PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

Termo de Compromisso de Desempenho Institucional

COMPROMISSO DE DESEMPENHO INSTITUCIONAL QUE ENTRE SI CELEBRAM O MUNICÍPIO DE SÃO PAULO E A SÃO PAULO TRANSPORTE - SPTRANS

O **MUNICÍPIO DE SÃO PAULO**, inscrito no CNPJ/MF sob o nº 46.395.000/0001-39, neste ato representado, na forma prevista no Decreto nº 53.916/2013, pelos integrantes da Junta Orçamentário-Financeira instituída pelo Decreto nº 53.687/2013, PAULO ANTONIO SPENCER UEBEL, Secretário Municipal de Gestão, JULIO FRANCISCO SEMEGHINI NETO, Secretário do Governo Municipal, CAIO MEGALE, Secretário Municipal da Fazenda, e ANDERSON POMINI, Secretário Municipal de Justiça, e a **SÃO PAULO TRANSPORTE**, inscrita no CNPJ/MF sob o nº 60.498.417/0001-58, neste ato representado por seu Diretor Presidente, JOSÉ CARLOS NUNES MARTINELLI, e por seu Diretor de Administração e Infraestrutura, SÉRGIO KRICHANÃ RODRIGUES, para efeitos do disposto nos artigos 1º e 3º do Decreto nº 53.916/2013, firmam o presente **COMPROMISSO DE DESEMPENHO INSTITUCIONAL**, regido pelas Cláusulas e condições que seguem.

CLÁUSULA PRIMEIRA

DO OBJETO

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

CLÁUSULA SEGUNDA

DAS OBRIGAÇÕES DA são paulo transporte

A **SÃO PAULO TRANSPORTE**, por este **COMPROMISSO DE DESEMPENHO INSTITUCIONAL**, obriga-se a:

I - observar, na sua ação administrativa, as metas de custeio, racionalização do quadro de pessoal e objetivos estratégicos constantes do Anexo I;

II - encaminhar ao Comitê de Acompanhamento da Administração Indireta os relatórios previstos no art. 7º do Decreto nº 53.916/2013;

III - assegurar suporte à realização das atividades voltadas ao acompanhamento e à avaliação do cumprimento deste **COMPROMISSO DE DESEMPENHO INSTITUCIONAL**;

IV - avaliar periodicamente a pertinência e a consistência dos objetivos estratégicos constantes do Anexo I, propondo ao Município de São Paulo alterações e inclusões que entender necessárias, com as devidas justificativas;

V- prestar informações acerca da sua adequação aos requisitos de governança da Lei Nacional 13.303 de 30 de junho de 2016.

CLÁUSULA TERCEIRA

DAS OBRIGAÇÕES DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

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

I - proceder ao acompanhamento e à supervisão do desempenho da **SÃO PAULO TRANSPORTE** e à avaliação da execução deste **COMPROMISSO DE DESEMPENHO INSTITUCIONAL**; e

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

CLÁUSULA QUARTA

DO ACOMPANHAMENTO E DA AVALIAÇÃO

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

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

CLÁUSULA QUINTA

DA VIGÊNCIA E DAS ALTERAÇÕES CONTRATUAIS

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

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

I - por recomendação constante de relatório do Comitê de Acompanhamento da Administração Indireta;

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

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

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

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

da **são PAULO TRANSPORTE.**

CLÁUSULA SEXTA

DA RESCISÃO

O descumprimento do presente **COMPROMISSO DE DESEMPENHO INSTITUCIONAL** pela **são PAULO TRANSPORTE** por não observância, ainda que parcial, das cláusulas deste **COMPROMISSO DE DESEMPENHO INSTITUCIONAL**, será reportado pelo Comitê de Acompanhamento da Administração Indireta à Junta Orçamentário-Financeira.

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

6.1.2 A rescisão acarretará as consequências do art. 8º, § 1º do Decreto n. 53.916/2013.

CLÁUSULA SÉTIMA

DA PUBLICIDADE

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

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

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

São Paulo, 08 de fevereiro de 2018.

PAULO ANTONIO SPENCER UEBEL	JÚLIO FRANCISCO SEMEGHINI NETO
Secretário Municipal de Gestão	Secretário do Governo Municipal
CAIO MEGALE	ANDERSON POMINI
Secretário Municipal da Fazenda	Secretário Municipal de Justiça
SPTRANS	SPTRANS
Diretor Presidente	Diretor de Administração e Infraestrutura
JOSÉ CARLOS NUNES MARTINELLI	SÉRGIO KRICHANÃ RODRIGUES
TESTEMUNHA 1:	TESTEMUNHA 2:
LUIS FELIPE VIDAL ARELLANO	GUSTAVO OLIVEIRA DE MACEDO
Presidente do Comitê de Acompanhamento da Administração Indireta	Membro do Comitê de Acompanhamento da Administração Indireta

SÃO PAULO TRANSPORTE - SPTRANS

ANEXO I- PLANO ESTRATÉGICO

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

ANEXO II- PLANO TÁTICO

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

ANEXO I- PLANO ESTRATÉGICO

1. **Visão**

Buscar a excelência na gestão do transporte público.

2. **Missão**

Assegurar a universalização do transporte público sustentável proporcionando deslocamentos com regularidade, confiabilidade, acessibilidade, conforto, segurança e modicidade.

3. **Avaliação do cenário externo**

Setor de atuação: Transporte

A Cidade de São Paulo abriga um contingente de pessoas que forma um mosaico urbano no qual convive difusamente a metrópole, a cidade do interior, os modos e a cadência da zona rural, a cidade-dormitório e a cidade industrial- seja a que ainda polui e a não poluente-, a cidade dos serviços financeiros e a urbe das chamas intelectuais e da inteligência artificial, submetida à intensa e telúrica atividade multicultural, sujeita à ação antrópica que se projeta para a segunda metade do século vinte e um.

A entropia provocada pela conurbação de pelo menos 23 cidades, esgarça o tecido urbano durante o dia, demandando sua recuperação para reeditar o cenário feérico da manhã seguinte, exigindo severo esforço de gestão na fluidez do trânsito e do transporte urbano.

Neste contexto, qual seria o modelo de gestão ideal para uma cidade localizada em uma área de 1.522,9 km², com 96 distritos e 32 prefeituras regionais, e que passará por profundas adaptações, se pretende atenuar desigualdades e conviver com o horizonte que ameaça sobrevir a uma megacidade global?

Sem dúvida, a mobilidade urbana se sobrepõe às variáveis que antes se colocavam como soberanas (o trânsito e o transporte). Hoje, a regulação demanda outros campos que afetam a dinâmica da megacidade, e o controle regulatório se estende ao atendimento de escolares, táxis através de aplicativos e outros utilitários que assumem proporção inusitada na dinâmica da Cidade.

A São Paulo Transporte S/A detém a expertise do transporte atributo que favorece a condição para que o espaço urbano possa acolher os deslocamentos de pessoas.

A mobilidade traz o predicado inerente da acessibilidade, o que permite que as pessoas exerçam com autonomia a decisão de utilizar os meios e os modos de transporte e venham a desfrutar o espaço urbano da melhor maneira.

A mobilidade urbana compreende os modos de transporte motorizado e não motorizado; o transporte público coletivo; o fretamento e o transporte escolar; o transporte privado individual (a exemplo dos taxis e lotações, com veículos que sejam acessíveis às pessoas com deficiência); e os serviços públicos coletivo entre municípios cujos perímetros urbanos sejam ou não contíguos.

Na Cidade de São Paulo, a infraestrutura da mobilidade urbana inclui os corredores, terminais, garagens e pátios bem como sua própria frota de ônibus, além, evidentemente das vias e ciclovias, sinalização viária e de trânsito e instrumentos de controle, fiscalização e arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações aos cidadãos.

Assim é que a SPTrans, no exercício de sua competência e devidamente amparada em instrumento regularmente firmado com a SMT e denominado Contrato de Gestão, atua para alicerçar a atividade reguladora e fiscalizadora da Pasta, enquanto viabilizadora do funcionamento da Cidade no tocante à mobilidade urbana.

A SPTrans, empresa de economia mista criada em decorrência da desestatização do sistema de transporte público por ônibus na cidade de São Paulo, é responsável pelo gerenciamento, planejamento e supervisão da operação do transporte coletivo - serviço este prestado por empresas através de concessão.

É competência da SPTrans a emissão de ordens de serviço de operação para cada linha de ônibus existente na cidade, incluindo a definição de trajetos, horários de operação e frota necessária - que hoje conta com aproximadamente quatorze mil veículos, dos quais 92% são acessíveis, garantido a universalização no uso do transporte público por ônibus no município. Destaca-se também o Serviço de Atendimento Especial (Atende), que transporta pessoas com deficiência física com alto grau de severidade e dependência, impossibilitadas de utilizar os meios de transporte público convencionais para a realização de tratamentos médicos, estudos, trabalhos e até mesmo lazer.

Além disso, desde 2015 com a implantação de uma rede de linhas de ônibus estruturais e locais que servem todas as regiões do município no período das 0h às 4h, o sistema de transporte público por ônibus na cidade de São Paulo passou a funcionar de forma integrada 24h por dia.

Cabe também à SPTrans o gerenciamento do sistema de transporte público urbano na cidade, composto por corredores, terminais, garagens e pátios e frota de ônibus, além de estudos, projetos e propostas para expansão desta infraestrutura pertinente ao transporte público por ônibus existente. Nos terminais e corredores há sinalização tátil, sonora e visual, que garantem segurança às pessoas com deficiência auditiva e visual, guias rebaixadas e sinalizadas para acessibilidade de pessoas com mobilidade reduzida e em cadeira de rodas.

Em 2004 foi introduzido o Bilhete Único no sistema de transporte público por ônibus em São Paulo, trazendo maior garantia de segurança aos seus usuários e empresas que operam no sistema. Além disso, eliminou-se por completo o comércio paralelo de bilhetes em papel com deságio, prática até então comum na cidade, principalmente nos arredores dos terminais de ônibus e estações de metrô e trem. No final de 2005 com a implantação gradativa da bilhetagem eletrônica nas estações do metrô e trem, o Bilhete Único consolidou-se como o instrumento responsável pela efetiva integração do sistema de transporte público por ônibus da cidade com os modais metroferroviários existentes.

Neste aspecto, a avaliação estratégica do sistema de transporte, concentra-se na infraestrutura pertinente a sua operação, relacionando as oportunidades e ameaças presentes no ambiente externo com as forças e fraquezas mapeadas no ambiente interno da Companhia.

Política do governo estadual e federal para o setor: Os recursos oriundos do Orçamento Geral da União, controlados pelo Governo Federal por intermédio do Programa de Aceleração do Crescimento, para financiamento de corredores de ônibus e BRT (*Bus Rapid Transit*) permanecem em carteira e ainda estão contingenciados.

Por outro lado, o Ministério das Cidades vem incentivando os tomadores a estruturar suas operações através da Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana, que foi instituída com a finalidade de formular e implementar uma política de mobilidade urbana sustentável. A missão da Secretaria é fomentar a implantação da política de mobilidade urbana com a finalidade de proporcionar o acesso universal à cidade, de forma segura, socialmente inclusiva e sustentável.

No âmbito do Governo Estadual não há, em efetivo, políticas que atuem diretamente no sistema de ônibus coletivo, sob a responsabilidade do município, porém, os modais ferroviário, por meio da CPTM, e metroviário, por meio do Metrô, ambos sob a responsabilidade do Estado, interagem e integram o sistema de transporte público no município.

Metrô: Atualmente, estão em andamento as obras da extensão da Linha 5 Lilás, que opera entre as estações Capão Redondo e Adolfo Pinheiro, extensão da Linha 15 Prata, em operação entre as estações Oratório e Vila Prudente e integrada ao corredor de ônibus Expresso Tiradentes, a conclusão da Linha 4 Amarela, que opera entre as estações Butantã, integrada ao Terminal Pinheiros de ônibus, e Luz e a implantação da Linha 17 Ouro, com previsão de ligar o bairro do Morumbi ao Jabaquara e ao Aeroporto de Congonhas.

O governo do estado publicou recentemente edital para concessão da operação das Linhas 5 Lilás e 17 Ouro, com leilão previsto para setembro de 2017.

CPTM: Está previsto a extensão da Linha 9-Esmeralda (Osasco - Grajaú) até Varginha com integração com o Terminal Varginha de ônibus, na região sul da capital, e a construção da Linha 13-Jade que ligará São Paulo ao Aeroporto Internacional de Guarulhos.

EMTU: Estão em obras dois corredores metropolitanos de interesse imediato para a capital. O corredor Guarulhos-Tucuruvi que ligará Guarulhos a região norte de São Paulo e se integrará ao Corredor Perimetral Leste - Jacu Pêssego (2ª fase) no Terminal Cecap, e o corredor metropolitano Itapevi-São Paulo que ligará os municípios da região à região Oeste de São Paulo, no Terminal Vila Yara, onde o passageiro contará com integração com os ônibus municipais de Osasco, linhas municipais da SPTrans (São Paulo) e linhas metropolitanas da EMTU que não circularão no corredor.

Política do governo municipal para o setor:

No âmbito do governo municipal, a criação da Secretaria Municipal de Desestatização e Parcerias estruturou os estudos para oportunidades de concessão dos Terminais de Ônibus e da gestão do bilhete único. Outra fonte de recursos para investimentos em projetos para ampliação do serviço de transporte público é o Fundo Municipal de Desenvolvimento do Trânsito - FMDT.

No tocante à operação do Transporte Coletivo, a Secretaria Municipal de Mobilidade e Transporte - SMT vem promovendo a revisão do Edital de Concessão da Operação do Sistema do TransporteColetivo Urbano de Passageiros, sendo que a expectativa é a realização da licitação do sistema ainda no presente ano, prevendo-se a assinatura dos contratos com os operadores vencedores do certame até o final do exercício.

Ainda no aspecto da política do governo municipal para o setor de transporte público, o Programa de Metas da administração estabelece:

1. Projetar, licitar, licenciar, garantir a fonte de financiamento para os corredores de ônibus projetados.
2. Dar continuidade à acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida em 100% da frota de ônibus.
2. Revisar a operação do horário de funcionamento 24h no transporte público municipal.

4. **Análise SWOT**

Forças:

a) Melhoria na mobilidade da cidade de São Paulo;

b) Otimização das rotas existentes;

c) Integração com outros modais de transporte;

d) Uso de frota com acessibilidade universal;

e) Infraestrutura segregada permite fluidez na circulação da frota de forma rápida e desimpedida de congestionamentos;

f) Operação do sistema otimizado;

g) Cinquenta e cinco (55) instalações (garagens e pátios de apoio) existentes na cidade de São Paulo;

h) A distribuição das instalações em diferentes regiões da cidade de São Paulo diminui a criação de gargalos no trânsito do município nos horários de pico;

i) A qualidade nos serviços de manutenção diminui o número de panes nos veículos durante a operação e, consequentemente, permite maior fluidez nas vias urbanas;

j) Frota composta por aproximadamente 14 mil veículos, compondo a maior frota de ônibus da América Latina;

k) Desde outubro de 2008 todos os veículos que entram no sistema, obrigatoriamente, são acessíveis, em junho de 2017, são 13.223 veículos acessíveis;

l) Circulação de frota 24h por dia (150 linhas atendendo este serviço);

m) Implantação de corredores no sistema BRT com tarifa desembarcada;

n) Exploração de áreas internas para comércio e publicidade;

o) Uso de tecnologias limpas na concepção e operação das garagens e pátios e também no uso de veículos (elétricos, híbridos, entre outros);

p) Aprimoramento das atividades realizadas (melhoria das instalações e capacitação técnica e profissional);

q) Instalação de itens de conforto dentro dos veículos visando atrair um maior número de usuários ao sistema de transporte público.

Fraquezas:

a) O sistema de transporte está sujeito às condições gerais de trânsito;

b) Alto custo de investimento em novos corredores e terminais (desapropriações, remoções de interferências e implantações);

c) Limitações físicas para a implantação de ultrapassagem em paradas de corredores de alta demanda;

d) Limitações existentes na infraestrutura de operação, considerando que os corredores mais antigos contam com pavimento rígido somente em paradas;

e) Necessidade de adequação dos terminais existentes à dimensão dos veículos atuais;

f) Necessidade de requalificação das garagens, para a adequação das infraestruturas físicas e regularização ambiental;

g) A utilização de combustíveis fósseis (salvo frota de trólebus);

h) O perfil da frota tem limitações com a infraestrutura viária em diversas regiões da cidade.

3. Oportunidades:

a) Liberação de recursos federais e do FMDT (Fundo Municipal de Desenvolvimento do Trânsito);

b) Estímulo à construção de empreendimentos de uso misto e diversidade de níveis de renda nas áreas próximas às paradas e terminais;

c) Concessão dos Terminais à iniciativa privada.

4. Ameaças:

a) Projetos que podem entrar em conflito com interesses de diferentes esferas do governo, secretarias e da população direta e indiretamente afetadas;

b) Projetos e obras podem ser embargados ou interditados por órgãos fiscalizadores ou licenciadores;

c) Problemas em outros modais sobrecarregam o sistema PAESE (Plano de Apoio entre Empresas em Situação de Emergência);

d) Problemas no trânsito da cidade, como os acidentes, afetam a logística operacional das linhas;

e) Interdições ambientais das instalações por órgãos fiscalizadores;

f) Greves e paralisações;

g) Vandalismo.

5. **Objetivos estratégicos**

5.1.Melhoria da Mobilidade Urbana

Avançar na interação com a CET, dividindo responsabilidades e objetivos em direção ao transporte coletivo e não motorizado, com o objetivo de melhorar a mobilidade urbana, dando prioridade aos meios públicos de transporte.

Modernizar a tecnologia aplicada à mobilidade, permitindo a redução de custos, aumento da qualidade e da confiabilidade do sistema de maneira participativa e aberta.

Implantar novas tecnologias que favoreçam políticas públicas voltadas ao incentivo e ao uso de novos modais, a ocupação do espaço urbano e o compartilhamento harmonioso e a integração dos modos de transporte.

5.2.Ofertar transporte coletivo por ônibus com eficiência, conforto, segurança, velocidade e pontualidade aos cidadãos

Gerir o sistema de ônibus visando aumento dos índices de qualidade de transporte – IQT.

Ofertar transporte coletivo municipal com ônibus 100% acessíveis e infraestrutura adequada para pessoas com mobilidade reduzida.

ANEXO II- PLANO TÁTICO

1. RESULTADO ECONÔMICO

Resultado Operacional Bruto:

Ano 2017: R$ 76.334

Ano 2018: R$ 77.418

2. RESULTADO FINANCEIRO

Geração de Caixa:

Ano 2017: R$ 0

Ano 2018: R$ 0

3. POLÍTICA DE PESSOAL

Ano 2017:

Quantitativo Máximo: 1.875

Despesa Total Máxima: R$ 253.000 mil

Ano 2018:

Quantitativo Máximo: 1.875

Despesa Total Máxima: R$ 264.004 mil

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

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

4. PLANO DE INVESTIMENTOS

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

Investimento	Início	Término	Valor* 2017	Valor* 2018	Descrição	Benefícios	Objetivo Estratégico relacionado
Elaboração do projeto funcional para o Sistema de Informação aos Usuários	01/01/2017	31/12/2017	5.000	-	A SMT e a SPTrans desenvolveram o projeto de um sistema de informação ao usuário, a ser implantado nos locais de embarque de passageiros, especialmente nos pontos de parada e nas Conexões da rede e que se integre ao conjunto de outros canais de informação que já são ofertados.	Permitir o acesso de conhecimento às pessoas sobre a forma como a rede de transporte coletivo está organizada e como o serviço é ofertado, para que o usem na forma como melhor lhes servir.	Melhorar a Mobilidade Urbana
Materiais de Almoxarifado/Manutenção de Equipamentos	01/01/2018	31/12/2018	-	90	Renovação e atualização dos equipamentos de informática (computadores, servidores e impressoras). Expansão da capacidade de armazenamento de dados e melhoria na transmissão de dados através de rede wi-fi.	Com a modernização dos equipamentos de informática há ganhos de produtividade pela melhora do desempenho dos novos equipamentos além da melhoria de eficiência energética destes equipamentos contribuir para a diminuição do consume de energia elétrica na Companhia.	Melhorar a Mobilidade Urbana

*Valores em R$ mil.

5. PRODUTOS

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

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

Produto	Início	Término	Valor* 2017	Valor* 2018	Descrição	Benefícios	Objetivo Estratégico relacionado
Diretrizes de redução de despesa para Administração Indireta	01/01/2017	31/12/2018	-	-	Implementar as diretrizes estabelecidas no decorrer do ano para a redução dos gastos públicos. As reduções são: • 30% dos cargos em comissão – Diretriz da Secretaria Municipal de Gestão; • 30% nos contratos de locação de imóveis – Decreto 57.580 de 19/01/2017; • 15% nos demais contratos e instrumentos congêneres – Decreto 57.580 de 19/01/2017; • 20% nas despesas operacionais – Plano de Metas (gasto efetivado nos últimos 12 meses)/(gasto médio anual entre 2014-2016) -1	Espera-se maior economia das despesas e institucionalização da cultura de zelo ao gasto público.	Plano de Metas - Desenvolvimento Econômico e Gestão
Apoio à Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes na elaboração dos anexos técnicos do Edital de Concessão do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros da Cidade de São Paulo.	01/01/2017	31/12/2017	1	0	Consolidação de versão revisada do Edital para Concessão do Transporte Coletivo por ônibus, em especial nos itens relativos à descrição do Sistema Integrado de Transporte Coletivo e seu funcionamento: • Anexo I – O Transporte Coletivo Público de Passageiros no Município de São Paulo; • Anexo II – Legislação • Anexo III – Especificação do Sistema Integrado de Transporte Coletivo; • Anexo IV – Política Tarifária e Remuneração • Anexo V – Padrões Técnicos dos Veículos, Infraestrutura Básica de Garagem e Infraestrutura para bilhetagem eletrônica. • Anexo VI – Investimentos e Responsabilidade • Anexo VII – Gestão Operacional do Serviço Concedido • Anexo VIII – Contrato	Revisão da rede de transporte atualmente em operação, visando modernizar a organização da oferta de transporte pela adoção do modelo de organização em rede.	Melhorar a mobilidade urbana

• Anexo IX – Declarações.

Projetos de Acessibilidade dos Terminais	01/01/2017	31/12/2018	26,95%	73,05%	Projetos de arquitetura e engenharia para adequação da acessibilidade dos terminais existentes, para atendimento ao disposto no Decreto Federal nº 5.296 de 02 de dezembro de 2004, em especial ao que trata o Art. 19 §1º e §2º, e à Norma ABNT NBR 9050/2015, que estabelecem normas gerais e critérios básicos para a promoção da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com mobilidade reduzida. **Valor por ano** 2017: R$ 3.415 mil 2018: R$ 9.257 mil **Fases** Levantamento: jan/17 a set/17 Licitação: set/17 a out/17 Contratação de Projeto: nov/17 Projeto Executivo: nov/17 a dez/18	Melhoria na acessibilidade dos terminais, estações e paradas existentes com base na Norma ABNT NBR 9050/2015, regularizando a infraestrutura de transporte em consonância com a acessibilidade da frota contribuindo com a cidade acessível	Ofertar transporte coletivo por ônibus com eficiência, conforto, segurança, velocidade e pontualidade aos cidadãos.
Apoio Técnico às Intervenções de Projetos	01/01/2017	31/12/2018	3%	97%	A- Nova Rede de Mobilidade – Pontos de Conexões e Controle 2018: R$ 4.500 mil B- Apoio a Supervisão – Projeto 2017: R$ 1.125mil 2018: R$ 5.467 mil C- Apoio a Supervisão – Meio Ambiente 2017: R$ 750 mil 2018: R$ 5.064 mil	A natureza dos serviços a contratar exige a mobilização de uma equipe multidisciplinar qualificada e especializada nos serviços afetos às várias áreas de atuação, qualificação esta que a SPTrans não dispõem em seu quadro de funcionários, como profissionais especializados em projetos de Drenagem e Canalização, Estruturas	Melhorar a mobilidade urbana

	D- Compensação Ambiental e Paisagismo em Garagens 2017: R$ 480 mil 2018: R$ 4.325 mil E- Compensação Ambiental e Paisagismo em Terminais 2017: R$ 450 mil 2018: R$ 1.560 mil F- Elementos Expropriatórios para Garagens 2017: R$ 300 mil 2018: R$ 1.200 mil G- Elementos expropriatórios para Terminais 2017: R$ 300 mil 2018: R$ 7.485 mil H- Investigação em Áreas com Potencial de Contaminação em Garagens 2017: R$ 300 mil 2018: R$ 1.500 mil I- Projeto para adequação da acessibilidade – Expresso Tiradentes e paradas 2018: R$ 990 mil	Metálicas, Geotecnia e Sondagens, Iluminação Pública, Projeto Paisagístico de Compensação Ambiental, Projeto de Manejo Arbóreo, Arqueologia, Estudos de Fauna e Flora, Estudos Socioeconômicos, Sistemas Eletrônicos (Tecnologia da Informação e Detecção e Alarme de Incêndio), Sistemas Mecânicos (Elevadores, Escadas Rolantes), Topografia e Terraplenagem, complementada por eventuais consultores em áreas específicas, conforme as necessidades identificadas ao longo da execução dos serviços
	J- Adequações de acessibilidade – Expresso Tiradentes 2018: R$ 2.500 mil K- Adequação da acessibilidade – Terminais 2018: R$ 23.372 mil L- Projeto para hidrovia 2018: 2.300 mil M- Elementos expropriatórios – implantação de hidrovia 2018: R$ 72 mil N- Estudos ambientais para licenciamento – Implantação de hidrovia 2018: R$ 356 mil O- Elementos expropriatórios – Corredor Celso Garcia 2018: R$ 835,5 mil P- Elementos expropriatórios – Pequenas Intervenções viárias 2018: R$ 203 mil Q- Elementos expropriatórios – Corredores 2018: R$ 1.364,7 mil	

					R- Estudos ambientais – Readequação de Corredores 2018: R$ 1.440 mil S- Estudos ambientais – Readequação de Terminais 2018: R$ 1.200 mil T- Estudos ambientais – licenciamento – programa de mobilidade urbana – Corredores – Fase 3 2018: R$ 11.387 mil U- Estudos ambientais – licenciamento – programa de mobilidade urbana – Terminais – fase 3 2018: R$ 1.187 mil V- Estudos ambientais – licenciamento – Term. Anhanguera, novo Jd. Angela e Senador Queiróz 2018: R$ 933 mil W- Investigação em áreas com potencial de contaminação em Corredores 2018: R$ 1.370 mil X- Investigação em áreas com potencial de contaminação em Terminais 2018: R$ 60 mil		
					Y- Readequação e troca de pavimento em paradas de ônibus 2018: R$ 15.000 mil Z- Readequação em plataformas dos corredores segregados 2018: R$ 10.000 **Valor Total 2017: R$ 3.705 mil** **2018: R$ 105.672 mil** **Fases:** Levantamento: mar/17 a ago/17 Licitação: jul/17 a dez/17 Contratação: jan/18 Acompanhamento Mensal e Contínuo: fev/18 a dez/18		
Requalificação de Corredores Exclusivos já existentes	01/01/2017	31/12/2018	A: 27,55% B: 12,66%	A: 72,45% B: 87,34%	A – Adequação Geométrica e Intervenção em Corredores e Viários R$ 56.254 mil B – Intervenções em Corredores e Viários – Sistema Trólebus R$ 63.179 mil **Valor Total R$ 119.433 mil**	Adequação dos corredores atuais às novas condições dos ônibus articulados e biarticulados, bem como a modernização das redes aéreas, em relação aos Trólebus.	Melhorar a mobilidade urbana
Projeto de Novos Terminais	01/01/2017	31/12/2018	A: 100% B: 100% C: 0%	A: 0% B: 0% C: 100%	A –Desenvolvimento de Estudos e Projetos para Revisão do Manual de Comunicação Visual – 2017: R$ 80 mil B- Desenvolvimento de Estudos e Projetos para Revisão do Caderno de Projetos Padrão para Terminais – 2017: R$ 150 mil C- Programa de mobilidade urbana Etapa 3–	Os projetos dos novos terminais, bem como os novos manuais de comunicação visual trarão benefício ao sistema de transporte público, em razão do comprimento das novas plataformas adequadas aos	Ofertar transporte coletivo por ônibus com eficiência, conforto, segurança,

					Terminais 2018: R$ 6.000 mil Terminal Bandeirantes R$ 1.500 mil Terminal Mandaqui R$ 1.500 mil Terminal Monte Belo R$ 1.500 mil Terminal Tremembé R$ 1.500 mil **Fases:** Licitação: jul/17 a dez/17 Contratação de Projeto: jan/18 Levantamentos e Estudos para Desenvolvimento do Projeto: fev/18 a mar/18 Projeto Funcional: abr/18 a jul/18 Projeto Básico: jul/18 a dez/18	novos ônibus toda acessibilidade atendida.	velocidade e pontualidade aos cidadãos.
Projeto de Novos Corredores	01/01/2017	31/12/2018	A: 50% B: 0	A: 50% B: 100%	A) Desenvolvimento de Estudos e Projetos para Elaboração do Caderno de Projetos Padrão para Novos Corredores 2017: R$ 150 mil; 2018: R$ 150 mil B) Programa de Mobilidade Urbana – Etapa 3 – Corredores 2017: 0 2018: R$ 27.967 mil Corredor Caetano Álvares R$ 2.162 mil Corredor Cidade Jardim USP R$ 2.044 mil Corredor Gastão Vidigal R$ 2.731 mil Corredor Imperador R$ 2.618 mil Corredor Indianópolis R$ 2.374 mil Corredor Juscelino Kubitschek R$ 1.510 mil Corredor Brás Leme R$ 2.565 mil Corredor Politécnica R$ 2.166 mil Corredor Salim Farah Maluf R$ 2.689 mil Corredor Sumaré-Brasil R$ 2.374mil Corredor Zaki Narchi – Dumont Villares R$ 2.678 mil Corredor Faria Lima R$ 2.056 mil **Fases:** Licitação: jul/17 a dez/17 Contratação de Projeto: jan/18 Levantamentos e Estudos para Desenvolvimento do Projeto: fev/18 a mar/18 Projeto Funcional: abr/18 a jul/18 Projeto Básico: jul/18 a dez/18	Os projetos dos novos corredores são do tipo BRT, possibilitando rapidez no embarque e ultrapassagens nas estações, possibilitando rapidez no embarque e fluidez do ônibus, diminuindo o tempo de viagem e aumentando a qualidade do transporte público.	Melhorar da Mobilidade Urbana
Licenciamento Ambiental de Novos Terminais	01/01/2017	31/12/2018	0	R$1.187	Estudos para o Licenciamento Ambiental dos Novos Terminais de Ônibus do Programa de Mobilidade Urbana – Etapa 3. Elaboração dos Estudos de Impacto Ambiental para a obtenção da Licença	Os estudos ambientais dos novos terminais visam o atendimento da legislação em vigência nas três esferas de governo e torna-se um instrumento de melhoria	Melhorar da Mobilidade Urbana

					Ambiental Prévia – LAP e do Projeto Básico Ambiental para a Obtenção da Licença Ambiental de Instalação – LAI. **Fases:** Licitação: jul/17 a dez/17 Contratação de Projeto: jan/18 Levantamento de Meio Físico: fev/18 a abr/18 Levantamento de Meio Biótico: abr/18 a nov/18 Levantamento de Meio Antrópico: mai/18 a jul/18 Avaliação de Impacto Ambiental: ago/18 a dez/18 Audiências Públicas: dez/18	ambiental, na medida em que compreende a política de mobilidade para além de seus impactos nas próprias condições de deslocamento na cidade, articulando-a, desde seu planejamento, às demais políticas urbanas e também à política ambiental preconizada no município	
Licenciamento Ambiental de Novos Corredores – Etapa 3	01/01/2017	31/12/2018	0	R$ 11.387	Estudos para o Licenciamento Ambiental do Programa de Mobilidade Urbana – Etapa 3. Elaboração dos Estudos de Impacto Ambiental para a obtenção da Licença Ambiental Prévia – LAP e do Projeto Básico Ambiental para a Obtenção da Licença Ambiental de Instalação – LAI. **Fases:** Licitação: jul/17 a dez/17 Contratação de Projeto: jan/18 Levantamento de Meio Físico: fev/18 a abr/18 Levantamento de Meio Biótico: abr/18 a nov/18 Levantamento de Meio Antrópico: mai/18 a jul/18 Avaliação de Impacto Ambiental: ago/18 a dez/18 Audiências Públicas: dez/18	Os estudos ambientais dos novos corredores visam o atendimento da legislação em vigência nas três esferas de governo e torna-se um instrumento de melhoria ambiental, na medida em que compreende a política de mobilidade para além de seus impactos nas próprias condições de deslocamento na cidade, articulando-a, desde seu planejamento, às demais políticas urbanas e também à política ambiental preconizada no município.	Melhorar da Mobilidade Urbana
Contrato com Operadoras	01/01/2017	31/12/2018	-	-	Revisão e adequação na documentação para a licitação de Concessão da Operação do Sistema do Transporte Coletivo Urbano de Passageiros,	Promover a melhoria dos novos contratos com as operadoras e permitindo a exigência de cumprimento de requisitos operacionais e ambientais e novos critérios de remuneração que levem em conta a qualidade do serviço prestado.	Melhorar da Mobilidade Urbana
Interação com outras Secretarias	01/01/2018	31/12/2018	-	-	Interação com as Secretarias: Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento – SMUL, a Secretaria Municipal do Verde e Meio Ambiente – SVMA, Secretaria Municipal de Habitação – SEHAB e a Secretaria Municipal de Serviços e Obras – SMSO.	As interações promoverão: incorporação do uso do solo no planejamento de transporte, definição de políticas de licenciamento e	Melhorar da Mobilidade Urbana

						monitoramento ambiental, soluções para reassentamento de famílias atingidas pelos empreendimentos de transporte público e execução e implantação de empreendimentos de transporte público.	
Elaboração de um plano de contingência em relação às fraudes	01/01/2018	31/12/2018	-	-	Apresentação de plano de ação com vistas à prevenção, à identificação, ao controle e ao combate de eventuais práticas fraudulentas, que impliquem em perda de receita com bilhetagem.	Melhora na gestão da bilhetagem e aumento da receita.	Ofertar transporte coletivo por ônibus com eficiência, conforto, segurança, velocidade e pontualidade aos cidadãos
Incremento de Receitas Acessórias em 15%	02/02/2018	31/12/2018	-	15%	Necessidade de que as empresas da Administração Indireta busquem formas de aumentar suas receitas por meio de iniciativas próprias, ligadas ao seu objeto social ou dele decorrentes de forma acessória, a fim de que dependam cada vez menos de aportes da Administração Direta	Maior autonomia econômico-financeira da empresa.	Plano de Metas - Desenvolvimento Econômico e Gestão
Plano de redução do subsídio do transporte público	02/02/2018	31/12/2018	-	-	Ação que visa a melhoria do Sistema, ampliando a sua eficiência, com o intuito de, a curto prazo, reduzir o subsídio do transporte público	Maior eficiência na aplicação dos recursos	Plano de Metas - Desenvolvimento Econômico e Gestão

***Valores por unidade de entrega.**

6. INDICADORES

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.

Valores estimados conforme previsto no IQT (Índice de Qualidade do Transporte), utilizado para avaliar a qualidade da prestação do serviço de transporte das empresas operadoras.

Indicador	Valor 2017	Valor 2018	Descrição	Interpretação	Periodicidade	Objetivo Estratégico relacionado
Reclamação do Serviço	136.000	136.000	Valor: 136.000 passageiros transportados por reclamação. Avalia a incidência de reclamações sobre a prestação dos serviços, permitindo subsidiar a definição de ações corretivas e preventivas para solucionar os problemas apontados pelos usuários.	Quanto mais alto melhor	Mensal	Melhorar a Mobilidade Urbana
IPP/RM – Pontualidade das Partidas da Rede da Madrugada	97%	97%	Valor: em percentual. Mede a pontualidade das partidas realizadas em relação aos horários programados, a fim de atender aos atributos de confiabilidade, regularidade e frequência da Rede de Linhas da Madrugada - Noturno.	Quanto mais alto melhor	Mensal	Melhorar a Mobilidade Urbana
ICV/RM Cumprimento de Viagens da Rede da Madrugada	100%	100%	Percentual de cumprimento das viagens programadas. Avalia o cumprimento das viagens programadas, a fim de atender aos atributos de confiabilidade, regularidade e frequência da Rede de Linhas da Madrugada - Noturno.	Quanto mais alto melhor	Mensal	Melhorar a Mobilidade Urbana
IEP - Veículos Aprovados em Inspeção de Poluentes	100%	100%	Percentual de veículos aprovados nas inspeções de poluentes. Avalia, por meio de vistoria de emissão de poluentes, o grau de comprometimento das Operadoras com a preservação do meio ambiente.	Quanto mais alto melhor	Semestral	Melhorar a Mobilidade Urbana
IPP – Pontualidade das Partidas	97%	97%	Valor: em percentual. Mede a pontualidade das partidas realizadas em relação aos horários programados, visando à tomada de ações para melhorar a regularidade e confiabilidade dos serviços.	Quanto mais alto melhor	Mensal	Melhorar a Mobilidade Urbana
IRO - Reclamações sobre Conduta de Operadores	173.000	173.000	Valor: 173.000 passageiros transportados por reclamação. Monitora o grau de insatisfação dos usuários com relação ao tratamento dispensado e a conduta dos operadores.	Quanto mais alto melhor	Mensal	Melhorar a Mobilidade Urbana
ICL - Limpeza, Conservação e Manutenção da Frota	100	100	Avalia, numa escala de pontuação de 0 a 100, a conformidade dos processos de limpeza, conservação e manutenção da frota de veículos em operação.	Quanto mais alto melhor	Mensal	Melhorar a Mobilidade Urbana
MKBF - Média de Quilômetros entre Falhas	10.000	10.000	Valor: 10.000 km percorridos entre falhas. Mede a eficiência da manutenção na execução dos reparos corretivos e preventivos da frota, disponibilizando veículos seguros e confiáveis para a operação das linhas.	Quanto mais alto melhor	Mensal	Melhorar a Mobilidade Urbana
IDTA - Transmissão do Equipamento Embarcado - AVL "AutomaticVehicleLocation"	100%	100%	Percentual de disponibilidade de transmissão por veículo. Controla a disponibilidade e a regularidade de transmissão dos equipamentos embarcados nos veículos, visando garantir o pleno monitoramento e controle eletrônico das linhas e da frota em operação.	Quanto mais alto melhor	Mensal	Melhorar a Mobilidade Urbana

ICV - Cumprimento de Viagens	97%	97%	Percentual de cumprimento das viagens programadas. Avalia a eficiência no cumprimento das viagens programadas, a fim de verificar a regularidade da prestação dos serviços em todas as faixas horárias do dia.	Quanto mais alto melhor	Mensal	Melhorar a Mobilidade Urbana
IOP - Ocupação de Passageiros nos Veículos	6	6	Monitora o grau de conforto oferecido aos usuários, apurando a densidade média de passageiros no interior dos veículos em operação.	Quanto mais baixo melhor	Mensal	Melhorar a Mobilidade Urbana
IQA- Quilômetros por Acidente (PRAT)	0	0	Avalia a ocorrência de acidentes, com responsabilidade do motorista, registrados e analisados pelo PRAT - Programa de Redução de Acidentes de Trânsito, que põem em risco a integridade física dos usuários, tripulação e terceiros.	Quanto mais baixo melhor	Mensal	Melhorar a Mobilidade Urbana
IQT – Índice de Qualidade do Transporte	Bom	Bom	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.	Quanto mais alto melhor	Semestral	Melhorar a Mobilidade Urbana
Reclamações recebidas e atendidas	100%	100%	Acompanhamento do histórico de reclamações recebidas vs atendidas.	Quanto mais alto melhor	Semestral	Melhorar a Mobilidade Urbana
Redução das Despesas Operacionais			Face o histórico de projeções com resultado financeiro zero, acompanhar especificamente a redução das despesas operacionais.	Quanto mais baixo melhor	Semestral	Plano de Metas - Desenvolvimento Econômico e Gestão

7. INSTRUMENTOS DE GOVERNANÇA CORPORATIVA E DESENVOLVIMENTO SUSTENTÁVEL

7.1.Governança Corporativa

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

Outro aspecto avaliado pela Governança Corporativa diz respeito à Administração da Companhia. Ela deverá possuir procedimentos claros de indicação dos membros aos seus Conselhos e demais órgãos estatutários, bem como procedimentos decisórios nos quais os pareceres do Conselho Fiscal e a Auditoria Independente e demais partes interessadas sejam levados em conta. Decisões em que haja possível conflito de interesses deverão ser mapeadas e, prevenidas e, quando inevitáveis, administradas.

Neste contexto, a implantação de uma política de gestão de riscos e gestão de crises torna-se importante, não somente para o atendimento aos preceitos legais, como também como ferramenta para garantir a sustentabilidade de sua operação. A partir dos conceitos, princípios e diretrizes estabelecidos nesta política, a Companhia, fortalece sua estrutura de gerenciamento e governança corporativa de gestão de riscos e de gestão de crises, oferece maior segurança à população em geral, aos seus ativos e ao meio ambiente, bem como a sua própria imagem e reputação.

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

7.2.Responsabilidade Social

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

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

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

7.3.Desenvolvimento Ambientalmente Sustentável

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

Documento assinado eletronicamente por **Anderson Pomini, Secretário Municipal da Justiça**, em 16/02/2018, às 11:56, conforme art. 49 da Lei Municipal 14.141/2006 e art. 8º, inciso I do Decreto 55.838/2015

Documento assinado eletronicamente por **Caio Megale, Secretário**, em 16/02/2018, às 13:52, conforme art. 49 da Lei Municipal 14.141/2006 e art. 8º, inciso I do Decreto 55.838/2015

Documento assinado eletronicamente por **Vladimir de Souza Alves, Secretário Adjunto**, em 16/02/2018, às 14:15, conforme art. 49 da Lei Municipal 14.141/2006 e art. 8º, inciso I do Decreto 55.838/2015

Documento assinado eletronicamente por **Paulo Antonio Spencer Uebel, Secretário Municipal de Gestão,** em 19/02/2018, às 09:24, conforme art. 49 da Lei Municipal 14.141/2006 e art. 8º, inciso I do Decreto 55.838/2015

Documento assinado eletronicamente por **Luis Felipe Vidal Arellano, Subsecretário,** em 23/02/2018, às 16:15, conforme art. 49 da Lei Municipal 14.141/2006 e art. 8º, inciso I do Decreto 55.838/2015

Documento assinado eletronicamente por **Gustavo Oliveira de Macedo, Diretor de Departamento,** em 26/02/2018, às 10:50, conforme art. 49 da Lei Municipal 14.141/2006 e art. 8º, inciso I do Decreto 55.838/2015

Documento assinado eletronicamente por **Julio Francisco Semeghini Neto, Secretário do Governo Municipal,** em 26/02/2018, às 18:17, conforme art. 49 da Lei Municipal 14.141/2006 e art. 8º, inciso I do Decreto 55.838/2015

Documento assinado eletronicamente por **Sérgio Krichanã Rodrigues, Diretor de Administração e Finanças,** em 16/03/2018, às 15:09, conforme art. 49 da Lei Municipal 14.141/2006 e art. 8º, inciso I do Decreto 55.838/2015

Documento assinado eletronicamente por **José Carlos Nunes Martinelli, Assessor,** em 18/04/2018, às 17:41, conforme art. 49 da Lei Municipal 14.141/2006 e art. 8º, inciso I do Decreto 55.838/2015

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site https://sei.prefeitura.sp.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0, informando o código verificador **6654711** e o código CRC **0FCADFCA**.

Referência: Processo nº 6017.2018/0005660-4 SEI nº 6654711