



**CIDADE DE
SÃO PAULO**

RELATÓRIO ANUAL DE ACOMPANHAMENTO DO CDI 2021

SPTRANS

COGEAI

junho/2022

RELATÓRIO DE ACOMPANHAMENTO DO CDI

Apresentação

Pensar a longo prazo e definir claramente metas traz sinergia à gestão, maior qualidade ao gasto público e, conseqüentemente, melhor aproveitamento das ações voltadas à população. Este documento visa apresentar o relatório anual do Compromisso de Desempenho Institucional – CDI.

O Compromisso de Desempenho Institucional – CDI, pactuado entre o Município de São Paulo, por meio da JOF – Junta Orçamentário-Financeira, e as entidades descentralizadas de administração indireta, é uma ferramenta de governança, com a prerrogativa de assegurar a preservação do patrimônio público, a economicidade e a qualidade das atividades prestadas pelas entidades da administração indireta. Ele é regido pelo Decreto Municipal nº 58.093, de 21 de fevereiro de 2018, e é composto por planejamento estratégico, plano tático composto por seis metas (econômica, financeira, pessoal, produtos, investimento e indicadores) e ações que visam a melhoria da eficiência e da governança da empresa.

Quanto às metas, estas são definidas de forma a estimular um desempenho superior aos resultados históricos na empresa, eventualmente ponderados por situações excepcionais. E o acompanhamento dos valores realizados permite averiguar as ações que influenciaram positivamente e negativamente a empresa, e, deste modo, permite ao leitor que avalie o andamento da empresa frente a sua finalidade.

Na avaliação do atingimento das metas utiliza-se a mensuração do resultado alcançado, corrigido pela imprevisibilidade e empenho das empresas. Os critérios estão expressos nos itens detalhados a seguir:

Resultados Econômico e Financeiro:

Atingido: O resultado foi igual ou melhor que a meta definida no CDI.

Atingido com ressalvas: O resultado foi atingido exclusivamente porque houve fatos ou eventos imprevisíveis que impactaram diretamente sobre o planejamento inicial, e, sem tais fatos ou eventos, o resultado da empresa não atingiria a meta definida no CDI.

Não atingido com ressalvas: O resultado não foi atingido exclusivamente porque houve fatos ou eventos imprevisíveis que impactaram diretamente sobre o planejamento inicial e não puderam ser evitados mesmo com o empenho da empresa.

Não atingido: O resultado foi inferior à meta definida no CDI.

Meta de Pessoal:

Atingido: quando atingir a meta quantitativa de pessoal e não exceder as despesas com pessoal pactuadas na meta definida no CDI.

Não Atingido: quando não atingir a meta quantitativa de pessoal e/ou exceder as despesas com pessoal pactuadas na meta definida no CDI.

Indicadores; Produtos e Investimentos:

Satisfatório: quando mais de 75% dos itens atingirem uma execução de 100% da meta definida no CDI.

Não Satisfatório: quando menos de 75% dos itens atingirem uma execução de 100% da meta definida no CDI.

O benefício deste processo de definição e de acompanhamento dos resultados é ter uma orientação de ação para cada grande agrupamento de indicadores de desempenho da empresa. Adicionalmente, o acompanhamento dos resultados traz transparência para órgãos de controle e de governança, como os conselhos fiscais e os órgãos de acompanhamento, principalmente por meio da disponibilização das informações no SADIN – Sistema de Acompanhamento da Administração Indireta e, posteriormente, nos relatórios e no portal de transparência.

Cenário

A Administração Indireta da Prefeitura de São Paulo representa um importante braço de execução de políticas públicas, compreende organismos que recebem a delegação ou a outorga da prestação de serviços públicos, podendo ser: autarquias, sociedade de economia mista, empresa pública, fundações públicas e serviços sociais autônomos. Trata de assuntos prioritários para a cidade como a Saúde, Habitação, Transporte Público, Trânsito, Cultura, Previdência Pública, Urbanismo, Obras, Desenvolvimento Econômico.

Assim como a Cidade, essas entidades em conjunto apresentam números consideráveis, como cerca de 11.646 mil vínculos trabalhistas e que, só no mês de dezembro de 2021, custaram aproximadamente R\$ 211 milhões.

As entidades que são acompanhadas pelo Compromisso de Desempenho Institucional – CDI obtiveram ingresso de recursos de R\$ 2.507 milhões no ano de 2021.

SÃO PAULO TRANSPORTE

2021

Sumário Executivo

Meta	Cumprimento	Observação
Resultado Econômico	Não Atingido	O Resultado atingiu apenas 67% da meta proposta pelo CDI 2021.
Resultado Financeiro	Atingido	A empresa superou a meta pactuada em CDI, apresentando Resultado Financeiro de R\$ -5.450 mil.
Meta Pessoal	Não Atingido	A empresa não atingiu a meta quantitativa de pessoal.
Plano de Investimentos	Não Atingido	Nenhum investimento proposto foi integralmente entregue.
Produtos	Não Atingido	O CDI-2019 previa implementação de treze produtos, dos quais apenas um foram realizados.
Indicadores	Não Atingido	A empresa alcançou apenas um dos três indicadores propostos.
CDI 2021-2022		

Em 2021, a SPTrans obteve, de modo geral, resultados não satisfatórios em relação aos resultados econômicos, meta de pessoal, entrega dos investimentos, produtos e indicadores.

O resultado econômico não atingiu a meta, alcançando apenas 65% da meta contratada.

Já a meta de resultado financeiro foi considerada atingida, diante de um resultado de R\$ -5.450 mil, frente a uma meta de resultado de R\$ -36.696 mil.

A meta de pessoal foi considerada não atingida, uma vez que o quantitativo de pessoal ultrapassou a meta estipulada. O CDI previu um quantitativo máximo de 1.705 vínculos e a empresa encerrou o exercício com 1.733 vínculos. Já no que se refere a despesa de pessoal, houve o cumprimento da meta.

Os Investimentos, produtos e indicadores não alcançaram resultados satisfatórios. Ressalta-se, porém, que a apuração dos produtos, segundo a SPTRANS, foi prejudicada por licitações suspensas pelo TCM, e a apuração dos indicadores foi prejudicada em razão das suspensões temporárias das medições, em decorrência da decretação do estado de emergência em virtude da pandemia.

Em relação ao relatório de 2020, o COGEAI havia feito a recomendação no sentido de que a empresa envide esforços na entrega dos produtos e indicadores.

Sobre essa recomendação, a empresa informou que Diretoria tem feito os esforços necessários para a entrega dos produtos e dos indicadores estabelecidos no Plano Tático, no entanto, em função da pandemia, ocorreu a suspensão de algumas atividades pela Portaria da Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes – SMT nº 81, de 24 de março de 2020 – que instituiu regras, em caráter temporário e emergencial, necessárias para a plena execução do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, o que prejudicou algumas entregas. As atividades foram retomadas com a revogação dessa Portaria em 1º de outubro de 2021, pela Portaria SMT/SETRAM nº 8/2021.

Resultado Econômico

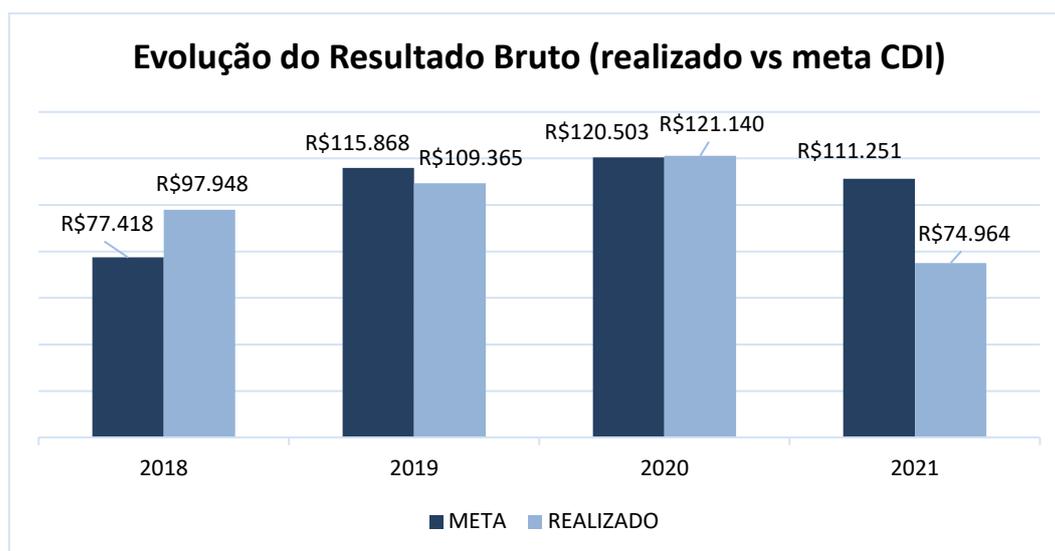
Status: Não Atingido

Valores Acumulados					R\$ Mil
Resultado Econômico	Realizado 2020	Realizado 2021	Realizado 2020 vs 2021	Meta 2021	% Realizada em relação a Projeção CDI 2021
1.1 - Resultado Operacional Bruto	121.140	74.964	↓ -38,1%	111.251	! 67,4%

O resultado operacional bruto (ROB) encerrou o ano em queda de 38,1% em relação ao ano de 2020.

Em relação à meta, realizou apenas 67,4% do montante pactuado no CDI.

O gráfico abaixo demonstra os resultados obtidos em comparação com a meta contratada nos períodos anteriores.



Pelo gráfico acima, notamos que a empresa demonstra, ao longo dos últimos anos, uma taxa variável de realização do resultado econômico em relação as metas estabelecidas em CDI. Em 2018 e 2020, a empresa obteve resultados acima da meta, porém em 2019 e 2021, os resultados foram inferiores.

Referente a composição do ROB, conforme tabela abaixo, observamos uma redução de 3% nas Receitas provenientes do Gerenciamento do Sistema, e um ligeiro aumento de 1% nas Receitas com locação.

DRE	2020	2021	Variação Anual
1. Receita Bruta Acumulada	329.936	320.373	-3%
1.1 Gerenciamentos do Sistema	309.190	299.450	-3%
1.2 Receitas de locações	20.746	20.923	1%
2. Impostos incidentes sobre receitas	-13.445	-12.897	-4%
2.1 Pis/ Pasep	-2.394	-2.297	-4%
2.2 Cofins	-11.051	-10.600	-4%
Receita Operacional líquida	316.491	307.476	-3%
3. CMV (Custo das mercadorias vendidas)	-195.351	-232.552	19%
com pessoal	-180.419	-207.554	15%
com materiais	-2.389	-4.075	71%
com utilidades e serviços	-11.271	-18.230	62%
com manutenção e reparos	-382	-395	3%
gerais e administrativos	-72	-35	-51%
outros	-	-	-
depreciações / amortizações	-818	-2.263	177%
Resultado Operacional Bruto- ROB	121.140	74.924	-38%
% Margem Bruta	37%	23%	-36%

Em relação aos custos dos serviços prestados, houve um aumento de 19%. O custo com pessoal, que abrange 89% deste montante, apresentou um incremento de 15%, em relação a 2020. O incremento foi em decorrência dos reajustes salariais relativos ao Acordo de Trabalho Coletivo da empresa.

Resultado Financeiro

Status: Atingido

Resultado Financeiro	Realizado 2020	Realizado 2021	Meta CDI 2021	Varição % Anual	Varição % CDI
INGRESSOS	411.910	407.498	483.901	-1%	-16%
1 Receitas Próprias	409.693	407.498	483.901	-1%	-16%
1.1 Clientes PMSP	323.375	309.794	359.572	-4%	-14%
1.2 Clientes Externos	-	-	-	-	-
1.3 Outras Receitas Próprias	86.318	97.704	124.329	13%	-21%
1.4 Ingressos decorrentes de estornos e outros ajustes	-	-	-	-	-
2 Recursos Gerenciados	-	-	-	-	-
3 Investimentos	-	-	-	-	-
4 Financiamentos	2.217	-	-	-100%	-
DESEMBOLSOS	402.338	412.782	520.597	3%	-21%
5 Custeio	387.963	404.458	482.520	4%	-16%
5.1 Despesas com Pessoal	279.705	280.612	305.593	0%	-8%
5.2 Serviços de Terceiros	57.519	71.860	117.880	25%	-39%
5.3 Material de Consumo	4.062	5.120	7.621	26%	-33%
5.4 Despesas Gerais	28.690	25.188	33.135	-12%	-24%
5.5 Tributárias	17.987	21.678	18.291	21%	19%
6 Recursos Gerenciados	-	-	-	-	-
7 Investimentos	9.361	1.299	32.627	-86%	-96%
8 Financiamentos	5.014	7.025	5.450	40%	29%
LÍQUIDO	9.572	- 5.284	- 36.696	-155%	-86%
SALDO INICIAL	48.972	58.544	58.544	20%	0%
SALDO FINAL	58.544	53.260	21.848	-9%	144%

A SPTrans encerrou o ano com resultado financeiro negativo de R\$ 5.284 mil. O resultado representa uma redução de 155% em relação ao ano de 2020.

Quanto à meta proposta no CDI, essa previa um consumo de caixa na ordem de R\$ 36.696 mil. A empresa, porém, consumiu apenas R\$ 5.284 mil de caixa no período, resultado motivado principalmente devido ao baixo desembolso com investimentos.

Ingressos:

As receitas próprias apresentaram uma ligeira redução de 0,54% em 2021 em relação ao realizado em 2020. Conforme tabela abaixo, observa-se uma redução de 4,2% em relação as receitas referentes a manutenção das atividades do Sistema Municipal de Transporte Coletivo (Clientes PMSP), um incremento de R\$ 23,93% nas receitas provenientes do gerenciamento do Sistema de Transporte, e uma redução de 13,39% em relação a outras receitas.

DISCRIMINAÇÃO	REAL 2020 (A)	REAL 2021 (B)	(B/A) %
1. CLIENTES PMSP (MANUT. OPER. SIST. MUN. TRANSP. COL.)	323.375	309.794	-4,2%
2. GERENCIAMENTO DO SISTEMA DE TRANSPORTE	61.484	76.196	23,9%
. BILHETE ÚNICO PERSONALIZADO	7.772	14.250	83,4%
. GERENCIAMENTO CRÉDITO ELETRÔNICO (VT)	19.333	18.606	-3,8%
. GERENCIAMENTO SERVIÇOS ESPECIAIS	484	470	-3,0%
. REEMB. DESPESAS SISTEMA DE BILHETAGEM (ND)	13.525	22.780	68,4%
. CARTEIRA ESCOLAR (UNE/UMES)	14.195	7.663	-46,0%
. RECEITAS DIVERSAS	6.175	12.426	101,2%
. SPTRANS - LEI 13.241/01 (GERENC.ATÉ 3,5%)	-	-	-
3. SPTRANS - OUTROS	24.834	21.508	-13,4%
. ALUGUEL DE VEÍCULOS AUXILIARES (VIA AÉREA)	407	462	13,6%
. ALUGUEL DE GARAGENS	20.733	20.722	-0,1%
. ALUGUÉIS DIVERSOS	24	-	-100,0%
. GERENCIAMENTO DE SERVIÇOS ESPECIAIS	1.816	323	-82,2%
. DIVERSAS	1.854	-	-100,0%
TOTAL	409.693	407.498	-0,5%

Em relação ao incremento das receitas proveniente do sistema de transporte, se destaca o aumento de 83,36% nas entradas do bilhete único personalizado, o aumento de 68,43% no reembolso de despesa do sistema de bilhetagem e o aumento de 101,24% nas receitas diversas.

Já a queda nas receitas da rubrica SPTRANS-OUTROS foi impulsionada pela diminuição da prestação de serviço de Gerenciamento do PAESE ¹ e pela não realização de leilões no ano de 2021, que, no ano de 2020, foi responsável por compor integralmente a rubrica de receitas diversas.

Em relação ao CDI, o realizado de 2021 apresentou uma redução de 15,8% em relação a meta pactuada. Contribuíram para este resultado:

- (i) O congelamento de R\$ 50 milhões no orçamento da SPTrans, realizado pela Secretaria da Fazenda; e
- (ii) As receitas oriundas do Gerenciamento do Crédito Eletrônico (Vale Transporte) e da Carteira Escolar (UNE/UMES) realizadas abaixo do esperado. O CDI considerou o retorno gradativo das atividades econômicas, com uma possível recuperação na demanda de passageiros e consequentemente aumento na venda de vale transporte, após o período mais crítico do contexto de pandemia iniciado em 2020, porém esse cenário não se concretizou.

¹ Plano de Atendimento entre Empresas de Transporte em Situação de Emergência (PAESE), em que a SPTRANS presta o serviço de gerenciamento, atendendo linhas que não fazem parte do seu contrato ou fazem em demanda menor para atender emergências que ocorrem na cidade, decorrentes da paralisação de outras empresas ou do Sistema de Trilhos (Metrô/ CPTM).

Em relação aos investimentos e financiamentos, não houve entradas em 2021.

Desembolsos:

O total de desembolsos apresentou um incremento de 2,6% em relação a 2020 e uma redução de 20,7% em relação ao CDI.

As despesas de pessoal tiveram um incremento de 0,3% em relação a 2020 e uma redução de 8,2 % em relação ao CDI.

A variação positiva em relação ao exercício de 2020, decorreu do aumento de 10,26% das despesas com salários. Esse aumento foi provocado pela aplicação dos reajustes salariais dos anos de 2020 e 2021.

Somado a isso, a variação positiva também foi impactada pelo crescimento de 76,71% das despesas com Treinamento de Pessoal, que voltou a ser realizada após o período de suspensão provocado pelo efeito da Covid-19.

Quanto ao CDI, a redução foi impulsionada principalmente pela variação da rubrica de rescisões contratuais. Havia disso projetado um plano de demissões que não foi implantado no ano de 2021.

Ademais, também contribuíram, de forma expressiva, para esta redução, as rubricas referentes a vale-refeição e plano de saúde que possuíam projeções elevadas no CDI.

Os serviços de terceiros tiveram incremento de 24,9% em relação ao realizado de 2020 e redução de 39% em relação ao pactuado no CDI.

Dentre as despesas desta rubrica, destacamos as principais variações em relação ao realizado:

- i. Informática (+104,4 %): motivado pela contratação da empresa EAGLE BS SISTEMAS EIRELI, que presta serviço de consultoria de Teste de Python e teve como objetivo melhorar a qualidade da entregada das soluções de programações desenvolvidas pela SPTRANS, bem como trazer melhoria no combate à fraude do Bilhete Único. Também contribuiu para o aumento, a contratação da empresa AIDC TECNOLOGIA LTDA, que presta serviço de manutenção de Impressoras de Cartão, responsável especialmente pela personalização de cartões com circuito integrado sem contato;

- ii. Outros Desembolsos com Serviços de Terceiros (+31,2%): impulsionada pelos gastos com confecção de cartões, serviço prestado pela empresa EVOLUTION SMART CARD INDÚSTRIA E COMÉRCIO LTDA, que cresceu 157% em relação ao ano de 2020.

Já em relação ao CDI as reduções mais expressivas foram em relação as rubricas: 5.2.4 Manutenção/Conservação Predial (- R\$ 10.278 mil); 5.2.10 Consultoria/Assessoria (- 10.420 mil) e 5.2.11 Outros desembolsos com serviços de terceiros (- R\$ 21.769 mil).

Em relação aos materiais de consumo, observa-se um aumento de 26% no ano e uma redução de 32,8% em relação ao CDI.

Na variação anual, o incremento da rubrica está diretamente relacionado ao retorno do trabalho presencial o que motivou o incremento com matéria de escritório. Já em relação ao CDI a redução foi motivada pela projeção a maior em relação a outros desembolsos com materiais de terceiros e a projeção com desembolsos com uniformes e EPI's que não ocorreram no ano.

As despesas gerais tiveram reduções anuais de 12,2% e de 24% em relação ao CDI. Houve variações nas despesas com ações judiciais que foram inferiores ao realizado em 2020 e ao projetado no CDI. Também contribuiu para a redução da despesa em relação ao CDI, as rubricas relacionadas a utilização do ambiente de trabalho como o aluguel de equipamentos, gastos de água, energia elétrica e telefone.

As despesas tributárias sofreram incremento anual de 20,5% e de 18,5% em relação ao CDI.

O aumento das despesas tributárias decorreu do aumento das despesas com imposto de renda e da contribuição social do lucro líquido que realizou R\$ 1.160 mil em 2020 e R\$ 9.150 mil em 2021, correspondendo a um aumento de 688,79%. Em julho de 2021, houve a homologação dos parcelamentos previstos na Lei 11.941/09 pela Receita Federal e após efetuar os lançamentos previstos, a diferença entre o valor contabilizado e o extrato da Receita Federal, no caso do INSS foram contabilizados como receitas. Estas receitas, além de reverterem o Passivo a Descoberto da empresa transformando em um Patrimônio Líquido de R\$ 122,6 milhões, geraram a necessidade de pagamento de CSLL sobre elas.

Em relação aos investimentos, temos uma redução de 86% na variação anual e uma redução de 96% em comparação com o CDI. No decorrer de 2021 a empresa realizou apenas a aquisição de alguns itens como licenças, ar-condicionado, entre outros.

Já os financiamentos tiveram um acréscimo de 40,1% no ano e de 28,9% em relação ao CDI. Este desembolso refere-se ao pagamento do refinanciamento da Dívida de Médio e Longo Prazo (DMLP) com o Tesouro Nacional. Houve uma projeção de R\$ 5.450 mil no CDI, no entanto, o financiamento foi integralmente quitado em maio de 2021, levando a um aumento da rubrica em relação ao valor de R\$ 5.014 realizado no ano de 2020.

Meta De Pessoal

Status: Não Atingido

Despesa de Pessoal	TOTAL 2020	TOTAL 2021	2021 vs 2020	Meta 2021	% da Meta - 2021
3.1 - Quantidade de Pessoal *	1763	1733	-30	1.705	✗101,6%
CLT: contrato por tempo indeterminado	1751	1722	-29		
Estatutário: conselho administrativo (estatuto social)	8	9	1		
Estatutário: conselho fiscal (estatuto social)	5	3	-2		
Estatutário: diretor (estatuto social)	5	5			
Estatutário: comitê de auditoria estatutária	3	3			
Estagiário	32		-32		
Servidor público cedido por outro ente: Servidor Público Municipal	4	3	-1		
Desligado	55	98	43		
Total de Pessoal - Folha de pagamento (R\$ Mil)	276.410	289.021	5%		
CLT: contrato por tempo indeterminado	268.407	281.559	5%		
Estatutário: conselho administrativo (estatuto social)	671	708	5,6%		
Estatutário: conselho fiscal (estatuto social)	191	145	-24%		
Estatutário: diretor (estatuto social)	2.103	1.736	-17%		
Estatutário: comitê de auditoria estatutária	130	130			
Estagiário	601	44	-93%		
Servidor público cedido por outro ente: Servidor Público Municipal	734	736	0%		
Desligado	3.574	3.964	11%		
3.2 - Fluxo de Caixa - rubrica 5.1 - Total Despesas de Pessoal	279.705	280.612	0%		
(-) rubrica 5.1.11 - Rescisões Contratuais	3.327	2.681	-19%		
(-) rubrica 5.1.12 - Reclamações e Acordos Trabalhistas	529	616	16%		
= Fluxo de Caixa - Despesas de Pessoal a serem consideradas para análise da Meta CDI 2020 **	275.849	277.315	1%	287.249	✓96,54%

(*) A meta quantitativa considera apenas os vínculos: CLT: contrato por tempo indeterminado; Estatutário: diretor (estatuto social); Estatutário: servidor público (estatuto do servidor público municipal); Estatutário: outros; Servidor público cedido por outro ente: Servidor Público Municipal; Servidor público cedido por outro ente: Servidor Público Estadual e Servidor público cedido por outro ente: Servidor Público Federal.

(**) A meta de despesa de pessoal considera os desembolsos com todos os vínculos. Para fins de apuração é considerado o montante declarado pela companhia no Fluxo de Caixa reportado via SADIN. Para o cálculo do montante não se considera as despesas das rubricas 5.1.11 Rescisões Contratuais e 5.1.12 Reclamações e Acordos Trabalhistas.

A SPTrans encerrou o exercício social de 2021 com 1.733 vínculos, valor que representa 101,6% do total quantitativo contratado pelo CDI, ultrapassando a meta em 28 vínculos.

Ressalta-se que a meta quantitativa do CDI considerava a realização de 60 (sessenta) demissões de empregados da carreira técnica e a realização de seleções interna e externa.

Ocorre que, em decorrência de questões orçamentárias, a empresa realizou apenas 29 (vinte e nove) demissões da carreira técnica com 03 (três) reintegrações judiciais e 38 (trinta e oito) contratações no quadro da confiança, o que resultou em um quadro de pessoal superior a meta ao fim do exercício.

Quanto à despesa de pessoal – que, para fins de meta do CDI, não considera os gastos com rescisões contratuais e reclamações e acordos trabalhistas – foi realizado, em 2021, o valor R\$ 277.315 mil. Este valor representa um incremento de apenas 0,5% em relação ao exercício de 2020, que havia sido de R\$ 275.849 mil, e uma redução de 3% em relação ao valor contratado no CDI, de R\$ 3287.249 mil.

Em relação ao Acordo Coletivo de Trabalho, a empresa apresentou as seguintes informações:

Acordo Coletivo	% ou Valor (R\$)	Observações
Último reajuste aplicado	2,61% e 6,76%, sendo que foi aplicado reajuste de 12% sobre o Auxílio Alimentação.	Aplicado em Dez/21 – ref. 2020/2021 e 2021/2022
Adicional de horas extras	Conforme legislação	
Adicional Noturno	25%	
Auxílio Alimentação	R\$ 677,12	
Vale Refeição	R\$ 868,81	
Auxílio Creche	R\$ 1.101,64	
Auxílio Funeral	R\$ 7.470,54	
Outros benefícios, se houver.	Elencados nas linhas abaixo.	
Reembolso de despesas destinadas ao Filho com deficiências mentais	R\$ 1.277,91	
Cesta de natal	R\$ 677,12	
PPR	R\$ 5.224,44	
Indenização Seguro de Vida em Grupo	Morte Natural: R\$ 67.857,89 Morte Acidental: R\$ 135.715,80	

Plano De Investimentos

Status: Não Satisfatório

Investimento	Descrição	Realizado em 2021 - R\$ Mil	Meta 2021 - R\$ Mil	% Realizado em relação ao projetado 2021	Riscos à Execução conforme Compromisso / Justifique o resultado apresentado
Atualização de Infraestrutura e Softwares de Tecnologia da Informação	Atualizar a Infraestrutura e Softwares de TI sendo: Links de acesso a rede mundial, links de comunicação, access point, ativos de rede, Backup/restore, Softwares Servers e bancos de dados, Software Office e segurança, softwares diversos (mapinfo, autobus, tropics, genexus, IBM SPSS, genialis, populis, etc), solução de antivírus, solução de correio eletrônico, cofre de fitas, fitas, gerenciador DDI (DNS, DHCP e IP).	8.340	9.473	88%	No primeiro semestre de 2021, as atividades foram impactadas pela pandemia onde enfrentamos dificuldades, inclusive, para obter respostas de empresas fornecedoras dos produtos. No segundo semestre de 2021, foi realizado um aditivo ao contrato em vigência referente aos links de comunicação para acréscimo de 04 quatro links com acesso a rede mundial ao custo mensal de R\$ 4.170,00. Nesse mesmo semestre também foi elaborado um planejamento para implantação de recursos de infraestrutura e de software voltados ao TELETRABALHO, que culminou no redimensionamento dos projetos propostos inicialmente na meta, com os seguintes desdobramentos: a) Foi replanejado o tipo (capacidade e tecnologia) de equipamentos para comunicação por Wi-Fi (access point) e ativos de rede, de forma a atender aos requisitos de mobilidade, segurança e acessibilidade; b) Sistemas de armazenamento e backup foram redimensionados para o uso em conexões diretas de acesso por todos os empregados (arquivos de trabalho serão hospedados no datacenter SPTrans, em rede privada) sem utilização de disco de notebooks ou desktops. Esta estratégia permite a alocação racional de espaços e proteção de dados e informações da empresa. c) Software da família Office: antes havia a condição propícia para compra das licenças de software. Na nova modelagem, visualiza-se as possibilidades de contratação como serviço das licenças, de modo a serem atualizadas remotamente pelo fabricante, tornando-se sempre atuais. Dado a política comercial da fabricante, os valores para aquisição tornaram-se elevados e a prestação como serviço oferecida em valores menores, o que se traduz na possibilidade de custeio recorrente, mas com desembolso extremamente menor. d) Sistema para Servidores e Banco de Dados: dado ao novo escopo das necessidades, incluindo as de teletrabalho, houve o redimensionamento na quantidade de Sistemas Operacionais de Servidores, mais econômica. A tecnologia de banco de dados para sistemas corporativos deve ser modificada, paulatinamente, do MS SQL para Oracle, padronizando a tecnologia de banco de dados utilizada na empresa. e) Devido a modelagem que permite a utilização de desktops virtuais, a quantidade de softwares utilitários foi ajustada para

contratação. f) Buscando condições de trabalho colaborativo, extremamente útil nas condições de trabalho remoto, a contratação de correio eletrônico foi revista com novas opções que facilitam a segurança e a autonomia dos empregados, mas que, no entanto, aumentam as capacidades para atividades colaborativas e de recursos.

Sala Segura - Moving, Manutenção e Suporte Técnico	Investimento para moving e manutenção da Sala Segura. Sendo: Qtde. 2021: Manutenção e suporte técnico Qtde. 2022: Manutenção e suporte técnico	163,37	1.692	10%	Não houve necessidade de realizar moving nesse ano, apenas foi necessário a realização da manutenção e suporte técnico da sala segura.
--	--	--------	-------	-----	---

Produtos

Status: Não Satisfatório

Ação	Descrição	Realizado em 2021	Meta 2021	% Realizado em relação ao projetado 2021	Riscos à Execução conforme Compromisso / Justifique o resultado apresentado
Realizar a Manutenção e Requalificação de Paradas	Implantação de pavimento rígido e requalificação de 100 paradas de ônibus fora dos Corredores Exclusivos. Ação associada ao Programa de Metas da PMSP – 2019/2020. Objetivo Estratégico 11 – Melhorar o Transporte Público.	14.220,00	14.220,00	100%	Licitação suspensa em quase 1 ano pelo TCM. Foram executadas 40 paradas em 2020 e 60 paradas para 2021.
Promover a acessibilidade nos Terminais de Ônibus existentes, nas Estações do Expresso Tiradentes e na Parada 14 de Bis	Elaborar projeto executivo das obras de implantação ou requalificação da acessibilidade nos Terminais de Transferência existentes, nas Estações do Expresso Tiradentes e na Parada 14 de Bis. Acessibilidade (Valor e prazo total 2021/2025 R\$180.000)	2.800,00	43.850,00	6%	Devido o estado de calamidade pública, os processos sofreram atraso de 06 meses, portanto a entrega dos projetos executivos foi adiada para julho/22.
Execução de obras complementares e serviços do Corredor de ônibus Leste Itaquera.	Implantar obras remanescentes do Corredor Corredor (Valor e Prazo Total 2021/2022 R\$36.000)	-	32.000,00	0%	Licitação suspensa pelo TCM. Retomada de licitação no início de 2022.
Fabricação, fornecimento e manutenção de 4.800 mobiliários urbanos tipo abrigo SP 450 e 500 totens.	Dar continuidade as atividades de fabricação, fornecimento e manutenção dos equipamentos de parada do transporte coletivo.	-	48.116,00	0%	Licitação suspensa pelo TCM.

Ação	Descrição	Realizado em 2021	Meta 2021	% Realizado em relação ao projetado 2021	Riscos à Execução conforme Compromisso / Justifique o resultado apresentado
Plano de Desenvolvimento de Recursos Humanos	Ampliar as competências dos profissionais da SPTrans por meio de Educação Corporativa.	242,30	800,00	30%	O Plano de Desenvolvimento será implantado após a finalização do Mapeamento Organizacional que se encontra em curso, por meio do qual serão revisitados os cargos e os processos de trabalho. Não obstante, os treinamentos necessários continuam ocorrendo regularmente.
Plano de Desenvolvimento de Operadores do Sistema de Transporte	Ampliar as competências dos profissionais de RH das operadoras para atuarem em treinamento de seus profissionais	-	450,00	0%	As atividades presenciais foram suspensas pela Portaria SMT.GAB Nº 081/2020 até 01/10/2021 e por isso a capacitação do RH foi direcionada, por meio de campanhas, nos temas Ponto Final do Abuso Sexual nos Ônibus de São Paulo e Combate ao Racismo, sem custo.
Readequação do Plano de Cargos, Salário e Carreira	Padronização da quantidade de faixas salariais para cargos de carreira de forma a promover homogeneidade na ascensão profissional de todos os empregados, valorização e reconhecimento dos profissionais pelo incremento de mais faixas salariais aos profissionais, estimulando a permanência na empresa e equiparar os salários da SPTrans aos praticados em outras empresas do município, em especial à CET, vinculada à mesma Secretaria (SMT).	-	1.254,06	0%	Em 2021, o PCSC ficou pendente de aprovação pelo Conselho de Administração e Departamento de Haveres e Capitais - DECAP, aprovações essas que são condições para a implantação da Readequação do PCSC. As apreciações foram feitas pelo primeiro sobre o aspecto técnico, tendo sido sugerido a ajuste da proposta relativamente à sobreposição das faixas salariais prevista na proposta inicial em alguns casos, sendo certo que tais ajustes encontram-se em fase de estudo pela Área de Recursos Humanos, o qual será finalizado após a conclusão do Mapeamento Organizacional que poderá trazer outros impactos à proposta de Readequação do PCSC em curso, estimando-se a implantação, caso a proposta ainda se mantenha, para o ano de 2022.

Ação	Descrição	Realizado em 2021	Meta 2021	% Realizado em relação ao projetado 2021	Riscos à Execução conforme Compromisso / Justifique o resultado apresentado
<p>Modernização e Atualização do Sistema de Bilhetagem Eletrônica, englobando os desenvolvimentos descritos abaixo:</p>	<p>O SBE - Sistema de Bilhetagem Eletrônica implantado nos ônibus Municipais, Metrô e CPTM, foram incorporados ao dia a dia do usuário do Transporte Público em 2004, trazendo enormes benefícios e adquirindo caráter de serviço público permanente e essencial. O SBE, que engloba diversos módulos integrados, incorpora um conjunto de recursos tecnológicos, apresentando alta disponibilidade dos serviços prestados, de acordo com a atual exigência da população usuária e dos operadores do Transporte Coletivo. Ao longo dos anos, o SBE, uma quantidade considerável de alterações, motivadas pela necessidade de implementação de novos serviços não previstos, porém manteve a sua estrutura/arquitetura de sistemas aplicativos (2º. pilar), apresentando, atualmente, vulnerabilidades devido à tecnologia ultrapassada e a sua vida útil prolongada, sendo necessário promover a devida modernização.</p>	304,40	3.044,00	10%	Risco de paralisação do processo licitatório devido a interferência de terceiros e TCM
<p>Sanitização da Base de Dados do atual Sistema de Bilhetagem Eletrônica</p>	<p>Os vários módulos e sistemas que compõem o Bilhete Único foram desenvolvidos em momentos diferentes conforme foram surgindo novas necessidades operacionais dos usuários. Alguns módulos devido ao exíguo tempo de implantação foram desenvolvidos por empresas diferentes em locais distintos, com bases de dados redundante e não necessariamente integradas. Ao longo do tempo foi tentado resolver essas situações com algumas integrações, porém nunca atingiu o necessário. Assim, essas diferentes bases de dados geraram ao longo do uso, várias inconsistências de dados duplicados, havendo necessidade de sanitização dessas informações em uma única unidade de informações para todo o ambiente do BU.</p>	334,95	609,00	55%	Risco de paralisação do processo licitatório devido a interferência de terceiros e TCM

Ação	Descrição	Realizado em 2021	Meta 2021	% Realizado em relação ao projetado 2021	Riscos à Execução conforme Compromisso / Justifique o resultado apresentado
API de Cadastro de Pessoa Física e Jurídica do Bilhete Único	Com o objetivo de modernizar o sistema legado, que foi confeccionado há mais de 15 anos, estamos desenvolvendo novas interfaces do Bilhete Único utilizando técnicas de reaproveitamento de códigos, através de componentização e serviços, que permitirá conforme a evolução deste desenvolvimento, menores esforços na elaboração de novos códigos, unificação da disponibilização da informação, com redução do tempo de desenvolvimento. Os Cadastros de Pessoa Física e Jurídica foram escolhidos por serem a base do Sistema de Cadastro do BU.	255,85	731,00	35%	Risco de paralisação do processo licitatório devido a interferência de terceiros e TCM
API de Solicitação de Cartões do Bilhete Único	Dado a necessidade de maior agilidade na atualização do sistema atual, a SPTrans optou em realizar vários desenvolvimentos descentralizados e de forma paralela. Para atender a tal intenção e manter a unicidade dos dados na empresa, estamos criando APIs para acessos externos, possibilitando as solicitações de novos cartões, dentre outros, por Sistemas diversos a SPTrans, de forma segura e devidamente identificados.	170,45	487,00	35%	Risco de paralisação do processo licitatório devido a interferência de terceiros e TCM
Desenvolvimento do Novo Módulo Adicional de Segurança SAM SPTrans	A SPTrans motivada pelos problemas de integridade do Bilhete Único vem realizando uma série de estudos e aplicando medidas que minimizam em curto prazo eventuais fraudes e que resolva em médio prazo a segurança do Bilhete Único. Para tanto destacamos como ação principal o novo desenvolvimento, pela equipe da SPTrans, do módulo criptográfico SAM – Módulo Adicional de Segurança, que inibirá de forma definitiva as questões de evasão de receitas, inibindo recargas falsas, sendo esse um dos pilares principais do Bilhete Único.	228,25	913,00	25%	Demora na contratação de novo recurso em decorrência da saída de um profissional; Certificação exigida pelo Metrô para implantação do SAM

Ação	Descrição	Realizado em 2021	Meta 2021	% Realizado em relação ao projetado 2021	Riscos à Execução conforme Compromisso / Justifique o resultado apresentado
	<p>Para tanto, devido ao grande esforço demandado de desenvolvimento e necessidade de compatibilização dos cartões em campo, dividimos o projeto no que segue: 2021 - Fase 1 e 2 ---- 2022 Fases 3, 4, 5</p>				
Desenvolvimento do Novo Módulo do HM	<p>O HM é o sistema responsável por todas as conferências das transações de venda e de uso do bilhete único, o módulo de recarga é seu principal pilar, juntamente com a utilização, do Sistema de Bilhetagem Eletrônica. Toda e qualquer alteração de regras de negócios envolvendo os nossos produtos devem estar refletidos nesses pilares. Assim, esse sistema deve acompanhar todas as evoluções do negócio, com risco de impossibilitar alguma implantação nova solicitada pelos vários demandantes do Sistema. Com isso iremos deprender esforços para atualizar o ambiente, atendendo as novas demandas por recargas, seja no aspecto performance, segurança e facilidades de novas implementações.</p>	106,40	304,00	35%	Redução de equipe retirando o profissional da atividade de desenvolvimento do <i>appliance</i> HSM

A SPTrans projetou treze produtos para o CDI-2021, no entanto, efetivou apenas um em 100%.

Indicadores

Status: Não Satisfatório

Indicador	Descrição	Realizado 2021	Meta 2021	Interpretação	Explicações sobre o desempenho em 2021
IQT - Índice de Qualidade do Transporte - Subsistema Estrutural*	Avalia numa escala de classificação de notas, utilizando os conceitos ótimo, bom, regular e ruim, o desempenho de cada Operadora, possibilitando àquelas que apresentarem resultados inferiores empreender esforços para atingir o nível das demais, promovendo, assim, a melhoria contínua do Sistema de Transporte.	Bom	Bom	Quanto maior melhor	Devido a pandemia da COVID-19 as medições do IQT se mantiveram suspensas, nos termos da Portaria SMT-081/20, de 24/03/2020, até o mês de setembro/2021. Sendo assim, os resultados apresentados referem-se aos meses de outubro/2019 a fevereiro/2020 e setembro a dezembro/2021, fechando o 1º Ciclo de Avaliação. Destacamos que 55% das empresas operadoras do Subsistema Estrutural obtiveram resultado classificado como "Bom" no período avaliado.
IQT - Índice de Qualidade do Transporte - Subsistema Local*	Avalia numa escala de classificação de notas, utilizando os conceitos ótimo, bom, regular e ruim, o desempenho de cada Operadora, possibilitando àquelas que apresentarem resultados inferiores empreender esforços para atingir o nível das demais, promovendo, assim, a melhoria contínua do Sistema de Transporte	Regular	Bom	Quanto maior melhor	Devido a pandemia da COVID-19 as medições do IQT se mantiveram suspensas, nos termos da Portaria SMT-081/20, de 24/03/2020, até o mês de setembro/2021. Sendo assim, os resultados apresentados referem-se aos meses de outubro/2019 a fevereiro/2020 e setembro a dezembro/2021, fechando o 1º Ciclo de Avaliação. Destacamos que 47% das empresas operadoras do Subsistema Local de Distribuição obtiveram resultado classificado como "Bom" no período avaliado.
IQT - Índice de Qualidade do Transporte - Subsistema Articulação Regional*	Avalia numa escala de classificação de notas, utilizando os conceitos ótimo, bom, regular e ruim, o desempenho de cada Operadora, possibilitando àquelas que apresentarem resultados inferiores empreender esforços para atingir o nível das demais, promovendo, assim, a melhoria contínua do Sistema de Transporte.	Regular	Bom	Quanto maior melhor	Devido a pandemia da COVID-19 as medições do IQT se mantiveram suspensas, nos termos da Portaria SMT-081/20, de 24/03/2020, até o mês de setembro/2021. Sendo assim, os resultados apresentados referem-se aos meses de outubro/2019 a fevereiro/2020 e setembro a dezembro/2021, fechando o 1º Ciclo de Avaliação. Destacamos que 58% das empresas operadoras do Subsistema Articulação Regional obtiveram resultado classificado como "Bom" no período avaliado.

Os indicadores têm por objetivo mensurar os resultados dos serviços prestados aos cidadãos e contribuir para melhoria contínua dos processos da empresa. Para o CDI-2021, a empresa estabeleceu três indicadores, tendo como resultados previstos em "BOM".

Segundo apurado pela SPTRANS, apenas o Índice de Qualidade do Transporte - Subsistema Estrutural atingiu a meta. Cabe ressaltar, conforme mencionado nas explicações da tabela, que devido a pandemia da COVID-19 as medições do IQT se mantiveram suspensas, nos termos da Portaria SMT-081/20, de 24/03/2020, até o mês de setembro/2021. Sendo assim, os resultados apresentados referem-se aos meses de outubro/2019 a fevereiro/2020 e setembro a dezembro/2021, fechando o 1º Ciclo de Avaliação.

Ademais, de acordo com a SPTRANS, 58% das empresas operadoras do Subsistema Articulação Regional obtiveram resultado classificado como "Bom" no período avaliado e, conforme estabelecido nos contratos de concessão, firmados pela SMT com as Concessionárias, o desempenho mínimo exigido no fechamento de cada Ciclo de Avaliação do Índice de Qualidade do Transporte - IQT, compreendendo um período mínimo de seis meses, é "Regular", sendo os resultados apurados por Sistema, Subsistema, Grupo e Lote/Empresa.

A empresa ainda esclarece que, no primeiro Ciclo de Avaliação após a assinatura dos novos contratos de concessão dos serviços, que teve um período diferenciado de avaliação, em consequência da pandemia da Covid-19, o IQT médio do Sistema de Transporte foi classificado como "Regular", com destaque para o Grupo Estrutural, que fechou o período com classificação "Bom", acima dos demais Grupos, que se mantiveram dentro do conceito mínimo exigido.

Dentre os 32 lotes contratados, apenas um, do Grupo Local de Distribuição, obteve classificação abaixo do mínimo exigido no fechamento deste primeiro Ciclo de Avaliação. Visando a recuperação dos resultados, estão previstas nos contratos a adoção de medidas que incluem, além da obrigatoriedade de definição de ações por parte da Concessionária com acompanhamento da execução por grupo interdisciplinar da SPTrans, a aplicação de multa específica.

Para as empresas cujo IQT se mantém classificado como “Ruim” por dois meses consecutivos, também são exigidas medidas corretivas no sentido de que os resultados sejam recuperados antes do fechamento do Ciclo de Avaliação em andamento.

Acompanhamento dos Instrumentos de Governança Corporativa e Desenvolvimento Sustentável

Em 2021, destacam-se os seguintes Instrumentos de Governança Corporativa:

- **Alteração do Estatuto Social:** Em 19 de novembro de 2021 foi aprovada em Assembleia Geral Extraordinária uma ampla alteração no Estatuto Social com o objetivo de adequar algumas questões necessárias ao bom andamento da SPTrans, inclusive prevendo a possibilidade da Empresa prestar assessoria e consultoria a outros municípios, quanto ao planejamento, fiscalização e gerenciamento do serviço de transporte, visando a busca de novas fontes de receitas, em cumprimento ao §2º do Art. 2º da Lei Federal nº 6.404/1976.

- **Gestão de Riscos:**

i. Monitoramento de Ocorrências: A Área de Compliance da SPTrans desenvolveu ferramenta, por meio da qual, mensalmente são reportadas pelas áreas técnicas as ocorrências dos riscos críticos da Empresa. Essas informações são recebidas por meio de formulário online e compiladas em um painel. Com isso, tem-se um banco de dados, permitindo observar o comportamento das ocorrências, além de traçar comparativos com fatores internos e/ou externos. A construção desse banco permitirá rever os graus de possibilidade atribuídos aos riscos críticos no processo de revisão da Matriz de Riscos da SPTrans. Ainda, notabiliza-se alguns fatos:

- 1) 8 (oito) riscos críticos não tiveram ocorrências durante o ano de 2021, sendo 1 (um) com medição anual;
- 2) 4 (quatro) riscos críticos não foram medidos entre jan/2021 e set/2021 em decorrência da Portaria SMT GAB nº 81/2020 que suspendeu alguns itens dos contratos de concessão;
- 3) 2 (dois) riscos críticos passaram a ser medidos a partir de set/2021, após a definição de métricas para suas mensurações pelas áreas técnicas.

ii. Controles Internos: Com o objetivo de acompanhar a evolução parcial do desenvolvimento das atividades de controle interno, ou seja, aquelas voltadas à prevenção de ocorrência de um risco, diminuindo a sua possibilidade e/ou impacto, a Empresa adotou a metodologia 5W2H, permitindo uma visualização detalhada do conjunto de ações propostas pelas áreas para tratamento dos riscos críticos. A partir do monitoramento com o uso dessa ferramenta, ao término de 2021, dos 31 (trinta e um) riscos críticos monitorados, 22 (vinte e dois) já possuem pelo menos um controle interno

formalizado, enquanto os outros 9 (nove) apresentam evoluções parciais das ações propostas e desenvolvidas pelas áreas.

iii. Controle de Vencimento de Contratos: Sistemática estabelecida por Atos do Diretor Presidente, objetivando a aprimorar os procedimentos relativos ao controle de vencimento dos contratos administrativos, convênios, termos de fomento, termos de parceria e outros instrumentos congêneres da Empresa, a fim de permitir a adoção de providências cabíveis, com a antecedência necessária. Desde a implantação até o final de 2021, foram monitorados 50 (cinquenta) contratos que venceram no mesmo ano.

- **Comitê de Conformidade, Gestão de Riscos e Controle Interno (CCG):** O Comitê foi recomposto, passando a contar com representantes das Áreas de Recursos Humanos, Jurídica e de Gestão de Contratos do Sistema de Transporte que possibilitou ampliar e tornar mais efetiva sua atuação na Empresa.

Além das reuniões ordinárias mensais, o Comitê fez a revisão do seu Regimento Interno, o qual passou a vigorar em 12 de maio de 2021.

- **Revisão do Código de Conduta e Integridade de SPTrans:** A versão revisada do CCI está em vigência desde 1º de fevereiro de 2021. Na nova versão foram incluídos itens referentes a Responsabilidade com Controles Internos e Registros Contábeis; de Assédios e Discriminação; de Mecanismos de Dúvidas e Canal de Aconselhamento; reforço às questões de combate à corrupção ou fraude; nova redação referente ao item que trata de assédio sexual e assédio moral; inclusão de subitens da Lei Geral de Proteção de Dados (LGPD); de renovação dos membros do Comitê de Conduta e Integridade; de Canal de Denúncias referente ao Comitê de Auditoria Estatutário (CAE).

Destaca-se, ainda, a promoção do curso acerca do Código de Conduta e Integridade da SPTrans a todos os empregados da empresa, na modalidade ensino à distância (EAD), desenvolvido pela Área de Recursos Humanos.

- **Adesão ao Programa Nacional de Prevenção à Corrupção (PNPC):** A SPTrans aderiu, em agosto/2021, ao Programa Nacional de Prevenção à Corrupção (PNPC), que é uma iniciativa adotada pela Estratégia Nacional de Combate à Corrupção e à Lavagem de Dinheiro (Enccla), com coordenação e execução da Rede de Controle nos Estados, patrocinada pela Controladoria-Geral da União (CGU) e pelo Tribunal de Contas da União (TCU). Ainda, conta com o apoio da Associação dos Membros dos Tribunais de Contas do Brasil (Atricon), do Conselho Nacional dos Presidentes dos Tribunais de Contas (CNPTC), da Associação Brasileira

dos Tribunais de Contas dos Municípios (Abracom), do Conselho Nacional de Controle Interno (Conaci) e da Confederação Nacional dos Municípios (CNM).

O PNPC é destinado a todos os gestores das organizações públicas (das três esferas de governo, além dos três poderes em todos os entes federativos) e tem como objetivo a redução dos níveis de fraude e corrupção no Brasil a patamares semelhantes aos encontrados em países desenvolvidos.

Por meio de uma plataforma (e-Prevenção) de autosserviço on-line contínua, a SPTrans terá a oportunidade de avaliar sua instituição, descobrindo as fragilidades existentes e receber as instruções e modelos necessários de controles preventivos. O diagnóstico, individual e sigiloso, é oferecido ao término de uma autoavaliação dos mecanismos de prevenção à corrupção que a empresa possui.

Entende-se que a partir da adesão ao PNPC e obtenção do marco zero, além da autoavaliação realizada via o sistema e-Prevenção, a SPTrans terá conhecimento da estrutura de prevenção e combate à corrupção de sua empresa e poderá acompanhar de forma permanente a evolução desses mecanismos, utilizando a plataforma, até que atinja níveis elevados de integridade que proporcionem a segurança desejada para as tomadas de decisões do seu cotidiano.

A previsão é que no primeiro semestre de 2022 sejam recebidas as primeiras recomendações pela plataforma, objetivando a melhoria dos pontos mais vulneráveis e suscetíveis a falhas dentro da SPTrans previamente identificados por meio da autoavaliação no sistema e-Prevenção.

- **Elaboração e Publicação da Política de Segurança da Informação da SPTrans:**

Em vigência desde 26 de outubro de 2021, cujo divulgação foi feita na intranet da Empresa, site e Portal da Transparência, o documento visa estabelecer os princípios e diretrizes estratégicas de um modelo de Gestão da Segurança da Informação, por meio da implantação de controles para uso seguro, ético e legal das informações, dos ativos intangíveis e dos recursos de Tecnologia da Informação e Comunicação – TIC no âmbito da SPTrans.

Ainda, declara formalmente o compromisso da SPTrans com a proteção das informações, dos ativos intangíveis e dos recursos de TIC de sua propriedade ou sob a sua guarda, devendo ser cumprida por todos os seus usuários.

Além disso, promove e motiva a criação e manutenção de uma cultura de Segurança da Informação, abrangendo todos os seus usuários na execução de suas atividades profissionais, bem como seus processos de trabalho, buscando o envolvimento de todas as Diretorias e Áreas da Empresa.

E desta forma, possibilita a criação de controles e promove a otimização dos recursos e investimentos em Tecnologia da Informação e Comunicação (TIC), contribuindo com a minimização dos riscos associados.

Com relação ao desenvolvimento sustentável foram desenvolvidas, em 2021, as seguintes atividades:

1- Foram estruturados os procedimentos ambientais para atender ao anexo 5.2.3 dos contratos de concessão vigentes que institui a adoção de um Plano de Gestão Ambiental - PGA para todas as garagens e pátios das empresas concessionárias do Sistema de Transporte. Este instrumento visa garantir a sustentabilidade da operação de transporte, a melhoria da condição ambiental e o atendimento às normas técnicas e legislação vigente. Isso propiciará um controle ambiental nos equipamentos de apoio à operação do transporte visando aumentar a sustentabilidade do sistema.

2- Foi realizada a capacitação de membros da área de Planejamento Ambiental da SPTrans na Norma ISO 14.001 (Sistema de Gestão Ambiental) de modo a assegurar o devido conhecimento técnico como instrumento a ser aplicado nas vistorias dos equipamentos do sistema de transporte (garagens e pátios) visando que o sistema funcione dentro de critérios aceitáveis de desempenho, atendendo a padrões legais e condições ambientalmente sustentáveis.

Plano De Trabalho Do Conselho Fiscal

A partir de maio de 2020, o Conselho Fiscal não elaborou novo Plano de Trabalho para o Conselho Fiscal, aplicando provisoriamente o cronograma fixado no Plano de Trabalho do exercício anterior até a disponibilização da atualização do Manual do Conselheiro Fiscal. Cabe mencionar que o Conselho Fiscal manteve atuação ativa nas reuniões mensais abordando os temas mais relevante do plano anterior.

A atualização do Manual do Conselheiro Fiscal foi encaminhada à SPTRANS, via processo SEI 6017.2022/0005954-6, em fevereiro de 2022.

Fonte De Dados

Documento	Período	Solicitação	Prazo	Recebimento
Questionário	Anual 2021	SEI 6017.2022/0004054-3	09/03/2022	09/03/2021
Atas Conselho de Administração	2021			Concluído
Atas Conselho fiscal	2021			Concluído
Preenchimento SADIN	Folha de pagamento	-	Até o dia 10 de cada mês	Dentro do prazo