

RELATÓRIO DE SUSTENTABILIDADE

Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo

2018



SUMÁRIO

| | |
|--|-----------|
| APRESENTAÇÃO | 4 |
| MENSAGEM DA DIREÇÃO DA CET | 6 |
| SOBRE O RELATÓRIO | 8 |
| ABRANGÊNCIA | 9 |
| MATERIALIDADE | 9 |
| PÚBLICOS DE INTERESSE..... | 9 |
| COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO..... | 11 |
| PERFIL..... | 12 |
| IDENTIDADE ORGANIZACIONAL..... | 12 |
| PLANO ESTRATÉGICO | 13 |
| ESTRUTURA DO PLANO ESTRATÉGICO..... | 13 |
| OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DO PLANO..... | 15 |
| NEGÓCIO | 17 |
| DESAFIO DA CET..... | 18 |
| ÁREA DE ATUAÇÃO CET | 18 |
| OPERAÇÃO DO TRÂNSITO | 19 |
| PLANEJAMENTO E PROJETO..... | 32 |
| EDUCAÇÃO | 41 |
| SINALIZAÇÃO VIÁRIA E TECNOLOGIA..... | 44 |
| ECONÔMICO-FINANCEIRO | 53 |
| RECURSOS | 54 |
| RECURSOS FINANCEIROS 2017/2018 | 56 |

| | |
|--|-----------|
| BALANÇO SOCIAL | 62 |
| SEGURANÇA VIÁRIA | 62 |
| MOBILIDADE URBANA | 64 |
| GOVERNANÇA | 66 |
| GOVERNANÇA CORPORATIVA | 67 |
| POLÍTICAS E PRÁTICAS DE GOVERNANÇA CORPORATIVA | 68 |
| CÓDIGO DE CONDUTA E INTEGRIDADE | 70 |
| CANAL DE DENÚNCIAS | 71 |
| GESTÃO DE RISCOS | 71 |
| ESTRUTURA DE CONTROLES INTERNOS E GERENCIAMENTO DE RISCOS | 72 |
| COMPROMISSO DE DESEMPENHO INSTITUCIONAL | 74 |
| OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DO CDI | 74 |
| ACOMPANHAMENTO E AVALIAÇÃO | 75 |
| INDICADORES DE DESEMPENHO | 75 |
| COMUNICAÇÃO E RELACIONAMENTO | 77 |
| COMUNICAÇÃO INTERNA | 78 |
| RELACIONAMENTO COM O CLIENTE EXTERNO | 81 |
| COLABORADORES | 89 |
| QUADRO DE EMPREGADOS | 90 |
| PLANO DE CARGOS, CARREIRAS E SALÁRIOS | 90 |
| SISTEMA DA GESTÃO DO DESEMPENHO | 92 |
| PROGRAMA DE PARTICIPAÇÃO NOS RESULTADOS | 92 |
| PROGRAMAS APRENDIZ CET e ESTÁGIO CET | 93 |
| PROGRAMAS DE QUALIDADE DE VIDA | 95 |

| | |
|--|------------|
| PROGRAMA DE CONTROLE MÉDICO DE SAÚDE OCUPACIONAL | 96 |
| PROGRAMA VIDA..... | 97 |
| UNIVERSIDADE CORPORATIVA | 98 |
| SUSTENTABILIDADE SOCIOAMBIENTAL | 99 |
| OBJETIVOS DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL – ODS | 100 |
| ODS nº 03 – ASSEGURAR UMA VIDA SAUDÁVEL E PROMOVER O BEM ESTAR PARA TODAS E TODOS, EM TODAS AS IDADES | 101 |
| ODS n.º 8 - PROMOVER O CRESCIMENTO ECONÔMICO SUSTENTADO, INCLUSIVO E SUSTENTÁVEL, EMPREGO PLENO E PRODUTIVO E TRABALHO DECENTE PARA TODAS E TODOS: | 108 |
| ODS nº 11 – TORNAR AS CIDADES E OS ASSENTAMENTOS HUMANOS INCLUSIVOS, SEGUROS, RESILIENTES E SUSTENTÁVEIS; | 110 |
| ODS nº 12 – ASSEGURAR PADRÕES DE PRODUÇÃO E DE CONSUMO SUSTENTÁVEIS | 112 |
| ODS nº 13 – TOMAR MEDIDAS URGENTES PARA COMBATER A MUDANÇA CLIMÁTICA E SEUS IMPACTOS | 114 |
| ODS nº 17 – FORTALECER OS MEIOS DE IMPLEMENTAÇÃO E REVITALIZAR A PARCERIA GLOBAL PARA O DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL..... | 118 |
| BIBLIOGRAFIA | 121 |
| EQUIPE TÉCNICA..... | 123 |

APRESENTAÇÃO

O RELATÓRIO DE SUSTENTABILIDADE da Companhia de Engenharia de Tráfego - CET 2018 reconhece as atividades da empresa que geram retorno sustentável, socioeconômico e ambiental, e está alinhado ao Planejamento Estratégico e às demandas dos diversos públicos.

Prefeito: **BRUNO COVAS**

Secretário de mobilidade e transportes: **EDSON CARAM**

Diretor-Presidente: **JAIR DE SOUZA DIAS**

Diretores:

HEMILTON TSUNEYOSHI INOUYE – Diretoria de Operações – DO

ROBERTO LUCCA MOLIN – Diretoria Administrativa e Financeira – DA

MARCELO MORAES ISIAMA – Diretoria de Representação – DR

ELISABETE FRANÇA – Diretoria Adjunta de Planejamento e Projetos – DP

EDUARDO CAVALI JORGE – Diretoria Adjunta de Sinalização e Tecnologia – DS

Conselho de Administração:

JORGE ELOY GOMES PEREIRA

ADEVILSON MAIA

ARTHUR XAVIER

ALEXANDRE AKIO MOTONAGA

GEORGE HERMANN RODOLFO TORMIN

GETÚLIO KIYOTOMO HANASHIRO

JOHNSON SOUZA NASCIMENTO

MILTON ROBERTO PERSOLI

SEBASTIÃO RICARDO CARVALHO MARTINS

Conselho Fiscal:

EDUARDO BETENJANE ROMANO

ALEXANDRE BARBOSA

FABIANO MARTINS DE OLIVEIRA

MANUELITO PEREIRA MAGALHÃES JUNIOR

MARCELO LOURENÇO DOS SANTOS CRUZ

VICENTE AFFONSO OLIVEIRA CALVO

MENSAGEM DA DIREÇÃO DA CET

Discorrer acerca de Sustentabilidade na Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo é relativamente simples, uma vez que nossas ações, em essência, se baseiam num tripé, sustentável por natureza, que habitualmente chamamos de “Três Es”: Engenharia (operação, planejamento, projeto, sinalização), Esforço Legal (fiscalização) e Educação. No entanto, contabilizar os ganhos é complexo considerando que o alcance das ações vai muito além das estatísticas.

Todos estes três grandes temas convergem para o objetivo principal de prover mobilidade e um trânsito seguro a todos os usuários do sistema viário da cidade de São Paulo. Isto é um grande desafio considerando os mais de doze milhões de habitantes, 17,3 mil km de extensão do sistema viário municipal e quase nove milhões de veículos registrados na capital, além do trânsito de passagem oriundo das rodovias, do usuário flutuante que reside nos municípios vizinhos e do turista, seja a passeio ou a negócios. Vale destacar que no ano de 2018 foram realizados mais de 15.000 eventos (de pequeno, médio e grande porte) com um público estimado de 22,4 milhões de pessoas, atendidos pela CET por meio de análise, autorização, planejamento, acompanhamento e operação do trânsito, visando viabilizar os acessos e minimizar impactos destes eventos a toda a população.

Além da capacidade do corpo técnico e dos educadores da CET que servem de referência a empresas do ramo, a profissionais e estudantes, a forte experiência operacional da Companhia proporciona agilidade e criatividade para nos adequarmos às diversas demandas externas e internas, bem como aos diferentes tipos de usuários, buscando um tratamento inclusivo, equânime, assertivo e saudável.

Ainda no quesito da saúde da população, é necessário ressaltar o esforço hercúleo de toda a Companhia em salvar vidas. No ano de 2018 foram contabilizadas 516 vidas poupadas (2431 vidas na década) se mantidos os números registrados 2011, ano que se iniciaram os trabalhos voltados para o compromisso da “Década de Segurança Viária 2011-2020” da ONU (2010) e estabelecida a meta de reduzir em 50% o número de mortes em decorrência dos acidentes de trânsito até 2020. O valor base adotado pela CET para essa iniciativa foi o índice de 12,00 mortes a cada 100 mil habitantes (2011). No ano de 2018, a CET alcançou o índice de 6,95, próximo da meta a ser atingida.

Dentre tantas medidas adotadas pela CET ao longo da década, destacam-se: a redução das velocidades, implantação de fiscalização eletrônica, priorização do pedestre e do transporte coletivo e ações de educação cidadã. Estas ações também foram incorporadas, no programa denominado “Vida Segura”, da SMT lançado em abril de 2019 e adotou os fundamentos da “Visão Zero”, (Suécia) em que nenhuma morte é aceitável. As 2431 vidas salvas na Década representaram em valores, uma economia de R\$ 861,4 milhões aos cofres públicos, e em 2018, as 516 vidas salvas, significaram uma economia de R\$ 182,8 milhões. Vale lembrar não foram computados os valores do impacto da perda de uma vida refletindo negativamente não somente no âmbito familiar, mas em toda a sociedade, bem como na infraestrutura da saúde pública: resgate de vítimas, médicos, enfermeiros, ocupação de leitos hospitalares etc.

Olhando para trás, ao longo de mais de quatro décadas de sua fundação, pode-se ver um quadro de funcionários comprometidos, com muitos colaboradores integrando-o desde o início da empresa, que aprenderam a fazer mais com o disponível. A receita operacional total prevista para 2019 para realização das atividades da empresa (serviços de engenharia, planejamento, projeto, operação, educação do trânsito, sinalização viária, modernização e infraestrutura) é de R\$ 1,072 bilhões (Contrato SMT, Zona Azul, eventos e obras, estacionamentos). Este valor total contempla as ações do CDI (Compromisso de Desempenho Institucional) de 2019 e parcialmente as previstas no Plano de Metas, tais como: elaboração de projetos de sinalização e manutenção de ciclovias.

Olhando à frente, podemos ainda vislumbrar muitos desafios da segurança e mobilidade (Ex.: o assentamento de novos modais - bicicleta, patinete, aplicativos - que precisam ser inseridos com segurança e responsabilidade no sistema para não comprometer os resultados) e outras demandas reprimidas: solicitações de estudos de tráfego de munícipes, órgãos, entidades e autoridades; planejamentos e projetos; ações de educação e campanhas de divulgação/publicidade; a UNICET (Universidade Corporativa da CET); capacitação constante do quadro de funcionários; atualização da frota; implantação e manutenção da sinalização, ampliação de recursos tecnológicos, dentre tantas outras. Então vamos enfrentá-los com garra e determinação.

Jair de Souza Dias – Diretor Presidente.

¹ Valor base unitário do acidente: pesquisa do IPEA, 2003 – “Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas”, atualizado pelo IGP-M (FGV) de abril/2003 para dez/2018.

SOBRE O RELATÓRIO

ABRANGÊNCIA

MATERIALIDADE

PÚBLICOS DE INTERESSE

O Relatório de Sustentabilidade da Companhia de Engenharia de Tráfego – CET de São Paulo apresenta os resultados obtidos no ano de 2018, complementadas com ações do ano de 2019, de acordo com a estrutura e os parâmetros estabelecidos pelo *Global Reporting Initiative* - GRI, versão 4, tendo como referência o Relatório de Sustentabilidade do METRO de São Paulo, para o relato da gestão da sustentabilidade.

ABRANGÊNCIA

Os dados e as informações correspondem à gestão da Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo no período de 1º de janeiro a 31 de dezembro de 2018, complementadas com ações do ano de 2019. Esses dados se referem à atuação da empresa na gestão do trânsito da cidade de São Paulo, como responsável pelas ações de segurança, mobilidade e governança corporativa. Os dados de terceiros e fornecedores envolvidos nas atividades da empresa não estão contemplados.

MATERIALIDADE

O Relatório de Sustentabilidade da Companhia de Engenharia de Tráfego de São Paulo atende à Lei Federal n.º 13.303 de 30 de junho de 2016 e considerou:

- Programa de Metas da Prefeitura de São Paulo - 2017/2020
- Plano Estratégico CET - 2018/2021
- CDI – Compromisso de Desempenho Institucional 2017-2020
- Carta Anual de Políticas Públicas e Governança Corporativa 2018/2019

PÚBLICOS DE INTERESSE

Foram identificados públicos de interesse ou relacionados ao negócio da CET:

INFLUÊNCIA

Prefeitura Municipal de São Paulo- PMSP, Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes - SMT, Departamento de Operação do Sistema Viário- DSV, Departamento de Transportes Públicos – DTP, São Paulo Transportes – SPTrans, Departamento Nacional de Trânsito - DENATRAN, Conselho Nacional de Trânsito - CONTRAN, Associação Nacional de

Transportes Públicos – ANTP, outros órgãos públicos, entidades, Conselhos Municipais e Estaduais, empregados (ativos, afastados e familiares), munícipes e usuários do sistema viário, comunidade (associações de classes, organizações civis, comerciantes, escolas, hospitais), fornecedores, concessionárias, operadores de transporte e imprensa.

RESPONSABILIDADE

Prefeitura Municipal de São Paulo, Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes - SMT, Departamento de Operação do Sistema Viário- DSV, Conselho de Administração, fornecedores e concessionárias e prestadores de serviço.

PROXIMIDADE

Setores: transportes, construtivo, sinalização, publicitário, comunicação, marketing, imobiliário, comércio, serviços, tecnologia e órgãos públicos.

REPRESENTATIVIDADE

Sindicatos, associações, CREA/CAU, organizações civis, Conselho Municipal de Transporte e Trânsito (CMTT) e estadual (CONSEG), imprensa, instituições parceiras, organismos certificadores.

COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO

PERFIL

IDENTIDADE ORGANIZACIONAL

PLANO ESTRATÉGICO

PERFIL

A COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO - CET é uma sociedade por ações, de economia mista, criada em virtude de autorização contida na Lei Municipal nº 8.394, de 28 de maio de 1976.

A CET tem por objetivo:

I - Planejar e implantar, nas vias e logradouros do Município, a operação do sistema viário, com o fim de assegurar maior segurança e fluidez do trânsito e do tráfego;

II - Promover a implantação e a exploração econômica de equipamentos urbanos e atividades complementares, na forma e em locais definidos por Decreto do Executivo Municipal, de modo a melhorar as condições do trânsito e do tráfego;

III - Prestar serviços ou executar obras relacionadas à operação do sistema viário, mediante contratos com pessoas de direito público ou privado e, ainda, com pessoas físicas.

IDENTIDADE ORGANIZACIONAL

MISSÃO

Contribuir para a Mobilidade da 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.

VISÃO

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

VALORES

Respeito/ Qualificação/Trabalho em equipe/Inovação tecnológica.

PLANO ESTRATÉGICO

ESTRUTURA DO PLANO ESTRATÉGICO

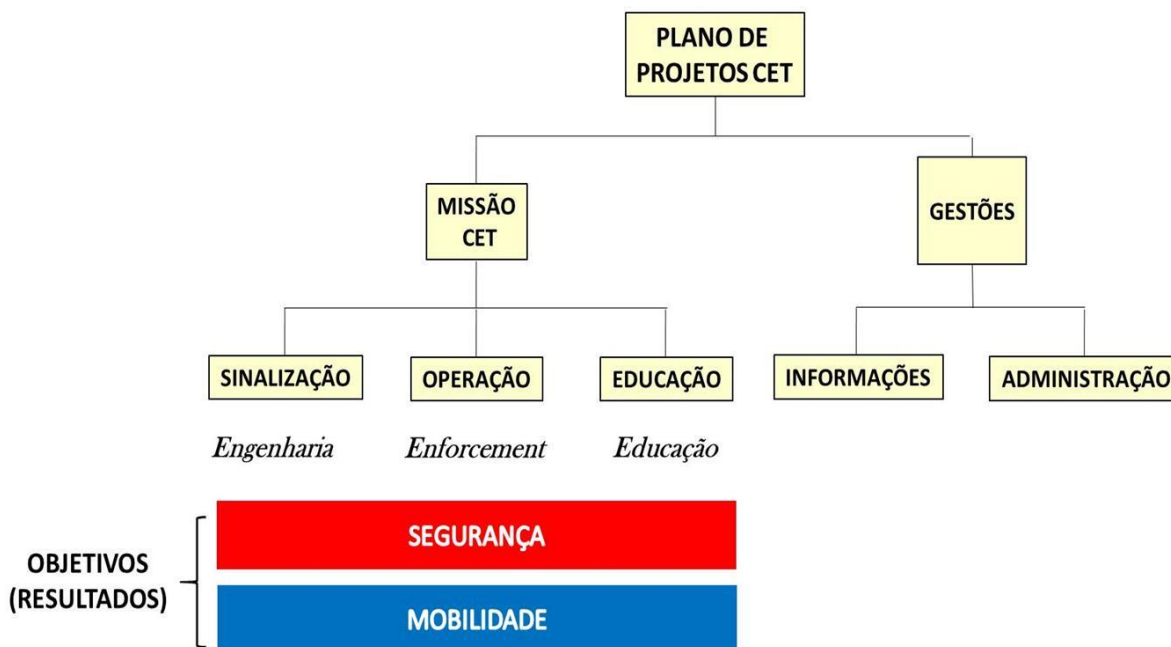
O Plano Estratégico da CET se estrutura pela seguinte lógica:

- A CET realiza sua missão através da prestação de serviços ao cidadão a partir de três grandes eixos:
 - ✓ **SINALIZAÇÃO:** É a atividade de regulamentar o uso do sistema viário, através da sinalização vertical (placas de regulamentação, advertência, orientação, serviços, etc.), da sinalização horizontal (faixas, balizamentos, segregadores), da sinalização semafórica, e das leis e normas de circulação, em sintonia com o disposto no Artigo 24 do Código Nacional de Trânsito - CTB. Neste termo estão consideradas todas as atividades necessárias para a implantação dos diversos tipos de sinalização no sistema viário. Estão inseridas no conceito “Sinalização”, que é o produto final de interesse público, as atividades como pesquisas, análises, planejamento, projetos e outras;
 - ✓ **OPERAÇÃO:** É a atividade de monitorar o uso das vias regulamentadas, atuando nas interferências de desvio do uso planejado pela Sinalização, tais como acidentes, infrações, eventos na via pública, excesso de veículos, etc.;
 - ✓ **EDUCAÇÃO:** É a atividade que visa instruir e adequar o comportamento dos usuários (pedestres, ciclistas, motoristas) às regulamentações planejadas.

Para apoiar e suportar sua missão, a CET desenvolve as atividades de:

- ✓ **GESTÃO DAS INFORMAÇÕES:** composta pelas atividades, equipamentos e dispositivos para a monitoração, avaliação e levantamento de dados de trânsito para subsidiar estudos e análises, inclui as atividades de interface de informações com a população e demais entes do poder público e setor privado;
- ✓ **GESTÃO ADMINISTRATIVA:** composta pelas atividades de estruturação, suporte e manutenção dos insumos necessários para a consecução das atividades da companhia. Inclui a Governança Corporativa.

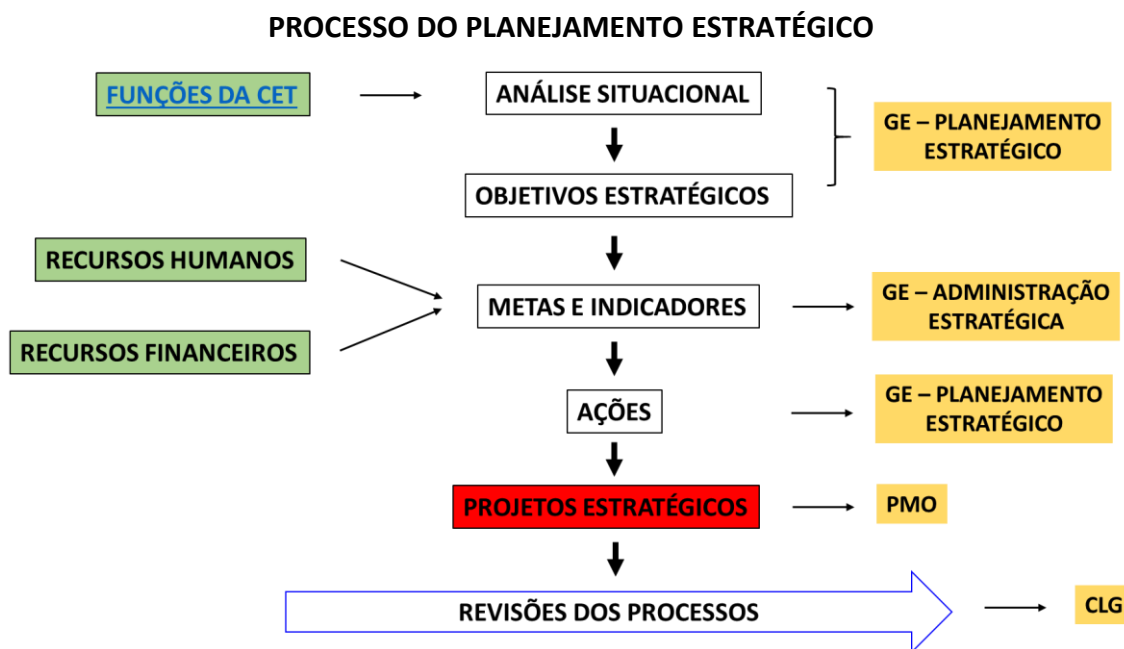
FUNÇÕES DA CET



- A missão e as gestões da CET se realizam em busca dos objetivos de segurança e mobilidade da população usuária do sistema viário. A partir dessas atividades, o Plano Estratégico estabeleceu três objetivos estratégicos:
 - ✓ MELHORAR A SEGURANÇA VIÁRIA, ATINGINDO A META DO PLANO DE SEGURANÇA DA SMT: oriundo do Programa de Metas da Prefeitura de São Paulo, visa atender também ao compromisso assumido em 2010, quando São Paulo aderiu à “Década da Segurança Viária” da ONU;
 - ✓ GARANTIR A MOBILIDADE URBANA: a manutenção da mobilidade visa uma série de ações dentro da realidade orçamentária da CET, para atender à expansão da demanda dos diversos modos de transporte;
 - ✓ FORTALECER A GOVERNANÇA CORPORATIVA: atende à necessidade imperiosa de atendimento ao disposto na Lei Federal nº 13.303.
- Os Objetivos Estratégicos são desdobrados em metas, que são projetadas para o cumprimento das funções (atividades) da CET. Assim, o Plano Estratégico se estrutura da seguinte forma:

Objetivos Estratégicos ⇨ Metas Estratégicas ⇨ Funções ⇨ Projetos Estratégicos

Os Projetos Estratégicos modificam o desempenho de diversos processos da CET, nominalmente atribuídos aos seus departamentos. Por este motivo, para cada Meta Estratégica e respectivo conjunto de Projetos Estratégicos, são listadas as Unidades Orgânicas vinculadas que deverão alinhar seus processos de trabalho às metas e projetos correspondentes.



GE = Grupo Especialista / PMO = Project Manager Office / CLG = Comitê Local de Gestão

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DO PLANO

MELHORAR A SEGURANÇA VIÁRIA, ATINGINDO A META DO PLANO DE SEGURANÇA VIÁRIA DA SMT

Compreende a identificação, a proposição e a implantação de medidas de planejamento, de engenharia e de educação de trânsito, visando à proteção da vida no trânsito, com abrangência dos seus diversos agentes (pedestres, motociclistas, ciclistas, motoristas do transporte individual e coletivo). Envolve o aprimoramento e a utilização das tecnologias para a transformação do ambiente construído, tornando-o indutor de comportamento e utilização adequados à promoção da segurança e da vida.

GARANTIR A MOBILIDADE URBANA

Compreende a manutenção e recuperação de redes e subáreas semaforicas; o envolvimento e aprimoramento dos aplicativos móveis de informação e navegação; a gestão de dados provenientes do sistema de fiscalização eletrônica, visando aprimorar a gestão e contribuindo para a melhoria da mobilidade urbana; a minimização dos efeitos de pontos de estrangulamento; o planejamento e revisão da regulamentação do sistema viário, e a preparação para incorporação de novas tecnologias previstas para os anos seguintes a este planejamento como, por exemplo, os veículos autônomos. .

FORTALECER A GOVERNANÇA CORPORATIVA

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

NEGÓCIO

DESAFIO DA CET

ÁREA DE ATUAÇÃO

Sem imaginar o grande desafio que estava por vir quando de sua criação, há 43 anos, a CET vem acompanhado e marcando presença na vida urbana da cidade de São Paulo ao longo desse período.

DESAFIO DA CET

Pode-se destacar os seguintes números da cidade como desafios para a mobilidade:

- São Paulo: 12.176.866 habitantes (IBGE 2018);
- Região Metropolitana: 21.571.281 habitantes (IBGE 2018);
- Taxa de Crescimento Populacional: 0,8% ao ano para estado de SP (IBGE; FSEADE);
- Área: 1.521 km²;
- Veículos registrados: 8,9 milhões (abril 2019) Fonte: DETRAN;
- Rede viária: 20.180 km (2019);
- Rede cicloviária: 503 km (2019);
- Viagens modo motorizado: 28,280 milhões de viagens diárias (OD-METRO 2017 – Região Metropolitana de São Paulo);
- Viagens modo NÃO motorizado 13,727 milhões de viagens diárias, sendo 13,350 milhões de viagens a pé e 377 mil viagens de bicicleta (OD-METRO 2017 – Região Metropolitana de São Paulo);
- Economia: 89% do PIB da cidade corresponde a atividade econômica de serviços/comércio e 11% a atividade industrial. A atividade de agropecuária é de 0,01%.

ÁREA DE ATUAÇÃO CET

O que vem a seguir é uma síntese das atuais atribuições das Diretorias da Companhia, apresentando assim uma perspectiva da atividade-fim desenvolvida pela CET – objetivo para o qual a empresa foi criada – dentro do âmbito das competências da Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes. Para efeito de entendimento didático do negócio da CET, a Companhia foi dividida em 4 objetos de atuação:

- Operação do Trânsito
- Planejamento e Projeto
- Educação
- Sinalização Viária e Tecnologia

Para a realização do negócio, a CET dispõe de uma relevante estrutura administrativa, financeira, jurídica e de recursos humanos, com equipes capacitadas e treinadas que integram as atividades e propiciam os resultados apresentados.

OPERAÇÃO DO TRÂNSITO

A Operação de Trânsito tem grande visibilidade na cidade pela presença e papel da CET, tendo em vista sua atuação direta para melhoria da circulação viária em situações rotineiras, e, especialmente, nas emergenciais, quando há interferências ou circunstâncias de risco aos usuários da via, independentemente de suas proporções.

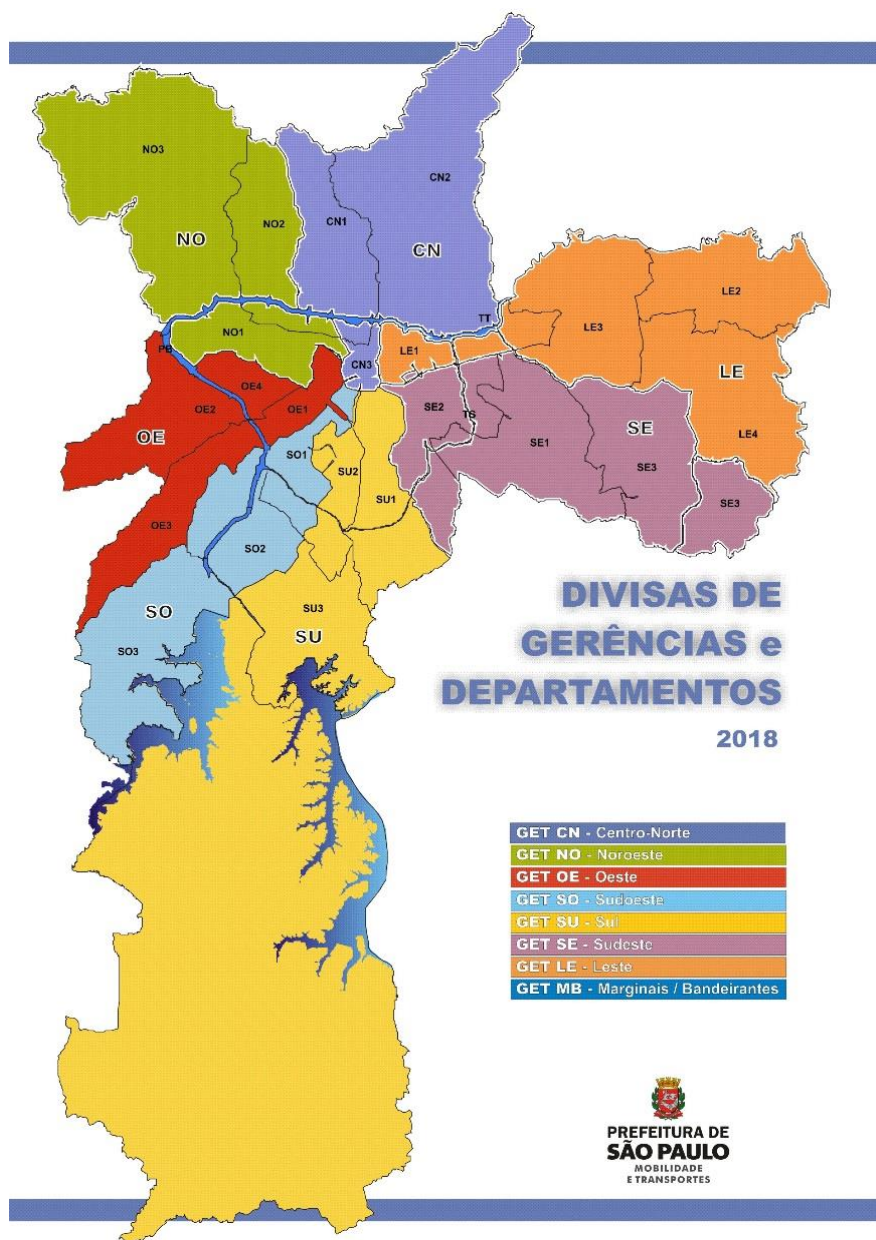
A Operação consiste nas intervenções operacionais, fiscalização e monitoramento do sistema viário e usuários realizadas pelas equipes técnicas internas e de campo e estão divididas em 6 grupos:

- Atividades integradas e rotineiras
- Monitoramento e divulgação de informações
- Fiscalização
- Eventos e Obras
- Ocorrências intempestivas ou emergenciais
- Atividades especiais

As equipes operacionais de campo e interna, bem como as respectivas chefias são conhecedoras das características viárias e regionais, motivo pelo qual são usualmente consultadas para fins de estudos e propostas de intervenções diversas por outros setores da CET, Subprefeituras, SPTrans, etc. Essa condição possibilita agilidade nas ações, sempre tão exigida no perfil operacional.

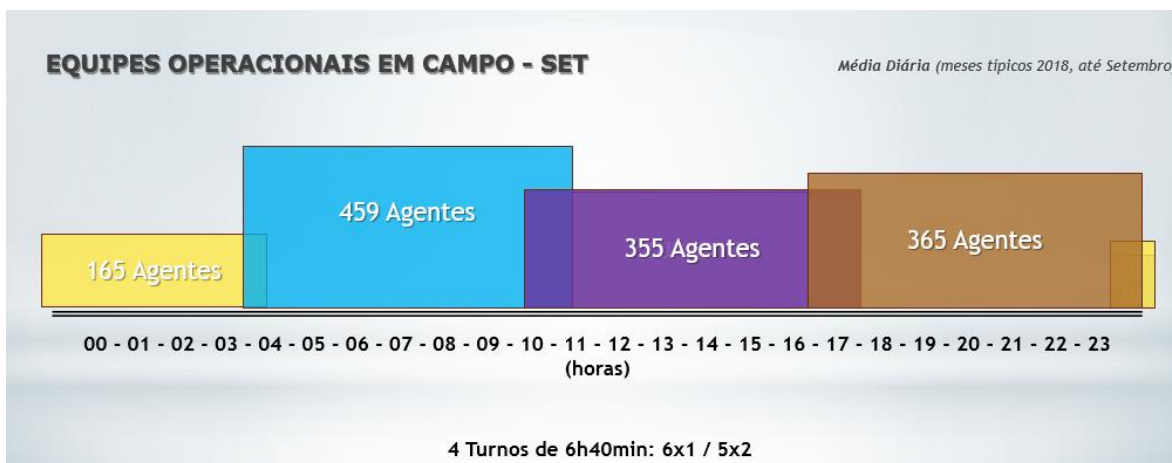
Para a realização destas atividades, a cidade está estruturalmente organizada em 8 áreas operacionais, representadas no Mapa – Divisas de Gerências e departamentos:

- NO- Noroeste
- CN- Centro Norte
- LE- Leste
- SE – Sudeste
- SU – Sul
- SO – Sudoeste
- OE- Oeste
- MB- Marginais/Bandeirantes/Minianel viário



ATIVIDADES INTEGRADAS E ROTINEIRAS

Por meio de plano operacional, PAI – Plano de Ações Integradas, são estabelecidas rotinas operacionais executadas por agentes de trânsito, realizadas diariamente, vinte e quatro horas por dia, nos sete dias da semana, conforme a distribuição em turnos e horários de trabalho do quadro a seguir.



As principais atividades desenvolvidas pelas equipes de campo rotineiramente são: rota, ponto operacional iterativo e operação com guincho.

ROTA

Trata-se da circulação do agente de trânsito com uma viatura do tipo picape ou motocicleta em percurso pré-determinado, em vias estratégicas e com volume elevado. Estas rotas são ativadas com frequências semanais variadas e conforme escala, visando a identificação de anomalias nas condições da via e do trânsito, a remoção de interferências observadas, verificação do funcionamento dos semáforos etc.

PONTO OPERACIONAL ITERATIVO – POI

O agente de trânsito executa ação programada ou eventual em pontos específicos ao longo da via, efetuando a integração direta do agente com o usuário da via e ou conforme demandas ou foco operacionais. Quando a rota realiza a atividade de um POI por um período breve é chamada de Parada Operacional.

OPERAÇÃO COM GUINCHOS

Refere-se a remoção operacional de veículos quebrados, veículos acidentados (liberados) em locais críticos, com o objetivo de melhorar a fluidez do trânsito.

A coordenação das informações de trânsito é realizada pela Central de Operações com 298 – OMIT – Operadores de Monitoramento de Informações de Trânsito.

MONITORAMENTO E DIVULGAÇÃO DE INFORMAÇÕES

CÂMERAS DE MONITORAMENTO

Importante recurso para a operação do trânsito, as 553 câmeras de monitoramento (julho 2019) contribuem para o atendimento mais ágil das ocorrências (acidentes, veículos quebrados, ocorrências semaforicas, manifestações, obras etc.) nas vias monitoradas. Assim que a interferência é visualizada pelas câmeras, as equipes de monitoramento cadastram a ocorrência no sistema de despacho e acionam uma viatura para o atendimento.

A CET disponibiliza a imagem ao público em tempo real no sítio da CET (<http://www.cetsp.com.br/consultas/cameras-cet.aspx>) das principais vias e de cruzamentos da cidade monitorados pela CET. A ideia é permitir que os motoristas tenham acesso às informações do trânsito para traçar a sua rota, checando, por exemplo, se há acidentes, manifestação ou outros bloqueios em seu trajeto.

As imagens das câmeras são monitoradas pela Central de Operações e DCS. Em casos de acidentes com gravidade, as imagens do site poderão ser momentaneamente retiradas do ar até que o trabalho das equipes de resgate seja totalmente concluído com o intuito de preservar a imagem dos envolvidos.

PAINEL MÓVEL DE MENSAGENS VARIÁVEIS - PMV

Os 50 PMV são disponibilizados em locais estratégicos para divulgação de informações de interesse do condutor, sejam elas de caráter operacional (ex. Interdições, desvios, etc.) ou educativo.

POSTOS AVANÇADOS DE CAMPO - PAC

As principais vias do sistema viário são monitoradas por OMIT em locais estratégicos sobre edifícios. Munidos de binóculos, *smartphone* e rádio para acionamento dos agentes de trânsito, este monitoramento permite a identificação rápida de interferências nas vias que causam prejuízo a fluidez e segurança e conseqüentemente uma ação rápida para solução do problema. Outra atividade desta equipe é informar à Central de Operações a extensão das lentidões compondo o índice de lentidão da cidade divulgado nos meios de comunicação e mídias sociais à população, oferecendo um parâmetro de tempo e condições de circulação na cidade.

FISCALIZAÇÃO

FISCALIZAÇÃO MANUAL

A fiscalização é realizada diariamente subdividida nas seguintes demandas:

- Fiscalização Rotineira: realizada conforme escala ou por constatação da irregularidade, sendo focada nas infrações que prejudiquem as condições de segurança e fluidez.
- Fiscalização Dedicada: em atendimento a programas específicos, exemplo o POS - Programa Operacional de Segurança, realizada diariamente, em locais pré-definidos e frequências diversas, de forma rodiziada. Prioriza os enquadramentos de segurança e objetiva a redução de atropelamentos pela presença do agente como inibidor de infrações.
- Fiscalização por Demanda: em atendimento às solicitações provenientes do telefone 1188 e de pedidos cadastrados no sistema CS.

A CET possui 2.046 agentes municipalizados treinados para efetuar autuação de infração de trânsito.

FISCALIZAÇÃO ELETRÔNICA

Além da fiscalização manual, a cidade de São Paulo dispõe de equipamentos eletrônicos que realizam a fiscalização de trânsito em locais específicos. O objetivo desta fiscalização é a redução dos índices de acidentes e em todos os casos são efetuados estudos que justifiquem sua implantação.

Em 2018, foram elencados 893 locais fiscalizados por equipamentos fixos instalados em toda cidade e 7 radares portáteis, normalmente utilizados em diferentes pontos das Marginais Tietê e Pinheiros e geram 77% das multas emitidas.

EVENTOS E OBRAS

No plano operacional, PAI – Plano de Ações Integradas, também são inseridas atividades não rotineiras, porém programadas, prevendo a ativação e distribuição de recursos em atividades de rota e POI, conforme planejamento, exemplo: eventos e obras.

Esta atividade programada realizada pela CET é de extrema importância para a mobilidade da cidade de São Paulo e contempla: análise, autorização, planejamento e operacionalização de eventos e obras de pequeno, médio e grande porte, que ocorrem dentro ou fora da via, que causem reflexos no entorno (moradores, público e tráfego de passagem). O

objetivo é disponibilizar a acessibilidade e manter padrões de segurança e mobilidade na via afetada e entornos. Dentre os eventos de maior porte, destacam-se:

- Carnaval de Rua e Sambódromo do Anhembi (inclusive o Pré e Pós Carnaval);
- Virada Cultural, Virada Esportiva e Virada de Sustentabilidade;
- Eventos Religiosos (Grandes Missas/Cultos, Procissões, Marcha para Jesus etc.);
- Automobilísticos: Fórmula 1, *Stock Car*, Fórmula Truck;
- Parada LGBT;
- *Reveillon*;
- Corridas de Rua Ciclistas, Pedestres: São Silvestre;
- Operação em Estádios de Futebol/Arenas (Allianz Parque, Arena Corinthians, Morumbi, Pacaembu);
- Operação em espaço de Feiras, Convenções e Exposições (Espaço das Américas, São Paulo Expo Imigrantes, Palácio de Convenções do Anhembi, Transamérica Expo Center etc.);
- Grandes Obras (METRÔ, Rodoanel Viário, novas vias, construção/manutenção de Pontes e Viadutos etc.).

OCORRÊNCIAS INTEMPESTIVAS OU EMERGENCIAIS

Existem ocorrências que impactam fortemente na circulação dos veículos e pedestres que não são programadas, mas que precisam da ação rápida da CET evitando mortes e minimizando atraso nos deslocamentos, são as ocorrências emergenciais ou intempestivas.

A falta do planejamento operacional prévio exige da companhia o treinamento das equipes, previsão de riscos e medidas mitigadoras possíveis caso ocorram. Exemplos: chuva fortes, manifestações e paralização do transporte coletivo, desastres naturais, aéreos e de execução de obras e blackout. Nessas situações as equipes de campo fazem um primeiro atendimento preservando e reservando a área para minimizar o impacto da ocorrência na segurança e fluidez viária, é feita a montagem e implantação dos desvios de curta distância necessários e a operação manual de semáforos onde requerido. Se o evento for de maior impacto e permanência, a CET vai incrementando ações, ampliando os desvios e criando alternativas de circulação que são repassadas à população via imprensa.

Para estes tipos de eventos, a CET dispõe de uma equipe de operações estratégicas que é acionada nos casos de emergência dando maior agilidade e flexibilidade operacional preservando as atividades rotineiras.

ATIVIDADES ESPECÍFICAS

A CET também realiza operações específicas, tais como: Faixas reversíveis, estacionamento Rotativo – Zona Azul e acesso à calçadas, Transportes Especiais (cargas superdimensionadas e produtos perigosos), de Ciclofaixa operacional, Faixa Exclusiva de Ônibus, Segurança, Operação Escola e Operação e Controle de Semáforo.

VIA/FAIXA REVERSÍVEL

É uma medida de engenharia de tráfego utilizada na cidade de São Paulo desde 1986 para aumentar a capacidade de fluxo das vias. Consiste na inversão do sentido de circulação de faixas de rolamento para atender o sentido de maior demanda de tráfego. Uma ou mais faixas de rolamento têm seu sentido de circulação (mão de direção) invertido apenas em determinados períodos, normalmente nos horários de pico da manhã e da tarde. Juntas, as faixas reversíveis atingem uma extensão de quase 40 quilômetros.

As equipes envolvidas na operação de montagem e desmontagem das faixas reversíveis são previamente treinadas para desenvolver a atividade. Os procedimentos operacionais aplicados são revisados sempre que necessário e visam garantir a segurança dos agentes e usuários da via.



A CET dispõe de furgões Sprinter que são previamente adaptados para serem utilizados na atividade de montagem e desmontagem das faixas reversíveis de longa extensão. A adaptação ergonômica visa melhorar a segurança e qualidade de vida dos Agentes de Trânsito pois diminui os riscos de lesões e acidentes de trabalho.

Outras melhorias foram implementadas ao longo dos anos de experiência para realização desta operação, entre as quais: implantação de Procedimentos Operacionais Padrão, com regras para manuseio dos materiais, sistema de revezamento dos agentes na distribuição dos cones na via, disposição do material na viatura, veículo de proteção para cada viatura com material de canalização, bloqueios em pontos específicos a fim de garantir a segurança das equipes na desativação das faixas, além da especificação de materiais de canalização, que levou à padronização e aquisição de cones mais leves e flexíveis.

A implantação das faixas reversíveis é uma medida de engenharia de tráfego importante para a redução dos congestionamentos na cidade de São Paulo. Estudo da CET aponta que a faixa reversível da Avenida Radial Leste diminui a lentidão na via em 18 km no pico da manhã, enquanto que no pico da tarde a redução é de 7,5 km, contribuindo para a fluidez do tráfego em corredores estratégicos da cidade como: Rua da Consolação, avenidas Rebouças, Paulista, Dr. Arnaldo, Francisco Matarazzo e Elevado Costa e Silva.

| FAIXAS REVERSÍVEIS | | | |
|--|--|-----------------|--------------------------|
| LOCAL | TRECHO | SENTIDO | HORÁRIO DE FUNCIONAMENTO |
| Ponte das Bandeiras - Av. Santos Dumont | Praça Campo de Bagatelle e Av. Do Estado | Bairro / Centro | 06:00 às 09:00 |
| Av. Santos Dumont | R. dos Bandeirantes e R. Rodolfo Miranda | Centro / Bairro | 17:00 às 20:00 |
| Ponte dos Remédios | Av. dos Remédios e Rua Major Paladino | Bairro / Centro | 06:30 às 09:00 |
| Av. Radial Leste (Manhã) | Vd. Pires do Rio e Vd. Jaceguai | Bairro / Centro | 06:00 às 09:00 |
| Av. Radial Leste (Tarde) | Rua do Glicério e Rua Vilela | Centro / Bairro | 16:00 às 19:30 |
| Ponte Irmã Agostinha - Antiga Ponte Jurubatuba | da R. Monastério até Av. Interlagos, 4455 | Bairro / Centro | 06:00 às 09:00 |
| Av. Cons. Carrão | Rua Jaru e Rua Rodrigues Velho | Bairro / Centro | 06:30 às 09:00 |
| | Rua Serra de Botucatu e Viaduto Antônio Abdo | Bairro / Centro | 06:30 às 09:00 |
| Av. Giovanni Gronchi (1) / Av. Morumbi (2) | Rua José Pepe e Av. Morumbi (1) / Praça Do Crepúsculo e Av. Dr. Alberto Penteado (2) | Bairro / Centro | 06:30 às 09:30 |
| Av. Jaguaré | Ponte Jaguaré e R. Miguel Frias de Vasconcelos | Centro / Bairro | 17:00 às 20:00 |

| FAIXAS REVERSÍVEIS EXCLUSIVAS PARA ÔNIBUS | | | |
|--|--|-----------------|--------------------------|
| LOCAL | TRECHO | SENTIDO | HORÁRIO DE FUNCIONAMENTO |
| Ponte Do Limão - Av. Ordem E Progresso | Praça Del. Amoroso Neto e Praça Luís Carlos Mesquita | Bairro / Centro | 06:00 às 10:00 |
| Ponte Da Casa Verde (Manhã) | Av. Braz Leme e Rua Baronesa De Porto Carreiro | Bairro / Centro | 06:00 às 10:00 |
| Ponte Da Casa Verde (Tarde) | Rua Baronesa De Porto Carreiro e Av. Braz Leme | Centro / Bairro | 16:00 às 20:00 |
| Av. Penha De França | Rua Caquito e Rua Henrique Souza Queiroz | Bairro / Centro | 06:00 às 08:30 |
| Estrada Do M'Boi Mirim (1)/Av. Guarapiranga (2) | Rua Frias Vasconcelos e Av. Guarapiranga / Estrada Do M'boi Mirim e Rua Frederico Grotte | Bairro / Centro | 05:30 às 08:30 |
| Av. Guarapiranga | Av. Vitor Manzini x Rua Bruges até Av. Guarapiranga x Estr. M'Boi Mirim | Centro / Bairro | 16:00 às 20:00 |
| Estrada De Itapecerica | Rua Josefina Moretti e Terminal João Dias | Bairro / Centro | 05:30 às 08:30 |
| Av. Carlos Caldeira Filho | Av. Das Belezas e Av. Giovanni Gronchi | Bairro / Centro | 06:00 às 08:30 |
| Ponte João Dias | Term. João Dias e Rua Bento Branco De Andrade Filho | Bairro / Centro | 06:00 às 08:30 |
| Ponte João Dias | Rua Bento Branco De Andrade Filho e Terminal João Dias | Centro / Bairro | 17:00 às 20:00 |
| Ponte do Piqueri - Av. Gal. Edgar Facó | Av. Paula Ferreira e Av. Ermano Marchetti | Bairro / Centro | 06:00 às 09:00 |
| Ponte do Piqueri | Rua da Balsa e Rua Hugo D'Antola (sobre o tabuleiro) | Centro / Bairro | 17:00 às 20:00 |

| VIA REVERSÍVEL | | | |
|-----------------------|------------------------------------|-----------------|--------------------------|
| LOCAL | TRECHO | SENTIDO | HORÁRIO DE FUNCIONAMENTO |
| R. Aiamá | R. Honório Maia e Av. Álvaro Ramos | Bairro / Centro | 06:00 às 09:00 |
| R. Melo Peixoto | | | |
| R. Catiguá | | | |
| R. Toledo Barbosa | | | |

CARGA PERIGOSA E SUPERDIMENSIONADA

A cidade de São Paulo realiza gestão da circulação de cargas superdimensionadas emitindo cerca de 6.000 autorizações especiais de trânsito por ano. São consideradas cargas superdimensionadas aquelas que têm:

- Dimensão ou peso acima do regulamentado pela Resolução 210/06 do CONTRAN; *
- Alto potencial de dano ao patrimônio público: sinalização, fiação, pavimento e estruturas como viadutos e pontes.

Compete à CET, através da Portaria DSV-G nº 21/98, emitir as autorizações especiais AET para a circulação de transporte de carga superdimensionada dentro da cidade, bem como a operacionalização e fiscalização desses veículos. No horário das 05h às 10h e das 16h às 22h não é permitida a circulação de veículos com dimensões excedentes. Essa prática está consolidada em rotinas que necessitam de aperfeiçoamento constante visando a segurança do deslocamento da carga pela cidade e a preservação da infraestrutura viária municipal.

Em São Paulo também se pratica a gestão da circulação e a fiscalização de transporte de produtos perigosos. São considerados produtos perigosos os materiais, substâncias ou artefatos que possam acarretar riscos à saúde humana e animal, bem como prejuízos materiais e danos ao meio ambiente, conforme definido na Resolução nº 5232/16 e suas alterações, da Agência Nacional de Transportes Terrestres — ANTT, e conforme o Decreto nº 50.446/2009. Um levantamento preliminar mostra elevado nível de não conformidade: entre dezembro de 2007 e julho de 2019 de um total de 45.127 autuações elaboradas 80% dos veículos fiscalizados estavam em situação irregular.

O DSV proíbe a circulação de veículos que transportam produtos perigosos das 5h às 10h e das 16h às 21h, de segunda a sexta-feira, exceto feriados, no minianel viário e no Centro Expandido, a mesma área onde vigora o rodízio municipal de veículos. O transporte de produtos perigosos somente pode ser realizado por transportador devidamente inscrito no Cadastro dos Transportadores de Produtos Perigosos — CTPP, com veículos detentores da Licença Especial de Transporte de Produtos Perigosos — LETPP expedida pelo DSV, conforme determinam os artigos 5º e 19º, inciso III, do Decreto nº 50.446/2009, mediante a aprovação do Plano de Atendimento a Emergências — PAE na SVMA, conforme Portaria nº 54/ SVMA de 2009.

São diretrizes específicas do transporte de cargas superdimensionadas e perigosas:

- aumento do controle da circulação de veículos superdimensionados, através de atualização de legislação;
- aumento do controle da circulação de veículos transportando produtos perigosos por meio da intensificação da fiscalização;
- acidentes zero e controle informatizado de todas as viagens de produtos perigosos e superdimensionados no sistema viário.

São metas específicas para transporte de cargas superdimensionadas até 2019:

- implantação do Sistema Único de Autorizações Especiais (SUAE) – já está implantado;
- emissão e cobrança das AET por meio eletrônico – implantado parcialmente;
- operacionalização de fiscalização eletrônica de produtos perigosos.

É meta específica para transporte de cargas superdimensionada até 2020:

- instalação de detectores de veículos superdimensionados e balanças.

É meta específica para transporte de cargas superdimensionada até 2024:

- construção de pátio de transbordo, implantação de detectores de altura e instalação de balanças.

CICLOFAIXA OPERACIONAL

Visando minimizar os crescentes problemas de congestionamento e a prejudicial emissão de gases poluentes, o Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo (Lei Municipal 16.050/2014), em conformidade com a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal 12.587/2012), define diretrizes que favorecem os modos de transporte não motorizados, incentivando o uso da bicicleta como meio de transporte sustentável.

Se comparada aos modos de transporte motorizados, a bicicleta é uma alternativa de locomoção econômica e ambientalmente mais saudável, razão pela qual a atual gestão contempla a implantação de uma série de medidas adequando a cidade a esta crescente demanda.

Trabalho conjunto das equipes de planejamento, projetos e operação, a rede cicloviária de São Paulo entre 2017 e 2020 é composta de 503km de rede implantada (473,3 km de ciclovias e ciclofaixas, e 30,3 km de ciclorrotas), 173,35km planejados e 122,2km de ciclofaixa operacional de lazer.

Para usufruir da integração modal o ciclista conta com 7.110 vagas em 77 bicicletários públicos e 400 vagas em 25 locais com paraciclos públicos, instalados nos Terminais de Ônibus, nas Estações de Trem, Metrô e Estacionamentos CET.

Porém, como estímulo ao uso da bicicleta e proporcionar lazer à população, além das ciclovias, ciclofaixas e ciclorrotas, tem-se a ciclofaixa operacional de lazer, montada com dispositivos temporários (cones, faixas de vinil) e bloqueios de vias, aos domingos e feriados nacionais das 7h00 às 16h00, em todas as regiões da cidade.

FAIXAS EXCLUSIVAS DE ÔNIBUS

Dentre os modos de transporte motorizados é necessário destacar do transporte público coletivo por ônibus. O objetivo é possibilitar aos usuários deste transporte viagens em menos tempo e maior eficiência de todo o Sistema, gerando maior economia.

Nos planos operacionais, prioriza-se as atividades e recursos humanos/materiais para as vias que passam ônibus, treinando o olhar do agente para a segurança e a fluidez deste modal, com foco especial, aos pedestres que são usuários do sistema.

A cidade conta com mais de 500Km de faixas exclusivas implantadas.

FOCO NA SEGURANÇA DO TRÂNSITO

O Programa Operacional de Segurança Viária - POS é uma das contribuições do corpo operacional da Companhia para o programa Vida Segura e consiste em:

Estudar e operacionalizar locais de 50 vias (seguindo um cronograma) com os maiores índices de acidentes com vítimas entre 2017 e 2020. Tem três eixos de atuação:

- ✓ Revisão do tempo semafórico: redução do ciclo (ampliando as oportunidades de travessia) e aumento do tempo de verde para os pedestres.
- ✓ Revitalização da sinalização de segurança: horizontal e vertical (faixas de travessia de pedestres, placas etc.).
- ✓ Intensificação da presença do agente de trânsito: priorizando o papel de orientador do trânsito junto aos seus usuários

Programa Operacional de Segurança POS 2017 e POS 2018

Ação DO compondo o PEDESTRE SEGURO
33 vias com maior número de atropelamentos

| | | |
|--|--|---|
| <ul style="list-style-type: none">▫ READEQUAÇÃO DOS TEMPOS SEMAFÓRICOS▫ 590 cruzamentos com semáforo de pedestre▫ + 20% tempo de travessia (média)▫ redução de ciclo | <ul style="list-style-type: none">▫ SINALIZAÇÃO HORIZONTAL E VERTICAL▫ 240 projetos implantados▫ 700 placas colocadas▫ 29 mil m² de tinta revitalizadas | <ul style="list-style-type: none">▫ OPERAÇÃO/ FISCALIZAÇÃO▫ 62 POIs▫ 114 paradas oper.▫ 37 rotas▫ 113 mil autuações geral de set/17 a jul/18 (sem M'Boi Mirim) |
|--|--|---|

OPERAÇÃO ESCOLA

Esta operação é programada e realizada prioritariamente em escolas públicas localizadas em regiões periféricas, com o objetivo de elevar as condições de segurança para alunos pedestres no entorno das escolas. Nos horários de entrada e saída dos alunos, os agentes de trânsito se posicionam para orientar e auxiliar a travessia das crianças, fiscalizar veículos estacionados em fila dupla, sobre faixa de pedestre e sobre calçada, além de verificar frequentemente as condições da sinalização viária.

OPERAÇÃO E CONTROLE SEMAFÓRICO

Dentre os diversos tipos de sinalização viária, pode-se destacar a sinalização semafórica que tem o objetivo de controlar a preferência de passagem dos diversos modais (veículos, pedestres etc.), contribuindo para a manutenção dos níveis de segurança e fluidez das vias e, por consequência, a emissão de CO² na cidade de São Paulo.

São Paulo tem 6.509 cruzamentos semaforizados, distribuídos conforme tabela abaixo. A programação dos tempos, ciclo dos semáforos, são constantemente readequados pelas equipes técnicas operacionais em função das necessidades dos habitantes, da dinâmica da cidade e melhorias favoráveis à segurança.

| BALANÇO DO PARQUE SEMAFÓRICO (03-AGOSTO-2019) | | | | | | | | | ATUAL |
|---|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|-------|
| CRUZAMENTOS POR DCS | 1 (SO) | 2 (NO) | 3 (SE) | 4 (SU) | 5 (OE) | 6 (MA) | 7 (CN) | 8 (LE) | TOTAL |
| CRUZAMENTOS | 1049 | 779 | 989 | 991 | 782 | 105 | 922 | 892 | 6509 |
| CRUZAMENTOS PISCANTE ALERTA | 123 | 73 | 72 | 99 | 53 | 38 | 75 | 73 | 606 |
| CRUZAMENTOS SEM PISCANTE ALERTA | 926 | 706 | 917 | 892 | 729 | 67 | 847 | 819 | 5903 |

Cabe esclarecer que a tabela acima está subdividida em 8 DCS- Departamento de Controle Semafórico que estão diretamente ligados às áreas 8 operacionais da Companhia.

A OPERAÇÃO EM NÚMEROS:

RECURSOS MATERIAIS)

FROTA (outubro 2018): 857 veículos (pick-ups, van, motos, guinchos, caminhão e ônibus)

MÉDIAS DE ATIVIDADES DIÁRIAS

- ✓ Sistema Viário Monitorado: 868 Km
- ✓ 143 ROTAS (turnos de pico) percorrendo 1.749 km de vias
- ✓ 244 PONTOS OPERACIONAIS ativados nos turnos de pico
- ✓ 102 GUINCHAMENTOS para remover veículos estacionados irregularmente
- ✓ 3,5 Agentes de Trânsito empenhados nos arredores das MANIFESTAÇÕES
- ✓ 53 ACIDENTES atendidos, sendo 16 com vítimas.
- ✓ 17 VIAS E FAIXAS REVERSÍVEIS (37,44 km) (Veículos e Transporte Coletivo)

PLANEJAMENTO E PROJETO

O desenvolvimento de estudos de planejamento urbano e políticas que envolvam os diversos modais de transporte e a elaboração de projetos viários estão em consonância com objetivos estratégicos da CET. As atividades estão agrupadas em:

- Planejamento da mobilidade
- Segurança de tráfego
- Estudos especiais de impactos no sistema viário
- Projetos viários
- Suporte Técnico

PLANEJAMENTO DA MOBILIDADE

Na área de planejamento da mobilidade são amplamente discutidas as políticas públicas de transporte e tráfego na cidade de São Paulo, com interface com diversos órgãos, entidades e organismos civis, por meio de estudos e análises.

ACESSIBILIDADE PARA GRANDES EMPREENDIMENTOS - HIS – HABITAÇÃO DE INTERESSE SOCIAL- GAAE

Envolve a Secretaria Municipal da Habitação-SEHAB, Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes-SMT e SPTrans por nos seguintes locais:

- Parque dos Búfalos /Residencial Espanha
- Bauru / Lajeado

UNIFORMIZAÇÃO DE HORÁRIOS DE FAIXAS EXCLUSIVAS DE ÔNIBUS

Estudo em conjunto com SPTRANS para oferecer de facilidade do entendimento do usuário e também a ação de fiscalização, buscando equilíbrio com a fluidez de cada via.

REGULAMENTAÇÃO DE ÔNIBUS FRETADOS E DE ÁREAS RESTRITAS PARA CIRCULAÇÃO DE VEÍCULOS DE CARGA

Estudo com o DSV- Departamento de Operações do Sistema Viário para ordenação do uso do sistema viário por diferentes modais favorecendo melhor circulação para todos os usuários.

DIVERSOS PROJETOS DE CORREDORES DE TRANSPORTES COLETIVOS e de NOVAS VIAS e OBRAS DE ARTE

Projetos realizados em conjunto com a Secretaria Municipal de Infraestrutura e Obras-SIURB/SPOBRAS, como:

- Corredor Itaquera, Corredor Itapeçerica / Carlos Caldeira;
- Prolongamento da Avenida Chucri Zaidan/ Prolongamento da Avenida Auro Soares;
- Viaduto Lino de Moraes Leme
- Nova Ponte Raimundo Pereira de Magalhães.

PROGRAMA ASFALTO NOVO

Desenvolvido em conjunto com a Secretaria Municipal de Coordenação das Subprefeituras - SMSP

AUDIÊNCIAS PÚBLICAS

Participação em diversas audiências públicas sobre ciclovias e outros assuntos nas 32 Subprefeituras.

PLANOS DE INTERVENÇÃO URBANA – PIU

Estudo em conjunto com a Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento-SMUL/SPURBANISMO, envolvendo a realização de NOVAS LIGAÇÕES VIÁRIAS:

- ARCO JURUBATUBA

GRANDES EMPREENDIMENTOS PRIVADOS

Empreendimentos de INTERESSE SOCIAL, envolvendo a Secretaria de SMUL/SPURBANISMO

- RESERVA RAPOSO E O CITY PIRITUBA - SMUL/SPURBANISMO

OPERAÇÕES URBANAS FARIA LIMA

Análise e participação nos grupos gestores com interface com SMUL/SPURBANISMO:

- Águas Espraiadas, Água Branca e Centro.

PARCERIA PÚBLICO PRIVADA

Análise com vistas à implantação, com interface de SP PARCERIAS:

- Terminais Princesa Isabel, Capelinha e Campo Limpo -

PROJETO DO CORREDOR METROPOLITANO DE TRANSPORTES

Análise em conjunto com a EMTU na AVENIDA JACU-PÊSSEGO. -

LINHA 15- PRATA

Acompanhamento das obras da CICLOVIA e definições de secções Da Avenida Ragueb Chohfi sob o MONOTRILHO em conjunto com o METRÔ.

GESTÃO DE DEMANDA DE CAMINHÕES

Estudo desenvolvido junto à ARTESP/ ANTT com vistas às restrições de caminhões de passagem.

REDE CICLOVIÁRIA

Revisão e Ampliação da Rede Cicloviária – Meta PMSP

- Concluídos: Santo Amaro, Vila Mariana, Vila Prudente, Vila Maria/Vila Guilherme, Santana/Tucuruvi e Ermelino Matarazzo.
- Em desenvolvimento: Ciclovia Domingos de Moraes, Proposta de Cicloanel, Sinalização específica de orientação para ciclovias/ CICLOVIA Viaduto Bresser com a Iniciativa Bloomberg.

Pesquisas relacionadas ao desenvolvimento de CICLOVIAS - Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento ITDP

CONTRATO PARA FORMULAÇÃO DA REDE VIÁRIA PRIORITÁRIA DE PEDESTRES

Interface com a Associação Nacional dos Transportes Públicos - ANTP

CÂMARAS TEMÁTICAS A PÉ E BICICLETA

Participação em interface com a ANTP

TERMOS DE REFERÊNCIA PARA SERVIÇOS EXTERNOS

- Elaboração de Contagens veiculares, de pedestres e de ciclistas e fornecimento de equipamentos para armazenamento de dados.
- Elaboração da Matriz da pesquisa OD de Cargas.
- FIPE – Estudos de Impactos Econômicos Relativos a Intervenções Viárias como faixas exclusivas e ciclofaixas.
- *Scipopulis* – Painel da Mobilidade.

SUBSÍDIOS AOS TRABALHOS TÉCNICOS DA COMPANHIA

- Elaboração de Pesquisas do MSVP como contagens, pesquisas de velocidade e pesquisas de observação de uso do cinto de segurança, uso do capacete.

- Relatório de Avaliação Anual do Rodízio.
- Elaboração de análises diversas do desempenho do sistema viário
- Elaboração de mapas de informações georreferenciadas.
- Planos de Orientação de Tráfego – Urbanos, Serviços e Turismo
- Manual do Programa de Orientação do Tráfego-POT Pedestres

SEGURANÇA DE TRÁFEGO

PLANO DE SEGURANÇA VIÁRIA

O Plano de Segurança viária foi elaborado em 2018 por grupo de especialistas sob a coordenação da Gerência de Segurança de Tráfego – GST, contendo: informações, análise, ações e programas de segurança de trânsito em execução e planejados para reduzir o número de acidentes na cidade de São Paulo. Em 2019, este plano foi inserido no Plano de Segurança da SMT – Vida Segura.

ÁREAS CALMAS.

Estudos e elaboração de projetos de moderação de tráfego (avanço de passeio, travessias elevadas, estreitamento de pistas), proposição de novas travessias e reconfigurações geométricas com regulamentação de velocidade máxima de 30 km/h em 10 subcentros de São Paulo até 2020, começando por São Miguel e Santana.

CORREDORES DE TRANSPORTE SEGUROS

Estudos e elaboração de projetos de medidas para redução de atropelamentos em corredores de transporte, tais como redução de distâncias de travessia, reconfiguração geométrica de cruzamentos, revisão de tempos de travessia, avanço de calçadas e construção de refúgios em 8 corredores até 2020, começando por Celso Garcia (fim do contrafluxo) e Belmira Marin.

ROTAS SEGURAS PARA PESSOAS COM DEFICIÊNCIA VISUAL

Estudos e elaboração de projetos para instalação de pisos táteis, novas faixas de travessia, novos cruzamentos semaforizados, rebaixamento de guias e instalação de botoeiras sonoras em 7 rotas que interliguem equipamentos de transportes com instituições de atendimento a pessoas com deficiência visual até 2020.

MELHORIA DE ACESSIBILIDADE DO H.C.

Estudos, propostas e projetos para revisão da sinalização de regulamentação do meio fio na Av. Dr. Enéas de Carvalho Aguiar, implantação de novas travessias na Av. Rebouças e Rua Teodoro Sampaio, melhoria dos passeios, novo projeto de ocupação do canteiro central da Av. Dr. Enéas de Carvalho Aguiar.

ROTAS SEGURAS PARA ESCOLARES

Estudos e elaboração de projetos para implantação de medidas de segurança (travessias elevadas, novos locais para travessia, minirrotatórias, chicanas, ampliação de passeios) para redução da velocidade e travessia segura das vias utilizadas como itinerário de acesso a escolas no bairro de Jardim José Bonifácio, com previsão de início em 18/05 (Maio Amarelo).

MODERAÇÃO DE TRÁFEGO

Atendimento aos bairros que solicitam projetos de moderação de tráfego com base na portaria SMT 43/09 – Comunidade Protegida, como Cidade Jardim, City Caxingui, Jardim Novo Mundo, Jardim Paulistano.

AUDITORIA DE SEGURANÇA VIÁRIA

Aplicação da técnica de auditoria de segurança em vias previamente escolhidas para identificação das oportunidades de melhoria de segurança do pedestre nestas vias. Trabalho finalizado na Av. Rebouças e em andamento na Av. da Consolação.

ESTUDO DE LOCAIS CRÍTICOS DE CHOQUE

Avaliação da geometria de trechos de vias que concentram acidentes tipo choque para possível correção de problemas.

BANCO DE DADOS

Estão em andamento várias ações envolvendo a atualização tecnológica do Sistema de Acidentes de Trânsito da CET:

- Convênio com a SSP – integração de sistemas;

- Integração de dados com a Secretaria Municipal de Saúde – qualificação da gravidade dos acidentes, estudo da subnotificação dos registros, identificação do padrão das lesões por tipo de vítima, identificação do endereço de moradia das vítimas;
- Edição mensal de relatórios preliminares para atualização de dados;
- Edição de novo relatório com conteúdo ampliado e novo projeto gráfico para ser lançado no Maio Amarelo;
- Treinamento das GET para uso do BISAT-Banco Inteligente de Acidentes de Trânsito e identificação das informações regionalizadas que serão inseridas nos relatórios preliminares mensais.

INVESTIGAÇÃO DE ACIDENTES FATAIS

Perícia no local dos acidentes fatais para apurar as causas com elaboração de RIF – Relatório de Acidentes Fatais.

ESTUDOS ESPECIAIS DE IMPACTO NO SISTEMA VIÁRIO

A área de estudos especiais de impacto no sistema viário, está basicamente subdivida em três grandes eixos de atuação, das quais destacam-se as seguintes atividades:

ESTUDOS DE POLOS GERADORES DE TRÁFEGO

Exercer a Gestão de Processos nas atividades referentes à análise do projeto arquitetônico, quantidade de vagas ofertadas e acessos.

Prestar serviços técnicos relativos à análise de impacto, dimensionamento de vagas e acessos de Polos Geradores de Tráfego.

ANÁLISE IMPACTOS MEDIDAS MITIGADORAS

Exercer a Gestão de Processos de análise de impacto e definição das medidas mitigadoras, validando / definindo / retificando essas medidas, quando necessário, por meio de mapeamento de áreas.

Prestar serviços técnicos relativos à análise de impacto e definição das medidas mitigadoras de Polos Geradores de Tráfego efetuando análise, planejamento técnico e interface na elaboração dos projetos funcionais de sinalização, obras civis, equipamentos de controle, monitoração e orientação de tráfego e outros serviços.

GESTÃO DA IMPLANTAÇÃO DAS MEDIDAS MITIGADORAS

Exercer a Gestão de Processos coordenando as atividades referentes a implantação das medidas mitigadoras da certidão de diretrizes e sua retificação (se necessária).

Prestar serviços técnicos relativos à gestão efetuando análise, acompanhamento e ações técnicas e administrativas da aprovação de projetos executivos elaborados em atendimento à certidão de diretrizes, aceite dos serviços implantados e recebimento de equipamentos.

PROJETOS VIÁRIOS

O desenvolvimento de projetos de sinalização viária ou de geometria compreende ações: estudo, avaliação, elaboração de projeto funcional ou de implantação ou de manutenção, incluindo novas vias, desvio de tráfego e alteração de pavimento no sistema viário da cidade de São Paulo. Os projetos têm origem em demandas internas (atendem programas de segurança, mobilidade e manutenção) ou externas (alterações na via devido à obra, prolongamento, atendimento à municipais, polos geradores etc.).

Pode-se destacar projetos de maior porte que podem ter interface com outros órgãos públicos:

- Corredores e Eixos de Transporte Coletivo: Capão Redondo/Carlos Lacerda/Campo Limpo, Aricanduva/Ragueb Chohfi, Radial Leste, Itaquera
- Novas Vias e Operações Urbanas: Operação Urbana Consorciada Águas Espraiadas - Parque Linear
- Programa Via Segura
- Sinalização de Radares
- Projeto Visão Zero
- Linhas 4, 5 e 15 do Metrô
- Programa de Racionalização da Sinalização
- Sabesp Coletores
- Córrego Alcatrazes

- Programa Asfalto Novo
- Programa de Racionalização da Sinalização
- Programa de Redução de Velocidade
- Rotas para Deficientes Visuais
- Área Calma
- Rotas Seguras Escolares

SUPORTE TÉCNICO

NORMAS TÉCNICAS

A área de normas técnicas da CET tem diversas atribuições, dentre as que quais pode-se destacar: elaboração de estudos e desenvolvimento de normas técnicas e manuais de sinalização urbana, critérios de sinalização diversos para elaboração de projetos e estudos de tráfego, desenvolvimento de SINAIS DE TRÂNSITO para atender a projetos específicos, atualização e divulgação do banco de dados de sinais vigentes, desenvolvimento de propostas de Projetos de Lei, projetos pilotos.

Também faz contribuições à órgãos externos, tais como o Manual Brasileiro de Sinalização Cicloviária (DENATRAN), pareceres de interesse CET para órgãos externos e munícipes.

SIMULAÇÃO

A área de simulação elabora estudos de Macro e Microsimulação de tráfego, tais como:

- Macrossimulação - utilização do Software EMME:OD 2017 – Atualização da rede de simulação; Novas vias – exemplo: – Pontes Laguna/Itapaiuna, Prolongamento Chucri Zaidan; Estudos de área – Vila Madalena; Segurança – exemplo: Faixa de motos na Marginal Pinheiros; Controle de demanda – exemplo: Rodízio de veículos; Urbanístico – exemplo: Desativação do Elevado Presidente João Goulart.
- Microsimulação - utilização do Software VISSIM para estudos de segurança: Av. Marechal Tito; Estudo de área: Vila Madalena; Polos Geradores: Rua Itapeva, Reserva Raposo; Fiscalização: Zona Azul.
- Aplicativo VEIN – adaptação para uso na CET para estudos de emissão de poluentes; Inventário de emissões com base nas macrossimulações produzidas pela CET.

- Novos softwares - estudos com a aplicação Transcad – OD de cargas; Geomidia – Análises espaciais; LISA – Programação semaforica; WAZE – Calibração da rede de simulação.

ATENDIMENTO ÀS DEMANDAS DIVERSAS

A Superintendência dispõe de uma área de assessoria que além de dar o suporte técnico, representa a CET em interface com outros órgãos e desenvolve diversos trabalhos, tais como:

- Emissão de pareceres para o Tribunal de Contas do Município - TCM, Ministério Público - MP, Lei de Acesso à Informação – LAI, Pareceres Técnicos e Atendimento à municipais.
- Participação de Fórum de Segurança de Trânsito; Comitê de Gestão dos Projetos Estratégicos CET; Sistema Ciclovitário; Comissão Permanente de Calçadas.
- Gestão de Projetos e Processos: Liberação de projetos, Comunicação visual, Sistemas GP e CS.
- Gestão Estratégica e Apoio ao Planejamento: Projetos estratégicos, Plano de Metas da PMSP, Compromisso de Desempenho Institucional – CDI, Acompanhamento das atividades.
- Gestão de Padronização: Estudo, padronização e treinamento das equipes nos usos e métodos de desenvolvimento das atividades.

EDUCAÇÃO

A Educação é um pilar do trânsito e consiste em conscientizar os cidadãos de seus direitos e de suas responsabilidades na circulação urbana para a construção de uma mobilidade segura, ética e sustentável. Desde a criação da CET houve a preocupação de constituir uma equipe de profissionais qualificados e comprometidos para desempenhar este papel fundamental para a sociedade. Para tanto, as atividades estão divididas em:

- Educação de Trânsito
- Universidade Corporativa

EDUCAÇÃO DE TRÂNSITO

EDUCAÇÃO INFANTIL

Teatro de boneco, Folder eletrônico, Minicircuito *Bike*.

ENSINO FUNDAMENTAL I

Caça ao Tesouro, Agente de Trânsito na Escola, Cine Trânsito.

ENSINO FUNDAMENTAL II

Desafios do Trânsito, Agente Mirim.

ENSINO MÉDIO

GP da Segurança, Teatro – Inconsequente Baby.

PROJETO INTER GERACIONAL - ENSINO MÉDIO, 9º ANO DO FUND. II E TERCEIRA IDADE

Geração ativa

PESSOAS COM DEFICIÊNCIA

Contação de histórias adaptada para pessoas com deficiência visual; Espaço Vivencial de Trânsito; Atividade para pessoas com deficiência auditiva.

TERCEIRA IDADE

Palestra – Mobilidade Segura - Um direito da Pessoa Idosa, Espaço Vivencial de Trânsito.

JOGOS EDUCATIVOS

PALESTRAS

Acessibilidade e Mobilidade Urbana; Sustentabilidade & Mobilidade; Mobilidade Urbana e Cultura de Paz; Mobilidade Urbana – Caminhos para Reinventar a Cidade

EDUCAÇÃO DIGITAL

Educação e Mídia, Educação à Distância; Portal Educacional Interativo da CET:
<http://educacao.cetsp.com.br/>

CURSOS A DISTÂNCIA

A CET dispõe dos seguintes cursos a distância:

- Público em Geral: [Família Em Trânsito - Cidadania e Qualidade de Vida](#); [Inclusão da Pessoa com Deficiência e Mobilidade Reduzida](#).
- Condutores: [Curso de Pilotagem Segura](#); [Curso de Direção Segura - Técnicas e Conceitos de Direção Defensiva](#); [Pedalar Com Segurança](#).
- Educadores: [Sustentabilidade e Trânsito](#); [Curso "Mobilidade Urbana - Tema de Sala de Aula"](#); [Curso "Segurança e Mobilidade"](#); [Educomunicação e Trânsito](#); [Curso "Ações Seguras no Trânsito"](#)

PRÊMIO CET

10º Prêmio CET de Educação de Trânsito (2018).

CURSOS PARA MOTORISTAS

Formação de Taxistas; Direção Defensiva.

PALESTRAS PARA PÚBLICO EM GERAL

Segurança no Trânsito e Qualidade de vida

CURSOS E PALESTRAS PARA MOTOCICLISTAS

Curso de Formação e de Atualização para Motofretistas; Curso de Pilotagem Segura; Palestra Pilotagem Segura.

CEMOB - Centro de Estudos e Desenvolvimento de Educação para a Mobilidade

CURSO E PALESTRA PARA CICLISTAS

Curso Pedalar com Segurança; O Ciclista e a Mobilidade Urbana.

ARTES CÊNICAS

Entre Pedestres e Lobos; A Árvore do Trânsito.

ESQUETE TEATRAL PARA USUÁRIOS DO TRANSPORTE COLETIVO

Os Mariachis Atropelados; Dr. Stress e Super De Boa

INTERVENÇÕES DE RUA

Mímica; Esquete Teatral.

ORIENTAÇÃO DE CIRCULAÇÃO E TRAVESSIA DA COMUNIDADE ESCOLAR

PESQUISAS DE COMPORTAMENTO NO TRÂNSITO

REDES SOCIAIS

Redes Sociais - Blog Educação CET www.cetspeducacao.blogspot.com.br; Redes em Comunidades Religiosas.

REDES SOCIAIS NAS UNIVERSIDADES

Ética e Mobilidade.

UNIVERSIDADE CORPORATIVA

A Companhia de Engenharia de Tráfego inaugurou em junho de 2018 a Universidade CET-UniCET, uma instituição corporativa que tem como foco principal o público interno da CET com programas de treinamento, capacitação e reciclagem. A segunda meta é oferecer cursos de extensão para a comunidade. Os cursos serão oferecidos on-line para permitir que mesmo pessoas de fora de São Paulo possam acessá-lo.

SINALIZAÇÃO VIÁRIA E TECNOLOGIA

A sinalização de trânsito é o elemento de ligação entre o técnico, o usuário da via, motoristas e pedestres e os agentes de fiscalização. Seu objetivo principal é o de garantir a utilização adequada da via, no sentido da segurança e fluidez do tráfego como um todo. Para atingir este objetivo, é necessário que a sinalização contenha uma mensagem clara e inconfundível e que seja plenamente visível. A necessidade de mensagem clara inconfundível levou à padronização de cores, formatos e dimensões, que distinguem uma categoria básica de sinalização das outras; a necessidade de “visibilidade” levou ao estabelecimento de critérios de locação. Além disto, a necessidade de sinalizar situações semelhantes de modo semelhante levou ao estabelecimento de critérios de utilização.

Neste contexto, a CET dispõe de uma equipe especializada no assunto, cujas atividades estão divididas em:

- Sinalização Semafórica
- Sinalização Vertical
- Sinalização Horizontal
- Dispositivos auxiliares
- Recuperação de materiais

A seguir é apresentado um balanço das sinalizações implantadas na cidade de São Paulo no ano de 2018:

SINALIZAÇÃO SEMAFÓRICA

A sinalização semafórica é um subsistema da sinalização viária que se compõe de indicações luminosas acionadas alternada ou intermitentemente através de sistema eletro/eletrônico, cuja função é controlar os deslocamentos.

PRODUÇÃO SEMAFÓRICA IMPLANTAÇÃO

| | | |
|------------------------------------|-----------------|-------|
| COLUNA (un.) | COLOCADA | 180 |
| | RETIRADO | 65 |
| BRAÇO (un.) | COLOCADO | 53 |
| | RETIRADO | 30 |
| G. FOCAL (un.) | COLOCADO | 720 |
| | RETIRADO | 141 |
| CONTROLADOR (un.) | COLOCADO | 9 |
| | RETIRADO | 9 |
| CABO (m) | COLOCADO | 19718 |
| | RETIRADO | 1990 |
| BOTOEIRA P/ PEDESTRE | COLOCADO | 16 |
| | RETIRADO | 0 |
| TRAVESSIA ILUMINADA | COLOCADO | 6 |
| | RETIRADO | 5 |
| TOT. SERV. EXECUTADOS (un.) | | 1234 |
| LAÇOS DETECTORES CRZ. | COLOCADA | 0 |

PRODUÇÃO SEMAFÓRICA MANUTENÇÃO

| | | |
|--|-----------------|--------|
| COLUNA (un.) | COLOCADA | 695 |
| | RETIRADA | 508 |
| | REPOSIC. | 73 |
| BRAÇO (un.) | COLOCADO | 128 |
| | RETIRADO | 102 |
| | REPOSIC. | 262 |
| G. FOCAL (un.) | COLOCADO | 1557 |
| | RETIRADO | 1127 |
| | REPARO | 875 |
| CONTROL. (un.) | COLOCADO | 605 |
| | RETIRADO | 549 |
| | REPARO | 2946 |
| CABO (m) | COLOCADO | 184911 |
| | RETIRADO | 163364 |
| EMENDA (un.) | | 2215 |
| LÂMPADA (un.) | COLOCADO | 0 |
| | TROCADO | 0 |
| MÓDULO LED (un.) | COLOCADO | 2490 |
| | TROCADO | 2307 |
| CAIXA PASSAGEM (un.) | | 331 |
| BOTOEIRA P/ PEDESTRE (un.) | COLOCADO | 1284 |
| | RETIRADO | 907 |
| | REPARO | 251 |
| BOTÃO P/ BOTOEIRA DE PEDESTRE (un.) | COLOCADO | 627 |
| | RETIRADO | 28 |
| | REPARO | 22 |
| INSPEÇÃO/VISTORIA (un.) | | 2240 |
| TOT. SERV. EXECUTADOS (un.) | | 19889 |
| TOTAL TALÕES ATENDIDOS | | 30429 |
| LAÇOS DETECTORES CRZ. | | 0 |

NOTA: Produção refere-se aos serviços:

CET/CONTRATO CONSÓRCIO SEMÁFORO PAULISTANO/CONTRATO CONSÓRCIO MCS/CONTRATO ARC COM. CONST. E ADM. DE SERVIÇOS LTDA.

| PRODUÇÃO SEMAFÓRICA | | | |
|--------------------------------------|------------------------|-----------|--------------|
| RTD / CFTV / LAÇOS DETECTORES | | | |
| SSI / GSI | | | |
| 2018 | | | TOTAL |
| RTD | Cabos Metálicos | Colocado | 70 |
| | | Retirado | 100 |
| | | Reparo | 0 |
| | | Emenda | 0 |
| | | Testes | 3 |
| | Cabo Óptico | Colocado | 3.556 |
| | | Retirado | 700 |
| | | Testes | 310 |
| Fusão | | 525 | |
| CONTROLADOR/CONCENTRADOR | Reparo | 380 | |
| CX. EMENDA ÓPTICO | | 5 | |
| CFTV | Câmeras | Instalada | 1 |
| | | Retirada | 7 |
| | | Reparos | 66 |
| APOIO À POLOS GERADORES | | 42 | |
| INSPEÇÃO / VISTORIA | | 1.430 | |
| TRAVESSIAS ILUMINADAS | Colocado | | 518 |
| | Retirado | | 519 |
| | Reparo | | 0 |
| | Vistoria/inspeção | | 0 |
| NOBREAK | Colocado | (un.) | 141 |
| | Retirado | | 141 |
| | Reparo | | 0 |
| MÓDULO GPRS | Colocado | | 0 |
| | Retirado | | 0 |
| | Reparo | | 0 |

SINALIZAÇÃO VERTICAL

É um subsistema da sinalização viária cujo meio de comunicação está na posição vertical, normalmente em placa, fixado ao lado ou suspenso sobre a pista, transmitindo mensagem de caráter permanente, eventualmente, variáveis, através de legendas e/ou símbolos pré-reconhecidos e legalmente instituídos.

SINALIZAÇÃO VERTICAL

| | | |
|-------------------|----------|-------|
| PLACA | COLOCADA | 28526 |
| | RETIRADA | 14838 |
| | LAVADA | 14 |
| COLUNA | COLOCADA | 5953 |
| | RETIRADA | 1882 |
| GRADIL (metros) | COLOCADO | 0 |
| | RETIRADO | 60 |
| GRADIL RÍGIDO (m) | COLOCADO | 1292 |
| | RETIRADO | 282 |

SINALIZAÇÃO HORIZONTAL

É um subsistema da sinalização viária que utiliza linhas, marcações, símbolos e legendas pintados ou apostos sobre o pavimento das vias. Têm como função organizar o fluxo de veículos e pedestres; controlar e orientar os deslocamentos em situações com problemas de geometrias, topografia, ou frente a obstáculos; complementar os sinais verticais de regulamentação, advertência ou indicação. Em casos específicos tem poder de regulamentação.

SINALIZAÇÃO HORIZONTAL

| | |
|---------------------------|---------------|
| EXTRUDADO | 209955 |
| HOT SPRAY | 115010 |
| TINTA A FRIO | 124393 |
| PELÍCULA REFLETIVA | 8770 |
| PINTURA ATO R | 1390 |
| METILMETAC. | 47249 |
| RETIRADA | 9130 |
| TOTAL GERAL | 506767 |

TRAVESSIA DE PEDESTRE

| SERVIÇOS | UNID. | Quant. |
|------------------------------------|-----------------|--------|
| PINTURA DE TRAVESSIAS DE PEDESTRES | m. ² | 155296 |
| | un. | 9706 |

DISPOSITIVOS AUXILIARES

São elementos aplicados ao pavimento da via, junto a ela, ou nos obstáculos próximos, de forma a tornar mais eficiente e segura a operação da via. Tem a função de melhorar a percepção da sinalização, do alinhamento da via, ou de obstáculos a circulação; reduzir a velocidade praticada; oferecer proteção aos usuários; alertar aos condutores quanto a situação de perigo potencial ou que requeiram maior atenção.

CANALIZAÇÃO

| | | |
|------------|----------|-------|
| PRISMA | COLOCADO | 2612 |
| | RETIRADO | 645 |
| TACHA | COLOCADO | 81613 |
| | RETIRADO | 44 |
| TACHÃO | COLOCADO | 59976 |
| | RETIRADO | 2287 |
| SEGREGADOR | COLOCADO | 31 |
| | RETIRADO | 0 |

DEFENSAS

| | |
|----------|------|
| COLOCADA | 1900 |
| RETIRADA | 720 |

RECUPERAÇÃO DE MATERIAIS

Todo órgão de trânsito, independente da dimensão da área de atuação do mesmo, e da quantidade de sinalização existente, deve ter, por menor que seja, uma estrutura de oficina de recuperação de materiais, cujo resultado apresenta-se na forma econômica, reduzindo-se os gastos com aquisição de materiais que podem ser recuperados. A dinâmica do trânsito e a preocupação com a segurança dos seus usuários, gera a necessidade de implantações e manutenções constantes. Estes serviços dão origem a retirada de materiais das vias públicas, onde parte é passível de recuperação.

Para tanto a CET possui uma oficina de recuperação de placas (regulamentação, advertência, orientação), controladores, grupos focais, colunas e outros, após a triagem dos materiais e a separação em recuperáveis; ou irrecuperáveis.

Com intuito de aproveitar ao máximo a estrutura existente, esta oficina processa também a confecção de placas, dispositivos especiais, protótipos para teste, placas com iluminação artificial, cancelas para bloqueios, equipamentos de segurança para operação de tráfego, dispositivos para utilização em educação de trânsito, etc.

RECICLAGEM DE PLACAS

As placas danificadas que tem condições de serem reaproveitadas, são primeiramente desempenadas ou desentortadas. A superfície então é limpa e tratada para receber nova pintura. A informação é aplicada através do processo de *silk screen* ou aplicação de película adesiva. Depois da secagem, a placa fica a disposição para ser utilizada em um novo projeto. Centenas de placas depredadas ou abalroadas são reaproveitadas resultando em maior economia e melhor utilização dos recursos. A seguir é apresentado um balanço da recuperação de materiais feita pela CET no ano de 2018.

RECUPERAÇÃO DE MATERIAIS

| | | | |
|----------|----------------------|----------------|--------|
| VERTICAL | PLACA REG./ADV. | un. | 16014 |
| | PLACA DE ORIENTAÇÃO | m ² | 132,89 |
| | PLACA DE ORIENTAÇÃO | un. | 66 |
| | PLACA ESPECIAL | m ² | 432,72 |
| | PLACA ESPECIAL | un. | 660 |
| | PLACA LOGRADOURO | m ² | 10,79 |
| | PLACA LOGRADOURO | un. | 153 |
| | COLUNA | un. | 783 |
| | BRAÇO PROJETADO | un. | 111 |
| | BRAÇADEIRA | un. | 5120 |
| | BRAQUETES | un. | 6877 |
| | ADESIVOS E PELÍCULAS | un. | 6433 |
| | CHAPAS | m ² | 3,53 |
| | CHAPAS | un. | 13357 |
| | OUTROS | un. | 973 |

| | | | |
|---------------------------|--------------------|-----|-------|
| SEMAFÓRICA ELETROMECÂNICA | GRUPO FOCAL | un. | 0 |
| | COLUNA | un. | 339 |
| | BRAÇO PROJETADO | un. | 24 |
| | SUP.P/GRUPO FOCAL | un. | 48 |
| | BOTOEIRA | un. | 836 |
| | COBRE FOCO | un. | 456 |
| | TRAVESSIA PEDESTRE | un. | 0 |
| | CABO | m | 37317 |
| | OUTROS | un. | 271 |
| SEMAFÓRICA ELETRÔNICA | GRUPO FOCAL | un. | 937 |
| | COLUNA | un. | 51 |
| | BRAÇO PROJETADO | un. | 29 |
| | SUP.P/GRUPO FOCAL | un. | 52 |
| | COBRE FOCO | un. | 0 |
| | ANTEPARO | un. | 252 |
| | CABO | m | 2028 |
| | LED E LÂMPADA | un. | 397 |
| | OUTROS | un. | 0 |

NOVAS TECNOLOGIAS.

INTELIGÊNCIA ARTIFICIAL

Estudos de tecnologias que possam ser integradas com equipamentos da CET fornecendo resultados rápidos e diretos. A atividade teve início com contagem e classificação de veículos e pedestres no intuito de substituir as contagens manuais.

REVISÃO DAS ESPECIFICAÇÕES TÉCNICAS:

- Controladores de Tempo Real - realização do trabalho em conjunto com as áreas operacionais para corrigir e atualizar as especificações técnicas.
- Central de Tempo Fixo - em paralelo com o trabalho descrito acima, viabilizar sistemas de controles semafóricos remotos em Tempo Fixo.
- Contador Regressivo no Grupo Focal para pedestres - desenvolvimento de uma especificação técnica para utilização deste equipamento na cidade de São Paulo.

BOLETIM TÉCNICO: CFTV (CIRCUITO FECHADO DE TELEVISÃO) E VÍDEO DIGITAL

Boletim em fase de editoração e publicação.

UNIDADES MÓVEIS DE MONITORAMENTO (CFTV)

Realização de testes que possibilitam o monitoramento remoto ao vivo em locais com pouca ou nenhuma infraestrutura, além de permitir fácil locomoção.

SENSORES POR MICRO-ONDAS (DOPPLER)

Teste com detectores não intrusivos que possam substituir os laços indutivos para funcionamento de controladores semafóricos.

EQUIPAMENTOS DE PINTURA DE SINALIZAÇÃO

Realizados testes com novos modelos de equipamentos e materiais para remoção de pintura e aplicação de novas camadas de tinta de sinalização viária.

CABOS DE COPPERSTEEL (ANTIFURTO)

Testes cabos de cobre com a “alma” de aço, com baixo valor comercial, com o objetivo de reduzir o uso de materiais nobres na confecção dos cabos, bem como evitando-se o roubo de cabos.

VIABILIZAÇÃO DA REVITALIZAÇÃO SEMAFÓRICA DA AV. NOVE DE JULHO

Por meio de convênio Governo Britânico que dispõe de financiamento do Banco Mundial, este projeto está dividido em duas fases:

- Primeira: concepção técnica através de estudos realizados pela consultoria IDOM e apresentados através de relatórios.
- Segunda: implementação dos relatórios através de um projeto piloto de semaforização inteligente do corredor da Av. Nove de Julho.

BOLETIM DOS FÓRUNS REALIZADOS EM 2018

Compilação de todos os artigos que foram apresentados nos Fóruns de 2018 e seus desdobramentos em documento de fácil entendimento e que possam direcionar novos projetos e novas ações da Companhia.

ECONÔMICO-FINANCEIRO

RECURSOS

BALANÇO SOCIAL

RECURSOS

A CET, uma empresa que realiza serviços para a população de São Paulo, empresa da administração indireta, economia mista com capital fechado, não visa lucro.

A principal fonte de recursos provém do orçamento da Prefeitura Municipal de São Paulo, o qual é aprovado pela Câmara Municipal no ano exercício anterior e disponibilizado mensalmente.

A segunda fonte de recurso é própria e vem do Sistema Rotativo de Estacionamento – Zona Azul, por meio da tarifa imposta ao uso de vagas de estacionamento público.

O objetivo da Zona Azul é promover a rotatividade das vagas de estacionamento, racionalizar o uso do sistema viário em áreas adensadas, organizar e disciplinar o espaço urbano de forma a aumentar a oferta de vagas.

A Zona Azul finalizou 2018 com 41.796 vagas de estacionamento regulamentadas com rotatividade média de 2,1 veículos pagantes por vaga. A tarifa subsidiou o sistema rotativo: sinalização, fiscalização e comercialização. A Zona Azul digital, implantada em julho de 2016, é uma inovação que trouxe melhorias para o usuário (facilidade de aquisição e pagamento do “cartão zona azul”) e para a CET, tornou à fiscalização mais eficaz e reduziu fraudes no sistema.

A terceira fonte de recursos provém dos eventos/obras realizados no sistema viário. A cidade necessita de obras e eventos para atender as necessidades da população. Porém, as ocupações da via com estas atividades causam impactos aos demais usuários envolvidos ou não no evento que prejudicam seu percurso, o tempo de deslocamento e a segurança. Para minimizar estes efeitos, a CET planeja e ordena o trânsito através de desvios de tráfego sinalizados adequadamente e/ou opera o fluxo de veículos e pedestres. O custo dispendido nestas ações é traduzido em taxas, as quais o solicitante arca para a retirada do Termo de Permissão de Ocupação de Vias. Estas taxas não são aplicadas para casos de interesse da prefeitura como o carnaval, cujos custos são absorvidos pela CET.

A CET tem três estacionamentos que oferecem vagas a serem pagas (Pinheiros, Pça Roosevelt e Estrada M’Boi Mirim), os quais foram concedidos a terceiros mediante retorno financeiro.

A receita operacional total prevista para 2019 para realização das atividades da empresa: serviços de engenharia, planejamento, projeto, operação, educação do trânsito, sinalização viária, modernização e infraestrutura é de R\$ 1,072 bilhões, com as seguintes origens:

| Receita | Origem | Valor (milhões R\$) |
|---|--|---------------------|
| Contrato SMT/GAB/CET – SERV. ENGENHARIA | PPA – Programa 3009: Melhoria da Mobilidade Urbana Universal (*) | 952,15 |
| Exploração Estacionamento Zona Azul | Própria | 96,88 |
| Eventos Diversos | Própria | 22,55 |
| Estacionamento | Própria | 1,40 |
| Total Geral das Receitas | | 1.072,98 |

(*) o Órgão é 87.10 (FMDT-Fundo Municipal de Desenvolvimento do Trânsito), sendo como exemplo de dotação: 87.10.26.572.572.3009.4702.33903900.08.

Destaca-se que a CET é o principal órgão fiscalizador do trânsito. Em 2018 foram aplicadas 10,9 milhões de multas de trânsito, decorrentes de infrações cometidas por condutores de veículos, sendo 77 % por equipamentos eletrônicos e 23% por agentes da CET, SPTrans, GCM e Polícia Militar. Os valores arrecadados pelo sistema são depositados no Fundo Municipal de Desenvolvimento de Trânsito - FMDT, criado pela Lei nº 14.488/2007. A gestão financeira do FMDT é deliberada por um conselho composto por representantes de diferentes secretarias e órgãos municipais, que destinam os recursos para diversas ações previstas na legislação, retornando à CET uma parte do total através do orçamento da prefeitura, descrito anteriormente.

RECURSOS FINANCEIROS 2017/2018

As receitas e despesas são contabilizadas de acordo com o regime de competência. As principais receitas da Companhia são oriundas da prestação de serviços firmado com a Secretaria Municipal de Mobilidade e Transporte, dos eventos nas vias públicas, da operação de Zona Azul e de áreas de estacionamento.

As demonstrações foram elaboradas em observância às resoluções emanadas do Conselho Federal de Contabilidade e estão sendo apresentadas de acordo com a legislação societária e práticas contábeis, em observância aos Pronunciamentos Contábeis emitidos, que incluem estimativas e premissas como a mensuração de provisões para perdas de créditos a receber, estimativas para a determinação da vida útil de ativos e provisões necessárias para passivos contingentes.

As Demonstrações Contábeis são elaboradas de acordo com as práticas adotadas no Brasil e a Legislação Societária (Lei nº 6.404/76) assim como as modificações introduzidas pela Lei nº 11.638/07 e suas alterações posteriores pela Lei nº 11.941/09. Também são respeitadas as normas vigentes da Comissão de Valores Mobiliários – CVM e do Comitê de Pronunciamentos Contábeis – CPC, recepcionados pelo Conselho Federal de Contabilidade – CFC, obedecidos e contemplados também os critérios da *International Financial Reporting Standards – IFRS* acolhidos pelas leis brasileiras.

O detalhamento das informações está no Relatório da Administração da CET, tendo os demonstrativos contábeis de forma específica e com a aprovação do Conselho de Administração (CONSAD) da Companhia.

As contas foram auditadas por auditor independente.

BALANÇO PATRIMONIAL – 31 DE DEZEMBRO DE 2018 (EM R\$ MIL) - ATIVO

| ATIVO | 2018 | 2017 |
|--|----------------|----------------|
| CIRCULANTE | | |
| Caixa e Equivalente de Caixa | 24.009 | 19.162 |
| Contas a Receber | 32.753 | 7.557 |
| Estoques | 6.858 | 5.104 |
| Adiantamentos | 8.910 | 7.115 |
| Impostos e Contribuições a Recuperar | 23.245 | 18.376 |
| Despesas do Exercício Seguinte e Outros Créditos | <u>9.375</u> | <u>3.252</u> |
| | 105.150 | 60.566 |
| NÃO CIRCULANTE | | |
| Contas a receber | 128.140 | 152.804 |
| Riscos no Recebimento de Créditos | (129.446) | (127.287) |
| Depósito Judicial e Outros Créditos | <u>6.874</u> | <u>6.859</u> |
| | 5.568 | 32.376 |
| Investimento | 18 | 18 |
| Imobilizado | 21.736 | 20.867 |
| Intangível | <u>188</u> | <u>167</u> |
| | 27.510 | 53.428 |
| TOTAL DO ATIVO | 132.660 | 113.994 |

OBS. As notas do auditor estão disponíveis no Relatório de Administração de 2018, no website da CET.

BALANÇO PATRIMONIAL – 31 DE DEZEMBRO DE 2018 (EM R\$ MIL) - PASSIVO

| PASSIVO | 2018 | 2017 |
|--|------------------|------------------|
| CIRCULANTE | | |
| Fornecedores | 45.284 | 35.737 |
| Salários a Pagar | 3.005 | 3.012 |
| Provisão Férias e Encargos | 55.007 | 52.013 |
| Encargos Sociais e FGTS a Recolher | 17.744 | 16.920 |
| Impostos e Contribuições a Recuperar-Tributárias | 15.244 | 16.048 |
| Adiantamento de clientes | 10.816 | 5.389 |
| Processos Julgados | 4.990 | 6.712 |
| Receitas Antecipadas – CEF | 2.148 | 2.148 |
| Outras Contas a Pagar | <u>3.539</u> | <u>4.667</u> |
| | 157.777 | 142.646 |
| NÃO CIRCULANTE | | |
| Obrigações Previdenciárias - Parcelamento | 3.041 | 5.318 |
| Provisão para Contingências | 105.843 | 110.506 |
| Receitas antecipadas - CEF | <u>5.728</u> | <u>7.876</u> |
| | 114.612 | 123.700 |
| PATRIMÔNIO LÍQUIDO | | |
| Capital Social | 105.715 | 105.715 |
| Reserva de Capital | 1.272 | 1.272 |
| Prejuízos Acumulados | <u>(246.716)</u> | <u>(259.339)</u> |
| TOTAL DO PATRIMÔNIO LÍQUIDO | (139.729) | (152.352) |
| TOTAL DO PASSIVO + PATRIMÔNIO LÍQUIDO | 132.660 | 113.994 |

OBS. As notas do auditor estão disponíveis no Relatório de Administração de 2018, no website da CET.

DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO PARA OS EXERCÍCIOS – 2017 E 2018 (EM R\$ MIL)

| | 2018 | 2017 |
|---|------------------------|------------------------|
| RECEITA OPERACIONAL LÍQUIDA | 912.371 | 823.732 |
| CUSTOS DOS SERVIÇOS PRESTADOS | (741.838) | (683.034) |
| RESULTADO OPERACIONAL BRUTO | 170.533 | 140.698 |
| RECEITAS/(DESPESAS) OPERACIONAIS | (158.477) | (140.766) |
| Pessoal e Encargos | (126.959) | (123.323) |
| Honorários da Administração | (1.074) | (969) |
| Gerais e Administrativas | (47.555) | (41.570) |
| Outras Receitas Operacionais | 17.111 | 25.096 |
| RESULTADOS ANTES DAS RECEITAS E DESPESAS FINANCEIRAS | 12.056 | (68) |
| Despesas Financeiras | (1.578) | (2.208) |
| Receitas Financeiras | (5.041) | 4.961 |
| RESULTADO ANTES DOS TRIBUTOS | 15.519 | 2.685 |
| IMPOSTO DE RENDA | (2.067) | - |
| CONTRIBUIÇÃO SOCIAL | (829) | - |
| LUCRO LÍQUIDO DO EXERCÍCIO | <u>12.623</u> | <u>2.685</u> |
| LUCRO LÍQUIDO POR AÇÃO – R\$ MIL | <u>0,000119</u> | <u>0,000025</u> |

OBS. As notas do auditor estão disponíveis no Relatório de Administração de 2018, no website da CET.

DEMONSTRAÇÃO DAS MUTAÇÕES DO PATRIMÔNIO LÍQUIDO - 2017 E 2018 (EM R\$ MIL)

Reservas de Capital

| | Capital Integralizado | Incentivos Fiscais | Doações | Lucros (Prejuízos) Acumulados | TOTAL |
|---|----------------------------------|-------------------------------|----------------|--|------------------|
| SALDOS EM 31 de dezembro de 2016 | 105.715 | 40 | 1.232 | (262.024) | (155.037) |
| Lucro Líquido do Exer- cício | | | | 2.685 | 2.685 |
| SALDOS EM 31 de dezembro de 2017 | 105.715 | 40 | 1.232 | (259.339) | (152.352) |
| Lucro Líquido do Exercício | | | | 12.623 | 12.623 |
| SALDOS EM 31 de dezembro de 2018 | 105.715 | 40 | 1.232 | (246.716) | (139.729) |

DEMONSTRAÇÕES DO VALOR ADICIONADO DOS EXERCÍCIOS DE 2018 E 2017 (EM R\$ MIL)

| | 2018 | 2017 |
|--|-----------------------|-----------------------|
| 1 – RECEITAS | 1.029.462 | 939.269 |
| Vendas de mercadorias, produtos e serviços | | |
| 2- INSUMOS ADQUIRIDOS DE TERCEIROS | 230.173 | 191.033 |
| Custo das mercadorias e serviços vendidos | 183.720 | 150.481 |
| Materiais, energia, serviços de terceiros e outros | 46.453 | 40.552 |
| 3- VALOR ADICIONADO BRUTO (1-2) | 799.289 | 748.236 |
| 4- RETENÇÕES | | |
| Depreciação, amortização e exaustão | 3.253 | 2.993 |
| 5- VALOR ADICIONADO LÍQUIDO (3-4) | 796.036 | 745.243 |
| 6- VALOR ADICIONADO RECEBIDO EM TRANSFERÊNCIA | | |
| Receitas financeiras | 5.041 | 4.961 |
| VALOR ADICIONADO TOTAL A DISTRIBUIR (5+6) | 801.077 | 750.204 |
| DISTRIBUIÇÃO DO VALOR ADICIONADO | 801.077 | 750.204 |
| Pessoal e encargos: | | |
| Administradores | 1.683 | 1.440 |
| Operacionais | 400.235 | 381.898 |
| Estagiários | 4.209 | 3.876 |
| Autônomos | 13 | 25 |
| Cooperação Técnica | - | 9 |
| FGTS e Benefícios | <u>183.868</u> | <u>178.217</u> |

| | | |
|--|----------------|----------------|
| | 590.008 | 565.465 |
| Impostos, Taxas e Contribuições | | |
| Governo Federal | 188.249 | 171.608 |
| Governo Municipal | 6.103 | 5.652 |
| Taxas e Contribuições | <u>53</u> | <u>132</u> |
| | 194.405 | 177.392 |
| Financiadores | | |
| Juros | 646 | 1.765 |
| Aluguéis | <u>3.395</u> | <u>2.897</u> |
| | 4.041 | 4.662 |
| Acionistas | | |
| Lucro/Prejuízo Retido | 12.623 | 2.685 |

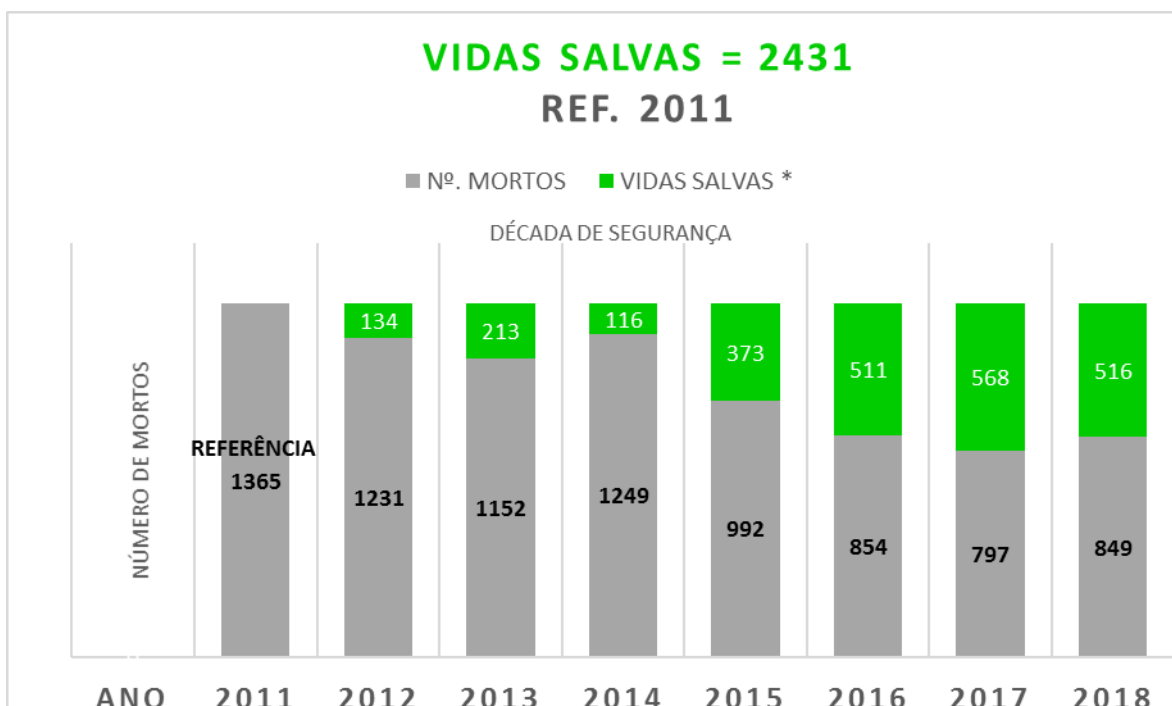
OBS. As notas do auditor estão disponíveis no Relatório de Administração de 2018, no website da CET.

BALANÇO SOCIAL

O Balanço Social dos resultados produzidos mediante as ações da CET no trânsito da cidade de São Paulo, referem-se ao objetivo de sua criação: segurança viária e mobilidade urbana.

SEGURANÇA VIÁRIA

Sob o aspecto de segurança viária, destaca-se o comprometimento da CET à Década de Segurança da Organização das Nações Unidas-ONU 2011-2020, por meio da adesão da Prefeitura Municipal de São Paulo. A meta é reduzir em 50% o número de mortes em acidentes de trânsito na cidade. Muitas ações específicas de segurança estão sendo realizadas pela CET (apresentadas neste relatório) que contribuem com os resultados obtidos: 2431 vidas salvas no período de 2011 a 2018, conforme o gráfico a seguir.



As ações também impactam no número de acidentes com vítimas. De 2011 a 2018, ocorreu a redução de 57.501 pessoas machucadas.

Em 2018, a redução de mortes em relação ao início da Década de Ação de Segurança no Trânsito foi de 516 vidas salvas. Utilizando-se a metodologia da ANTP e IPEA de 2003 sobre o custo de acidentes e vítimas em áreas urbanas, tem-se a economia de R\$ 182,8 milhões¹.

Neste mesmo ano, foram 15.773 pessoas a menos em acidentes com vítimas, somando R\$ 677,0 milhões.

O total de economia para a cidade de São Paulo e sua população em 2018 relacionado a acidentes de trânsito é de R\$ 859,8 milhões.

Destaca-se que estes valores não expressam o trauma poupado às famílias e a sociedade destas vidas salvas e outras que deixaram de ser vítimas de acidentes. Também não foram computados os ganhos indiretos no sistema de saúde pública, com a não ocupação de leitos hospitalares, liberando-os para atendimento de pessoas com outras enfermidades.

Também deve ser esclarecido que existem outros órgãos que contribuem para esta redução de mortos e feridos: SPTRANS, Polícia Militar do Estado de São Paulo, Secretaria da Saúde e outros.

¹ Valor base unitário do acidente: publicado pelo IPEA, 2003 – “Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas”, atualizado pelo IGP-M (FGV) de abril/2003 para dez/2018, a partir da pesquisa com a ANTP.

MOBILIDADE URBANA

O cálculo no Balanço Social nas questões de mobilidade é complexo. A CET trabalha para manter a mobilidade urbana de 12 milhões de habitantes que circulam diariamente e ininterruptamente nas vias da cidade, além da população flutuante oriunda de eventos programados nacionais e internacionais relacionados a cultura, turismo, negócios, religiosos etc.

As ações rotineiras ou diferenciadas, programadas ou não programadas, realizadas pelas equipes operacionais tem o objetivo de manter a circulação segura e com fluidez, seja nos deslocamentos a pé, bicicleta ou com veículos automotores (automóveis, ônibus, caminhão...).

Os impactos no trânsito decorrentes de obras, eventos, manutenção do pavimento, veículos quebrados, acidentes ou outro elemento que interfira na circulação, são estudados, planejados, ordenados, divulgados, acompanhados e fiscalizados para reduzir tempo e estresse dos usuários.

A sinalização viária é continuamente avaliada, projetada e implantada atendendo as legislações federais e municipais garantindo um sistema padronizado, seguro e respeitado.

Neste contexto, quantificar tempo ganho pelos usuários em virtude das atividades realizadas pela CET e transformar em valor monetário não é tarefa fácil.

Assim, destacar-se-á exemplos de ações que indiquem a população beneficiada diretamente e retorno à sociedade em valores indiretos.

EVENTOS

A cidade de São Paulo vem sendo sede de eventos, inclusive de grande porte, há décadas, mas o número de eventos se intensificou nos últimos anos. O sucesso de cada evento reflete diretamente o trabalho eficiente que a CET realiza. Ao longo de 2018, os registros apontam 15.661 eventos realizados, atendendo um público declarado pelo produtor de

22,4 milhões de pessoas, há um custo CET de R\$ 26,25 milhões, com distribuição mensal conforme gráfico a seguir.



Para reduzir os impactos decorrentes de grande deslocamento de pessoas e cargas conciliado com o fluxo de passagem, as equipes desenvolvem a logística do trânsito juntamente com os produtores dos eventos e demais envolvidos: polícia militar, SPTRANS, DTP, moradores, fornecedores e órgãos públicos, incluindo o Ministério Público em algumas situações. O planejamento e a execução do plano operacional por equipes treinadas e dedicadas refletem diretamente a qualidade dos serviços que a CET presta à população e visitantes.

É necessário desenvolver uma metodologia para o cálculo do benefício social da atuação da CET em eventos. Para este relatório, apresentar-se-á o exemplo do evento *Lollapalooza* 2018. Este evento deu retorno econômica em turismo para a cidade de R\$ 152 milhões (fonte: Portal de Notícias Globo – G1), público estimado de 100 mil pessoas e um custo CET de R\$ 239 mil pagos pelos produtores do evento.

LOLLAPALOOZA - 2018
Público: 100 mil pessoas **Custo CET: R\$ 239 mil**
RETORNO ECONÔMICO EM TURISMO: R\$ 152 MILHÕES

GOVERNANÇA

GOVERNANÇA CORPORATIVA

POLÍTICAS E PRÁTICAS DE GOVERNANÇA CORPORATIVA

ESTRUTURA DE CONTROLES INTERNOS E GERENCIAMENTO DE RISCOS

COMPROMISSO DE DESEMPENHO INSTITUCIONAL

GOVERNANÇA CORPORATIVA

A CET está modernizando o processo de gestão e ética da empresa, em atendimento a Lei 13.303/16 e o Decreto Municipal 58.093/18, através da implementação de ações, ferramentas e instruções para auxiliar no cumprimento da legalidade, com transparência e conformidade, que a lei exige. Foram criadas e revisadas estruturas organizacionais: Conselhos de Administração, Conselho Fiscal, Comitê de Auditoria Estatutário, Comitê de Elegibilidade, Auditoria Interna, Governança Corporativa e Gestão Estratégica, bem como os instrumentos: Regulamentos Internos, Código de Conduta e Políticas, e está em desenvolvimento: Canal de Denúncia, Gestão de Risco/Mapeamento de Risco e Objetivos Estratégicos.

Os instrumentos de governança e seus objetivos também estão citados no CDI – Compromisso de Desempenho Institucional da CET, para o período de 2017/2018 e 2019/2020, compromissados junto a SF/JOF/COGEAI. O CDI é uma das exigências explicitadas na Lei 13.303/16.

A LAI - Lei de Acesso a Informação, nº 12.527, de novembro de 2011, trata dos procedimentos que, obrigatoriamente, devem ser adotados por órgãos municipais, estaduais e federais para garantir o acesso à informação sobre as ações públicas aos cidadãos.

Segundo o texto, é direito de todos os brasileiros obter de forma clara, e por meio de linguagem clara, dados de interesse particular, coletivo ou geral sobre as ações realizadas pelas esferas públicas.

Dentre as informações que deverão ser divulgadas, independente de requerimento de algum cidadão, estão: as pertinentes à administração do patrimônio público; a utilização de recursos públicos; edital de licitação; contratos administrativos; instrumentos de acompanhamento e resultados dos programas e projetos, bem como suas metas e indicadores; os resultados de inspeções, auditorias e prestações de contas.

A lei diz ainda que é dever dos órgãos e entidades públicas divulgar em local de fácil acesso, também independente de requerimento, o registro das competências e estrutura organizacional, endereços e telefones das respectivas unidades e horários de atendimento ao público; registros de quaisquer repasses ou transferências de recursos financeiros e despesas, dentre outros.

Fazem parte desse grupo os três Poderes (Executivo, Legislativo e Judiciário) de todos os estados, mais o Distrito Federal, o Ministério Público, além das autarquias, fundações e empresas públicas, sociedades de economia mista e demais entidades privadas que direta e indiretamente mantêm contratos com algum órgão público.

Na Companhia de Engenharia de Tráfego, a Política de Transparência e Divulgação de Informações tem o propósito de estabelecer procedimentos para que a CET alcance elevado padrão de transparência em suas atividades.

A Política visa orientar seus colaboradores sobre os princípios e diretrizes relacionados à promoção da transparência que devem pautar suas atividades, bem como estabelecer um ambiente de clareza e segurança para os cidadãos, acerca do compromisso de dar amplo acesso às informações, de modo a evidenciar a observância de seus objetivos legais e ao princípio da publicidade.

No tocante à Transparência Ativa, é dever da CET promover, independentemente de requerimento, a divulgação, na Internet, de informações de interesse coletivo ou geral por eles produzidas ou custodiadas.

As informações de que CET dispõem estão sujeitas ao regime de transparência e publicidade. Não obstante, excepcionalmente a divulgação de informações pode ser condicionada às disposições de resguardo do sigilo, nos termos da Lei federal nº 12.527/11.

Na CET a autoridade de monitoramento da LAI pode ser contatada na Gerência de Relacionamento com o Município – GRE, localizada na R. Santa Rita, 500 – Bloco C, sala 8 das 09h00 às 12h00e das 14h00 às 17h00, ou através dos canais de relacionamento da Companhia.

POLÍTICAS E PRÁTICAS DE GOVERNANÇA CORPORATIVA

Um dos objetivos estratégicos da CET é priorizar a implantação dos instrumentos de Governança Corporativa previstas na Lei Federal nº 13.303/16 e nas legislações municipais, seus mecanismos e boas práticas.

Publicados:

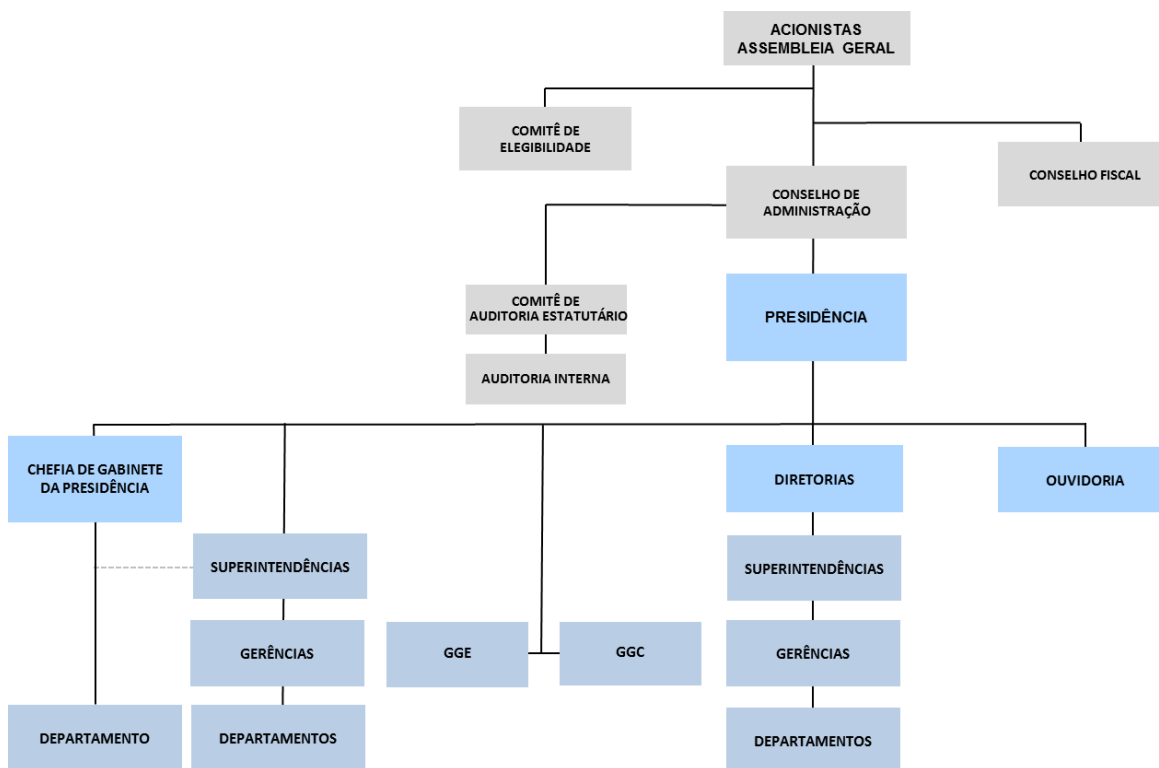
- Revisão do Estatuto Social
- Regimento Interno da CET
- Regimento Interno da Diretoria
- Regimento Interno do Conselho Administrativo
- Regimento Interno do Conselho Fiscal
- Regimento Interno do Comitê de Auditoria Estatuário
- Regimento Interno do Comitê de Elegibilidade
- Código de Conduta e Integridade - CCI
- Política de Gestão de Riscos
- Política de Transação com Partes Relacionadas
- Política de Transparência e Divulgação de Informações
- Política de Distribuição de Dividendos

Em desenvolvimento:

- Divulgação do CCI através de palestras
- Desenvolvimento do Canal de Denúncia
- Conformidade das Informações do website da CET
- Mapeamento de Riscos em projetos estratégicos
- Consolidação e divulgação do planejamento e projetos estratégicos da CET

No website da CET <http://www.cetsp.com.br/sobre-a-cet/transparencia-cet.aspx> estão disponíveis os regimentos internos dos Conselhos, Comitês, Auditoria Interna, Política de Gestão de Risco e o Estatuto Social da empresa.

De forma macro, a estrutura da Companhia pode ser observada no organograma a seguir:



CÓDIGO DE CONDUTA E INTEGRIDADE

O Código de Conduta e Integridade é um instrumento que traduz o conjunto de princípios norteadores dos costumes funcionais exercendo fundamental equilíbrio na Companhia e na relação desta com terceiros.

Na CET, em 2019, todos os colaboradores receberam um exemplar impresso do Código de Conduta e Integridade. Estão sendo realizados Encontros Técnicos com apresentações sobre as responsabilidades da Governança Corporativa e Código de Conduta e Integridade aos 4200 empregados. Anualmente será realizada a atualização do conteúdo e repassado aos empregados conforme estabelece a lei.

CANAL DE DENÚNCIAS

Em atendimento à Lei 13.303, art. 9º, que determina:

“... a adoção de regras de estruturas e práticas de gestão de riscos e controle interno que abranjam a criação de canal de denúncias que possibilite o recebimento de denúncias internas e externas relativas ao descumprimento do Código de Conduta e Integridade e das demais normas internas de ética e obrigacionais.”

Foi criado um Grupo Especialista composto por membros de diversas áreas da Companhia com o objetivo de planejar e criar o Canal de Denúncias, a fim de recepcionar manifestações que mencionem fraude, corrupção, assédio moral, assédio sexual ou atos ilícitos que envolvam membros da Companhia de Engenharia de Tráfego, sejam estes empregados, estagiários, terceiros ou parceiros.

Tal grupo também tem o objetivo de estabelecer o fluxo de denúncias recebidas, sejam elas identificadas ou anônimas, sendo mantido o sigilo sobre identidade dos denunciadores de boa-fé, e também o sigilo dos denunciados e o teor da denúncia enquanto da sua apuração.

Foi iniciado o processo de desenvolvimento interno de um sistema informatizado de recepção e gestão das denúncias, acessível por meio da página da internet da CET, que está em fase de ajustes e adequações funcionais, com a possibilidade de entrega para homologação nos próximos meses.

Paralelo a isto está sendo criado o Comitê de Conduta e Integridade, que terá como função realizar a triagem inicial das denúncias, analisando a pertinência destas dentro dos parâmetros que caracterizam infringências ao Código de Conduta e Integridade, a fim de que não sejam tratadas reclamações de outras naturezas, para as quais já existam canais específicos de tratamento.

GESTÃO DE RISCOS

POLÍTICA

A Política de Gestão de Riscos (“Política”) da Companhia de Engenharia de Tráfego (“CET”) tem o propósito de estabelecer as regras de estruturas e práticas de gestão de

riscos e controle interno, de maneira geral e transparente, consoante normas legais e estatutárias em vigor.

CONCEITO

A presente “Política” integra o Programa de Integridade da CET e busca garantir o cumprimento do disposto no artigo 9º, seus incisos e parágrafos, da Lei Federal nº 13.303, de 30 de junho de 2016, estabelecendo o posicionamento da empresa diante de eventuais riscos que possam ameaçar o alcance dos objetivos organizacionais e ou prejudicar a sua imagem e reputação.

PROJEÇÃO PARA 2019

Foram iniciadas em março de 2019 as atividades de mapeamento de riscos e acompanhamento de projetos estratégicos relacionados ao objeto social da empresa.

ESTRUTURA DE CONTROLES INTERNOS E GERENCIAMENTO DE RISCOS

A Estrutura de Controles Internos e de Gerenciamento de Riscos implantada atualmente na empresa está em conformidade a Lei Federal nº 13.303/16.

COMITÊ DE AUDITORIA ESTATUTÁRIO

O Comitê é órgão estatutário auxiliar do Conselho de Administração, de caráter permanente, com competências e atribuições estabelecidas na legislação e regulamentação aplicável, pelo disposto no Estatuto Social e no Regimento Interno.

O Comitê reportar-se diretamente ao Conselho de Administração, atuando com independência em relação aos demais órgãos da CET.

O Comitê tem como missão a prática de todos os atos necessários à execução de suas competências, bem como supervisionar as atividades de auditoria, dentro de suas competências legais e estatutárias, visando auxiliar o Conselho de Administração.

AUDITORA INTERNA

A Auditoria Interna será vinculada ao Conselho de Administração, por meio do Comitê de Auditoria Estatutário, e tem como atribuições:

- avaliar a conformidade dos trabalhos, processos e resultados da Companhia com as normas, regulamentos internos e legislação específica;
- aferir a adequação do controle interno, a efetividade do gerenciamento dos riscos e dos processos de governança e a confiabilidade do processo de coleta, mensuração, classificação, acumulação registro e divulgação de eventos e transações, visando ao preparo de demonstrações financeiras.

OUVIDORIA

Órgão independente, vinculado à Presidência, cujas funções são exercidas de maneira impessoal, na coleta e apuração de reclamações, denúncias, e fatos que direta ou indiretamente afetem a empresa e/ou sua imagem, interna ou externamente (vide capítulo de Comunicação interna e relacionamento com o cliente)

CONSELHO FISCAL

O Conselho é o órgão permanente da CET, de natureza colegiada e autônomo dentro de suas prerrogativas e responsabilidades, com competências e atribuições previstas na lei, no Estatuto Social e em seu regimento interno.

O Conselho tem como missão a prática de todos os atos necessários à fiscalização permanente da CET, bem como daqueles previstos na legislação.

Destaca-se que há contratação anual de auditor independente para auditar as contas anuais da Companhia.

COMITÊ CONSULTIVO E DE ELEGIBILIDADE

O Comitê de Elegibilidade verifica a conformidade do processo de indicação e de avaliação de membros para a Diretoria, o Conselho de Administração, o Comitê de Auditoria Estatutário e para o Conselho Fiscal, com competência para auxiliar o acionista controlador na indicação desses membros.

DEPARTAMENTO DE GESTÃO DE RISCOS E CONTROLES INTERNOS

Criado em fevereiro de 2019, este departamento compõe a estrutura da Gerência de Governança Corporativa – GGC, (vinculada ao Diretor Presidente), e tem a função de verificar o cumprimento de obrigações e de gestão de riscos.

COMPROMISSO DE DESEMPENHO INSTITUCIONAL

Considerando o objeto social da CET e em consonância com o Plano de Metas da Prefeitura Municipal de São Paulo, a CET firmou o Compromisso de Desempenho Institucional – CDI, para o período de 2017 a 2020, sendo pactuadas as metas bianualmente.

Este documento tem por objetivo o estabelecimento de indicadores e metas para permitir a avaliação objetiva do desempenho da Companhia de Engenharia de Tráfego, conforme objetivos estratégicos, metas e indicadores.

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DO CDI

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.

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 à proteção para vida no trânsito, com abrangência dos diversos agentes no trânsito (pedestres, motociclistas, ciclistas, motoristas do transporte individual e coletivo).

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.

FORTALECER A GOVERNANÇA CORPORATIVA

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

ACOMPANHAMENTO E 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.

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.

INDICADORES DE DESEMPENHO

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.

Indicadores de acompanhamento (CDI).

| INDICADORES | | | | | | | |
|---|---|-----------|---|-----------|---|--------------------------|---|
| Indicador | Descrição | Meta 2017 | Realizado 2017 | Meta 2018 | Realizado 2018 | Interpretação | Explicações sobre o desempenho em 2017 |
| Índice de mortos no trânsito a cada 100 mil habitantes | Reduzir o índice de morte no trânsito para valor igual ou inferior a 6 a cada 100 mil habitantes ao ano até 2020. | 6,70 | 6,56 | 6,40 | 6,95 | Quanto mais baixo melhor | Houve aumento de cerca de 17,7% nas mortes de motociclistas e de 5,4% nos atropelamentos fatais. O combate aos acidentes com motociclistas será mais efetivo a partir de 2019, com a criação de câmara temática específica. |
| Tempo médio de disponibilidade da equipe operacional em campo (min) | Compreende o tempo de disponibilidade diária da equipe operacional em campo, excetuando-se o intervalo de descanso. Valores expressos em minutos, correspondendo à 5h21min. | 321 | 334 | 321 | 338 | Quanto mais alto melhor | Melhora na logística e desempenho técnico operacional no atendimento as demandas. |
| Trânsito Seguro - Pessoas atendidas em Educação de Trânsito | Compreende o total de pessoas atendidas em educação de trânsito em cursos presenciais e à distância. | 85.000 | 108.751 | 85.000 | 91.718 | Quanto mais alto melhor | O atendimento foi 7,9% acima do previsto para 2018. |
| Demandas de Atendimento Semafórico (un) | Compreende na quantidade de demandas semafóricas atendidas (encerradas e nada consta) dos tipos: prioritários e não prioritários. | 45.000 | 39.070 | 45.000 | 36.641 | Quanto mais baixo melhor | Com a continuidade da prestação de serviços de manutenção semafórica, possibilitou o aumento de equipes de manutenção em campo, melhorando a qualidade dos serviços. |
| Redução das Despesas Operacionais | Acompanhamento das despesas operacionais da empresa | - | - | - | Vide Explicações sobre o desempenho em 2017 (última coluna) | Quanto mais baixo melhor | Indicador a ser desconsiderado, através das informações da contraproposta CET CDI 2017/2018, com aceitação da SF/SUTEM/DECAP/DIEDE nº 9906571 de 26/07/18. |
| Custo efetivo das demandas da Administração Indireta | Medir quais são os custos efetivos das demandas dos grandes eventos propostos pela Administração Direta que impactam a empresa | - | 1,21% | - | 1,33% | Quanto mais baixo melhor | Os grandes eventos propostos pela Administração Direta impactaram em 1,21% e 1,33% no orçamento anual da CET/SP, respectivamente nos anos de 2017 e 2018. |
| Redução do tempo de licenciamento urbano | Acompanhar a redução do tempo de licenciamento urbano, quando o procedimento tramita pela empresa, por meio de: (a) verificação da diminuição do estoque de processos em janeiro de 2017 e em janeiro de 2018 e (b) verificação da evolução do tempo médio de processamento de pedidos nos exercícios de 2017 e 2018; | - | Vide Explicações sobre o desempenho em 2017 (última coluna) | - | Vide Explicações sobre o desempenho em 2017 (última coluna) | Quanto mais baixo melhor | <p>Temos a esclarecer que na maioria dos casos o tempo para a análise dos processos fica prejudicado por situações que impedem e atrasam esta análise e consequentemente o andamento dos projetos, como por exemplo a falta de apresentação de documentos por parte do interessado, deficiência técnica nos projetos, inadequação do projeto à legislação municipal ou alterações significativas no projeto que ocorrem no decorrer da análise que prolonga o tempo para reanálise dos mesmos.</p> <p>Em janeiro de 2017 detinhamos 257 processos e em janeiro de 2018 detinhamos 219 processos, gerando uma redução no período de 16% (item a). Nota – se que em 2017 tivemos uma média de 887 dias para análise (sendo 183 dias em análise na CET e 704 dias aguardando o atendimento pelo interessado) e em 2018 esse tempo foi reduzido para 662 dias (sendo 175 dias em análise na CET e 487 dias aguardando o atendimento pelo interessado), ocasionando uma redução de 25% na média de análise anual. Importante destacar que durante o período em questão, 2017/2018, começaram a valer leis municipais decretadas (Lei nº 16.050/14 - Novo Plano Diretor, Lei nº 16.402/16 - Novo Zoneamento e Lei nº 16.642/17 - Novo Código de Obras) que demandaram um tempo maior na análise dos processos, compreensão e adequação às novas diretrizes, assim como a liminar ADIn nº 2.028.122-62.2018.8.26.0000 que suspendeu temporariamente a análise de processos na legislação anterior.</p> |

COMUNICAÇÃO E RELACIONAMENTO

COMUNICAÇÃO INTERNA

RELACIONAMENTO COM O CLIENTE

COMUNICAÇÃO INTERNA

A comunicação entre o público interno da Companhia é um dos maiores desafios da Administração, uma vez que a empresa tem mais de 4000 funcionários e está espalhada por vários prédios nas diversas áreas da Cidade. Junta-se a este desafio o fato da área operacional trabalhar em turnos de revezamento, 24 horas por dia, 7 dias da semana.

ATOS DO PRESIDENTE, AVISOS GERAIS, NORMAS ADMINISTRATIVAS, PROCEDIMENTOS OPERACIONAIS PADRÃO- POP

Canal oficial de comunicação administrativa e organizacional da empresa.

CETINTRANET

Página de acesso restrito, interna à CET constando informações diversas de interesse da companhia, que podem ser acessadas dos terminais cadastrados na rede interna, tais como as aplicações CET, programas específicos, páginas das áreas, estrutura organizacional, notícias etc.

SÍTIO da CET NA INTERNET: www.cetsp.com.br

É o canal de comunicação da CET com a população, onde são publicadas informações referentes ao trânsito, de interesse geral ou obrigatórias por legislações específicas.

E-MAILS CORPORATIVOS CET – CETNET

Serviço de correspondência eletrônica corporativa da CET para troca de mensagens internas e externas à Companhia.

TELEFONES CORPORATIVOS

A Companhia disponibiliza a cargos específicos telefones ou smartphones corporativos para o desenvolvimento das suas rotinas de trabalho. No caso específico da operação, os Agentes de Trânsito usam seu smartphone para comunicação, consultas diversas, apontamentos de atividades desenvolvidas em campo (Sistema e-GO), elaboração de Autos de Infração de Trânsito eletrônicas (e-AIT) etc.

ZAPCET

É a aplicação corporativa de mensagens eletrônicas instalada nos smartphones da CET que usa a plataforma TELEGRAM.

VEÍCULO DE INFORMAÇÕES E AVISOS – VIA E VIA-SEGURA

O VIA é um veículo de comunicação interna institucional e oficial da CET, de padrão jornalístico que se presta a divulgar notícias relacionadas ao universo de atuação e interesse da Empresa. O informe VIA Segura é um meio eletrônico de comunicação do setor de Recursos Humanos-RH, quando se deseja veicular avisos e comunicados de assuntos mais específicos dessa área, não tendo o enfoque jornalístico.

Inicialmente o jornal VIA era impresso colorido em formato A 4, com quatro páginas e tiragem aproximada de pouco mais de 4 mil exemplares. Cada funcionário/estagiário recebia um exemplar personalizado.

A partir de 2017, visando não restringir o acesso às informações mas evitar o desperdício, a versão em papel foi substituída pela eletrônica, sendo o jornal disponibilizado mensalmente na página da INTRANET e divulgado ao *mailing* CETNET (*e-mail* corporativo). A edição atualizada é também disponibilizada nos *smartphones* dos Agentes de Trânsito.

SISTEMAS CORPORATIVOS

A comunicação entre as diversas partes da companhia pode se dar por meio de aplicações corporativas. Isto evita a emissão de papel e o trânsito de viaturas para malotes na cidade.

- **CS- CONTROLE DE SOLICITAÇÕES:** é a aplicação corporativa da CET que tem por objetivo gerenciar e registrar as informações técnicas e administrativas, referentes às solicitações recebidas por qualquer área da Companhia. Todo processo que envolva Solicitante-Solicitação-Análise-Analista deve ser registrado no sistema. Com ele é possível acompanhar e responder melhor ao solicitante sobre o andamento do processo em análise. Tem interface com o sistema GP.
- **GP GESTÃO DE PROJETOS:** é a aplicação corporativa da CET que tem o objetivo de gerenciar e registrar as informações referentes à projetos de sinalização viária desenvolvidos (áreas projetistas) e implantados (áreas da Sinalização) pelas diversas áreas de Companhia. Tem interface com o CS e o CADCET.

- CADCET E CADCET-NET: é a aplicação corporativa da CET que tem o objetivo de elaborar, mapear e gerenciar os projetos de sinalização viária da Companhia, conforme as normas e padrões de sinalização pré-definidos. O CADCET-Net permite a visualização dos projetos de sinalização viária por todas as áreas da companhia através da INTRANET. A consulta aos projetos pode ser feita através do botão pesquisa, cuja fonte é o Sistema de Gerenciamento de Projetos (GP). Cabe ao pesquisador verificar o atual estado do projeto, uma vez que o desenho armazenado eventualmente pode estar em desenvolvimento, ou seja, ainda não implantado
- SMEE- SISTEMA DE MANUTENÇÃO DE EQUIPAMENTOS ELETROELETRÔNICOS: é a aplicação corporativa da CET que tem por objetivo o registro, controle e acompanhamento das atividades de manutenção de equipamentos eletroeletrônicos contemplando: o cadastro atualizado de locais e equipamentos relacionados; o registro de falhas detectadas; o controle e acompanhamento de falhas; a atribuição de serviços; a atribuição de recursos; o controle de materiais; o consumo elétrico.
- SMGI – SISTEMA MÁXIMO DE GESTÃO INFORMAÇÕES: utilizado pela Central de Operações para o registro, despacho, controle e pesquisa das informações operacionais da Companhia.
- E-GO: aplicação nos *smartphones* dos Agentes de Trânsito para o registro, despacho, controle e pesquisa das informações operacionais da Companhia.
- BAC – BOLETIM DE ATIVIDADES DE CAMPO: utilizado para consulta de dados operacionais, bem como registro, despacho e controle operacional.
- TRBNET E APARELHOS RADIOCOMUNICADORES: é a aplicação que gerencia os aparelhos de radiocomunicação das equipes operacionais da Companhia, compreendendo as estações fixas, móveis, HT e consoles. O sistema de radiocomunicação foi retomado em abril de 2019 com grande aceitação pelas equipes operacionais tendo em vista a agilidade de comunicação entre as equipes e acionamentos por parte da Central de Operações.
- E-AIT e GE-AIT: o e-AIT é a aplicação instalada nos *smartphones* operacionais dos Agentes de Trânsito municipalizados, para a emissão de Autos de Infração de Trânsito. Para o controle e o gerenciamento desta atividade pelas áreas responsáveis é utilizado a aplicação Ge-AIT.

TELEFONE DO FUNCIONÁRIO EM PERIGO

A CET disponibiliza a todos os seus funcionários que possam se envolver em uma situação de perigo (desinteligência, desacato, agressão, necessidade de socorro etc.) no exercício de sua função, um número de telefone para acionamento de atendimento 24 horas por dia. A Central de Operações faz os acionamentos e encaminhamentos necessários, conforme a situação em questão

ATENDIMENTO DE SAÚDE E SEGURANÇA DO TRABALHO

O Departamento de Saúde e Segurança do Trabalho tem a atribuição de desenvolver por meios de medidas preventivas e corretivas, atividades voltadas à promoção da saúde ocupacional, segurança no trabalho; planejamento e acompanhamentos dos benefícios legais e institucionais; atendimento e acompanhamento psicossocial aos empregados da Companhia, atendendo desta forma à legislação trabalhista pertinente, bem como, garantir através de programas específicos a prevenção e identificação precoce de doenças ocupacionais ou não, assim como estabelecer e fazer cumprir uma política de prevenção de acidentes do trabalho e promoção de saúde. Realiza o acolhimento dos empregados afastados por problemas de saúde ou psicológicos, acidentes de trabalho, com necessidade de reenquadramento funcional etc.

CHEFIAS DIRETAS

Habitualmente, o contato inicial do funcionário é com sua chefia direta que faz as primeiras tratativas para a solução das dúvidas ou problemas relatados, e dá os encaminhamentos às instâncias adequadas, se houver necessidade.

RELACIONAMENTO COM O CLIENTE EXTERNO

A CET tem diversos canais de relacionamento com seus clientes externos, sejam eles municipais, órgãos, entidades, autoridades etc. A seguir, destacam-se os canais de entrada ou divulgação de informações.

SÍTIO DA CET NA INTERNET (www.cetsp.com.br)

Canal de divulgação de informações institucionais e diversas consultas sobre segurança viária e mobilidade, restrições, rodízio, bicicleta, câmeras, publicações, releases de im-

prensa, multas, veículos guinchados, Zona Azul, atendimento a idosos, deficientes, obras, eventos etc.

FALE COM A CET

Canal disponível no sítio da CET na internet, para formalização de solicitações de estudos para implantação de sinalização viária, fiscalização, elogio, reclamação etc. (o cidadão é redirecionado para o Portal SP156). Todas as solicitações são cadastradas no sistema CS-Controle de Solicitações, onde são armazenadas as diversas demandas, pareceres e resultados das análises.

PORTAL SP156

<https://sp156.prefeitura.sp.gov.br/portal>

Canal da Prefeitura de São Paulo que centraliza todas as solicitações para todos os órgãos e entidades do município onde o interessado pode formalizar e acompanhar seu pedido (sítio na internet, aplicativo para celulares, Central de Atendimento telefone 156)

PORTAL DA TRANSPARÊNCIA SP

<http://transparencia.prefeitura.sp.gov.br/Paginas/home.aspx>

Canal da Prefeitura de São Paulo que centraliza a divulgação obrigatória de informações previstas na Política Municipal de Transparência e Dados Abertos.

MARKETING E IMPRENSA

O desenvolvimento das políticas públicas de marketing e comunicação junto à comunidade e se dá pelos meios de comunicação, divulgação dos Relatórios de Informação de Tráfego (Releases), atendimento aos órgãos de imprensa, parcerias com instituições públicas e privadas, concepção e implantação de ações voltadas à divulgação da memória da CET, bem como a realização de eventos e campanhas educativas, mínicos, teatros etc.

FONE 1188 - “O TELEFONE DO TRÂNSITO”

É o canal de comunicação direta com a população para acionamentos a ocorrências na via pública (acidentes, veículos quebrados, fiscalização, semáforo com defeito etc.) e divulgação de informações institucionais e diversas consultas sobre segurança viária, mobilidade, restrições, rodízio, bicicleta, câmeras, publicações, releases de imprensa, multas, veículos guinchados, Zona Azul, atendimento a idosos, deficientes etc.

TWITTER CETSÃO PAULO

<https://twitter.com/CETSP>

Canal de comunicação interativo de informações institucionais, operacionais e educativas, bem como de interferências na via (127 mil *tweets* – 5686 fotos e vídeos - 1,32 mi de seguidores). Dados de 28/06/2019.

FACEBOOK CETSÃO PAULO

<https://www.facebook.com/CETSaoPaulo/>

Canal de comunicação interativo de informações institucionais e educativas (30.402 seguidores 29.903 curtidas desde 13 de março de 2015 - Dados de 28/06/2019). Esse espaço é destinado à divulgação de projetos voltados ao bem-estar através da mobilidade. Questões que visam melhorar a qualidade e a segurança do uso do espaço público, as alternativas de transportes, o transporte público e todos os modos de locomoção: do pedestre ao automóvel. A página é um canal informativo direto, portanto não se compromete em atender individualmente cada usuário. Dúvidas e solicitações de serviços específicos devem ser feitos pelos canais oficiais de comunicação no site da CET [cetsp.com.br] ou pelo telefone 1188.

INSTAGRAM CETSÃO PAULO

<https://www.instagram.com/cetsaopaulo/>

Canal de comunicação interativo de informações institucionais e educativas (13,1 mil seguidores – 568 publicações) Dados de 28.06.2019.

BLOG DA CETSÃO PAULO

<http://cetsaopaulo.blogspot.com/>

Canal de comunicação interativo de informações institucionais e educativas (desde maio de 2012 - 2740 visualizações) Dados de 28.06.2019.

YOUTUBE CANAL CETSÃO PAULO

<https://www.youtube.com/user/CETSaoPaulo>

Canal de comunicação interativo de informações institucionais e educativas (desde maio de 2012 - 2740 visualizações)

SEI – SISTEMA ELETRÔNICO DE INFORMAÇÕES

Sistema onde são registradas, analisadas e respondidas as demandas entre todos órgãos e entidades da Prefeitura de São Paulo.

SOLICITAÇÕES DE ANÁLISES DIVERSAS

Canais de entradas diversos de solicitações que são cadastradas no sistema CS que necessitam de tratamentos específicos pela peculiaridade e legislações relativas aos temas Polos Geradores e Certidão de Diretrizes, Obras e Eventos na via pública, Certidão de Sinalização, autorizações de transportes especiais etc.

AÇÃO SOCIAL

A comunicação com a comunidade foi ampliada com a estruturação do Departamento de Ação Social. Ele tem a função de promover, incentivar e desenvolver reuniões, palestras e seminários junto às entidades representativas da sociedade civil organizada (Conselho de Segurança-CONSEG, Sociedades Amigos de Bairros, Conselho Municipal de trânsito/Transportes, etc.) objetivando planos e projetos que possam garantir posturas frente ao trânsito norteadas pela segurança e cidadania. Elabora também trabalhos técnicos e metodológicos estimulando os diversos segmentos sociais a atuarem de forma segura e responsável quanto às questões que envolvem o sistema trânsito. A Ação Social possui um caráter educativo e consolida-se continuamente, por meio da integração de seus técnicos em estreita consonância com as necessidades das comunidades organizadas nas diversas regiões da cidade, por meio de reuniões comunitárias, programa de travessia segura e comunidade protegida, pesquisas domiciliares e unidade centralizada de informações para atendimento de dúvidas sobre a circulação de caminhões na ZMRC.

Atendimentos aos munícipes realizados em 2018:

- 4822 – Contatos Telefônicos (orientações e consultas referente a sinalização horizontal e vertical)
- 522 - Contatos presenciais (esclarecimentos e consultas referente à sinalização)
- 83 – Participações em reuniões de Conselhos Participativos Municipais
- 76 – Participação nas audiências Públicas de Mobilidade Vida Segura.

CONSEG – Conselhos Comunitários de Segurança (PMESP)

Participação nas reuniões de CONSEG, que são grupos de pessoas do mesmo bairro ou município que se reúnem para discutir e analisar, planejar e acompanhar a solução de seus problemas comunitários de segurança, desenvolver campanhas educativas e estreitar laços de entendimento e cooperação entre as várias lideranças locais. A CET participa das reuniões nas demandas de mobilidade e segurança viária.

- 398 – Atendimentos referente às solicitações de sinalização feitas através de ofícios de CONSEG
- 1138 – Participações em reuniões de CONSEG

E-MAIL, CARTA, OFÍCIO, REQUERIMENTO

Demandas que são recebidas em diversas áreas da Companhia e registradas no sistema Controle de Solicitações-CS e/ou abertos expedientes internos, oriundas dos munícipes, órgãos, entidades e autoridades, tais como os estabelecimentos que desejam demarcar vagas de Idoso/Deficientes no estacionamento de uso público, questionamentos de Ministério Público, Controladoria Geral do Município, Junta Orçamentária e Financeira (JOF) etc.

POSTOS DE ATENDIMENTO DO DSV

Atendimento pessoal para solicitações de Cartão Nacional do Idoso e Pessoa com Deficiência, veículos guinchados, multas etc.

DESCOMPLICA SP

https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/inovacao/atendimento_ao_cidadao/index.php?p=246618

O programa Descomplica SP, projeto-piloto foi implantado junto à Prefeitura Regional de São Miguel Paulista propõe um novo padrão de atendimento ao cidadão, mais ágil e descentralizado. Oferece mais de 350 serviços disponibilizados por 11 secretarias municipais, além de contar com parceiros de outras esferas de Governo, como o Detran-SP e os Correios. A unidade dispõe também do Descomplica SP Digital, onde podem ser realizados serviços disponibilizados em meio eletrônico. Desde o início de sua pré-operação, em 12 de março, atendeu mais de 140mil cidadãos e registra índice de satisfação pelos usuários dos serviços superior a 97%. Em breve, será expandido para as demais regiões da cidade,

modernizando as praças de atendimento das Prefeituras Regionais de Campo Limpo, Butantã e Santana/Tucuruvi.

CETET - CENTRO DE TREINAMENTO EM EDUCAÇÃO DE TRÂNSITO

O Centro de Treinamento em Educação de Trânsito da CET desenvolve trabalho e atende a diversos públicos: escolares, idosos, motofretistas, taxistas, ciclistas, funcionários de empresas, munícipes etc.

CMTT-CONSELHO MUNICIPAL DE TRÂNSITO E TRANSPORTES, AUDIÊNCIAS públicas, Câmaras Temáticas (pedestre, bicicleta, moto, taxi, transporte escolar)

Participação em diversos eventos e reuniões junto da Prefeitura Municipal que tratam de assuntos, tais como plano cicloviário, parque elevado etc.

APLICATIVO WAZE

Parceria firmada entre a CET e o desenvolvedor do aplicativo de mobilidade em que a CET insere na plataforma as informações de bloqueios de vias, gerando alteração na sua base de dados nos respectivos datas e horários e, por consequência, dos melhores caminhos aos usuários da aplicação.

PRÊMIO CET DE EDUCAÇÃO DE TRÂNSITO -10º PREMIO EM 2018

A educação de trânsito deve ser considerada como uma forma de construção de conhecimento e da humanização da realidade e da vida, qualificando e habilitando as pessoas para a prática da cidadania, fazendo-as respeitar as normas e criando sentimento de responsabilidade pelo coletivo. Pensando nisso, em 2009, a CET criou o Prêmio CET de Educação de Trânsito, concurso público anual que busca disseminar práticas de educação e segurança no trânsito, incentivando a reflexão e a criatividade na produção de trabalhos pelos diversos segmentos da população da cidade de São Paulo.

O 10º Prêmio CET de Educação de Trânsito – 2018 - teve como tema central “O respeito ao pedestre faz o trânsito mais seguro, afinal todos somos pedestres! ”.

Foram 13.168 inscrições, 47 trabalhos premiados, concorreram estudantes do ensino infantil ao universitário, educadores, cidadãos maiores de 16 anos, motoristas, motociclistas, terceira idade, entre outras. Os três primeiros colocados de cada categoria receberam prêmios entre R\$2.000,00 e R\$10.000,00.

Os Prêmios de Honra ao Mérito foram concedidos às escolas municipal, estadual e particular que mais enviaram trabalhos, foram elas:

- EMEF Marcos Mélega - 824 trabalhos
- E.E. Senador Alexandre Marcondes Filho – 129 trabalhos
- Colégio Futuro Feliz – 659 trabalhos

O 11º Prêmio CET de Educação de foi lançado em agosto de 2019 com o tema “Vida segura: nenhuma morte no trânsito é aceitável. Todas são evitáveis”.

OUVIDORIA CET

Criada com o propósito de ampliar os canais de comunicação entre a sociedade, os colaboradores e a administração, a Ouvidoria tem como objetivo ser um instrumento efetivo de gestão e transformação institucional a partir das demandas recebidas. A Ouvidoria deve ser acionada em situações nas quais o solicitante não consiga resposta para seu questionamento, pois é o canal de comunicação para que os moradores da cidade de São Paulo possam fazer elogios, sugestões, reclamações e denúncias em relação aos serviços prestados pela CET.

Entre as atribuições da Ouvidoria, está a atribuição de receber, examinar e encaminhar às áreas competentes as manifestações recebidas, estabelecendo prazo de resposta, mantendo sigilo quando solicitado, propondo sempre que necessário a adoção de medidas corretivas e preventivas. Elevando assim, a satisfação com os serviços prestados, tanto no âmbito interno quanto externo.

Visando o aprimoramento do serviço prestado aos usuários, o Ouvidor, elo entre a instituição e sua comunidade de usuários, deve agir sempre em defesa imparcial da comunidade. Apto a ajudá-la na resolução dos mais diversos tipos de problemas, o Ouvidor tem como princípio a transparência das atividades deste canal e sua função será exercida com ética, autonomia, independência e estabilidade.

Para tanto o Ouvidor tem qualificação e conhecimento em diversas áreas. Gestão, legislação, relacionamento interpessoal, técnica com vivência específica reconhecida na área de atuação, entre outras, essenciais à desenvoltura do cargo.

Para enviar sua mensagem à Ouvidoria é necessário que você possua um número de protocolo de solicitação feita previamente, por telefone, carta, ofício ou telefone 1188 pelo

serviço do portal SP156. Com o número de protocolo aberto que não tenha sido satisfatoriamente atendido no prazo superior a 30 dias, acesse a Ouvidoria no site da CET **no link:** <http://cetsp1.cetsp.com.br/falecomanexo/ouvidoria.aspx>

CANAL DE DENUNCIAS

Este canal encontra-se em construção, conforme capítulo Governança Corporativa- Políticas e Práticas de Governança Corporativa, item Canal de Denúncias.

COLABORADORES

QUADRO DE FUNCIONÁRIOS

PLANO DE CARGOS, CARREIRAS E SALÁRIOS

SISTEMA DE GESTÃO DE DESEMPENHO

PROGRAMA DE PARTICIPAÇÃO NOS RESULTADOS

PROGRAMAS APRENDIZ CET E ESTÁGIO CET

PROGRAMA DE QUALIDADE DE VIDA

PROGRAMA DE CONTROLE MÉDICO DE SAÚDE
OCUPACIONAL

PROGRAMA VIDA

UNIVERSIDADE CORPORATIVA

A CET conta com um quadro de empregados capacitados, alguns deles desde a sua inauguração, que trazem consigo uma diversidade de talentos e experiências. Imprescindível se torna valorizar cada potencial e cada perfil. Para tanto, a Companhia dispõe de planos e programas, oferecendo oportunidades que visam desenvolvimento pessoal e intelectual do seu corpo técnico e administrativo, bem como o bem-estar dos seus colaboradores.

QUADRO DE EMPREGADOS

Para o atingimento de seus objetivos, a CET tem a seguinte distribuição de empregados:

| Período | Quantitativo de Empregados (1) | Afastamentos (2) | Rescisões (3) | | Contratações (6) | | Reintegração |
|---------|--------------------------------|------------------|----------------|-----------------|------------------|-----------------|--------------|
| | | | Estatuário (4) | Em Comissão (5) | Estatuário (4) | Em Comissão (5) | |
| 2018 | 4.240 | 21 | 40 | 27 | - | 37 | 3 |

Fonte: Sadin

- (1) Estagiários, empregados de carreira e contratados
- (2) Empregados Cedidos e Licença Sem Remuneração
- (3) Demitidos
- (4) Cargo de Carreira
- (5) Cargo de Confiança
- (6) Admitidos

PLANO DE CARGOS, CARREIRAS E SALÁRIOS

BREVE HISTÓRICO

O Plano de Cargos, Carreira, e Salários – PCCS, reconfigurado em abril de 2007, criou a Carreira de Operador de Trânsito e consolidou 24 cargos homologados com registro na Delegacia Regional do Trabalho.

Os motivos que levaram a este ajuste foram:

- Criar as condições para a promoção Vertical
- Especificidade dos conteúdos ocupacionais
- Níveis da carreira compatíveis com a extensão ocupacional

- Promoção por Competências
- Desdobramento de cargos
- Redução de níveis da carreira

Foram consideradas premissas para revisão:

- Possibilitar maior clareza dos perfis ocupacionais, facilitando o provimento das necessidades de trabalho da Companhia;
- Transparência das regras e dos critérios de mobilidade na carreira;
- Favorecer o planejamento das políticas e ações de recursos humanos de forma periódica e sistemática;
- Incentivar a atualização e o desenvolvimento contínuos, melhorando a empregabilidade pela elevação sucessiva das competências;
- Garantir no mínimo a mesma extensão de remuneração das funções das carreiras anteriores.

ESTRUTURA GERAL DOS CARGOS (Base: Mai/2018)

A estrutura de cargos está distribuída em:

- Nível universitário - 9 Cargos
 - ✓ Advogado
 - ✓ Analista de Gestão
 - ✓ Analista Técnico
 - ✓ Analista de Tecnologia da Informação
 - ✓ Enfermeiro
 - ✓ Engenheiro de Segurança do Trabalho
 - ✓ Gestor de Trânsito
 - ✓ Gestor de Educação de Trânsito
 - ✓ Médico
- Nível médio - 14 cargos
 - ✓ Agente de Manutenção de Veículos
 - ✓ Agente de Transporte
 - ✓ Agente de Pesquisa
 - ✓ Assistente de Administração
 - ✓ Inspetor de Segurança Patrimonial
 - ✓ Operador de Monitoramento e Informações de Trânsito

- ✓ Operador de Trânsito
 - ✓ Técnico Automobilístico
 - ✓ Técnico de Enfermagem do Trabalho
 - ✓ Técnico de Infraestrutura
 - ✓ Técnico de Projetos
 - ✓ Técnico de Segurança do Trabalho
 - ✓ Técnico de Sinalização de Trânsito
 - ✓ Técnico em Tecnologia da Informação e Comunicação
- Nível básico - 1 Cargo
 - ✓ Agente de Manutenção de Sinalização

SISTEMA DA GESTÃO DO DESEMPENHO

O Sistema da Gestão de Desempenho – SGD é um instrumento indispensável no contexto organizacional e de fundamental importância para a gestão de pessoas.

Implantado na Companhia em agosto de 2006, objetiva a melhoria contínua do desempenho dos empregados e o estabelecimento de um canal de comunicação entre líderes, avaliados e equipes. Propicia a identificação do nível de desempenho e a definição de melhoria com base nas atividades desenvolvidas e para o atingimento do desempenho esperado.

A Avaliação de Desempenho é um processo dinâmico, reflexivo e aberto, permitindo que líderes e avaliados analisem a atuação profissional em um clima de confiança e respeito mútuos.

Deverão ser avaliados todos os empregados ocupantes de cargo de carreira que tenham exercido suas atividades na Companhia por no mínimo 90 dias durante o Ciclo da Gestão do Desempenho (de 1º de agosto de um ano até o dia 31 de julho do ano seguinte).

A avaliação de empregados ocupantes de cargo de livre provimento é facultativa.

PROGRAMA DE PARTICIPAÇÃO NOS RESULTADOS

O Programa de Participação nos Resultados - PPR da CET tem os seguintes objetivos:

- Incentivar a produtividade, buscando contínuo aperfeiçoamento do desempenho em toda a empresa;
- Estimular o interesse dos empregados na contribuição para gestão da empresa;
- Reconhecer o esforço dos empregados na construção dos resultados;
- Fortalecer a parceria entre o empregado e a empresa.

Em 2018 o PPR completou seu 12º Ciclo e contempla 03 indicadores com respectivas metas por empregado, incluindo Meta Geral, Setorial e Individual.

Os indicadores foram:

- 1ª Meta Geral (comum a todos os empregados)
 - ✓ Programa Via Segura - Estudos e Elaboração de Projetos
- 2ª Meta Setorial por Diretoria (estabelecida para um determinado grupo de empregados vinculados a Diretoria):
 - ✓ Presidência - Atividades Educativas para Promoção da Mobilidade Segura
 - ✓ Diretoria de Operações - Tempo de Disponibilidade da Equipe de Campo
 - ✓ Diretoria Administrativa e Financeira- Disponibilidade da Frota
 - ✓ Diretoria de Planejamento e Projeto - Pedestre Seguro - Estudo de Área Calma
 - ✓ Diretoria de Sinalização e Tecnologia - Revitalização da Sinalização Vertical
- 3ª Meta Individual (estabelecida para cada empregado):
 - ✓ Assiduidade

Os indicadores foram monitorados durante o período de 01.07.2018 e término em 30.11.2018, com exceção do indicador Assiduidade que foi apurado de 11.07.2018 a 10.11.2018.

O referido programa está aderente às diretrizes previstas na Lei 10.101 de 19 de dezembro de 2000 e do Decreto Municipal 58.093 de 20 de fevereiro de 2018.

PROGRAMAS APRENDIZ CET e ESTÁGIO CET

A CET, com os programas APRENDIZ CET e ESTÁGIO CET cumpre o papel social de oferecer oportunidades de colocação profissional e de troca de informações com os contratados no

que tange à divulgação de boas práticas administrativas e/ou de educação para a segurança viária, de tal forma que estes sejam multiplicadores de conceitos em suas comunidades (residencial, religiosa, escolar etc.).

PROGRAMA APRENDIZ CET

O Programa Aprendiz CET proporciona ao adolescente ou jovem entre 14 e 24 anos que esteja matriculado e frequentando a escola, caso não tenha concluído o Ensino Médio e inscrito em Programa de Aprendizagem, a execução de atividades teóricas e práticas, sob a orientação pedagógica do CIEE e com atividades práticas realizadas nas instalações da Companhia.

O CIEE ministra o curso de aprendizagem e é o empregador dos aprendizes.

O Contrato de Aprendizagem é por prazo determinado não superior a 02 anos, de acordo com a duração do curso de aprendizagem, sem qualquer possibilidade de prorrogação.

A jornada de trabalho é de 04 horas diárias e 20 horas semanais, de segunda-feira a sexta-feira, durante 5 dias da semana, computadas as horas destinadas às atividades teóricas e práticas.

Dentro do programa, os jovens têm a supervisão do Monitor de Aprendizagem que é o empregado da CET responsável pela coordenação de exercícios práticos e acompanhamento das atividades do aprendiz, buscando garantir uma formação que possa, de fato, contribuir para o seu desenvolvimento integral e a consonância com os conteúdos estabelecidos no curso em que foi matriculado, de acordo com o programa de aprendizagem.

PROGRAMA DE ESTÁGIO CET

O Programa de Estágio da CET é destinado a estudantes de Ensino Superior, de Educação Profissional Técnica de Nível Médio e de Ensino Médio com matrícula e frequência regular em Instituição de Ensino pública ou privada, o exercício de atividades profissionais correlatas à sua formação educacional, em complementação aos conhecimentos técnicos recebidos.

O estágio tem a duração máxima de 02 anos ou até o término do curso frequentado. Para as pessoas com deficiência o prazo de duração do estágio é condicionado ao término do curso.

A jornada máxima de estágio é de 06 horas diárias e 30 horas semanais.

PROGRAMAS DE QUALIDADE DE VIDA

PAF - PROGRAMA DE ATIVIDADE FÍSICA

Vinculado ao Projeto o Novo Agente de Trânsito e ao Programa Qualidade de Vida no Trabalho, a CET implantou, através da Norma Administrativa n.º 064/07, o PROGRAMA DE ATIVIDADES FÍSICAS, buscando incentivar a adoção de hábitos saudáveis de vida, como forma de combater o sedentarismo dos empregados e consolidar uma cultura de valorização da prática de atividade física como promotora de saúde. A edição de 2018 do PAF foi aprovada conforme o que segue:

- Atende até 400 empregados no período de 01.09.2018 a 31.08.2019;
- Ser oferecido a todos os empregados da Companhia.

Havendo mais de 400 inscritos, é promovido um sorteio público das vagas e a classificação das inscrições é divulgada por Aviso Geral.

PIEA - PROGRAMA CET DE INCENTIVO AO EMPREGADO ATLETA

O programa é dedicado aos empregados adeptos das Corridas de Rua e tem marcado a presença expressiva da CET nas provas da Cidade de São Paulo. Em 2018 a CET incentivou o programa para 198 atletas, e foi publicado em 23.01.18. Os participantes do Programa receberam o Kit Prova composto por 1 camiseta com manga e 1 camiseta regata, e também:

- Reembolso da taxa de inscrição em 8 provas do Calendário, mediante comprovação;
- Reembolso mensal para custeio de parte das despesas com assessoria esportiva de acompanhamento técnico.

CERIMÔNIA DE HOMENAGEM AOS EMPREGADOS

A Cerimônia de homenagem aos Empregados que completaram 15,20, 25, 30, 35 e 40 anos na Companhia ocorreu em 06.12.2018 no SESC 24 de Maio.

A comemoração foi marcada por depoimentos dos homenageados e Diretoria, permeada por músicas orquestradas pela Camerata do corpo musical da Polícia Militar de São Paulo, que propiciou um clima de acolhimento e orgulho pelo tempo dedicado à CET e consequentemente à Cidade de São Paulo. Em 2018 foram homenageados 213

empregados homenageados, sendo que completaram: 02 -15 anos; 88 - 20 anos; 06 - 25 anos; 62 -30 anos; 34 - 35 anos e 21 - 40 anos de empresa.

PROGRAMA DE CONTROLE MÉDICO DE SAÚDE OCUPACIONAL

O Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional - PCMSO atende ao disposto na Portaria 8 de 05.05.1996 da Consolidação das Leis de Trabalho – CLT, com o objetivo de estabelecer normas e procedimentos para a promoção e preservação da saúde dos seus empregados.

Tem como diretriz a orientação e educação do empregado e empregador de acordo com os riscos ambientais encontrados no ambiente de trabalho e os resultados dos exames clínicos e laboratoriais; conscientização dos mesmos à higiene e segurança necessária à função.

O PCMSO é parte integrante do conjunto mais amplo de iniciativas da Companhia no campo da saúde dos trabalhadores, estando articulado com os demais programas preventivistas constantes nas normas regulamentadoras de segurança e medicina do trabalho.

O desenvolvimento do PCMSO é composto por:

- Levantamento dos riscos ambientais (ergonômico, físico, químico e biológico);
- Levantamento do perfil ocupacional.

No desenvolvimento do PCMSO são realizados os seguintes exames médicos, que compreendem a avaliação clínica e interpretação dos exames complementares:

- Admissional;
- Periódico;
- Anual;
- Bienal;
- De retorno ao trabalho;
- Mudança de função.

PROGRAMA VIDA

PROJETO DE PREVENÇÃO E TRATAMENTO DE DEPENDÊNCIA QUÍMICA

Dependência Química é uma doença crônica que afeta os aspectos físico, psíquico e social do indivíduo. É, ainda, progressiva e fatal, caracterizando-se pela compulsão e descontrole do uso de álcool e outras drogas.

Implantado em 1998, este Programa tem como objetivo contribuir para a melhoria da qualidade de vida do corpo funcional da companhia, preservando a capacidade laborativa e produtiva do trabalhador, contribuindo, ainda para a prevenção de acidentes de trabalho.

Tem ainda como meta proporcionar a todos os empregados:

- Informações objetivas sobre a doença;
- Assessorar e orientar as chefias para a identificação de trabalhadores que apresentem sinais de uso abusivo de drogas, assim como auxiliá-los na condução dos casos;
- Abordar, analisar e encaminhar para recurso terapêutico adequado os empregados que chegam com queixa de uso abusivo de drogas, acompanhando a evolução do tratamento.

A companhia disponibiliza aos empregados em recuperação a possibilidade de participação em Grupo de Ajuda Mutua Adictos - GAMA, formado por trabalhadores em recuperação com a coordenação da equipe psicossocial do DSS.

O Programa abrange todo o corpo funcional da companhia, além dos dependentes no PAMO.

POLÍTICA INTERNA – HIV/AIDS

Todo o empregado portador de HIV/AIDS será tratado com respeito e dignidade, e terá garantido os benefícios e direitos a que fazem jus os demais empregados da Companhia.

Será assegurado ao empregado a manutenção em seu posto de trabalho, desde que esse não traga riscos à sua saúde, se necessário solicitando benefício previdenciário com a finalidade de reabilitação funcional.

Nenhum empregado poderá sofrer discriminação no seu local de trabalho e nem poderá ser demitido por ser portador de HIV/AIDS.

Testes sorológicos só serão realizados a pedido do empregado e não a ele impostos.

Todo empregado portador de HIV/AIDS tem direito a comunicar apenas às pessoas que desejar o seu estado de saúde ou o resultado de seus testes.

Todo portador de HIV/AIDS, empregado ou dependente, terá assegurada assistência médica/odontológica e apoio psico-social da empresa e seus recursos credenciados (PA-MO/CET), para o tratamento da doença e retardamento dos sintomas.

Será garantido sigilo absoluto e confidencialidade na recepção, tratamento e encaminhamento dos casos notificados.

Todo empregado e dependente tem direito as informações atualizadas e cientificamente balizadas, de forma clara e direta, sobre HIV/AIDS.

UNIVERSIDADE CORPORATIVA

Situada no Centro de Treinamento e Educação de Trânsito da CET, na Barra Funda (zona oeste de SP), a Universidade Corporativa- UniCET oferece oportunidades para a disseminação do conhecimento e ensinamentos de seus funcionários, de seus técnicos a outros técnicos e poderão ser compartilhados e servir de exemplos para outras cidades.

Objetivo é atender um plano de desenvolvimento que foi criado pelo RH (Recursos Humanos) da Companhia para requalificar o público interno. O segundo objetivo é oferecer cursos de extensão para a comunidade e outros órgãos públicos.

SUSTENTABILIDADE SOCIOAMBIENTAL

OBJETIVOS DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁ-
VEL - ODS

A CET, ao longo de sua trajetória, teve uma preocupação com a sustentabilidade socioambiental, implementando programas de conscientização da importância da correta utilização dos recursos naturais, materiais e de energia, inclusive incentivando os funcionários por meio de metas no Programa de Participação nos Resultados-PPR.

Neste relatório são estabelecidas as correlações das ações com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável – ODS da ONU.

OBJETIVOS DE DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL – ODS



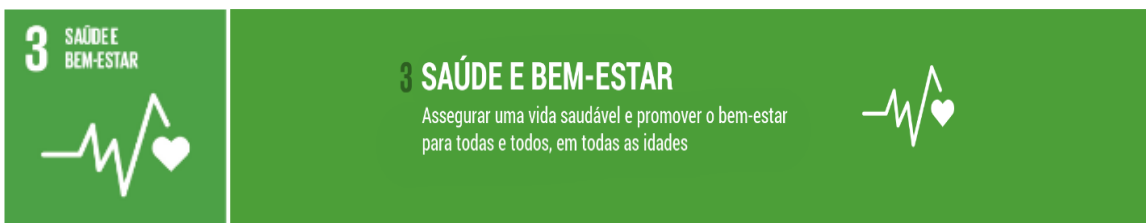
O “Programa Municipal de Implementação da Agenda 2030 para o Desenvolvimento Sustentável” foi instituído pela Lei Municipal nº 16.817, de 02 de fevereiro de 2018, que tem como finalidade fomentar os 17 ODS da ONU com suas 169 metas por meio de políticas públicas em âmbito municipal.

A mobilidade urbana, sendo definida como a facilidade de deslocamento das pessoas e bens na cidade, aliada à segurança viária, contribuem com o desenvolvimento de atividades econômicas e sociais e busca difundir uma nova mentalidade voltada para a sustenta-

bilidade nos projetos e processos, colocando este tema na pauta da realidade cotidiana, seja nas áreas fim ou meio da Companhia.

Dentre as ações desenvolvidas pela CET para o desenvolvimento sustentável, optou-se por explicitá-las nos seguintes ODS, cabendo ressaltar que podem se entrelaçar com os demais dependendo da abordagem, direta ou indiretamente:

- ODS n.º 03 – Assegurar uma Vida Saudável e garantir o Bem-Estar para todos em todas as idades;
- ODS n.º 8. - Promover o crescimento econômico sustentado, inclusivo e sustentável, emprego pleno e produtivo e trabalho decente para todas e todos;
- ODS n.º 11 – Cidades e Comunidades Sustentáveis;
- ODS n.º 12 – Produção e Consumo Sustentável;
- ODS n.º 13 – Tomar medidas urgentes para combater a Mudança Climática e seus Impactos;
- ODS nº 17 – Parcerias para Implementação dos Objetivos.



ODS nº 03 – ASSEGURAR UMA VIDA SAUDÁVEL E PROMOVER O BEM ESTAR PARA TODAS E TODOS, EM TODAS AS IDADES

Atualmente, muitas pessoas vivem de maneira mais saudável, se comparado há algumas décadas atrás. No entanto, elas ainda sofrem desnecessariamente de doenças evitáveis decorrentes de externalidades e muitas delas morrem prematuramente.

A ODS n.º 3 está subdividida em 13 metas, sendo que a 3.6 propõe “até 2020 reduzir pela metade as mortes e ferimentos globais por acidentes em estradas”.

Esta redução proposta como meta faz referência ao Protocolo da ONU, ratificado pelo Brasil, que estabeleceu a “Década de Ação pela Segurança no Trânsito”, ou simplesmente “DÉCADA DE SEGURANÇA”, entre 2011 e 2020 (vide capítulo do Balanço Social). O valor

base adotado pela CET para essa iniciativa foi o índice de 12,00 mortes a cada 100 mil habitantes, registrado em 2011 conforme bancos de dados de acidentes de trânsito divulgados pela Companhia, sendo, portanto, admitido como meta da CET o máximo de 6 mortos por 100 mil habitantes ao final de 2020. No ano de 2018, a CET registrou o índice de 6,95 mortos por 100 mil habitantes, muito próxima da meta a ser atingida, mas que exige de todos (empregados e cidadãos) um esforço hercúleo para se manter e, principalmente, baixar aos níveis desejados. Há em curso na Companhia um trabalho intenso de conscientização e várias frentes de ataque ao problema.

Ao longo da década foram realizadas inúmeras medidas, dentre elas a priorização da segurança em detrimento da fluidez, adotando-se o entendimento mais amplo de mobilidade do trânsito. Todo o corpo operacional foi treinado com o curso “O NOVO OLHAR DO AGENTE DE TRÂNSITO”, onde se buscava trazer a visão mais global e harmoniosa da convivência dos diferentes modais, priorizando o olhar atencioso aos mais vulneráveis e suscetíveis à mortalidade: pedestres (deficientes, idosos, crianças), ciclistas, motociclistas e usuários do transporte coletivo. O corpo técnico também desenvolveu ainda mais o olhar integrativo, passando a adotar propostas de projetos principalmente voltados à segurança de pedestres e condutores do modo ativo, quando vias são estudadas e tratadas por meio de sinalização viária e parcerias com outros órgãos, tais como as Subprefeituras e concessionárias (METRO, SABESP, Eletropaulo/Enel etc.).

Outra medida adotada que surtiu um reflexo direto nos índices de acidentalidade, em especial na redução de vítimas graves e fatais, foi a instalação de EQUIPAMENTOS DE FISCALIZAÇÃO de excesso de velocidade nos locais onde haviam maiores registros de desrespeito e de acidentes com vítimas.

VIDA SEGURA

Objetivando uma ação continuada, a CET desenvolveu, em consonância com a Secretaria Municipal de Transportes, o Plano de Segurança Viária denominado VIDA SEGURA, baseado no Decreto Municipal nº 58.717/2019. O plano Vida Segura é norteador das políticas públicas de segurança viária do município e tem como objetivo transformar São Paulo em uma das cidades com tráfego mais seguro do mundo. Foi desenvolvido com base no planejamento de ações de segurança viária da cidade para o período 2019-2028 e almeja-se como metas globais para o ano de 2028 a redução do índice de no máximo 6 (em 2020)

para 3 mortos por 100 mil habitantes (em 2028). Meta ousada, mas extremamente necessária para a melhoria da qualidade de vida dos habitantes da cidade de São Paulo.

Este plano traz consigo o conceito de Visão Zero (Sueco) onde nenhuma morte no trânsito é aceitável e a responsabilidade é compartilhada entre o poder público e a sociedade. O plano foi construído em conjunto com 15 órgãos públicos (dentre eles Secretaria da Saúde, devido ao alto impacto dos acidentes de trânsito no Sistema Único de Saúde-SUS) e tem como eixos de atuação:

- Gestão da Segurança Viária Mobilidade Urbana,
- Desenho de Ruas e Engenharia mais amigáveis ao pedestre
- Regulamentação e Fiscalização
- Gestão das Velocidades
- Atendimento e Cuidado Pós Acidente
- Comunicação, Educação e Capacitação

Foram criados vários programas e ações, que estão integradas ao plano VIDA SEGURA, todos voltados à segurança no trânsito, para o público interno e externo da CET, os quais destacamos abaixo:

Treinamento VIDA SEGURA, voltado para o público interno da CET com cargos que não desempenhem funções diretas, mas que podem contribuir na retaguarda das tarefas, bem como adquirir hábitos mais seguros na sua vida pessoal. O treinamento tem o propósito de ampliar os conhecimentos em segurança viária, quais as vítimas mais vulneráveis no trânsito e, principalmente, do conceito de Visão Zero e de Sistemas Seguros. É apresentado um panorama com dados sobre acidentes fatais no mundo, no Brasil e em São Paulo, bem como as ações de segurança que estão sendo promovidas pela SMT e CET. Cargos convocados: analistas de gestão, assistentes de administração, agentes de pesquisa, técnicos de projetos, técnicos de sinalização, agentes de manutenção de veículos, agentes de pesquisa, agentes de transporte e operadores de monitoramento e informações de trânsito (OMIT).

PROGRAMA PEDESTRE SEGURO

Implantado desde maio de 2017, abrange, dentre outras intervenções, as seguintes ações:

- PROGRAMA OPERACIONAL DE SEGURANÇA – POS: com foco na redução do número de atropelamentos, o programa já contemplou 43 importantes corredores da cidade com

maior índice desses acidentes de 2017 a 2019 e em 2020 será implantado em mais 7 locais, totalizando 50, utilizando três linhas de ação:

- ✓ revisão dos tempos semaforicos, aumentando tempo de verde para pedestres e reduzindo o ciclo, dando mais segurança e oportunidades para as travessias.
 - ✓ ações operacionais como a retomada da fiscalização intensiva pela prioridade dos enquadramentos voltados a segurança do pedestre,
 - ✓ revitalização e ampliação da sinalização horizontal e vertical desses corredores.
- **ÁREAS CALMAS:** requalificação em áreas de velocidade reduzida com a finalidade de evitar acidentes, especialmente atropelamentos, por meio da implantação de projetos de rotatórias, lombadas, lombo-faixas, faixas de pedestre, avanço de calçadas e demais sinalizações. Implantação de projetos de redesenho urbano em áreas calmas (*traffic calming*) em dez áreas da cidade que apresentam alta prevalência de pedestres, proporcionando um deslocamento seguro e acessível por todos aqueles que se locomovem a pé.
 - **ROTA ESCOLAR SEGURA:** projetos de segurança viária para a circulação em escolas. É um programa que almeja reduzir o risco de acidentes de trânsito envolvendo crianças e jovens no trajeto casa-escola, feito muitas vezes a pé, aumentando sua área de atuação além do entorno de uma unidade de ensino. São diretrizes desta iniciativa:
 - ✓ Melhorar a visibilidade das crianças nas travessias de pedestres (propondo travessias elevadas e avanços de passeio junto às travessias);
 - ✓ Propiciar maior segurança aos alunos próximos aos portões de entrada e saída das escolas (extensões de passeio, áreas de interação);
 - ✓ Aumentar a utilização das faixas de pedestres pelos estudantes: propor distâncias menores entre travessias, reduzir a extensão da travessia, implantar focos semaforicos para pedestres, iluminar as faixas;
 - Implantar sinalização de redução de velocidade (30 km/h) acompanhada de dispositivos moderadores de tráfego, tais como: rotatórias, travessias elevadas, lombadas físicas, obstáculos e estreitamento de pista.
 - **ROTAS ACESSÍVEIS:** medidas de acessibilidade em caminhos com concentração de idosos e pessoas com mobilidade reduzida, tais como semáforos sonoros e calçadas acessíveis.

VIA SEGURA

Programa aplicado em vias com índices de mortalidade mais altos, fluxo intenso de veículos, inclusive de transporte coletivo, que congrega um conjunto de medidas integradas e que envolve a CET, a SPTrans, a Polícia Militar, a Subprefeitura local e outras Secretarias Municipais, com reforço do efetivo operacional e conseqüente aumento do monitoramento e fiscalização na via, melhoria da sinalização e apoio de Painéis de Mensagem Variável. Algumas vias já contempladas foram a Estrada do M'Boi Mirim, Av. Celso Garcia, Marginais Tietê e Pinheiros e Av. Carlos Caldeira Filho.

MOTOCICLISTA SEGURO

Com foco na segurança viária, a CET e a Polícia Militar – por meio do Comando de Policiamento de Trânsito – em parceria com a Iniciativa Bloomberg, promovem o “Motociclista Seguro”. É uma abordagem educativa com o intuito de alertar os motociclistas sobre os riscos de se conduzir esse tipo de veículo e a importância de se respeitar as leis de trânsito. Durante a ação, os motociclistas são convidados a participar de uma aula expositiva sobre o tema. É realizado nas Marginais Tietê e Pinheiros e na Av. Radial Leste.

PROJETO TRÂNSITO SEGURO

Conjunto de programas e ações voltadas para a segurança do trânsito na cidade, a partir da educação no trânsito e do programa de incentivo ao respeito às normas de trânsito, que visa alcançar uma convivência harmônica entre os usuários dos diferentes modais de transporte.

Educação de trânsito em atividades voltadas para o público escolar e adultos, como cursos em educação à distância e presenciais para motofretistas, ciclistas e professores da rede pública municipal.

OPERAÇÃO FRENTE SEGURA

Sinalização horizontal que delimita uma área exclusiva de espera, nas aproximações semaforizadas, criada para acomodar de forma mais segura os veículos sobre duas rodas, evitando o conflito no momento da largada do sinal verde. Fica localizada entre a faixa de pedestres e a linha que retém os demais veículos de quatro rodas e vem sendo aplicada em vias com grande fluxo de motocicletas.

MAIO AMARELO

Campanha anual em âmbito nacional, que recebe apoio da CET, visando mobilizar o poder público e a sociedade civil para o alto índice de mortos e feridos em todo o país e conscientizar a população para a redução dos acidentes de trânsito por meio de ações integradas entre organizações públicas e particulares. Na 6ª edição, em 2019, a campanha tem como tema “No trânsito, o sentido é a vida”.

DIA MUNDIAL SEM CARRO + SEMANA DA MOBILIDADE

A Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes (SMT), em conjunto com CET, SPTrans, DTP, DSV e com as secretarias municipais de Educação e Direitos Humanos, realizou, entre os dias 18 e 25 de setembro, a Semana da Mobilidade 2018, movimento nacional com a finalidade de conscientizar o cidadão sobre a responsabilidade no trânsito. A campanha teve como tema “Todos Somos Pedestres”, alinhado com o 10º Prêmio CET de Educação no Trânsito. O objetivo foi chamar a atenção de toda a sociedade a respeito da proteção ao pedestre – a parte mais vulnerável na questão da mobilidade.

PROGRAMA SEXTA SEM CARRO

O programa Sexta Sem Carro, que teve início na Semana da Mobilidade de 2017. Toda última sexta-feira do mês, algumas vias na região central da cidade, como rua Boa Vista, Ladeira Porto Geral, Rua Florêncio de Abreu, Rua Líbero Badaró e Viaduto do Chá, são fechadas para veículos de passeio e motos. O projeto visa incentivar o debate sobre o uso do veículo, além de estimular o uso do transporte coletivo e as pequenas viagens a pé ou de bicicleta.

BEM ESTAR DO PÚBLICO INTERNO

Mudando o foco, mas dentro do mesmo ODS, voltando o olhar para bem-estar do público interno da Companhia, e considerando a média etária de 52 anos dos empregados da CET, foi concebido o Programa de Atividade Física (PAF), que atende a meta 3.4 – “Até 2030, reduzir em um terço a mortalidade prematura por doenças não transmissíveis via prevenção e tratamento, e promover a saúde mental e o bem-estar” e oferece ajuda de custo para determinado número de empregados matriculados em academias. Da mesma forma e com igual valor, também foi criado o Programa de Incentivo ao Empregado Atleta (PIEA): auxílio a um grupo de atletas corredores (vide capítulo Colaboradores).

A partir dessas iniciativas já em curso na CET, é possível projetar a ampliação de tais programas, através de parcerias e incentivos, realizando palestras e estimulando o quadro de empregados a uma maior conscientização da questão do bem-estar e vida saudável.

É nesse sentido também que a CET mantém desde 1997 o Grupo de Ajuda Mutua a Adictos - GAMA, programa de prevenção e tratamento de empregados com dependência química (integrando o PROGRAMA VIDA e o atingimento da meta 3.5 – “Reforçar a prevenção e o tratamento do abuso de substâncias, incluindo o abuso de drogas entorpecentes e uso nocivo do álcool”). Nesse período foram 151 acolhimentos com índice de recuperação de 70%. Já para o público externo, vale destacar a CAMPANHA de conscientização do perigo do uso do álcool na direção, fator de grande risco no trânsito, com o desenvolvimento do tema: “Nunca beba e dirija”, filme que será veiculado durante 1 mês a partir de 18 de abril de 2019; nas principais emissoras de TV da capital paulista, além de rádio, redes sociais, cinema e mídia exterior.

Retornando ao público interno, é possível observar uma oportunidade de realização de eventos internos, tais como a SIPAT – Semana Interna de Prevenção de Acidentes, que promovam a divulgação de boas práticas de segurança aos empregados e das consequências do uso dessas substâncias. O Programa VIDA ainda prevê o alcance da meta 3.3 – “Até 2030, acabar com as epidemias de AIDS, tuberculose, malária e doenças tropicais negligenciadas, e combater a hepatite, doenças transmitidas pela água, e outras doenças transmissíveis”, por meio da política interna de Atendimento digno ao funcionário com HIV/AIDS.

Complementarmente, podemos ainda destacar a meta 3.8 “Atingir a cobertura universal de saúde, incluindo a proteção do risco financeiro, o acesso a serviços de saúde essenciais de qualidade e o acesso a medicamentos e vacinas essenciais seguros, eficazes, de qualidade e a preços acessíveis para todos” com o PAMO – Plano Médico e Odontológico oferecido aos empregados, bem como o Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional – PCMSO, exames periódicos da Medicina do Trabalho a que são submetidos os colaboradores, parte integrante do conjunto mais amplo de iniciativas da Companhia no campo da saúde dos trabalhadores, estando articulado com os demais programas preventivistas constantes nas normas regulamentadoras de segurança e medicina do trabalho.



ODS n.º 8 - PROMOVER O CRESCIMENTO ECONÔMICO SUSTENTADO, INCLUSIVO E SUSTENTÁVEL, EMPREGO PLENO E PRODUTIVO E TRABALHO DECENTE PARA TODAS E TODOS:

Os congestionamentos geram enormes prejuízos à economia mundial, bem como um grande impacto na qualidade de vida do cidadão. Promover o acesso às oportunidades e serviços por meio da ampliação do transporte público, da rede cicloviária e das calçadas acessíveis para as pessoas, integrando ao planejamento urbano deve ser o objetivo dos órgãos e entidades públicas e privadas.

A ODS n.º 8 tem 12 metas. A meta 8.2 propõe “atingir níveis mais elevados de produtividade das economias por meio da diversificação, modernização tecnológica e inovação, inclusive com foco em setores de alto valor agregado e dos setores intensivos em mão de obra”.

O abastecimento e prestação de serviços de uma cidade com as dimensões de São Paulo, sempre está associado ao caminhão, sendo fundamental nesta cadeia. Outros veículos menores também servem ao transporte da carga, mas nem sempre é possível utilizá-los.

A Cidade, para funcionar, precisa permitir deslocamentos de pessoas, nos seus vários motivos e precisa também permitir o abastecimento de mercadorias e a prestação de serviços. Tudo isso disputando um mesmo espaço -as vias da Cidade - e geralmente num mesmo período: durante o dia.

Para resolver este conflito, algumas medidas como a implantação de restrições ao trânsito de Caminhões, durante os horários mais comprometidos com excesso de veículos, têm sido adotadas ao longo destes anos, para diminuir conflitos e otimizar a eficiência do sistema viário. Abastecer a Cidade de forma programada, dando preferência aos horários noturnos, agilizam as entregas com menor desgaste ao transportador. E ainda há a possibilidade de substituição dos caminhões por Veículos Urbanos de Carga - VUC, permitindo

deslocamentos mais rápidos durante o dia, nos casos em que a entrega noturna não for possível.

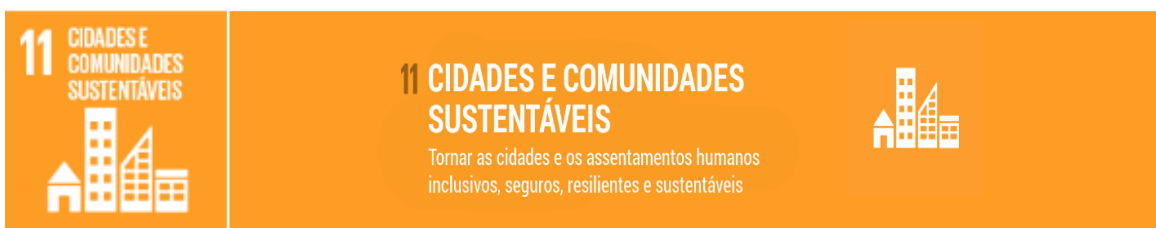
PLANO DE CARGAS E ENTREGAS NOTURNAS

A Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes (SMT) publicou no dia 04.08.2018, a Portaria 137/18-SMT.GAB que alterou a Portaria nº 031/16 - SMT/GAB, e entrou em vigor 03.10.2018. A CET, juntamente com a SMT, mantém em contínuo desenvolvimento um PLANO DE CARGAS para a cidade de São Paulo, incluindo o PROGRAMA DE ENTREGA NOTURNA. Tem como fundamentos: o uso intensivo e eficiente da infraestrutura viária, estruturação da logística urbana e a gestão contínua da demanda. Neste sentido, a gestão prevê estruturação da logística urbana com ações para:

- Incentivar a implantação de Mini Terminais Logísticos, para o abastecimento do comércio varejista em áreas adensadas e/ou de grande concentração de comércio;
- Incentivar a implantação de terminais que propiciem a intermodalidade e multimodalidade dos transportes de carga, com base nas diretrizes de uso e ocupação do solo;
- Garantir a prestação de serviços, o abastecimento, a distribuição de bens e cargas no ambiente urbano, por veículos de pequeno porte, mistos, especiais e não-motorizados;
- Ampliar e garantir a infraestrutura para carga e descarga em grandes empreendimentos com ações integradas entre secretarias (SMT, SMUL, SF SMRG e SMSUB) e na via, com uso de vagas rotativas em centralidades;
- Incentivar o uso de veículos com tecnologias não poluentes para o meio ambiente.

APRENDIZ CET E ESTÁGIO CET

Com referência à meta 8.3 propõe “promover políticas orientadas para o desenvolvimento que apoiem as atividades produtivas, geração de emprego decente, empreendedorismo, criatividade e inovação” e a meta 8.5 determina “até 2030, alcançar o emprego pleno e produtivo e trabalho decente para todas as mulheres e homens, inclusive para os jovens e as pessoas com deficiência, e remuneração igual para trabalho de igual valor”. Desta forma, voltado para o público interno, a CET contribui com os planos de contratação de jovens pelo programa APRENDIZ CET e o Programa de ESTÁGIO CET (vide capítulo Colaboradores), na busca da geração de empregos decentes, incentivando a participação da sociedade na empresa, a troca de conhecimentos, compartilhamento de experiências que oxigenam as relações produtivas.



ODS nº 11 – TORNAR AS CIDADES E OS ASSENTAMENTOS HUMANOS INCLUSIVOS, SEGUROS, RESILIENTES E SUSTENTÁVEIS;

São muitas as atividades, rotineiras ou não, desenvolvidas pela CET que são voltadas ao fomento de uma cidade mais sustentável, algumas delas apresentadas nos itens anteriores. Citamos a seguir outros planos e programas que têm participação da CET, seja direta ou indiretamente, e que vêm ao encontro do Objetivo 11 - Cidades e Comunidades Sustentáveis. Esta ODS está subdividida em 10 metas.

RODÍZIO MUNICIPAL DE VEÍCULOS

A meta 11.6 propõe “até 2030, reduzir o impacto ambiental negativo per capita das cidades, inclusive prestando especial atenção à qualidade do ar, gestão de resíduos municipais e outros”. O Rodízio Municipal de Veículos, originalmente batizado como Operação Horário de Pico, restringe a circulação de veículos nos períodos de maior fluxo de trânsito da manhã e da tarde, conforme o dia da semana e o final de placas. Tem como objetivo reduzir o número de veículos nas vias, e conseqüentemente os índices de lentidão no trânsito na área chamada de centro expandido da cidade, vindo a contribuir para a redução dos níveis de poluição atmosférica.

O Plano Diretor Estratégico do Município, lei municipal nº 16.050, de 31 de julho de 2014 que orienta o desenvolvimento e o crescimento da cidade até 2030, de forma planejada e que atenda às necessidades da população, visa garantir uma cidade com mais qualidade de vida. A CET participou das discussões do PDE, diretamente nas questões que envolvem o sistema viário da cidade, mantendo seu trabalho de desenvolvimento que vieram estar em consonância com a meta 11.a “Apoiar relações econômicas, sociais e ambientais positivas entre áreas urbanas, periurbanas e rurais, reforçando o planejamento nacional e regional de desenvolvimento”, complementarmente à meta 11.3 que propõe “até 2030,

umentar a urbanização inclusiva e sustentável, e as capacidades para o planejamento e gestão de assentamentos humanos participativos, integrados e sustentáveis, em todos os países”.

CORREDORES E FAIXAS EXCLUSIVAS DE ÔNIBUS

Cabe ressaltar a meta 11.2 que em relação à mobilidade urbana propõe “até 2030, proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos”. Os corredores e as faixas exclusivas de ônibus que estão implantadas e são operacionalizadas pela CET, trazem como consequência um incentivo à mudança de parte das viagens realizadas por automóveis, para o transporte público, racionalizando o trânsito na cidade. Com isso podem ser reduzidas as emissões de poluentes atmosféricos. Além disso, o aumento da velocidade operacional dos ônibus nesses corredores e faixas exclusivas, vem contribuir ainda mais nesse sentido, na medida em que reduz o consumo de combustível.

REDE ESTRUTURAL CICLOVIÁRIA

A Rede Estrutural Ciclovária foi planejada e vem sendo implantada pela CET. A companhia tem como responsabilidade o cumprimento do Objetivo Estratégico 12 do “Programa de Metas para o biênio 2018-2020 da Prefeitura de São Paulo” de conectar e requalificar a rede ciclovária: ou seja, aprimorar os 483,95 km da rede ciclovária 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.

ROTAS ESCOLARES SEGURAS

Neste contexto, pode-se citar também ações associadas ao plano Vida Segura, complementada pela meta 11.7 “Até 2030, proporcionar o acesso universal a espaços públicos seguros, inclusivos, acessíveis e verdes, particularmente para as mulheres e crianças, pessoas idosas e pessoas com deficiência”. Ressaltamos ainda o importante projeto Rotas Escolares Seguras em bairros periféricos da cidade, com a realização de Oficinas de Ideias, coordenadas pela CET com a participação da comunidade local em parceria com a Iniciativa Bloomberg para Segurança Viária (vide ODS n.º 3).



ODS nº 12 – ASSEGURAR PADRÕES DE PRODUÇÃO E DE CONSUMO SUSTENTÁVEIS

O ODS n.º 12 está dividido 11 metas. No aspecto de “redução substancialmente de resíduos por meio da prevenção, redução, reciclagem e reuso” proposto na meta 12.5 até o ano de 2030, a área de sinalização da CET dá exemplo.

RECICLAGEM DE PLACAS

Desenvolve uma atividade de reciclagem de placas de sinalização, que consiste no reaproveitamento do material danificado por depredação ou abalroamento. As placas passam por processo de recuperação até a fase de pintura ou adesivo e ficam como novas em condições de uso. A equipe da CET ainda reaproveita material para fazer dispositivos de segurança na via tais como os vários modelos de cancelas para locais que precisam ser fechados em determinados horários etc. Estudos efetuados indicam que, com a reutilização de alumínio (51 T/ano) e aço (142 T/ano), evita-se que se extraia da natureza 265T/ano de bauxita e que se economize 1.620 mega Watts hora/ano de energia elétrica, suficiente para abastecer uma cidade de 30.000 habitantes, como Ilha Solteira por exemplo, durante dez dias. Ainda contribuindo para deixar de ser lançadas na atmosfera 1.771 T de CO₂.

Mas há muito por fazer, considerando as oportunidades que se avistam no horizonte da companhia, tais como a possibilidade de estudos para técnicas de reaproveitamento do óleo de motor ou a introdução na frota da companhia de viaturas que não utilizem combustível de origem fóssil. Nessa linha, pode-se aprimorar ideias de incentivos para veículos não poluentes na utilização do sistema viário. Também há de se pensar na possibilidade de condicionar contratações de materiais e serviços via editais de licitações, com exigências de políticas mais sustentáveis para as empresas participantes, desafiando os fornecedores e parceiros a buscarem soluções ambientalmente mais favoráveis.

PROGRAMA ECOATITUDES

No campo da racionalização do consumo de recursos naturais e seus derivados, a manutenção e fomento do Programa Ecoatitudes pretende seguir nesse sentido. O programa Eco Atitudes criado em 2016 tem a finalidade de incentivar a adoção de hábitos e atitudes que promovam a redução do consumo de recursos como água, energia elétrica, combustível, papel A4, copos descartáveis, entre outros materiais, por meio do combate ao desperdício. Além disso, objetiva conscientizar e incentivar ações que contribuam para proteção do meio ambiente e para redução dos gastos públicos, com campanhas de educação e informação aos empregados, estagiários e colaboradores de empresas terceirizadas.

SISTEMAS CS. GP e CADCET

Ainda no campo interno à Companhia, a CET é vanguarda no modo de articular seu trabalho, pois desde meados da década de 90, a empresa criou e investe na melhoria contínua dos sistemas corporativos, destacando-se especialmente os SISTEMAS CS (Controle de Solicitações) e GP (Gestão de Projetos) que, dentre outros objetivos, diminuíram substancialmente o consumo de papel que circulava nas diversas áreas de empresa. As tramitações passaram a ser feitas eletronicamente, evitando-se impressão, movimentação de processos/expedientes e acúmulo de papel. Sem contar a necessidade de deslocamento físico desta papelada, com economia de gastos com viaturas, hora/homem de malote, motoristas etc. Há ainda em desenvolvimento estudos de implantação do projeto estratégico “REENGENHARIA DO GP” interligando-o ao sistema CS e ao sistema CADCET, onde pretende-se que os processos de cadastros e controles de implantação/manutenção da sinalização viária na cidade de São Paulo sejam mais interativos, organizados e automatizados.

Mais recentemente, a partir do ano de 2015, a Prefeitura de São Paulo aderiu ao Sistema SEI (Sistema Eletrônico de Informações) para a comunicação entre todas áreas de atuação municipal, quando a CET foi incluída como ponto de entrada destes documentos eletrônicos.



ODS nº 13 – TOMAR MEDIDAS URGENTES PARA COMBATER A MUDANÇA CLIMÁTICA E SEUS IMPACTOS

O sistema de mobilidade urbana, visa proporcionar o deslocamento de passageiros e cargas e facilitar a acessibilidade a territórios e serviços, e constitui-se em fator fundamental do desenvolvimento social e econômico. No entanto, o atual padrão de mobilidade também gera externalidades negativas para a sociedade. Os danos das emissões veiculares sobre a qualidade do ar é um fato; uma vez que os veículos motorizados estão associados à emissão de poluentes locais como monóxido de carbono (CO), material particulado (MP), óxidos de nitrogênio e de enxofre (NOx e SO₂), aldeídos, etc., bem como às emissões de gases de efeito estufa (GEE). Não surpreende, portanto, que o transporte urbano tenha participação preponderante tanto no quadro desfavorável de poluição atmosférica de São Paulo, quanto nas crescentes emissões de gases que aumentam o risco de aquecimento global. Além desses impactos, a mobilidade urbana também contribui, direta e indiretamente, para a ocorrência de outros problemas ambientais, como a poluição sonora e visual e a geração de resíduos, como descarte dos pneus usados, uso e descarte de óleos, etc.

O ODS n.º 13 prevê 5 metas. Em consonância com a meta nº 13.2 que prevê “integrar medidas da mudança do clima nas políticas, estratégias e planejamentos nacionais”, visando minimizar os crescentes problemas de congestionamento e a prejudicial emissão de gases poluentes, o Plano Diretor Estratégico do Município De São Paulo (Lei Municipal 16.050/2014), em conformidade com a Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei Federal 12.587/2012), definiu diretrizes que favorecem os modos de transporte não motorizados, incentivando o uso da bicicleta como meio de transporte sustentável.

Se comparada aos modos de transporte motorizados, a bicicleta é uma alternativa de locomoção econômica e ambientalmente mais saudável, razão pela qual o Plano de Gover-

no da atual gestão municipal contempla a implantação de uma série de medidas adequando a cidade a esta crescente demanda.

O Plano de Mobilidade de São Paulo - PlanMob/SP 2015 propõe, em consonância com as demais políticas, a construção de um modelo de mobilidade que proporcione a redistribuição dos usos dos espaços, visando atender toda a população, consolidando uma visão mais democrática da cidade. Estabelece também o incentivo aos modos não motorizados ou mais propriamente à mobilidade ativa (o modo a pé e bicicleta), que promovem ganhos ambientais, econômicos, sociais e de saúde, beneficiando os usuários e a cidade.

REDE ESTRUTURAL CICLOVIÁRIA

A Rede Estrutural Ciclovária é composta por cerca de 1.800 km de infraestrutura ciclovária na cidade, meta planejada para o ano de 2028. Porém, dentro da repactuação do Plano de Metas 2019-2020 da Prefeitura, foram estabelecidas as metas de requalificar 310,6 km de infraestrutura ciclovária existente e implantar 173,35 km de infraestrutura ciclovária nova, denominadas “conexões”.

Ao analisarmos a rede atualmente implantada e a rede prevista no Plano de Mobilidade, podemos observar a cobertura existente em praticamente todo o território e a consolidação da Rede Estrutural Ciclovária. As propostas elaboradas nos planos anteriores foram analisadas e incorporadas, sendo que muitas já constam desta primeira etapa do processo de implantação, no biênio 2019/2020.

Para os anos subsequentes, entre 2021 e 2028, o planejamento de modos ativos deverá considerar, avaliar e validar os traçados planejados, dando prosseguimento à execução do Plano Ciclovário da cidade de São Paulo.

POLÍTICA DE TRANSPORTE DE CARGAS

Em conformidade com a meta 13b que propõe “promover mecanismos para a criação de capacidades para o planejamento relacionado à mudança do clima e à gestão eficaz, nos países menos desenvolvidos, inclusive com foco em mulheres, jovens, comunidades locais e marginalizadas”, cabe ressaltar que a política de transporte de cargas sempre esteve presente em ordem de prioridade no planejamento do trânsito da cidade de São Paulo. As Zonas de Máxima Restrição de Circulação – ZMRC e demais regulamentações de caminhões implantadas na cidade, demonstrando que é possível, com ações de planejamento, melhorar as condições de acesso - inclusive de pequenos produtores - aos terminais de

abastecimento de alimentos e insumos, mas também controlar sua movimentação de modo planejado.

São Paulo possui áreas sinalizadas com restrição ao trânsito de caminhões, definidas pelo Decreto nº 56.920/16, as ZMRC – Zona de Máxima Restrição de Circulação concentram núcleos de comércio e de serviços, as ZERC – Zona Especial da Restrição de Circulação que são áreas ou vias em zonas exclusivamente residenciais e as VER – Vias Estruturais Restritas que são vias com características de trânsito rápido ou arterial e seus acessos; foram instituídos os VUC – Veículo Urbano de Carga, liberado em período integral – mas deve respeitar o rodízio municipal de veículos, comentado à frente.

O projeto-piloto de Entregas Noturnas no município de São Paulo, concebido em 2014 por intermédio de estudos que envolveram representantes dos setores de varejo, do sindicato de empresas transportadoras, da Universidade de São Paulo e do Poder Público, coordenado pelo Departamento de Operação do Sistema Viário – DSV com apoio técnico da CET.

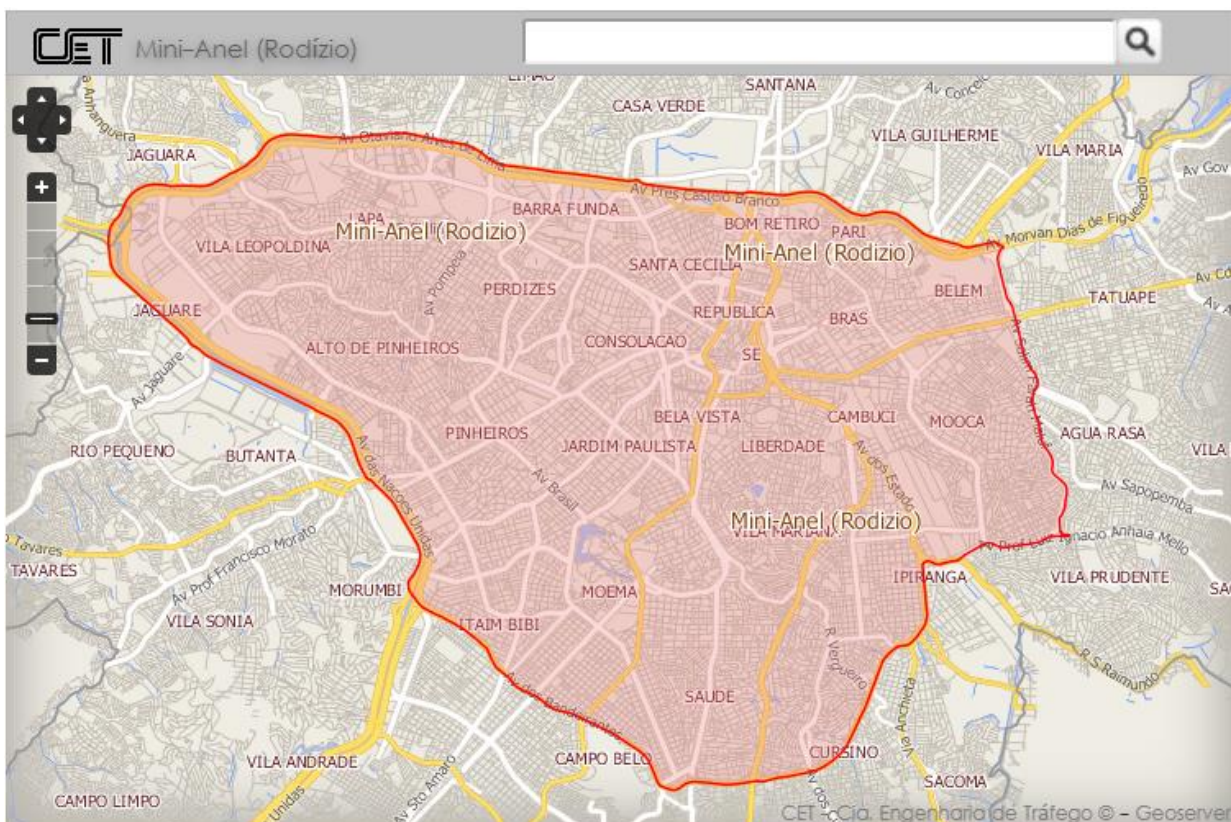
A própria redução de congestionamentos já mencionada em itens anteriores contribui diretamente na racionalização do consumo de combustível e na emissão de CO₂ e gases de efeito estufa na atmosfera. As ações da CET nesse sentido vêm buscando desestimular o uso do transporte individual através da melhoria do tráfego do transporte coletivo, ajuste constante da programação semaforica, atuação dedicada – em operações e/ou em implantações - em pontos de conflitos de tráfego, principalmente naqueles que trancam os itinerários de ônibus.

RODÍZIO MUNICIPAL DE VEÍCULOS

Em harmonia com este ODS, a CET mantém o Rodízio Municipal de Veículos desde 1997 (Lei 12.490/97 e demais medidas legais complementares), com aprovação da população, abrangendo caminhões e automóveis. O objetivo desta regulamentação é evitar que a extensão das lentidões de trânsito aumente. A partir da colaboração de cada cidadão algumas horas por semana, resulta em ruas menos congestionadas. Como funciona:

De acordo com o final de placa e dia da semana (veja a Tabela abaixo), os veículos não podem circular nas ruas e avenidas internas ao chamado minianel viário, inclusive (área delimitada pela linha cor de vermelha no mapa abaixo), das 7 às 10 horas e das 17 às 20 horas. Não há rodízio aos sábados, domingos e feriados.

| DIA | SEGUNDA | TERÇA | QUARTA | QUINTA | SEXTA |
|----------------|---------|-------|--------|--------|-------|
| Final da placa | 1 e 2 | 3 e 4 | 5 e 6 | 7 e 8 | 9 e 0 |





ODS nº 17 – FORTALECER OS MEIOS DE IMPLEMENTAÇÃO E REVITALIZAR A PARCERIA GLOBAL PARA O DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

O ODS n.º 17 está subdividido em 19 metas. Destacam-se: a meta n.º 17.16 que prevê “Reforçar a parceria global para o desenvolvimento sustentável, complementada por parcerias multissetoriais que mobilizem e compartilhem conhecimento, expertise, tecnologia e recursos financeiros, para apoiar a realização dos objetivos do desenvolvimento sustentável em todos os países, particularmente nos países em desenvolvimento” e a meta n.º 17.17 que propõe “Incentivar e promover parcerias públicas, público-privadas e com a sociedade civil eficazes, a partir da experiência das estratégias de mobilização de recursos dessas parcerias.”

A CET vem trabalhando por oportunidades que fortaleçam o círculo das parcerias, sejam com outros órgãos públicos, sejam na área da iniciativa privada. Algumas delas apareceram em programas apresentados anteriormente. Outras estão relacionadas abaixo:

- CIEE – Centro de Integração Empresa Escola – Integrador dos Programa de Estágios CET e Programa Aprendiz CET.
- Programa Sinalização Comunitária –o programa objetiva a criação, a oportunidade para a comunidade poder participar da prevê a possibilidade de elaboração e/ou implantação de projetos a partir de demandas da cidade, que sejam de seu interesse, contratando diretamente entidades devidamente qualificadas para execução dos serviços de sinalização.
- Aplicativo *Waze* – parceria que dispõe informações para que o aplicativo divulgue os eventos da cidade, detalhando eventuais bloqueios de pistas, facilitando a vida dos seus usuários, reduzindo congestionamento e conseqüentemente a poluição.
- *Bike Sampa* – parceria para implantação de estações de bicicletas compartilhada na cidade de São Paulo.

- Maio Amarelo – movimento anual do qual a CET participa ativamente, que alerta a sociedade para questões de segurança no trânsito, congregando órgãos de governos, empresas, entidades de classe, associações, federações e sociedade civil organizada. O compromisso da cidade de São Paulo para redução do número de mortes no trânsito, já citado, foi firmado com a ONU, é rotineira e tem a participação de outras entidades internacionais como Banco Mundial, WRI e a Iniciativa Bloomberg para Segurança de Trânsito.
- Instituto Renault - programa “O Trânsito e Eu” - reforma do Espaço Vivencial de Trânsito Caio Graco, no CETET - reurbanização de toda a minipista de 1.740 m² com a construção de cenários representando uma cidade real em tamanho reduzido. Dentre as benfeitorias, foram feitos recapeamento asfáltico, restauração das calçadas, serviços de jardinagem, revitalização da sinalização vertical e horizontal. A sala multimídia foi equipada com novos tablets e óculos de realidade virtual, além de receber móveis e ar-condicionado. O Instituto Renault doou também seis miniveículos para crianças de até 11 anos usarem nas atividades lúdico pedagógicas realizadas dentro do CETET, três bicicletas infantis e, para o transporte de educadores a eventos externos, um veículo (furgoneta) elétrico.

Sobre o CETET - Aberto na década de 1980, o Centro de Treinamento e Educação de Trânsito da CET já recebeu mais de 200 mil crianças e adolescentes de todas as regiões da capital paulista. As atividades são gratuitas e podem ser agendadas por escolas e instituições públicas e privadas por meio do envio de ofício ao Departamento de Educação a Distância (DED) do CETET. O espaço tem o objetivo de trazer noções de educação de trânsito a estudantes de seis a 16 anos. O local ainda conta com auditório de 140 lugares e espaço para lanches. As atividades para crianças e jovens abordam vários aspectos da mobilidade urbana, como a importância das normas de segurança, da adoção de comportamentos seguros na circulação e travessia e do uso compartilhado dos espaços públicos. Desenvolve também trabalhos com categorias específicas, tais como taxistas, motofretistas, ciclistas, idosos etc.

- Instituições de Ensino - Esta parceria denomina-se “Termo de Cooperação Educacional” e têm o objetivo de oferecer descontos aos empregados e estagiários da CET e aos seus familiares em cursos ministrados pelas Instituições de Ensino para expandir as oportunidades educacionais, profissionalizar e ampliar conhecimentos e estimular o

desenvolvimento profissional. Os níveis / modalidades de ensino abrangidos são os seguintes: Ensino Infantil, Ensino Fundamental, Ensino Médio, Aperfeiçoamento Profissional, Idiomas, Técnico de Ensino Médio, Graduação e Pós-Graduação (Lato Sensu e Stricto Sensu).

Dentro do programa de parcerias com instituições de ensino, a CET firmou-se um convênio com a Fundação Instituto de Administração da USP – FIA/USP para um MBA em Gestão de Negócios, oferecido a um grupo de empregados de diversas áreas da companhia, com foco na capacitação por meio do conhecimento de novos recursos de gestão, na busca por melhoria nos processos internos e consequente soluções para a cidade. Na disciplina “Sustentabilidade Socioambiental”, foram estudados os 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) e suas 169 metas, estabelecidos pela Assembleia Geral das Nações Unidas, buscando a sustentabilidade em três dimensões de desafios: econômicos, sociais e ambientais. É com base nesses estudos e propostas elaboradas pelos graduandos, que foi desenvolvido o presente Capítulo onde são relatadas as ações realizadas rotineiramente na Companhia, no campo da sustentabilidade socioambiental, sejam de forma dedicada ou de forma involuntária, bem como as perspectivas que se vislumbram na CET para o atingimento dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável de forma mais inclusiva, visando a melhoria da qualidade de vida da população da cidade de São Paulo.

BIBLIOGRAFIA

CET- COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO. Carta Anual de Políticas Públicas e Governança Corporativa, 2018/2019. São Paulo: CET, 2019. Disponível em: <http://www.cetsp.com.br>

CET- COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO. Relatório de Acidentes- Relatório Anual do Município de São Paulo, 2018. Disponível em: <http://www.cetsp.com.br/media/866316/relatorio-anual-2018-versao-28-05.pdf>

CET- COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO. Informações sobre Transparência. Disponível em: <http://www.cetsp.com.br/sobre-a-cet/transparencia-cet.aspx>

CET- COMPANHIA DE ENGENHARIA DE TRÁFEGO. Relatório de Administração - 2018. Disponível em: <http://www.cetsp.com.br/media/845618/relatorio-da-administracao-2018-2-.pdf>

GLOBO, G1. Portal de Notícias: evento *Lollapalooza*. <https://g1.globo.com/pop-arte/musica/lollapalooza/2018/noticia/lollapalooza-movimentou-r-152-milhoes-em-sp-na-edicao-de-2018-diz-prefeitura.ghtml> Acesso: 09.09.2019.

GRI – Global Report Initiative. Amsterdam: GRI, 2016. Disponível em: <https://www.globalreporting.org/Pages/default.aspx>

IPEA – INSTITUTO DE PESQUISA ECONÔMICA APLICADA; ANTP – ASSOCIAÇÃO NACIONAL DE TRANSPORTES PÚBLICOS. Impactos sociais e econômicos dos acidentes de trânsito nas aglomerações urbanas brasileiras – relatório executivo. Brasília: Ipea e ANTP, 2003. Disponível em: http://files-server.antp.org.br/_5dotSystem/download/dcmDocument/2013/04/27/2F53A25B-BC5F-4AA3-817E-ACF6E3F7AD0C.pdf

METRÔ – COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO. OD Pesquisa Origem Destino 2017 – 50 anos. São Paulo: Metrô, 2019 – Versão 4. Disponível em: <http://www.metro.sp.gov.br/pesquisa-od/>

METRÔ – COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO. Relatório de Sustentabilidade do Metro de São Paulo 2016. São Paulo: Metrô, 2017. Disponível em: <https://transparencia.metrosp.com.br/sites/default/files/Relat%C3%B3rio%20de%20Sustentabilidade%20-%20%202016.pdf>

SMT – SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE E TRANSPORTES, Prefeitura do Município de São Paulo. Plano de Mobilidade de São Paulo – PlanMob/SP 2015. Decreto Municipal nº 56.834, de 24 de fevereiro de 2016.

SMT – SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE E TRANSPORTES, Prefeitura do Município de São Paulo. Plano de Segurança Viária – Vida Segura. São Paulo: SMT, 2019.

EQUIPE TÉCNICA

Companhia de Engenharia de Tráfego - CET

Gerente da Gestão Estratégica - GGE

Teidy Hirasaka - Gerente

Elaboração

Cristina Maria Soja

Luciana Cristina Scian Delbem

Luís Alberto Rinaldi Vieira

Contribuição

Alunos do MBA Gestão em Negócios da FIA/CET – turma 2018/2020

Eduardo Vasconcellos - ANTP

Luiz Carlos Mantovani Néspoli - ANTP

Nancy Reis Schneider – CET/GGE

Setembro 2019