes para o sistema de transporte coletivo urbano, apoiando a qualificação e ampliação de infraestrutura de mobilidade urbana.

Há projetos de melhoria, ampliação e implantação de sistemas de transporte público coletivo em execução nas cidades brasileiras. Estão sendo investidos recursos em metrô, Bus Rapid Transit (BRTs), corredores de ônibus, veículos leves sobre trilhos, aeromóvel, entre outros.

A seguir projetos/ intervenções previstas no PAC 2 para o município de São Paulo:

- Aricanduva; Belmira Marin (trecho 1);
- Berrini;
- Complexo de Integração de transportes metropolitanos em Franco da Rocha; Construção do Monotrilho Linha 17– Ouro – Trecho 1;
- Corredor Agamenon – Baronesa;
- Corredores Av. Carlos Caldeiro Filho;
- Capão Redondo - Vila Sônia; Anajar de Souza;
- Guavirutuba; M´Boi Mirim/ Cachoeirinha e M´Boi Mirim/ Santo Amaro;
- Leste- Itaquera;
- Metrô – RM São Paulo/ SP – Monotrilho Linha 18 - SBC/SP – fase 1;
- Metrô Linha 2 Vila
- Prudente- Vila Formosa/ Perimetral Bandeirantes/ Salim Farah Maluf;
- Perimetral Itaim Paulista/ São Mateus;
- Radial Leste;
- Reforma e modernização de estações nas linhas 7,10,11 e 12;
- Terminal Itaquera;
- Trem Urbano – Linha 13 (Zona Leste/Guarulhos) e Trem Urbano – Linha 9 (Zona Sul).

*[Handwritten signature]*

Evidencia-se que as Políticas do Governo Municipal e Federal encontram-se alinhadas, incentivando medidas que privilegiam o uso do transporte coletivo como um dos instrumentos para melhoria da Mobilidade Urbana.

Não foi possível acesso às Políticas de Governo Estadual para o setor de Transportes em razão da ausência de informações deste órgão no respectivo site até o momento

**Política do governo municipal para o setor:** Desenvolvimento do Plano de Mobilidade Urbana de São Paulo com expectativa de conclusão no ano 2015 encaminhado pelo CMTT, Conselho Municipal de Trânsito e Transporte, criado no âmbito da Secretaria Municipal de Transportes pelo Decreto nº 54.058 em 01/07/2013, tendo como premissas acessibilidade universal; desenvolvimento sustentável; equidade no acesso e no uso do espaço; eficiência, eficácia e efetividade; gestão democrática; segurança nos deslocamentos; redução dos custos urbanos; justiça social.

Tendo como diretrizes a integração com a política de desenvolvimento urbano; democratização do espaço viário; prioridade aos pedestres e aos modos não motorizados; prioridade para o transporte público coletivo; garantia do abastecimento e circulação de bens e serviços; gestão integrada do trânsito, do transporte de pessoas e do transporte de bens e serviços; mitigação dos custos ambientais e sociais e incentivo ao desenvolvimento técnico.

Com os seguintes objetivos: promover a acessibilidade universal no passeio público; qualificar o sistema de transporte coletivo; racionalizar o uso do sistema viário; implementar ambiente adequado ao deslocamento dos modos não motorizados; aprimorar a logística do transporte de cargas; consolidar a gestão democrática no aprimoramento da mobilidade urbana; reduzir o número de acidentes 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 não motorizados e reduzir emissões de poluentes; contribuir na redução das desigualdades sociais; promover acesso aos serviços básicos; tornar mais homogênea a macro acessibilidade da área urbanizada e promover o desenvolvimento sustentável.

#### **Plano Diretor de São Paulo e as inovações na mobilidade urbana**

Aprovado pela Câmara de São Paulo no dia 30 de junho, depois de intensa participação de diversos setores da sociedade, define as diretrizes urbanísticas para a capital nos próximos 16 anos. Procura estabelecer novo paradigma na mobilidade urbana do município: incentivo ao maior adensamento próximo às vias de transportes públicos; estímulo ao uso do transporte coletivo em detrimento do individual; oferta de serviços e de postos de trabalho em regiões essencialmente residenciais, com a conseqüente redução da necessidade de deslocamentos em massa.

#### **Programa de Metas 2013-2016**



O Programa de Metas 2013-2016 constitui-se de 100 metas agrupadas em três eixos temáticos que se desdobram em 21 objetivos estratégicos. As metas se distribuem no território segundo um modelo de desenvolvimento urbano proposto em 5 articulações territoriais.

A questão transportes é apresentada no eixo Desenvolvimento Econômico Sustentável com redução das desigualdades sob Objetivo Melhorar a Mobilidade Urbana.

A CET estabeleceu objetivos estratégicos alinhados às Políticas do Governo Municipal, no que se refere ao incentivo ao 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. Normatização interna;
2. Ouvidoria CET;
3. Busca permanente por novas tecnologias;
4. Atuação constante em toda a cidade;
5. Pró-atividade na operação do trânsito;
6. Controle do parque semafórico da Cidade;
7. Programa de Qualidade de Vida para empregados;
8. Convênio Educacional para empregados;

##### Fraquezas (W):

1. Instalações prediais antigas com pouca manutenção nos últimos anos;
2. Escassez de recursos humanos/ sobrecarga operacional/excesso de horas extras;
3. Absenteísmo;
4. Poucos semáforos inteligentes;
5. Painéis de Mensagem Variável - PMVs não integrados em tempo real;
6. Serviços prestados pela CET/DSV descentralizados (PGT, Eventos, Multas, Obras, cartões ZMRC, Defis), etc.;
7. Falta de integração de alguns sistemas internos.

##### Oportunidades (O):



1. Inovações tecnológicas – ITS;
2. Inovações aplicativos móveis;
3. Lei de Acesso à informação;
4. Novo sistema de Radares;
5. Plano Diretor Estratégico;
6. Novas linhas de metrô – Morumbi e demais estações da linha 4 (Oscar Freire, etc.).

#### **Ameaças (T):**

1. Crescimento da frota de veículos particulares.
2. Expressiva frota de Motocicleta.
3. Alto deslocamento e concentração de pessoas em determinadas regiões/ locais da cidade por conta de eventos como:
  - a. Comércio e serviços;
  - b. Lazer (parques) e cultura (R. Jardins, Vila Madalena);
  - c. Turismo (polo gastronômico);
  - d. Hospitais/ universidades;
  - e. Entre outros.
4. Aumento da população de idoso em 2,8% (correspondendo a 12,8% da população total). Apresentando maiores dificuldades de locomoção, visual e motora, maior risco de acidentes, maior tempo para travessias.
5. Regiões como a Sul e Leste com maior quantidade de moradia provocam alta demanda de deslocamentos e congestionamentos diários nas vias estruturais que ligam essas regiões ao centro da cidade.
6. Regiões com potencial de alagamento e conseqüente impacto no trânsito.

## **5. Objetivos estratégicos**

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

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

### **5.2. Correlação com programa de metas:**

**Objetivo 16.** Melhorar a mobilidade urbana universal, dando prioridade aos meios públicos de transporte.



**Meta 98:** Modernizar a rede semaforica

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

Compreende a identificação, proposição e implementação de medidas de planejamento, engenharia e educação de trânsito visando à Proteção para a Vida no trânsito, com abrangência aos diversos agentes no trânsito (pedestres, motociclistas, ciclistas, motoristas do transporte individual e coletivo).

**Correlação com programa de metas:**

**Objetivo 16:** Melhorar a mobilidade urbana universal, dando prioridade aos meios públicos de transporte.

**Meta 102:** Ampliar o Programa de Proteção ao Pedestre atingindo novas grandes avenidas e 14 locais de intensa circulação de pedestres.

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

Compreende a avaliação e 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 integração dos diversos agentes do trânsito usuários de diferentes modais.

**Correlação com programa de metas:**

**Objetivo 16:** Melhorar a mobilidade urbana universal, dando prioridade aos meios públicos de transporte.


**Meta 97:** Implantar uma rede de 400 km de vias cicláveis.

**5.5. Objetivo estratégico 4: Fortalecer a Governança Corporativa**

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

**Correlação com programa de metas:**



Folha Nº: 126  
Expediente nº: 1346/13  
Assinatura:   
Reg. CET nº: 12216-3

**Objetivo 19:** Promover a participação, a transparência e o controle social na administração pública municipal.



## PLANO TÁTICO

### 1. Resultado Econômico

#### Resultado Operacional Bruto:

Ano 2015: R\$ 224.426 mil

Ano 2016: R\$ 249.992 mil

### 2. Resultado Financeiro

#### Geração de Caixa:

Ano 2015: R\$ - 609 mil

Ano 2016: R\$ 2.364 mil

### 3. Política de Pessoal

#### Proposta para Meta de Pessoal Semestral 2015

Quantitativo máximo	4.286	4.461	4.636
Despesa Total máxima	248.356	250.658	260.491
ROB Total mínimo	Atual	103.085	107.129
R\$ Mil			

#### Proposta para Meta de Pessoal Semestral 2016

Quantitativo máximo	4.286	4.461	4.636
Despesa Total máxima	258.290	260.684	276.270
ROB Total mínimo	Atual	114.828	119.333
R\$ Mil			

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

Observação: A meta quantitativa não leva em consideração os seguintes vínculos: Desligados, Estagiário, Aprendiz e Contrato por Tempo Determinado. A meta de despesa de pessoal considera todos os vínculos.



#### 4. Plano de Investimentos

Ver Anexo I-A.

O Plano de Investimentos têm 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 I-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 I-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. Curso sustentabilidade e trânsito – em EAD

Realizar cursos à distância para sensibilizar e capacitar os usuários em educação ambiental e mobilidade segura.



**7.2. Auditoria em Sistema Corporativo CS (Controle de Solicitações)**

Estabelecer procedimentos operacionais padrão de uso adequado da ferramenta corporativa

**7.3. Pesquisa de Controle da Qualidade de Segurança no Trânsito**

Pesquisa quantitativa, com amostragem aleatória, de infrações de trânsito, para balizar as atividades de educação com o objetivo de conscientizar os cidadãos quanto à importância da observação de regras e a redução do índice de infrações e acidentes.


**7.4. Pesquisa do Desempenho do Sistema de Mobilidade**

Coleta de informações sobre volume e velocidade dos modais para monitoramento do desempenho.



**Anexo I-A**  
**Plano de Investimentos**


Investimento	Início	Término	Valor* 2015	Valor* 2016	Descrição	Benefícios	Objetivo Estratégico relacionado
<b>Melhoria da Infraestrutura predial das unidades CET</b>	01/01/2015	31/12/2016	3.978	500	Manutenção e adaptação em prédios próprios e locados, aquisição de máquinas, equipamentos, móveis e utensílios e instalações para a manutenção das atividades.	Melhoria das instalações da CET de modo a garantir uma melhor qualidade nos serviços prestados	Fortalecer a Governança Corporativa
<b>Incremento e modernização dos sistemas de informática da companhia</b>	01/01/2015	31/12/2016	2.050	2.050	Manutenção e aquisição de novas licenças de software e aquisição de equipamentos de hardware	Manter os sistemas informatizados da empresa atualizados de forma a propiciar o bom andamento dos processos de gestão da empresa e auxiliar a tomada de decisão	Aprimorar tecnologias para melhorar mobilidade urbana

Folha Nº: 190  
Expediente nº: 1346/13  
Assinatura:   
Req. CET nº: 12216-3



<b>Fiscalização do trânsito por meio de bicicleta</b>	01/01/2015	31/12/2015	740,70	-	Aquisição de bicicletas para fiscalização da CET	Incentivar e fiscalizar o tráfego nas novas ciclovias da cidade	Estimular a integração dos diferentes modais de deslocamentos do município de São Paulo.
<b>Aquisição de Ferramentas e Equipamentos para a Oficina</b>	01/01/2015	31/12/2015	93,55	-	Aquisição de Ferramentas e Equipamentos para a Oficina de manutenção da frota de veículos da CET	Prover as viaturas de ferramentas e equipamentos para efetuar a operação de trânsito de maneira eficaz	Estimular a integração dos diferentes modais de deslocamentos do município de São Paulo.

\*Valores em R\$ mil.

Folha nº 101  
 Expediente nº 1346/13  
 Assinatura:   
 Reg. CET nº: 18216.3

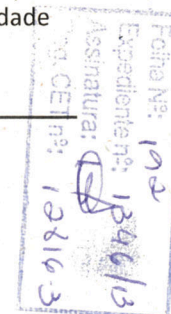


## Anexo I-B

### Produtos

Produto	Início	Término	Valor* 2015	Valor* 2016	Descrição	Benefícios	Objetivo Estratégico relacionado
Sinalização Horizontal Viária	01/01/2015	31/12/2016	50.600	52.900	Compreende Serviços executados de sinalização horizontal	Melhorar mobilidade e segurança viária	Garantir a segurança viária, visando à melhoria da qualidade de vida.
Sinalização Vertical Viária	01/01/2015	31/12/2016	34.000	35.400	Compreende Serviços executados de sinalização vertical	Melhorar mobilidade e segurança viária	Garantir a segurança viária, visando à melhoria da qualidade de vida.
Semáforos inteligentes em operação	01/01/2015	31/12/2016	123.740	123.740	Implementar rede de RTDI, CFTV, Dutos, Laços e Controladores Semafóricos.	Melhorar o sincronismo dos cruzamentos semaforizados possibilitando melhor mobilidade na via de acordo com volume veicular <i>on-line</i> .	Aprimorar tecnologias para melhorar mobilidade urbana
Ampliar as ações educativas no Programa de Proteção a Vida - PPV	01/01/2015	31/12/2016	12.000	12.500	Programa de educação voltado para a segurança do pedestre, motorista, motociclista e ciclista baseado na orientação da circulação e travessia.	Aumentar a segurança na circulação e a convivência de pedestres de todas as faixas etárias, motoristas, motociclistas e ciclistas.	Garantir a segurança viária, visando à melhoria da qualidade de vida.

*[Handwritten signature]*




<b>Ciclovias (km)</b>	01/01/2015	31/12/2016	50.000	10.000	Pista para uso exclusivo para circulação de bicicletas, separada fisicamente do restante da via, dotada de sinalização específica.	Estimular a utilização da bicicleta como meio de transporte, fornecendo condições de segurança nos trajetos e incentivo à prática da atividade física.	Estimular a integração dos diferentes modais de deslocamentos do município de São Paulo.
<b>Projetos de Segurança - Frente Segura</b>	01/01/2015	31/12/2016	400	200	Delimitação de uma área exclusiva de espera para motos e bicicletas	Proporcionar maior segurança para as motocicletas e ciclistas, diminuindo o conflito com autos no momento da abertura no verde do semáforo.	Garantir a segurança viária, visando à melhoria da qualidade de vida.
<b>Faixas Exclusivas de ônibus à direita (km)</b>	01/01/2015	31/12/2016	5.000	1.500	Segregação de faixa exclusiva para a circulação dos ônibus.	Diminuir o tempo de trajeto com a utilização do transporte público no modal ônibus.	Estimular a integração dos diferentes modais de deslocamentos do município de São Paulo.
<b>Diagnóstico de Aderência da CET às práticas de excelência de gestão da ANTP</b>	01/01/2015	31/12/2015	0	0	Levantamento dos requisitos do modelo de gestão da Associação Nacional de Transportes Públicos- ANTP e definição das práticas existentes na CET para elaboração de relatório de Diagnóstico	Demonstrar à Alta Direção as oportunidades de melhoria para aderência ao modelo de excelência de gestão a ANTP	Fortalecer a Governança Corporativa
<b>Gestão sobre recomendações dos relatórios do TCM.</b>	01/01/2015	31/12/2016	0	0	Reuniões de Análise Crítica com gestores responsáveis e publicação do resultado do acompanhamento	Demonstrar ao TCM grande envolvimento na solução ou encaminhamento das recomendações,	Fortalecer a Governança Corporativa

Folha nº 193  
 Expediente nº: 1346/13  
 Assinatura:   
 Data: 07/01/2016

evitando consequências  
decorrentes do não  
atendimento a estas  
recomendações.

\*Valores em R\$ mil.

*M/*

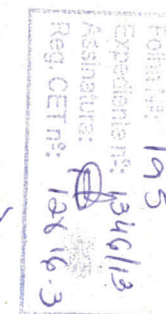
Folha Nº: 194  
Expediente nº: 1346/13  
Assinatura:   
Reg. CEI nº: 12.816-3

## Anexo I-C

### Indicadores

Indicador	Valor 2015	Valor 2016	Descrição	Interpretação	Periodicidade	Objetivo Estratégico relacionado
<b>Demandas de Atendimento Semafórico (un)</b>	50.000	50.000	Compreende a quantidade de demandas semafóricas atendidas (encerradas e nada consta) dos tipos prioritários e não prioritários	Quanto mais baixo melhor	Mensal	Aprimorar tecnologias para melhorar mobilidade urbana
<b>Índice de eficácia das ações estratégicas (produtos) estabelecidas neste instrumento</b>	1	1	Compreende o total de ações realizadas em relação ao total de ações previstas para o período.	Quanto mais alto melhor	Anual	Fortalecer a Governança Corporativa
<b>Número de mortos no trânsito a cada 10 mil veículos</b>	1,2	1,1	Compreende o total de óbitos decorrentes de acidentes de trânsito nos últimos 12 meses dividido pela frota de veículos licenciada na capital, multiplicada por 10.000. Defasagem de 03 meses devido à coleta e análise dos dados.	Quanto mais baixo melhor	Mensal	Garantir a segurança viária, visando à melhoria da qualidade de vida.
<b>Tempo médio de deslocamento para atendimento à interferência com ônibus nas</b>	9	9	Compreende o tempo de deslocamento do agente da CET até chegada ao local da interferência com ônibus, após acionamento. Valores expressos em minutos.	Quanto mais baixo melhor	Mensal	Estimular a integração dos diferentes modais de deslocamentos do município de São Paulo.

*Handwritten signature*



<b>vias (min)</b>						
<b>Tempo mínimo de disponibilidade da equipe operacional em campo (min)</b>	325	325	Compreende o tempo de disponibilidade diária da equipe operacional em campo, excetuando-se o intervalo de descanso. Valores expressos em minutos, correspondendo à 5h25min.	Quanto mais alto melhor	Mensal	Estimular a integração dos diferentes modais de deslocamentos do município de São Paulo.
<b>Velocidade média nas faixas exclusivas de ônibus à direita (km/h)</b>	20	20	Compreende a velocidade média amostral em faixas exclusiva de ônibus à direita. Valores expressos em km/h.	Quanto mais alto melhor	Trimestral	Estimular a integração dos diferentes modais de deslocamentos do município de São Paulo.

\*Valores em R\$ mil.

