

PDTI

PLANO DIRETOR
DE TECNOLOGIA
DA INFORMAÇÃO



2019 -2023

Página intencionalmente em branco

TRANSPORTE URBANO DO DISTRITO FEDERAL
DFTrans

**DIRETORIA DE TECNOLOGIA DA
INFORMAÇÃO**

**PLANO DIRETOR DE TECNOLOGIA DA
INFORMAÇÃO**

2019-2023

HISTÓRICO DE VERSÕES

Data	Versão	Descrição	Autor
10/07/2019	1.0	Plano Diretor de Tecnologia da Informação – 2019-2023 – Portaria Interna nº 14, de 14 de junho de 2019	EQUIPE DE ELABORAÇÃO

TRANSPORTE URBANO DO DISTRITO FEDERAL – DFTrans

DIRETOR-GERAL

Josias do Nascimento Seabra

COMITÊ GESTOR DE TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO

Josias do Nascimento Seabra
(Diretor-Geral)

José dos Santos Bahia Neto
(Diretor Administrativo Financeiro)

Florisvaldo Ferreira César
(Diretor Técnico)

Marcos Diniz Belavilaqua
(Diretor de Terminais)

Públio Pastrolin Cavalcante
(Diretor de Tecnologia da Informação)

Maurício Wagner Alves de Sá
(Chefe da Assessoria Jurídico-Legislativa)

EQUIPE DE ELABORAÇÃO DO PDTI

Públio Pastrolin Cavalcante
(Coordenador)

Sérgio Marcony Paulo e Silva

Bruno Oliveira Bocci

Mirian Mitusuko Izawa

Lara Pereira Mendes

Anderson Jefferson Cerqueira

Renatto Attiê Lima

Marcos Paulo Gomes Vale

Raiane Paulo dos Santos

Roberto Carlos Lacerda dos Santos

Léo Sodré Araújo

Ellen Cristine Silva

Orislanne Carneiro de Sousa

Ednardo de Oliveira Ferreira

Vinicius Peixoto Jordão

Ronivaldo Bento Costa

José Xavier Costa

Sumário

HISTÓRICO DE VERSÕES	4
INTRODUÇÃO	8
TERMOS E ABREVIACIONES	11
DOCUMENTOS DE REFERÊNCIA	12
1. METODOLOGIA APLICADA	15
1.1. FASE DE PREPARAÇÃO	15
1.2. FASE DE DIAGNÓSTICO	15
1.3. FASE DE PLANEJAMENTO	15
2. PRINCÍPIOS E DIRETRIZES	16
3. REFERENCIAL ESTRATÉGICO DE TI	19
3.1. MISSÃO	19
3.2. VISÃO	19
3.3. VALORES	19
3.4. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE TI	20
3.4.1. CONTRIBUIÇÃO PARA A ORGANIZAÇÃO	20
3.4.2. EXCELÊNCIA OPERACIONAL	20
3.4.3. ORIENTAÇÃO PARA O USUÁRIO	20
3.4.4. ORIENTAÇÃO FUTURA	21
4. ESTRUTURA ORGANIZACIONAL DA UNIDADE DE TI	22
4.1. ORGANOGRAMA DA ÁREA DE TI	22
4.2. COMPOSIÇÃO DA EQUIPE DE TI	23
5. ANÁLISE SWOT DA TI DA DFTRANS	24
6. INVENTÁRIO DE NECESSIDADES	25
7. ALINHAMENTO COM A ESTRATÉGIA DO DFTRANS	26
7.1. MISSÃO	26
7.2. VISÃO	26
7.3. VALORES	26
8. PRIORIZAÇÃO DAS NECESSIDADES INVENTARIADAS	28
9. PLANO DE METAS E DE AÇÕES E RECURSOS	31
10. PROCESSO DE REVISÃO DO PDTI	31
11. FATORES CRÍTICOS DE SUCESSO	31
12. CONCLUSÃO	33
13. ANEXOS	33

APRESENTAÇÃO

O Transporte Urbano do Distrito Federal - DFTrans é a entidade gestora do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF - criada inicialmente com a denominação de Departamento Metropolitano de Transporte Urbano do Distrito Federal – DMTU/DF pela Lei nº 241, de 28/02/1992. A denominação DMTU/DF foi alterada para DFTrans pelo Decreto nº 23.902, de 11/07/2003.

A autarquia tem a competência de planejar, gerir, controlar e fiscalizar os serviços de transporte coletivo, público e privado. Além disso, a DFTrans deve oferecer a infraestrutura de apoio ao sistema de transporte público coletivo, de forma que seja assegurada a prestação adequada dos serviços quanto à qualidade, regularidade, eficiência, segurança, conforto e modicidade tarifária. A TRANSPORTE URBANO DO DISTRITO FEDERAL compete de exigir o cumprimento, por parte dos operadores do STPC/DF, de critérios e parâmetros operacionais, tecnológicos e demais normas e instrumentos, legalmente estabelecidos.

Para uma gestão efetiva, é necessário que a autarquia tenha acesso permanente a dados precisos e fidedignos da operação das empresas. A busca pela informação do sistema de transporte público gera a necessidade de a DFTrans consolidar sua área de Tecnologia da Informação como ente estratégico na gestão de suas atividades.

O planejamento estratégico de TI é fundamental, por traçar diretrizes que norteiam a tomada de decisões por parte dos gestores do STPC/DF. Não somente o controle sobre a informação é importante, mas também o conhecimento e domínio sobre as atividades de mensuração dos serviços a serem prestados, no âmbito da Tecnologia da Informação.

INTRODUÇÃO

Até a década de 1980 as informações da operação dos serviços de transporte eram coletadas por meio de pesquisas em campo. O poder público dispunha apenas de dados amostrais da operação de transporte.

Nesse período, através de convênio entre a Secretaria de Estado de Transporte do Distrito Federal e a CODEPLAN foi firmado o compromisso para o desenvolvimento do primeiro Sistema de Informações para armazenar os dados do Sistema de Transporte Coletivo do Distrito Federal - STPC-DF denominado SITUR.

O SITUR utilizava software e hardware disponibilizados pela CODEPLAN e era gerenciado pelo Núcleo de Informática – NI do Departamento de Transporte Urbano
– DTU, unidade da Secretaria de Estado de Transporte.

A competência do NI-DTU era a coleta, a digitação, a produção e o desenvolvimento de sistemas para disponibilização das informações do desempenho operacional e da receita do STPC-DF, com o objetivo de apoiar os processos decisórios operacionais, gerenciais e estratégicos do Departamento de Transporte Urbano. O sistema SITUR tinha como finalidade maior a apuração do desempenho operacional e da receita para o gerenciamento do Sistema denominado Caixa Único.

De acordo com os levantamentos de requisitos do transporte coletivo à época, eram elaborados e publicados dois documentos operacionais e de receita para registrar as viagens e receita de cada dia. Os documentos operacionais e de receita, o Boletim de Transporte Coletivo – BTC e o Boletim de Controle Operacional – BCO, eram preenchidos diariamente por cada operador e encaminhados ao órgão gestor para apuração dos resultados do STPC-DF.

Na década de 1990, o emprego de computadores nas organizações já estava consolidado. Informações cada vez mais rápidas deveriam ser geradas. A necessidade de informação para a tomada de decisão tornava-se inevitável. E a eficiência de uma empresa era determinada pela rapidez com que a decisão era tomada pelos gestores. Assim, a área de Tecnologia da Informação, que no início era responsável apenas pela digitalização de documentos, passou a ser vista como uma área especialmente estratégica da organização.

Juntamente com o grande poder de processamento de dados que os computadores possibilitavam, houve o desenvolvimento da tecnologia de comunicação. O mundo passou a se conectar em rede, e as informações passavam a trafegar nesse meio cada vez mais rapidamente. Nesse dinamismo, as organizações sentiram a necessidade de obter respostas ainda mais rápidas.

A demanda por maior velocidade de conexão e por qualidade da informação passou a exigir uma política de segurança da informação.

Nesse contexto, o SITUR passou por um processo de modernização de software e hardware com alteração de diversos procedimentos que eram realizados manualmente. A partir da criação DMTU-DF, em 1992, a CODEPLAN deixou de assumir diversas atividades ligadas à área de Tecnologia da Informação, obrigando, com isso, o órgão gestor do transporte a iniciar a criação do seu próprio parque computacional, bem como capacitar recursos humanos para exercer as atividades inerentes ao processamento dos dados vinculados ao STPC-DF.

As atividades do setor de informática foram alteradas regimentalmente ficando com cada operador a obrigação da digitação dos dados oriundos dos documentos operacionais e de receita. A competência do setor de informática passou a ser de processamento, produção e disponibilização das informações aos diversos setores do DMTU-DF.

Com isto, a gestão de dados e informações compreendia todas as atividades de guarda, recuperação de dados e níveis de controle de acesso às informações. Dessa forma, o setor de informática do DMTU-DF passou a necessitar de um plano de contingência e um plano de segurança de dados e informações.

O processo dinâmico e interativo para estruturar sob os aspectos estratégicos, táticos e operacionais as informações organizacionais do sistema transporte coletivo foram recuperadas em um novo sistema de Informações, denominado Sistema de Informação Controle e Arrecadação do Transporte - SICAT. Para tanto, a área de TI (e seus recursos: hardware, software, sistemas de telecomunicação, gestão de dados e informação) foram revisados para atender ao novo projeto.

O Sistema do Caixa Único de receitas, modelo de distribuição de arrecadação baseado em operação conjunta e compartilhada, vigorou até 1992, quando a Lei nº 239 o extinguiu e criou um novo mecanismo de gerenciamento do Sistema de Transporte Público do DF por meio da Câmara de Compensação, gerida pelas empresas operadoras do Sistema e supervisionada pela Entidade Gestora. O principal objetivo era garantir que cada empresa operadora recebesse a remuneração proporcional ao custo individualizado do serviço prestado, de forma a promover o equilíbrio financeiro do sistema, na tentativa de se promover a eficiência e a eficácia do serviço, sendo necessária, para isso, uma modernização do sistema de informação de transporte.

A partir do ano 2000, a área de TI foi terceirizada com a implantação de um novo sistema de Informações denominado SIT-DFTrans. O SIT-DFTrans sofreu diversas alterações ao longo do tempo e atualmente é o sistema base do

órgão.

Em 2007 foi assinada a Lei 4.011, que dispõe sobre os serviços de transporte público coletivo integrantes do Sistema de Transporte do Distrito Federal, e institui a Câmara de Compensação de Receitas e Créditos – CCRC como o novo instrumento de administração econômico-financeira do STPC/DF para substituir a Câmara de Compensação instituída pela Lei nº 239 de 1992.

Além disso, com a Portaria nº 98/2007-ST/DF, de 22 de outubro de 2007, foi instituído e autorizado a funcionar o Sistema de Bilhetagem Automática do Distrito Federal – SBA- DFTrans.

Nesse mesmo ano, foi aprovado o primeiro Regimento Interno da DFTrans, em que constavam as competências da Diretoria de Tecnologia da Informação. Esse regimento foi escrito com vistas a atender às demandas da época.

Em 2010, todavia, a Portaria nº 98/2007-ST/DF foi revogada pelo Decreto Nº 31.311, de 09 de fevereiro de 2010, que aprovou o Regulamento da SBA. De acordo com a legislação vigente as informações geradas no banco de dados do SBA-DFTrans deveriam alimentar o banco de dados do SIT-DFTrans.

Com a declaração de nulidade do Convênio nº 1/2008, firmado entre a DFTrans e a FÁCIL, através da Instrução Nº 106, de 13 de junho de 2011 e posterior assunção da FÁCIL através da Instrução Nº 107, de 14 de junho de 2011, área de TI do órgão assumiu a responsabilidade pela manutenção dos serviços de bilhetagem automática a partir de então.

Atualmente a área de TI da DFTrans encontra-se em processo de consolidação, conforme estabelecido no Regimento Interno atualmente vigente, publicado no Decreto Nº 39.603, de 28 de dezembro de 2018, publicado no DODF de 31/12/2018, quanto aos artigos 40 ao 51, que tratam das competências da área de Tecnologia da Informação.

No entanto, cada vez surgem mais demandas de gestão de Tecnologia da Informação de transporte, pois a autarquia passou a ser responsável pela compensação de receitas e créditos do transporte de passageiros do DF e por repassar os subsídios das políticas de gratuidade do governo. Novas tecnologias de informação de transporte surgem no mercado, os chamados Sistemas Inteligentes de Transportes – ITS, fato que encorpará ainda mais esse processo.

Em pouco mais de trinta anos, a TI deixou de ser apenas um setor de digitação para ser uma área estratégica da DFTrans. Portanto, o grande desafio para a DFTrans tem sido justamente o fortalecimento da área de TI do órgão para a eficiência e eficácia das suas ações.

TERMOS E ABREVIações

São apresentados no PDTI alguns termos e siglas que significam:

TABELA DE ABREVIações	
SIGLA/TERMO	SIGNIFICADO
BI	<i>Business Intelligence</i>
COBIT	Control Objectives for Information and related Technology
DF	Distrito Federal
DFTrans	Transporte Urbano do Distrito Federal
DOU	Diário Oficial da União
DODF	Diário Oficial do Distrito Federal
DR	Documento de Referência
DTI	Diretoria de Tecnologia da Informação
EE-PDTI	Equipe de Elaboração do PDTI
EGTI	Estratégia Geral de Tecnologia da Informação
GDF	Governo do Distrito Federal
GIT	Gerência de Infraestrutura de Tecnologia
IN 04/2014-SLTI/MPOG	Instrução Normativa nº 04/2014 da Secretaria de Logística de Tecnologia da Informação do Ministério de Planejamento, Orçamento e Gestão
IN 01/2019-SG/ME	Instrução Normativa nº 01/2019 da Secretaria de Logística de Tecnologia da Informação do Ministério da Economia
ITIL	Information Technology Infrastructure Library
ITS	Intelligent Transport System – Sistema Inteligente de Transporte
PDTU	Plano Diretor de Transporte Urbano
PTU	Programa de Transporte Urbano
SBA	Sistema de Bilhetagem Automática
SCO	Sistema de Controle Operacional
SSO	Sistema de Supervisão Operacional
SIAJ	Sistema jurídico da Assessoria Jurídico-Legislativa
SIT-DFTrans	Sistema de Informação de Transporte
STPC	Sistema de Transporte Público Coletivo de Passageiros
SWOT	Strengths, Weaknesses, Opportunities e Threats
TI	Tecnologia da Informação
UO	Unidade Orgânica

DOCUMENTOS DE REFERÊNCIA

O Plano Diretor de Tecnologia da Informação – PDTI terá como documentos de referência normas e legislações referentes ao transporte urbano de passageiros do Distrito Federal e Tecnologia da Informação, documentos de planejamento estratégico do órgão e do GDF e frameworks de boas práticas de TI. Quais sejam:

ID	DOCUMENTO DE REFERÊNCIA	DESCRIÇÃO
DR1	Acórdãos do Tribunal de Contas da União	Acórdãos do Tribunal de Contas da União com rebatimento em contratações de TI
DR2	COBIT 2019	Control Objectives for Information related Technology – O COBIT 2019 o framework para a TI atual, abordando novas tendências, tecnologias e necessidades de segurança.
DR3	Constituição Federal Brasileira	Constituição Federal de 1988
DR4	Decisões do Tribunal de Contas do Distrito Federal	Decisões do Tribunal de Contas do Distrito Federal com rebatimento em contratações de TI
DR5	Decreto Distrital nº 36.756, de 16 de setembro de 2015	Estabelece o Sistema Eletrônico de Informações (SEI) como sistema oficial para a gestão de documentos e processos administrativos no âmbito dos órgãos da Administração Direta e Indireta do Distrito Federal
DR6	Decreto Distrital nº 39.736, de 28 de março de 2019	Dispõe sobre a Política de Governança Pública e Compliance no âmbito da Administração Direta, Autárquica e Fundacional do Poder Executivo do Distrito Federal.
DR7	Decreto Distrital nº 37.517, de 26 de julho de 2016	Altera informações gerenciais e Atributos dos Objetivos Específicos Dos Programas Temáticos do Plano Plurianual para o quadriênio 2016- 2019, aprovado pela Lei nº 5.602/2015
DR8	Decreto Distrital nº 37.565, de 23 de agosto de 2016	Altera o Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, que estabelece o Sistema Eletrônico de Informações - SEI como sistema oficial para a gestão de documentos e processos administrativos no âmbito dos órgãos e entidades do Distrito Federal, e dá outras providências.
DR9	Instrução nº 279, de 29 de setembro de 2016	Institui o Comitê de Governança de Tecnologia da Informação da Transporte Urbano do Distrito Federal - Dftrans, para atendimento do disposto no Decreto nº 37.574, de 26 de agosto de 2016 e, de modo permanente.
DR10	Decreto Distrital nº 39.603, de 28 de dezembro de 2018	Aprova o regimento interno da Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTrans e dá outras providências.

ID	DOCUMENTO DE REFERÊNCIA	DESCRIÇÃO
DR11	Decreto Federal nº 7.174/2010	Regulamenta a contratação de bens e serviços de informática e automação pela administração pública federal, direta ou indireta, pelas fundações instituídas ou mantidas pelo Poder Público e pelas demais organizações sob o controle direto ou indireto da União
DR12	Lei nº 12.527, de 18 de novembro de 2011	Regula o acesso a informações previsto no inciso XXXIII do art. 5º, no inciso II do § 3º do art. 37 e no § 2º do art. 216 da Constituição Federal; altera a Lei nº 8.112, de 11 de dezembro de 1990; revoga a Lei nº 11.111, de 5 de maio de 2005, e dispositivos da Lei nº 8.159, de 8 de janeiro de 1991; e dá outras providências
DR13	Decreto nº 30.034/2009	Dispõe sobre a centralização da hospedagem de equipamentos e de sistemas de informação no âmbito do GDF
DR14	Decreto nº 31.311/2010	Aprova o Regulamento do SBA
DR15	Decreto nº 38.010/2017	Aprova o regulamento do Sistema de Bilhetagem Automática-SBA, e da implementação e operação do Sistema Inteligente de Transportes - SIT, do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal - STPC/DF, e dá outras providências
DR16	Decreto nº 37.667/2016	Dispõe sobre a contratação de bens e serviços de Tecnologia da Informação no âmbito da Administração Direta e Indireta do Distrito Federal
DR17	Decreto nº 37.574/2016	Aprovação da Estratégia Geral de Tecnologia da Informação do Distrito Federal – EGTI 2016-2019
DR18	EGTI 2016 – 2019	Estratégia Geral de Tecnologia da Informação do Distrito Federal
DR19	Guia de Boas Práticas em Contratação de Soluções de TI	Guia de Boas Práticas em Contratação Soluções de TI da SLTI Versão 3.0, de 24/08/2017
DR20	Guia de Elaboração de PDTI do SISP - Versão 2.0 Beta	Guia de Elaboração de PDTI do SISP
DR21	Instrução Normativa Nº 04/2014 - SLTI/MPOG	Dispõe sobre o processo de contratação de Soluções de Tecnologia da Informação pelos órgãos integrantes do Sistema de Administração dos Recursos de Informação e Informática (SISP) do Poder Executivo Federal
DR22	Instrução Normativa Nº 01/2019, de 4 de abril de 2019 – SG/ME	Dispõe sobre o processo de contratação de soluções de Tecnologia da Informação e Comunicação - TIC pelos órgãos e entidades integrantes do Sistema de Administração dos Recursos de Tecnologia da Informação - SISP do Poder Executivo Federal. (Não recepcionada pelo GDF quando da revisão deste PDTI)

ID	DOCUMENTO DE REFERÊNCIA	DESCRIÇÃO
DR23	ITIL v4	Information Technology Infrastructure Library – Guia de boas práticas aplicadas a Infraestrutura de operação e manutenção de serviços de TI
DR24	Lei Complementar nº 101/2000	Estabelece normas de finanças públicas voltadas para a responsabilidade na gestão fiscal
DR25	Lei Distrital nº 4.566, de 04 de maio de 2011	Dispõe sobre o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal –PDTU/DF
DR26	Lei Distrital nº 6.216, de 17 de agosto de 2018.	Dispõe sobre as diretrizes orçamentárias para o exercício financeiro de 2019 e dá outras providências
DR27	Lei Distrital nº 6.254, de 09 de janeiro de 2019	Estima a receita e fixa a despesa do Distrito Federal
DR28	Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001	Regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal, estabelece diretrizes gerais da política urbana e dá outras providências
DR29	Lei Federal nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012	Institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana
DR30	Lei nº 4.011/2007	Dispõe sobre os serviços de transporte público coletivo integrantes do Sistema de Transporte do Distrito Federal
DR31	Lei nº 5.602/2015	Plano Plurianual do Distrito Federal para o quadriênio 2016-2019.
DR32	Lei Orgânica do Distrito Federal	Lei Orgânica do DF, de 1993
DR33	PDTI 2016-2018 DFTrans	Plano Diretor de Tecnologia da Informação da Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTrans, abrangendo o biênio 2016-2018
DR34	PTU/DF	Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal
DR35	PDTU/DF	Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal – PDTU/DF
DR36	Processo SEI Nº 00098-00007036/2018-19	Planejamento Estratégico da DFTrans (Planos de Ação e Projetos) para o período de 2018 e 2019
DR37	Lei nº 13.709, de 14 de agosto de 2018.	Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (LGPD)

1. METODOLOGIA APLICADA

Para a elaboração do Plano Diretor de Tecnologia da Informação foi utilizada a metodologia desenvolvida pela Secretaria de Logística de Tecnologia da Informação do Ministério de Planejamento, Orçamento e Gestão – SLTI/MPOG, utilizando-se como base o Guia de Elaboração do PDTI da SLTI.

A metodologia compreende três fases: preparação, diagnóstico e planejamento.

1.1. FASE DE PREPARAÇÃO

A fase de preparação envolve as seguintes etapas:

1. Definição da abrangência e período do PDTI.
2. Instituição da Equipe de Elaboração do PDTI.
3. Definição da Metodologia de Elaboração do PDTI.
4. Reunião de documentos de Referência.
5. Identificação dos princípios e diretrizes

1.2. FASE DE DIAGNÓSTICO

A fase de diagnóstico terá as seguintes etapas:

1. Avaliar os resultados do PDTI anterior.
2. Avaliação do referencial estratégico da TI.
3. Avaliação da organização da TI.
4. Fazer a análise da matriz SWOT da TI organizacional.
5. Levantamento de necessidades de TI das UO.
6. Avaliação das necessidades de informação, de serviços de TI, de infraestrutura de TI e de pessoal.
7. Consolidação do inventário de necessidades.
8. Alinhamento com a estratégia organizacional.
9. Aprovação do inventário de necessidades.

1.3. FASE DE PLANEJAMENTO

A fase de planejamento terá as seguintes etapas:

1. Priorização das necessidades inventariadas.
2. Identificar os fatores críticos para a implantação do PDTI.
3. Consolidação da Minuta do PDTI.
4. Análise e aprovação da Minuta do PDTI.
5. Publicação do PDTI no Diário Oficial do Distrito Federal.

2. PRINCÍPIOS E DIRETRIZES

O PDTI seguirá os princípios de diretrizes contidos nos documentos de referência como segue:

ID	PRINCÍPIOS E DIRETRIZES	FONTE
PD1	Todos os serviços e processos de TI críticos para a organização devem ser monitorados (planejados, organizados, documentados, implementados, medidos, acompanhados, avaliados e melhorados)	Cobit - Control Objectives for Information and related Technology ITIL - Information Technology Infrastructure Library
PD2	Utilização de outros mecanismos de controle operacional pelos órgãos gestores e operadores, visando a prestação de um serviço de qualidade, confiabilidade, segurança e conforto ao usuário, em que de o sistema integrado possui uma central de controle operacional (CCO) e os veículos e corredores são monitorados utilizando recursos de sistema inteligente de transporte (ITS).	Plano Diretor de Transporte Urbano – PDTU
PD3	Implantar sistema de controle operacional, cadastral, de bilhetagem e de informação ao usuário. É necessário um controle efetivo da oferta por meio de sistema automático de controle das viagens e de monitoramento da frota em tempo real, principalmente nos corredores exclusivos.	Plano Diretor de Transporte Urbano – PDTU
PD4	Recomendação de implantar um sistema mais eficiente de cadastro e controle de pontos de parada.	Plano Diretor de Transporte Urbano – PDTU
PD5	A aquisição de bens e serviços de Tecnologia da Informação e automação deverá ser precedida da elaboração de planejamento da contratação, incluindo projeto básico ou termo de referência contendo as especificações do objeto a ser contratado, vedando-se as especificações que: I - Direcionem ou favoreçam a contratação de um fornecedor específico; II - Não representem a real demanda de desempenho do órgão ou entidade; e III - Não explicitem métodos objetivos de mensuração do desempenho dos bens e serviços de informática e automação.	Decreto Federal nº 7.174/2010; IN 04/2014-SLTI/MPOG.

ID	PRINCÍPIOS E DIRETRIZES	FONTE
PD6	Competem à entidade gestora o planejamento operacional, a avaliação de desempenho, a caracterização da demanda e da oferta de serviços, a elaboração dos estudos de custos e dos níveis tarifários, o controle e a fiscalização dos serviços públicos e privados de transporte de passageiros, a gestão do Fundo de Transportes e a operação de terminais e pontos de parada.	Lei nº 4.011/2007
PD7	Todos os serviços que integram o servidor de aplicação ou de banco de dados de interesse do Governo do Distrito Federal deverão ser centralizados no ambiente corporativo “Datacenter do GDF”.	Decreto nº 30.034/2009
PD8	As contratações de Tecnologia da Informação deverão ser precedidas de planejamento, elaborado em harmonia com o Plano Diretor de Tecnologia da Informação - PDTI, alinhado à estratégia do órgão ou entidade.	IN 04/2014-SLTI/MPOG IN 01/2019- SG/ME
PD9	Não poderá ser objeto de contratação todo o conjunto dos serviços de Tecnologia da Informação de um órgão ou uma entidade em um único contrato.	IN 04/2014-SLTI/MPOG IN 01/2019- SG/ME
PD10	Não poderão ser objeto de contratação mais de uma Solução de Tecnologia da Informação em um único contrato.	IN 04/2014-SLTI/MPOG IN 01/2019- SG/ME
PD11	Não poderão ser objeto de contratação gestão de processos de Tecnologia da Informação, incluindo gestão de segurança da informação.	IN 04/2014-SLTI/MPOG IN 01/2019- SG/ME
PD12	O suporte técnico aos processos de planejamento e avaliação da qualidade dos serviços de Tecnologia da Informação poderão ser objeto de contratação, desde que sob supervisão exclusiva de servidores do órgão ou entidade.	IN 04/2014-SLTI/MPOG IN 01/2019- SG/ME
PD13	O pagamento de serviços contratados deve, sempre que possível, ser definido em função de resultados objetivamente mensurados.	IN 04/2014-SLTI/MPOG IN 01/2019- SG/ME
PD14	Toda contratação de serviços deve visar ao atendimento de objetivos de negócio, o que será avaliado por meio de mensuração e avaliação de resultados.	IN 04/2014-SLTI/MPOG IN 01/2019- SG/ME
PD15	A aferição de esforço por meio da métricas, homens-hora apenas poderá ser utilizada mediante justificativa e sempre vinculada à entrega de produtos de acordo com prazos e qualidade previamente definidos. É vedado contratar por postos de trabalho alocados, salvo, excepcionalmente.	IN 04/2014-SLTI/MPOG IN 01/2019- SG/ME
PD16	Promover a mobilidade das pessoas, com qualidade, segurança e sustentabilidade.	Lei nº 5.602/2015 PPA 2016-2019

ID	PRINCÍPIOS E DIRETRIZES	FONTE
PD17	Dotar o Governo de mecanismos que ampliem a capacidade de execução e de gestão para resultados; e fortalecer o planejamento, a gestão e a regulação do transporte público.	Lei nº 5.602/2015 PPA 2016- 2019
PD18	Estimular a colaboração, a integração e a realização coletiva dos projetos e das ações propostas, de modo a se promover o compartilhamento de soluções e do conhecimento.	EGTI 2016 - 2019
PD19	Conceber ações que inspirem confiança dasociedade nos serviços prestados pelas unidades administrativas, atuando sempre com vistas à obtenção de resultados positivos, com eficiência e eficácia, controlando os riscos inerentes às atividades de TI.	EGTI 2016 - 2019
PD20	Dar ampla publicidade das ações governamentais na área de TI, com o intuito de elevar a qualidade na prestação de informações à sociedade.	EGTI 2016 - 2019
PD21	Incentivar a busca contínua de soluções inovadoras para uma melhor utilização das informações, soluções e recursos de TI.	EGTI 2016 - 2019
PD22	Aprimorar a gestão de Pessoas de TI, fortalecendo o quadro de pessoal de TI e estreitando relações com as demais unidades de TI do GDF.	EGTI 2016 - 2019
PD23	Ter a gestão de serviços de TI baseada em melhores práticas.	EGTI 2016 - 2019
PD24	Aprimorar a Governança de TI, adotando processos de contratação de TI baseados nas melhores práticas e reduzindo os riscos inerentes às atividades de TI.	EGTI 2016 - 2019
PD25	Promover serviços de qualidade ao cidadão	EGTI 2016 - 2019
PD26	Ser transparente na gestão de TI	EGTI 2016 - 2019

3. REFERENCIAL ESTRATÉGICO DE TI

O atual Plano Estratégico da DFTrans, aprovado pela Diretoria Colegiada no documento SEI N° 12657244, dentro do processo SEI N° 00098-00007036/2018-19, na data de 21/09/2018, é o principal documento que serve como direcionador para a DFTrans e que estabelecem diretrizes estratégicas para o órgão e para a DIRTl, além dos documentos citados a seguir:

Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal – PDTU (Lei 4.566 de 04/05/2011 e publicada no DODF em 05/05/2011);

Plano Plurianual do Distrito Federal – PPA para o quadriênio 2016-2019 (Lei 5.602 de 30/12/2015 e publicada no DODF em 31/12/2015);

Estratégia Geral de Tecnologia da Informação – EGTI 2016 – 2019.

3.1. MISSÃO

Assegurar soluções tecnológicas e entregar as informações que a DFTrans necessita para alcançar os objetivos de negócios, contribuindo para o cumprimento de sua missão institucional.

3.2. VISÃO

Tornar-se uma unidade orgânica de excelência da DFTrans, de forma a proporcionar informações de transporte e soluções tecnológicas com celeridade, confiabilidade e segurança necessárias para a tomada de decisão pelos gestores e fiscais de transporte urbano da autarquia.

3.3. VALORES

Eficiência: Entrega da informação de maneira mais produtiva e econômica no uso dos recursos.

Agilidade no Atendimento: Atender com tempestividade as demandas por soluções de TI.

Sustentabilidade: Habilidade de suportar uma ou mais condições adversas e manter-se disponível.

Inovação Tecnológica: Apresentar e implementar novas ideias direcionadas à resolução de problemas e aperfeiçoamento contínuo dos serviços.

Confiabilidade: Entrega de a informação apropriada para os gestores administrarem sua respectiva área de negócio e exercer suas responsabilidades financeiras e de gestão.

Integridade das Informações: Atender com tempestividade as demandas por soluções de TI.

Ética: Agir com lisura, moralidade, justiça, honestidade e propriedade na conduta individual e profissional.

Transparência: Zelar pela clareza na comunicação, divulgando amplamente procedimentos e realizações.

Legalidade: Fazer o que está previsto em leis e normas;

Impessoalidade: Vincular as ações à administração e não às pessoas, tendo como objetivo principal o interesse público;

Valorização das pessoas: Estabelecer relações com os indivíduos, criando condições para a realização humana e profissional.

3.4. OBJETIVOS ESTRATÉGICOS DE TI

3.4.1. CONTRIBUIÇÃO PARA A ORGANIZAÇÃO

Entregar e manter soluções de Tecnologia da Informação alinhadas à estratégia do GDF – Desenvolver, implantar e manter soluções de Tecnologia da Informação que atendam às diretrizes e projetos estratégicos do GDF e do Plano Estratégico Institucional da DFTrans.

3.4.2. EXCELÊNCIA OPERACIONAL

Aprimorar o atendimento aos usuários da DFTrans – Promover melhorias no atendimento às demandas e às necessidades de Tecnologia da Informação dos usuários internos e externos por meio de soluções de TI.

3.4.3. ORIENTAÇÃO PARA O USUÁRIO

- a) Desenvolver produtos e serviços com celeridade e qualidade.
- b) Responder às necessidades de soluções de TI da DFTrans por meio do

desenvolvimento, da aquisição, do suporte e da manutenção de produtos e serviços, primando pelo atendimento oportuno aos requisitos definidos em conjunto com o usuário.

- c) Aprimorar os processos de governança – Implantar as melhores práticas de gestão de projetos e de recursos de TI, visando eficácia, eficiência, segurança, disponibilidade e gestão de riscos.
- d) Ampliar a capacidade produtiva – Elevar a capacidade produtiva da DIRTI ao nível de atendimento tempestivo das demandas.
- e) Aperfeiçoar a comunicação interna e o relacionamento da DIRTI com as áreas de negócio – Adotar práticas e ferramentas que propiciem maior interação e comunicação entre as áreas de negócio da DFTrans e DIRTI.

3.4.4. ORIENTAÇÃO FUTURA

- a) Atrair e motivar os servidores da DIRTI - Promover ações que resultem na satisfação dos servidores da DIRTI com seu ambiente de trabalho, com as atividades que desempenham e em sua motivação para o alcance dos objetivos estratégicos da DFTrans.
- b) Promover a aprendizagem e o desenvolvimento profissional – assegurar a formação continuada dos servidores, buscando a evolução do conhecimento e habilidades, ampliando as competências e superando os desafios representados pela constante transformação da área de TI.
- c) Prospectar e consolidar soluções tecnológicas que agreguem valor – Pesquisar e conhecer as tecnologias emergentes com o objetivo de avaliar os benefícios de sua adoção na DFTrans.
- d) Adequar infraestrutura para desenvolvimento das ações da DFTrans – Promover mudanças na infraestrutura tecnológica que resultem em condições adequadas para a realização das atividades da DFTrans, envolvendo melhorias das ferramentas de trabalho e equipamentos.
- e) Disponibilizar informações integradas e relevantes para agilizar a tomada de decisões gerenciais e estratégicas – Utilizar os recursos de TI para facilitar o acesso e o entendimento das informações da DFTrans com qualidade e contribuir para o processo de tomada de decisão quanto ao acompanhamento das empresas operadoras, mediante a análise de informações.

4. ESTRUTURA ORGANIZACIONAL DA UNIDADE DE TI

4.1. ORGANOGRAMA DA ÁREA DE TI



A unidade de TI na DFTrans atualmente constitui-se na Diretoria de Tecnologia da Informação – DIRT, subordinada à Diretoria Geral da autarquia, apresentando o mesmo status de subordinação das demais diretorias: Diretoria Administrativo Financeira, Diretoria Técnica e Diretoria de Terminais. Todas as quatro diretorias compõem a Diretoria Colegiada, responsável pela manifestação, deliberação e decisão de diversos temas – de caráter estratégico e de grande importância – relacionados ao órgão.

A Instrução Nº 279, de 29 de setembro de 2016, instituiu o Comitê de Governança de Tecnologia da Informação da DFTrans de modo permanente, atendendo o disposto no Decreto Nº 37.574, de 26 de agosto de 2016, facilitando e conferindo celeridade à aprovação de algumas atividades do processo de elaboração do PDTI, cuja responsabilidade é do CGTI.

Atualmente a Diretoria de Tecnologia da Informação é composta por: Coordenação de Dados em Transportes; Gerência de Administração de Dados;

Coordenação de Sistemas da Informação; Gerência de Desenvolvimento de Software; Coordenação de Governança de Tecnologia da Informação; Gerência de Apoio às Ações de Controle; Unidade de Controle de Bilhetagem Automática; Gerência de Controle de Gratuidades, Gerência de Créditos e Compensação e Gerência de Gestão de Transporte Público e Privado.

4.2. COMPOSIÇÃO DA EQUIPE DE TI

A área de TI conta com a seguinte equipe:

Diretoria de Tecnologia da Informação:

- **Públio Pastrolin Cavalcante** – Diretor de Tecnologia da Informação, servidor do GDF
- **Eduardo Bolsoni Magalhães** – Assessor do Diretor de Tecnologia da Informação, servidor do GDF
- **Hidimara Pinheiro de Matos** – Secretária Executiva

Coordenação de Sistemas da Informação:

- **Anderson Jefferson Cerqueira** – Coordenador de Sistemas de Informação, servidor do GDF
- **Ednardo de Oliveira Ferreira** – Analista de Transportes Urbanos, servidor do GDF
- **Marcos Paulo Gomes Vale** – Gerente de Desenvolvimento de Software, servidor comissionado
- **Gislainy Sousa Pieri** (Licença maternidade) – substituída por Renata Freire de Macedo - Técnica em secretariado

Coordenação de Administração de Banco de Dados:

- **Renatto Attiê Lima** – Coordenador de Administração de Banco de Dados, servidor do GDF
- **Hellen Karuline Lima da Silva Castro** – Técnica em secretariado

Coordenação de Governança de Tecnologia da Informação:

- **Sérgio Marcony Paulo e Silva (interino)** – Coordenador de Governança, servidor do GDF
- **Raiane Paulo dos Santos** – Técnica em secretariado

Gerência de Apoio às Ações de Controle:

- **Rita de Cássia Cirilo Torres Tourino**, Gerente de Apoio às Ações de Controle, servidora do GDF.

5. ANÁLISE SWOT DA TI DA DFTRANS

Análise SWOT é uma ferramenta utilizada para análise de cenários, a qual subsidia a gestão e o planejamento estratégico de uma organização. Permite verificar a posição estratégica da empresa no ambiente em que está inserida, através da análise das forças (Strengths), fraquezas (Weaknesses), oportunidades (Opportunities) e ameaças (Threats).

Abaixo está a análise SWOT elaborada pela Equipe de Elaboração do PDTI:

AMBIENTE INTERNO FORÇAS	AMBIENTE EXTERNO OPORTUNIDADES
<ul style="list-style-type: none"> • Comprometimento do corpo técnico da área de TI da DFTrans; • Existência de intranet; • Colaboradores e servidores da autarquia compromissados com a atividade; • Interesse dos colaboradores e servidores em combater e evitar irregularidades; • Autarquia funcionando em plena conformidade com a legalidade; e • Virtualização dos arquivos armazenados nas estações de trabalho, em concordância com o determinado pelo Decreto Distrital nº 30.034/2009. 	<ul style="list-style-type: none"> • Interesse social pela gestão e controle da autarquia; • Possibilidade para convênios e parcerias para o uso de softwares; • Capacitações aos colaboradores e servidores da autarquia; • Softwares livres que proporcionam os mesmos resultados de pagos; • Aplicação da integralidade da Lei 4.011/2007 ou Lei que venha a substituí-la; e • Grandes eventos e congressos na área de TI acontecendo em Brasília.
FRAQUEZAS	AMEAÇAS
<ul style="list-style-type: none"> • Ausência de procedimentos formais e documentados dos processos internos; • Quadro de servidores da área de TI insuficiente; • Alguns sistemas obsoletos e não interoperáveis; • Espaço físico deficiente; • Deficiência orçamentária em TI; • Descontinuidade dos projetos; • Parque tecnológico deficiente na sede e terminais; • Ausência de softwares para mensurar governança e gestão na autarquia. • Sistema TDMAX de propriedade do fornecedor Transdata, que gerencia a bilhetagem eletrônica; • Modelo cadastral do SBA; e • SIT-DFTrans ativo, funcional, porém obsoleto. 	<ul style="list-style-type: none"> • Contingenciamento do orçamento; • Conflito de competências entre órgãos do governo para execução de projetos; • Crise financeira; e • Desconhecimento e desvalorização do negócio da autarquia por alguns de seus atores externos.

6. INVENTÁRIO DE NECESSIDADES

Sempre com foco nas ações de nível macro na área de Tecnologia da Informação, para a identificação das necessidades de cada diretoria foi aplicado um questionário que resultou no quadro apresentado abaixo, em ordem alfabética, com as necessidades identificadas, ANEXO I deste PDTI:

ID	NECESSIDADE	CATEGORIA
NE1	Adquirir ou desenvolver solução de gestão de transportes.	Serviços de TI
NE2	Adequar a infraestrutura elétrica e tecnológica do órgão para atender as necessidades atuais.	Infraestrutura de TI
NE3	Adquirir equipamentos / ferramentas para o desenvolvimento de atividades de alta complexidade e/ou processamento.	Infraestrutura de TI
NE4	Capacitar servidores/colaboradores para gerir os processos que envolvam tecnologia.	Serviços de TI
NE5	Definir papéis e responsabilidades com os acessos referentes à função nas soluções/sistemas informatizados.	Serviços de TI
NE6	Desenvolver solução de troca de dados entre DFTrans, cidadãos e operadoras	Serviços de TI
NE7	Implantar solução de comunicação de voz	Serviços de TI Infraestrutura de TI
NE8	Implementação de centro de supervisão operacional.	Serviços de TI Infraestrutura de TI
NE9	Implementar laboratório para testes, pesquisa e desenvolvimento de soluções de transporte	Serviços de TI Infraestrutura de TI
NE10	Implementar metodologia / processo / procedimentos para controle, auditoria e monitoramento com foco em aumentar a qualidade, produtividade e eficiência da instituição.	Serviços de TI
NE11	Implementar solução de gestão de demandas para o órgão	Serviços de TI
NE12	Implementar solução de integração de bases com emissão de relatórios de gestão e técnicos.	Serviços de TI
NE13	Implementar solução para ambiente de aprendizagem virtual	Serviços de TI
NE14	Implementar solução para melhorar a eficiência e abrangência da comunicação interna e externa ao órgão	Serviços de TI

7. ALINHAMENTO COM A ESTRATÉGIA DO DFTRANS

Atualmente a Missão, a Visão e os Valores institucionais são:

7.1. MISSÃO

Promover a mobilidade, por meio da gestão do Sistema de Transporte Público Coletivo do DF orientada para a qualidade de vida da população, sustentabilidade e integração no Distrito Federal.

7.2. VISÃO

Promover a mobilidade, por meio da gestão do Sistema de Transporte Público Coletivo do DF orientada para a qualidade de vida da população, sustentabilidade e integração no Distrito Federal.

7.3. VALORES

Ética, Transparência, Qualidade do Serviço, Responsabilidade Social, Eficiência e Sustentabilidade.

Os valores são os princípios que norteiam as políticas e práticas implementadas pela Instituição. Segue o detalhamento de cada um dos valores:

Ética - a ética no serviço público está diretamente relacionada com a conduta dos servidores que ocupam cargos públicos. Tais indivíduos devem agir conforme um padrão ético, exibindo valores morais como a boa fé e outros princípios necessários para uma vida saudável no seio da sociedade;

Transparência - preceito através do qual se impõe a administração pública a prestação de contas de suas ações, através da utilização de meios de comunicação;

Qualidade do Serviço - é a propriedade de qualificar os diversos serviços da administração pública; está relacionado à percepção de cada indivíduo, ou da sociedade, ao serviço prestado;

Responsabilidade Social - é quando a instituição decide, voluntariamente, contribuir para uma sociedade mais justa e para um ambiente mais limpo. O conceito de responsabilidade social pode ser compreendido em dois níveis: o nível interno relaciona-se com os trabalhadores e, a todas as partes afetadas pelo órgão e que, podem influenciar no alcance de seus resultados. O

nível externo são as consequências das ações de uma organização sobre o meio ambiente, os seus parceiros de negócio e o meio em que estão inseridos;

Eficiência - é a qualidade daquilo ou de quem é competente, que realiza de maneira correta as suas funções. Para que um indivíduo haja com eficiência, são necessárias outras qualidades essenciais, como a organização, o compromisso, a concentração, a pontualidade, o respeito, a criatividade, dentre outros; e

Sustentabilidade - é um conceito relacionado ao desenvolvimento sustentável, ou seja, formado por um conjunto de ideias, estratégias e demais atitudes ecologicamente corretas, economicamente viáveis, socialmente justas e culturalmente diversas.

O alinhamento do PDTI 2019-2023 foi realizado com base nos objetivos estratégicos do atual Plano Estratégico da DFTrans, aprovado pela Diretoria Colegiada no documento SEI N° 12657244, dentro do processo SEI N° 00098-00007036/2018-19, na data de 21/09/2018, ANEXO II deste PDTI, e também com base nos objetivos estratégicos do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal – PDTU (Lei 4.566 de 04/05/2011 e publicada no DODF em 05/05/2011); do Plano Plurianual do Distrito Federal – PPA para o quadriênio 2016-2019 (Lei nº 5.602/2015); e da Estratégia Geral de Tecnologia da Informação – EGTI 2016-2019. A seguir estão relacionados os objetivos estratégicos que a DFTRANS deve atingir:

CÓDIGO	OBJETIVO ESTRATÉGICO	DOCUMENTO ESTRATÉGICO
AE.01	Melhoria da qualidade de vida da população, mediante a disponibilização de serviço de transporte público regular, confiável e seguro, que permita a mobilidade sustentável e acessibilidade para realização das atividades que a vida moderna impõe.	PDTU
AE.02	Eficiência na prestação dos serviços, mediante rede de transporte integrada em regime de racionalidade operacional, priorizando-se os meios coletivos.	
AE.03	Qualidade ambiental efetivada pelo controle dos níveis de poluição atmosférica e sonora e pela proteção do patrimônio histórico e arquitetônico, bem como das diversas áreas residenciais e de vivência coletiva, contra o trânsito indevido de veículos.	
AE.04	Redução dos custos nos deslocamentos no transporte público coletivo.	
AE.05	Dotar o Governo de mecanismos que ampliem a capacidade de execução e de gestão para resultados; e fortalecer o planejamento, a gestão e a regulação do transporte público. Com isso, promover a mobilidade das pessoas, com qualidade, segurança e sustentabilidade.	PPA 2016-2019

CÓDIGO	OBJETIVO ESTRATÉGICO	DOCUMENTO ESTRATÉGICO
AE.06	Elaborar e executar plano de capacitação destinado ao pessoal de TI alinhado ao PDTI.	EGTI 2016-2019
AE.07	Documentar as rotinas internas de TI e mapear os processos internos de TI; garantindo que, na implantação de qualquer solução tecnológica, o conhecimento desta ação permaneça sob o domínio do órgão para a continuidade dos serviços.	
AE.08	Criar, publicar e manter atualizado o catálogo de serviços e o inventário de ativos de TI.	
AE.09	Implantar a gestão de incidentes e aprimorar as gestões de demandas, de liberação e implantação, de mudança, de fornecedores e de projetos.	
AE.10	Cumprir as diretrizes estabelecidas para desenvolvimento de Software, sempre buscando evitar a replicação de dados e a interoperabilidade de sistemas.	
AE.11	Cumprir as diretrizes da Política de Segurança da Informação.	
AE.12	Hospedar os dados do órgão em ambiente seguro, controlado e Monitorado; e garantir que os sistemas, aplicativos, repositório de dados e servidores permitam ser rastreados por meio de trilhas de auditorias ou logs.	
AE.13	Aumentar o portfólio de serviços eletrônicos, estimulando o desenvolvimento de aplicações que ofereçam serviços ao cidadão em plataformas móveis.	
AE.14	Adotar processo de contratações de Soluções de TI baseado no Decreto Nº 37.667 de 29 de setembro de 2016 e suas Alterações, assegurando que as atividades terceirizadas de TI sejam coordenadas por servidores efetivos do GDF.	

8. PRIORIZAÇÃO DAS NECESSIDADES INVENTARIADAS

Aplicando se o critério de priorização, através da metodologia GUT¹ - Gravidade, Urgência e Tendência), as necessidades foram classificadas de acordo com a prioridade, sendo que o valor 1 indica as necessidades menos prioritárias e o valor 5, para mais prioritárias. O método utilizado está descrito a seguir:

¹ **GUT**, sigla para **G**ravidade, **U**rgência e **T**endência, é uma ferramenta utilizada na priorização das estratégias, tomadas de decisão e solução de problemas de organizações/projetos.

Método

- Listar forças;
- Dar uma nota, de 1 a 5 para a gravidade de cada força;
- Dar uma nota, de 1 a 5 para a urgência de cada força;
- Dar uma nota, de 1 a 5 para a tendência de cada força;
- Multiplicar os resultados (gravidade x urgência x tendência) de cada força;
- Fazer a média dos resultados das forças;
- Repetir os passos acima com as fraquezas, oportunidades e ameaças.

O fato de "dar notas de 1 a 5" pode parecer um pouco subjetivo. Logo, é sugerido:

Gravidade

5 = extremamente grave

4 = muito grave

3 = grave

2 = pouco grave

1 = sem gravidade

Urgência

5 = precisa de ação imediata

4 = é urgente

3 = o mais rápido possível

2 = pouco urgente

1 = pode esperar

Tendência (para melhor mensurar esse aspecto, sugere-se pensar "se nada for feito...")

5 = ...irá piorar rapidamente

4 = ...irá piorar em pouco tempo

3 = ...irá piorar

2 = ...irá piorar a longo prazo

1 = ...não irá mudar

Após a consulta realizada nas diretorias, através de seus representantes no grupo de revisão do PDTI e a aplicação do método GUT descrito acima, foi listada a priorização das ações nos aspectos da organização/projeto mais impactantes. ANEXO III deste PDTI.

Abaixo segue a tabela de classificação das necessidades de acordo com a priorização coletada:

ID	NECESSIDADE	CATEGORIA
NE1	Adquirir ou desenvolver solução de gestão de transportes.	Serviços de TI
NE2	Implementar solução de integração de bases com emissão de relatórios de gestão e técnicos.	Serviços de TI
NE3	Adequar a infraestrutura elétrica e tecnológica do órgão para atender as necessidades atuais.	Infraestrutura de TI
NE4	Implementar metodologia / processo / procedimentos para controle, auditoria e monitoramento com foco em aumentar a qualidade, produtividade e eficiência da instituição.	Serviços de TI
NE5	Implementação de centro de supervisão operacional.	Serviços de TI Infraestrutura de TI
NE6	Capacitar servidores/colaboradores para gerir os processos que envolvam tecnologia.	Serviços de TI
NE7	Definir papéis e responsabilidades com os acessos referentes à função nas soluções/sistemas informatizados.	Serviços de TI
NE8	Adquirir equipamentos / ferramentas para o desenvolvimento de atividades de alta complexidade e/ou processamento.	Infraestrutura de TI
NE9	Implementar solução de gestão de demandas para o órgão	Serviços de TI
NE10	Implementar laboratório para testes, pesquisa e desenvolvimento de soluções de transporte	Serviços de TI Infraestrutura de TI
NE11	Implementar solução para melhorar a eficiência e abrangência da comunicação interna e externa ao órgão	Serviços de TI
NE12	Desenvolver solução de troca de dados entre DFTrans, cidadãos e operadoras	Serviços de TI
NE13	Implantar solução de comunicação de voz	Serviços de TI Infraestrutura de TI
NE14	Implementar solução para ambiente de aprendizagem virtual	Serviços de TI

9. PLANO DE METAS E DE AÇÕES E RECURSOS

O plano de metas e ações tem por objetivo definir as ações para se alcançar as metas estabelecidas para atender às necessidades de negócios da autarquia. São estabelecidos indicadores e prazos para o acompanhamento efetivo das ações, de forma a propiciar a tomada de medidas preventivas e corretivas para que o PDTI alcance êxito.

Para um planejamento operacional de curto e médio prazo, o órgão deverá elaborar um plano executivo de ações.

Tendo em vista que, a partir deste PDTI, o foco mudou da descrição da ação executiva para atingir um objetivo, para a visão macro da necessidade e, a partir de então, para cada necessidade listada, elabora-se um projeto de execução para atingir a necessidade listada.

Assim, existe a possibilidade de que, para atingir uma necessidade listada como prioridade 1, é necessário que uma necessidade listada como prioridade 4 ou até mais de uma, deva ser atendida para o sucesso do atendimento da necessidade 1. Estas interligações serão verificadas quando da realização do projeto executivo e, conseqüentemente os planos de metas e de ações e recursos serão descritos em cada projeto executivo que será implementado.

A análise de riscos deverá ser elaborada no Plano Executivo de TI do órgão quando da sua elaboração.

10. PROCESSO DE REVISÃO DO PDTI

A primeira revisão do PDTI deverá ocorrer em até um ano após a data da sua publicação, sendo a Equipe de Elaboração do PDTI, constituída pelo Comitê Gestor de TI, responsável pela sua revisão. O Comitê Gestor de TI será o responsável pela aprovação das adaptações e mudanças, caso existam.

11. FATORES CRÍTICOS DE SUCESSO

Os fatores críticos de sucesso podem ser definidos como condições ou variáveis que, caso não ocorram, podem inviabilizar o sucesso de uma organização, considerando seu ambiente de atuação. Deve ser considerado como fator crítico de sucesso aquilo que é próprio para que uma tarefa seja realizada.

Nesse sentido, foram identificados fatores críticos de sucesso para a

execução do PDTI da DFTRANS, quais sejam:

1. Envolvimento da alta administração da DFTRANS;
2. Focar a TI no suporte a atividades estratégicas de negócios;
3. Comprometimento das áreas demandantes;
4. Capacitação dos servidores na utilização dos sistemas oferecidos pela TI;
5. Adoção das melhores práticas de governança e gestão de TI;
6. Conhecimento e alinhamento à IN SLTI/MP nº 04/2014, recepcionada pelo GDF;
7. Eficiência na gestão dos contratos;
8. Promover a participação e o engajamento dos profissionais no processo de planejamento;
9. Promover relacionamento e comunicação entre equipe de TI, usuários dos sistemas, gestores e alta administração;
10. Auxiliar no planejamento estratégico e nos seus desdobramentos como uma atividade compartilhada;
11. Entender o potencial dos recursos de TI a serviço da organização;
12. Otimizar o uso dos recursos financeiros disponíveis, atentando à escassez orçamentária do PPA 2016-2019 e ainda não ter ocorrido a publicação do PPA-2020-2023.

12. CONCLUSÃO

O presente Plano estabelece as orientações estratégicas de Tecnologia da Informação para o quadriênio 2019-2023, com o objetivo de direcionar os investimentos em TI e as ações que devem ser desenvolvidas pela Diretoria de Tecnologia da Informação para o alcance dos objetivos de negócios da autarquia.

A elaboração deste documento foi possível devido à participação de todas as áreas de negócios da autarquia, que trouxeram à Equipe de Revisão e Elaboração do PDTI as suas demandas e expectativas.

Ressalta-se que, a implementação das ações previstas, na sua visão macro, neste PDTI importará a realização de gastos orçamentários a serem utilizados para a modernização da infraestrutura, dos sistemas e dos processos de TI e para a capacitação dos servidores nas novas tecnologias. Essas ações, que serão descritas em seus pormenores nos respectivos projetos de execução, viabilizarão a otimização dos processos de trabalho das áreas de negócios e a disponibilização de novas funcionalidades e serviços de TI, como também o provimento de soluções de TI com maior celeridade, confiabilidade e segurança.

Além disso, este documento foi elaborado em consonância com normativos de boas práticas de gestão e governança de TI, prática permanente dentro dos processos de negócio da DTI.

13. ANEXOS

ANEXO I: Questionário de Levantamento de Necessidades de TI;

ANEXO II: Plano Estratégico DFTrans 2018-2019; e

ANEXO III: Matriz GUT PDTI 2019-2023.

ANEXO I

Questionário de Levantamento de Necessidades de TI



QUESTIONÁRIO APLICADO PELA EQUIPE DE ELABORAÇÃO DO PDTI 2019-2023

1. Os principais processos de negócio na sua área são mapeados, e suportados por sistemas informatizados?
2. As plataformas da central de atendimentos de serviços de TI (SIGEDEM) atendem às necessidades da sua área?
3. Os meios disponíveis de comunicação entre as áreas do DFTrans (memorandos, telefone, e-mail institucional, intranet) são satisfatórios para o andamento adequado dos trabalhos?
4. Os sistemas utilizados na sua área atendem à necessidade dos trabalhos a serem realizados?
5. Há a necessidade de aquisição de novos sistemas para o alcance dos objetivos da sua área?
6. A oferta da infraestrutura de rede e comunicação atende às necessidades da sua área?
7. A quantidade de estações de trabalho, impressoras e demais equipamentos de TI atendem às necessidades do seu setor?
8. Há serviços, projetos ou atividades previstas pela sua área que necessitem do apoio da Diretoria de Tecnologia da Informação?
9. Caso a resposta seja "SIM", cite quais projetos necessitam da participação da Diretoria de Tecnologia da Informação

ANEXO II

Plano Estratégico DFTRANS 2018-2019



Assunto: Planejamento Estratégico**1. INTRODUÇÃO**

Trata-se da atualização do Planejamento Estratégico Institucional (PEI), baseada no Plano Plurianual (PPA 2016-2019) do Distrito Federal e na Nota Técnica 01/2017 - DFTRANS/DG (5496902).

A atualização do Plano Estratégico Institucional – PEI da Autarquia de Transporte Público do Distrito Federal foi realizada voltada para a obtenção de resultados práticos, alinhado às reais necessidades do cidadão brasileiro, bem como na nova estrutura do DFTRANS. As ações estratégicas foram definidas para o período de 2018 e 2019. O PEI apresenta objetivos, metas e indicadores que agregam novos valores e asseguram a prestação adequada dos serviços de transporte público coletivo do Distrito Federal – STPC-DF.

A busca pela modernização da prestação de serviços no transporte público coletivo do Distrito Federal consiste no desenvolvimento do transporte socialmente justo, ambientalmente equilibrado e economicamente viável, visando garantir o direito de ir e vir, e a qualidade de vida para as presentes e futuras gerações.

Essa modernização é refletida na promoção de normas e procedimentos operacionais do funcionamento do STPC-DF, promovendo a eficiência técnica e econômica dos serviços coletivos delegados, submetidos à gestão e controle desta autarquia.

Além disso, a DFTRANS objetiva oferecer diversos mecanismos de participação do cidadão no controle das ações governamentais, ligadas ao transporte público coletivo, bem como melhorar os canais de comunicação entre o governo e a sociedade brasileira.

O envolvimento e valorização dos profissionais da Autarquia, uma melhor gestão do conhecimento e da informação e, por fim, o alinhamento de todos estes procedimentos à garantia de recursos financeiros, serão fundamentais para a implementação das Diretrizes aqui descritas.

Basicamente, foram revistos a matriz SWOT, os objetivos estratégicos, bem como os planos e projetos da Autarquia. Um objetivo estratégico foi renomeado para melhor adequação ao Plano de Trabalho Estratégico. Mantivemos a forma de apresentação gráfica do Mapa Estratégico. Foi incluído o item de análise de cenários; os indicadores estratégicos, adequados aos planos e projetos; e, quanto aos valores, foi definido cada um dos fatores.

2. ANÁLISE DE CENÁRIOS

Em março de 2017 foi realizada uma análise de cenário, baseado no Plano Plurianual – 2016-2019, seguindo os programas e metas para mobilidade definidos no atual governo. Dessa forma, fez-se suficiente a reprodução do cenário.

O Distrito Federal apresenta uma elevada taxa de motorização. Considerando a renda média do DF, a taxa de motorização poderá crescer ainda mais, acarretando impactos cada vez maiores no trânsito e na qualidade de vida das pessoas, tais como: o aumento dos congestionamentos, da poluição do ar e sonora, aumento da área destinada a estacionamento, ocorrência de acidentes etc.

Assim, a grande diretriz para o período 2016-2019 é a priorização do transporte coletivo sobre o individual e do não-motorizado sobre o motorizado. Todavia, dado o alto índice de motorização da capital do país, também são importantes ações para garantir a fluidez e a segurança viária.

Para fortalecimento do transporte coletivo e instrumentalização do planejamento da mobilidade no Distrito Federal, passou a vigorar, a partir de 2011, o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do DF – PDTU/DF, que é a principal referência de médio prazo para as ações do setor. O PDTU tem por objetivo definir as diretrizes e as políticas estratégicas para a gestão dos transportes no âmbito do Distrito Federal.

A partir das suas diretrizes, foi iniciada a implementação de um novo modelo de transporte público coletivo no Distrito Federal. Foi licitada uma frota de 2.580 veículos, distribuídos em 5 bacias:

- Bacia 1 – formada por Brasília, Sobradinho, Planaltina, Cruzeiro, Sobradinho 2, Lago Norte, Sudoeste/Octogonal, Varjão e Fercal, com uma frota de 417 ônibus, operada pela Viação Piracicabana;
- Bacia 2 – formada por Itapoã, Paranoá, Jardim Botânico, Lago Sul, Candangolândia, Park Way, Santa Maria, São Sebastião e Gama, com uma frota de 640 ônibus, operada pela Viação Pioneira;
- Bacia 3 – formada por Núcleo Bandeirante, Samambaia, Recanto das Emas e Riacho Fundo 1 e 2, com uma frota de 483 ônibus, operada pelo consórcio HP-ITA (Urbj);
- Bacia 4 – formada por parte de Taguatinga e do Park Way, Ceilândia, Guará e Águas Claras, com uma frota de 464 ônibus, sendo operada pela Auto Viação Marechal;
- Bacia 5 – formada por SIA, SCIA, Vicente Pires, Ceilândia (ao norte da Av. Hélio Prates), Taguatinga (ao norte da QNG 11) e Brazlândia, com uma frota de 576 ônibus, sendo operada pela Expresso São José.

Nesse período, também foi concluída as obras da primeira etapa do projeto do BRT Sul que liga o Gama e Santa Maria ao Plano Piloto. O corredor conta com linhas de ônibus expressas (sem interrupções) e com estações de embarque e desembarque.

Com essas inovações, o gasto governamental com o Sistema de Transporte Público Coletivo do DF aumentou sensivelmente e é de fundamental importância que seja fortalecido o planejamento, a gestão, a regulação e a fiscalização da sua operação. Além disso, o novo modelo não abrange soluções para as falhas existentes no serviço complementar de transporte público, como o transporte rural ou o transporte especial para pessoas com deficiência.

É necessário seguir com a implementação dos eixos de transporte público coletivo, conforme definidos no PDTU. Nessa linha, para o período de 2016 à 2019, identificou-se a importância da consolidação da integração física, operacional e tarifária da mobilidade do DF. A grande meta é implantar o Bilhete Único, que fortalecerá a atratividade do transporte coletivo e deve acarretar em aumento do número de usuários, reduzindo os custos do Sistema. O Bilhete Único foi implementado ([Bilhete Único de Brasília](#)).

A integração física e operacional é crucial para a redução do tempo de deslocamento médio das viagens do transporte público coletivo, o que proporciona melhor qualidade de vida para a população, pois reduz os tempos de espera nas paradas e o tempo gasto no trânsito. A integração física também contempla a continuidade da implantação dos eixos de transporte coletivo, bem como a construção de bolsões de estacionamento nos terminais do transporte coletivo, para diminuir o uso do transporte individual no dia-a-dia.

O Plano Piloto é considerado grande pólo atrativo de viagens por deter a maior oferta de postos de trabalho, estudo, lazer e serviços públicos, seguido por Taguatinga, Ceilândia, Guará, Gama e Sobradinho. Essa configuração confirma os vetores de crescimento que predominam para as regiões oeste, sul e nordeste do DF.

Projeção de viagens motorizadas para o ano 2020.

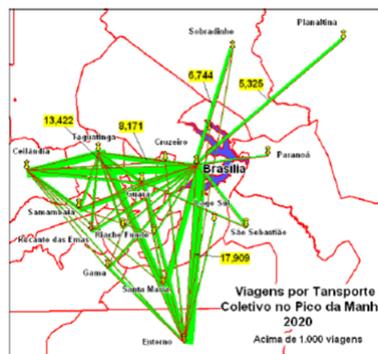


Figura 1: Viagens por Transporte Coletivo
Fonte: PDTU/DF - 2009.

A região oeste é também atendida pelo Metrô, que contabiliza atualmente cerca de 150 mil acessos por dia. A grande meta, para 2019, é ampliar esse número e garantir um alto índice de satisfação do usuário do Metrô. Será expandida a linha 1 na direção de Samambaia e Ceilândia, além de conclusão das estações na Asa Sul, e ampliação para a Asa Norte.

Em outra vertente, Brasília possui cerca de 500 km de infraestrutura cicloviária. Todavia, ainda apresenta falhas na sinalização, integração e na educação para convivência no trânsito. É necessário promover o transporte não motorizado, revendo o plano cicloviário e elaborando e implementando um plano de mobilidade a pé, que contemple as questões de acessibilidade para pessoas com deficiência ou com dificuldade de locomoção.

O Programa Temático “Transporte Integrado e Mobilidade” tem por finalidade ampliar a mobilidade, tornando o transporte coletivo e o não motorizado mais atrativos no Distrito Federal. Em última instância, contribui para a melhoria da qualidade de vida da população e para tornar Brasília um modelo de cidade sustentável. São cinco os objetivos específicos do programa:

1. Promover a atratividade do Transporte Coletivo por meio da integração física, operacional e tarifária;
2. Promover o transporte não-motorizado;
3. Promover a Segurança e Fluidez Viária;
4. Brasília nos Trilhos;
5. Fortalecer o planejamento, gestão, regulação e fiscalização do transporte público.

3. METODOLOGIA

Considerando que o desenvolvimento do PEI foi aprovado, em Diretoria Colegiada, no ano de 2017, as fases iniciais (diagnóstico institucional e diretrizes estratégicas – perspectivas e temas) não houve necessidade de serem reavaliadas. A atual revisão constituiu-se em adequar os objetivos estratégicos à nova estrutura de gestão do órgão.

A metodologia utilizada, foi o Balanced Scorecard (BSC), que se baseia em análises de cenários organizacionais para explicar “o que somos”, “onde estamos”, “para onde vamos” e “como pretendemos chegar”, e cujas respectivas avaliações situacionais, estudos de tendências, elaboração de cenários e delineamento de projetos apoiam tal análise.

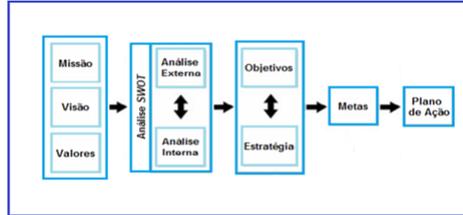


Figura 2: Componentes do BSC

Conforme figura 2, acima, os componentes do BSC são:

- **Mapa estratégico:** Descreve a estratégia da empresa através de objetivos relacionados entre si e distribuídos nas quatro dimensões (perspectivas).
- **Objetivo estratégico:** O que deve ser alcançado e o que é crítico para o sucesso da organização. O Balanced Scorecard é capaz de garantir a satisfação do cliente e a eficácia dos processos organizacionais.
- **Indicador:**
 - Como será medido e acompanhado o sucesso do alcance do objetivo. Qualquer indicador deve cumprir os seguintes requisitos:
 - Ser claro, transmitir informação clara e confiável sobre o evento a analisar;
 - Fácil de obter, mediante o acesso intuitivo a uma aplicação informática;
 - Coerente com os fins estabelecidos, com a Visão e Missão da organização, medindo e controlando os resultados alcançados;
 - Adequado e oportuno, estando disponível para a tomada de decisão;
 - Ter a sua unidade de medida corretamente identificada: números absolutos (n.^o), percentagens (taxas de crescimento, pesos) (%), dias, horas, valores ...;
 - Ter um responsável designado capaz de atuar sobre os indicadores.
 - Deixar as estratégias claras a toda a empresa.
 - Alinhar as metas interdepartamentais e pessoais à estratégia.
 - Ligar os objetivos estratégicos com as metas alcançadas de longo prazo e os orçamentos anuais.
- **Meta:** Se referem ao nível de desempenho ou a taxa de melhorias que tem que ser realizadas para que os objetivos sejam alcançados.
- **Planos de ação:** Relatam as ações práticas necessárias para que se alcancem os objetivos estratégicos organizacionais.

Os resultados, das análises supracitadas, foram transformados em “missão”, “visão”, “valores” e “objetivos estratégicos”, sendo estes últimos interligados e dispostos em quatro perspectivas: “aprendizado e crescimento das pessoas”; “processos internos”; “clientes” e “resultados”.

Assim a primeira fase consistiu na definição da **missão**, **visão** e **valores** da Autarquia (ou Identidade Institucional). Para a definição da missão os gestores devem se atentar aos seguintes questionamentos: “Qual é o nosso negócio?”; “Quem são os clientes?”; “O que tem valor para o cliente?”; “Qual será o nosso negócio?” e “Como deveria ser o nosso negócio?”. A missão, em suma, é o detalhamento da razão de ser desta Autarquia e o que ela pretende oferecer à sociedade por meio de um modelo de mobilidade urbana viável. O objetivo de se formular uma declaração de missão é criar uma direção a seguir para os servidores e colaboradores, deixando claras as metas e objetivos da organização.

Já a visão é uma espécie de ‘sonho possível’, segundo Kotler^[1], que fornece ao órgão direcionamento para um longo período. A visão, muitas vezes, revela um sonho da criação desta instituição, que têm uma visão de futuro e querem compartilhar isso com todos os seus servidores e colaboradores.

Para atingir os objetivos, cumprir a missão da instituição e realizar o sonho de uma visão futura é preciso que os integrantes da Autarquia apoiem-se em valores: comportamentos e atitudes que são defendidos e utilizados por ela. Assim, ao ter que tomar certas decisões, tanto os líderes como os demais servidores podem se basear nos valores da empresa. Primeiramente, utilizando-se desses preceitos, foi possível definir a primeira “etapa” do planejamento estratégico.

A segunda fase consistiu na elaboração da Análise SWOT – Forças (*Strengths*), Fraquezas (*Weaknesses*), Oportunidades (*Opportunities*) e Ameaças (*Threats*) – dos macroprocessos críticos, para debates, ajustes e validação junto aos gestores. O diagnóstico, à época, foi realizado por integrantes do grupo de trabalho, tomando como base os principais programas e normativos balizadores de atuação da Autarquia, assim como documentos relacionados ao Planejamento Estratégico de 2012.

Logo, foram descritos os objetivos estratégicos, que são os resultados que a organização pretende alcançar, ou seja, onde a empresa deve chegar; ou seja, define a relação pretendida da organização com seu ambiente, levando em conta suas competências e recursos. Em seguida foi definido indicadores, uma ferramenta para realizar a medição e o consequente nível de desempenho e sucesso de uma organização ou de um determinado processo, focando no “como” e indicando quão bem os processos dessa empresa estão, permitindo que seus objetivos sejam alcançados, traçando, nesse momento as metas.

Os planos de ação permitem realizar o acompanhamento das execuções das atividades mais importantes no órgão para atingir os objetivos.

[1] Administração de Marketing, a edição do milênio, de Philip Kotler.

4. IDENTIDADE INSTITUCIONAL

O planejamento estratégico é composto de alguns pontos básicos que dão o direcionamento inicial do serviço público. Antes mesmo de fazer toda a análise estrutural, financeira e de custo, é necessário definir qual o papel daquele órgão perante a sociedade, qual sua intenção e ou objetivo, quais benefícios trarão, qual diferencial irá oferecer ao seu público. Neste contexto destaca-se a definição destes três pontos: missão, visão, valores.

Missão: Promover a mobilidade, por meio da gestão do Sistema de Transporte Público Coletivo do DF orientada para a qualidade de vida da população, sustentabilidade e integração no Distrito Federal.

Visão: Ser reconhecida como referência em soluções inovadoras e gestão no Sistema de Transporte Público Coletivo.

Valores: Ética, Transparência, Qualidade do Serviço, Responsabilidade Social, Eficiência e Sustentabilidade.

Os valores são os princípios que norteiam as políticas e práticas implementadas pela Instituição. Segue o detalhamento de cada um dos valores:

- **Ética** - a ética no serviço público está diretamente relacionada com a conduta dos servidores que ocupam cargos públicos. Tais indivíduos devem agir conforme um padrão ético, exibindo valores morais como a boa fé e outros princípios necessários para uma vida saudável no seio da sociedade;
- **Transparência** - preceito através do qual se impõe a administração pública a prestação de contas de suas ações, através da utilização de meios de comunicação;
- **Qualidade do Serviço** - é a propriedade de qualificar os diversos serviços da administração pública; está relacionado à percepção de cada indivíduo, ou da sociedade, ao serviço prestado;
- **Responsabilidade Social** - é quando a instituição decide, voluntariamente, contribuir para uma sociedade mais justa e para um ambiente mais limpo. O conceito de responsabilidade social pode ser compreendido em dois níveis: o nível interno relaciona-se com os trabalhadores e, a todas as partes afetadas pelo órgão e que, podem influenciar no alcance de seus resultados. O nível externo são as consequências das ações de uma organização sobre o meio ambiente, os seus parceiros de negócio e o meio em que estão inseridos;

- **Eficiência** - é a qualidade daquilo ou de quem é competente, que realiza de maneira correta as suas funções. Para que um indivíduo haja com eficiência, são necessárias outras qualidades essenciais, como a organização, o compromisso, a concentração, a pontualidade, o respeito, a criatividade, dentre outros; e,
- **Sustentabilidade** - é um conceito relacionado ao desenvolvimento sustentável, ou seja, formado por um conjunto de ideias, estratégias e demais atitudes ecologicamente corretas, economicamente viáveis, socialmente justas e culturalmente diversas.

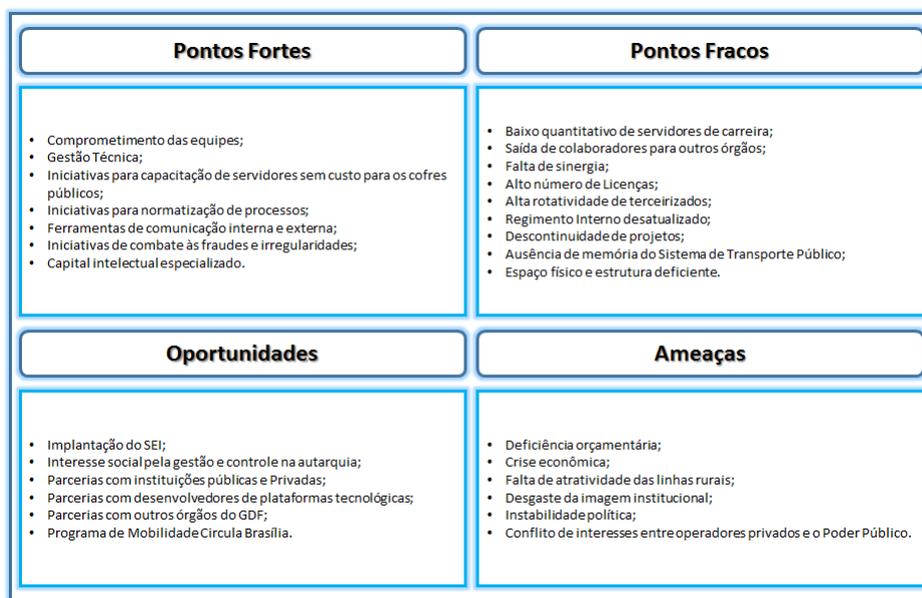
5. DIAGNÓSTICO INSTITUCIONAL

A função dessa ferramenta é avaliar os ambientes interno e externo a um empreendimento, formulando táticas para otimizar o desempenho do órgão. Assim, são analisadas as oportunidades, as ameaças, os pontos fortes e fracos.

Em relação ao ambiente interno, a análise SWOT engloba as atividades dentro da própria organização e considera todos os processos a ela relacionados. Nesse sentido, as forças e fraquezas institucionais são avaliadas, considerando os fatores atuais, como pontos fracos, recursos, experiências, conhecimentos e habilidades. Enquanto isso, o ambiente externo diz respeito às questões fora da empresa e que fogem do seu controle. A esses espaços estão ligadas oportunidades e ameaças futuras.



Os objetivos do diagnóstico e da avaliação institucional foram efetuar uma síntese das análises internas e externas, e identificar elementos chave para a gestão. Dessa forma foi possível estabelecer prioridades de atuação, e preparar ações estratégicas no que tange aos riscos institucionais. Os resultados culminaram na Matriz SWOT a seguir.



As **Ameaças (Threats)** são de origem externa relacionados a pontos que prejudicam o atingimento da meta, oriundo dos atributos do ambiente. Abaixo ressalta-se cada uma das ameaças:

- **Crise econômica:** a economia do país ainda está em crise, com projeção de queda da taxa de crescimento do Produto Interno Bruto (PIB) de 3% para 1,5%, no período de 2018. A taxa de desemprego, no ano de 2018, chegou a 13,1% e os empregos informais é crescente nas áreas urbanas. Sob o prisma da estabilidade financeira o sistema mantém a capacidade para absorver perdas e honrar saídas abruptas de recursos em cenários de stress. A taxa de inflação ainda está alta, a 6,5%, sendo que a meta para 2018 é de 4,5% (sem considerar a banda, de 1,5 pontos percentuais).
- **Deficiência orçamentária:** a crise econômica atual reflete na arrecadação do Estado, basicamente quanto maior a taxa de desemprego e, conseqüentemente o índice de empregos informais, menos o Estado arrecada.
- **Desgaste da imagem institucional:** o desgaste da imagem da Autarquia na mídia afeta a motivação dos servidores e colaboradores da instituição, sendo que em alguns casos o fato divulgado é responsabilidade de outro órgão.
- **Falta de atratividade das linhas rurais:** as linhas rurais, do ponto de vista econômico, não são muito atrativas, pois a quantidade de passageiros, em relação às das linhas urbanas, são bem menores.
- **Instabilidade política:** o quadro instável político é mais um fator que afeta diretamente a crise econômica, pois cria um desarranjo nas contas públicas e fiscais. Isso afeta também a continuidade de projetos, que em parte são adiados por não terem sido pensados de forma eficaz.
- **Conflito de interesses entre operadores privados e o Poder Público:** o operador vislumbra lucro, ou seja, operar a um custo baixo com alto faturamento. Já o serviço público compreende a prestação de serviço de alto nível a um baixo custo. Encontrar o ponto de equilíbrio é fator crucial para o bom cumprimento da missão.

As **Fraquezas (Weaknesses)** são de origem interna relacionados a pontos que prejudicam o atingimento da meta, oriundo dos atributos do órgão. Abaixo ressalta-se cada uma das fraquezas:

- **Baixo quantitativo de servidores de carreira:** atualmente a Autarquia contém 159 servidores efetivos, sendo que desses, 19 estão cedidos e apenas 140 atuam efetivamente na instituição.
- **Saída de colaboradores para outros órgãos:** como dito anteriormente, os analistas e técnicos cedidos corresponde a 19 servidores, o que corresponde a 12% do total efetivo.
- **Falta de sinergia:** sinergia é o esforço em conjunto em prol de um objetivo comum. As áreas separadamente não tem esse problema, mas quando considera-se as áreas em prol do objetivo geral do órgão, esse problema desponta.
- **Alto número de licenças:** a falta do servidor, mesmo que eventual, é um problema, devido ao baixo quantitativo.
- **Espaço físico e estrutura deficiente:** o prédio não foi arquitetado para ter um órgão público com as características operacionais de transporte funcionando. Assim, a sede do DFTRANS precisa, urgentemente, de uma reforma. Ainda falta computadores atualizados para as diversas áreas, com licença para software.
- **Regimento Interno desatualizado:** já ocorreram várias alterações na estrutura e na operacionalização e competência das atividades do transporte urbano, e que, ainda não foi revisto. Esse fator atrapalha uma das principais formas de gestão, que é a gestão por competência (Conhecimento, Habilidade e Atitude). O conhecimento da competência (agir agregando valor) é essencial para a instituição, pois envolve três aspectos fundamentais: saber - conceito; saber fazer - conhecer a tarefa; saber agir - com base nas experiências anteriores. O regimento interno está inserido no 'saber fazer'.
- **Descontinuidade de projetos:** devido a constante instabilidade política, os gestores são constantemente substituídos, o que afeta o desenvolvimento dos projetos.

- **Ausência de memória do Sistema de Transporte Público:** o primeiro concurso para a carreira de Transporte Urbano (especialista, analista, técnico ou auxiliar) foi em 1997, com a nomeação de 15 servidores em 1999, enquanto ainda era DMTU (Lei nº 241/1992). O segundo concurso para a carreira de Transporte Urbano (analista ou técnico) foi em 2008, com nomeações no mesmo ano e em 2012. A transição do DMTU para o DFTRANS não ocorreu de forma a transmitir toda a história do transporte urbano no Distrito Federal. Assim, o GDF tem, no seu quadro 159 servidores em transporte urbano e 40 servidores Auditores Fiscais de Atividades Urbanas - Transporte, sugerindo que apenas 8% tem memória do sistema de transporte público de 19 anos.
- **Alta rotatividade de terceirizados:** o baixo quantitativo dos servidores de carreira reflete na alta concentração de terceirizados, especificamente nos operadores de bilhetagem, que somam 245 colaboradores. Esse alto índice corresponde a 64% do total de servidores efetivos, o que prejudica no atendimento, falta de confiança na Instituição, afeta negativamente o clima organizacional.

As **Oportunidades (Opportunities)** são de origem externa relacionados a aspectos úteis para atingir o objetivo, oriundos dos atributos do ambiente. Abaixo ressalta-se cada uma das oportunidades:

- **Implantação do Sistema Eletrônico de Informação (SEI):** o sistema foi implementado em julho de 2017. Entre as vantagens da modernização, estão a economia de recursos, a preservação do meio ambiente, mais agilidade nas análises e eficiência no atendimento à Lei de Acesso à Informação, permitindo a consulta pública pelo meio digital.
- **Interesse social pela gestão e controle na autarquia:** com a crise da imagem institucional, a sociedade mostrou interesse em acompanhar e entender a finalidade do órgão, tendo assim maior comprometimento e apoio social pelo serviço.
- **Parcerias com instituições públicas e privadas:** mais conhecidas como Parcerias Público-Privadas (PPPs), regulamentadas pela Lei 11.079 de 2004. Essas parcerias são uma alternativa de viabilizar investimentos em obras e serviços de interesse da população. O setor público contrata — normalmente de forma menos onerosa — os projetos necessários, compartilhando com a iniciativa privada riscos e responsabilidades inerentes a eles. A empresa contratada, por sua vez, é responsável por financiar, executar e operar o projeto pelo tempo determinado e conforme condições estabelecidas em contrato.
- **Parcerias com desenvolvedores de plataformas tecnológicas:** os termos de cooperação já fazem parte da realidade do ambiente público, pois trazem alguns benefícios como minimizar riscos e diminuir custos. E a Autarquia já realiza termos que tem objetivo de modernizar a gestão e o monitoramento do Sistema de Transporte Público do Distrito Federal.
- **Parcerias com outros órgãos do GDF:** parcerias são a melhor maneira de conseguir ampliar o acesso ao transporte público com baixo custo. Assim, para se desenvolver alguns trabalhos de forma eficiente e eficaz, a um baixo custo para o estado, é imperioso, em alguns casos, realizar parcerias com instituições. Como no caso da entrega dos cartões de Passe Livre Estudantil (PLE) nas próprias escolas em que foi feita uma parceria com a Secretaria de Educação para realizar essa entrega.
- **Programa de Mobilidade Circula Brasília:** O Governo do Distrito Federal lançou em maio de 2016, o primeiro Programa de Mobilidade do Distrito Federal, o Circula Brasília, que prioriza o transporte coletivo e não motorizado; prevê a integração entre os modos de transporte; mira a melhoria na qualidade da prestação dos serviços; prioriza a maior confiabilidade no sistema, dentre outros. Nesse programa encontra-se a implantação do Bilhete Único, operação completa do BRT Sul, melhoria operacional nos Terminais (Gama, Santa Maria e Rodoviária do Plano Piloto), etc. Assim, corroborando o alinhamento das ações da Autarquia com o programa de governo.

As **Forças (Strengths)** são de origem interna relacionados a aspectos úteis para atingir o objetivo, oriundos dos atributos do órgão. Abaixo ressalta-se cada uma das oportunidades:

- **Comprometimento das equipes:** as equipes, apesar de pequenas, são comprometidas com o resultado, individualmente.
- **Gestão Técnica:** é feita a avaliação diagnóstica dos atuais contratos para verificar o modelo do plano, estudo de cenários, aspectos legais, dentre outros. Esses itens não esgotam as possibilidades de análise. Todas as informações relevantes são consideradas para a realização de um diagnóstico efetivo da atual situação e seus impactos futuros de curto, médio e longo prazo.
- **Iniciativas para capacitação de servidores sem custo para os cofres públicos:** está relacionado à cursos gratuitos, acordos com instituições, com custo baixo para os servidores, referente a pós-graduação strictu-sensu ou lato-sensu, graduação, etc.
- **Iniciativas para normatização dos processos:** a normatização e divulgação das principais atividades é imperioso para o bom andamento do processo.
- **Ferramentas de comunicação interna e externa:** internet ([site do DFTRANS](#)) e intranet ([Intranet do DFTRANS](#)) sempre atualizada.
- **Iniciativas de combate à fraudes e irregularidades:** refere-se ao mapeamento das fragilidades do órgão, por meio da institucionalização da gestão de risco, bem como a inovação e criação de dispositivos que possam inibir as fraudes e irregularidades.
- **Capital intelectual especializado:** são um total de 134 servidores efetivos com alguma continuidade de aperfeiçoamento intelectual, dentre esses estão 5 mestres e 1 doutor.

6. MAPA ESTRATÉGICO

As diretrizes estratégicas institucionais (missão, visão e valores) são os princípios básicos das atividades cotidianas que servem para estabelecer uma filosofia para o órgão na atividade de planejamento estratégico; pois é a partir dela que a Autarquia sabe onde pretende chegar, o horizonte temporal e os valores para se alcançar. Como dito anteriormente utilizou-se a metodologia BSC - *Balanced Scorecard*. A aplicação do método através de suas ferramentas é essencial na consolidação das estratégias. A partir da dinâmica do BSC, desenvolve-se o mapa estratégico - modelo das quatro perspectivas para a definição da estratégia da criação de valor. O mapa representa uma síntese compreensível do planejamento estratégico que é indispensável na transição entre a fase de planejamento para a fase de execução dos projetos estratégicos[2].



Planejamento estratégico e as perspectivas do BSC.

Na prática, a gestão estratégica tem como foco otimizar o uso dos recursos do órgão em função do plano. Os projetos estratégicos tem como foco criar novas competências que serão fundamentais para o futuro da empresa. Ambos, planos de ação e projetos estratégicos, devem estar alinhados com as estratégias definidas pela diretoria.

Para o DFTRANS foram definidos quatro perspectivas dos objetivos estratégicos, a saber: Sociedade (clientes), Processos Internos, Fortalecimento Institucional (aprendizado e crescimento) e Orçamentário (financeiro), conforme segue:

1. Considerando a perspectiva da **Cliente e Sociedade:**

- Modernizar a gestão e o monitoramento do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal - STPC/DF;
- Ampliar o acesso ao transporte público;
- Promover a participação social.

2. Considerando a perspectiva dos **Processos Internos:**

- Aprimorar a gestão de Tecnologia da Informação - TI;
- Aprimorar o controle interno;
- Aperfeiçoar os processos de gestão.

3. Considerando a perspectiva do **Fortalecimento Institucional:**

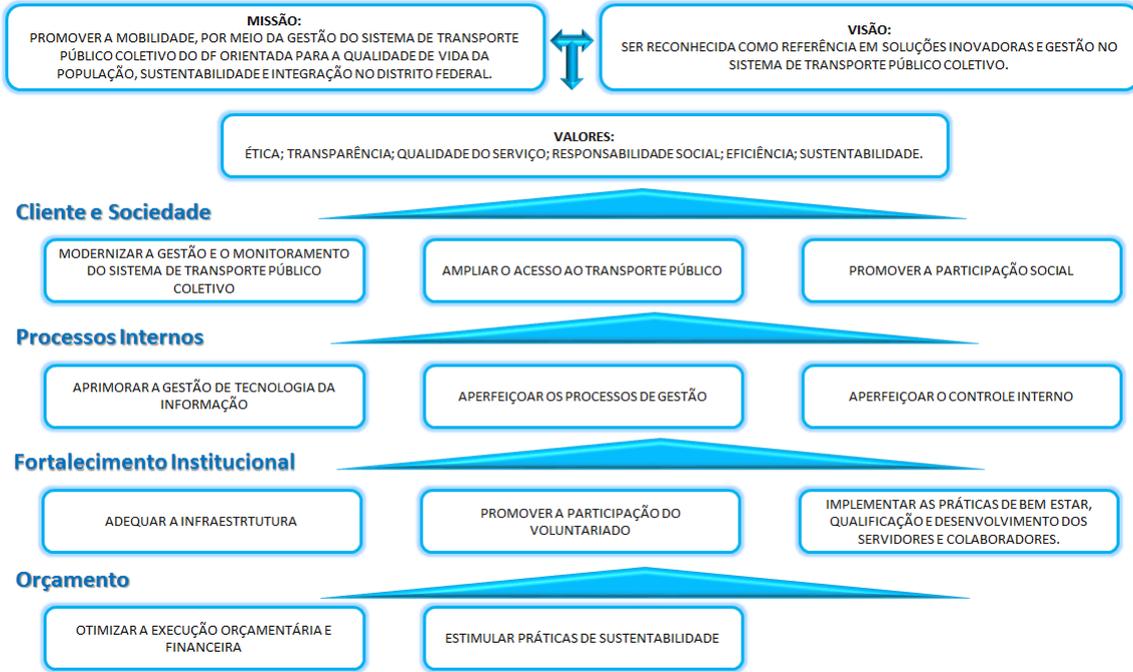
- Adequar a infraestrutura;
- Promover a participação do voluntariado;
- Implementar as práticas de bem estar, qualificação e desenvolvimento dos servidores e colaboradores.

4. Considerando a perspectiva do **Orçamento:**

- Otimizar a execução orçamentária e financeira;

- Estimular práticas de sustentabilidade.

Segue abaixo diagrama do mapa estratégico:

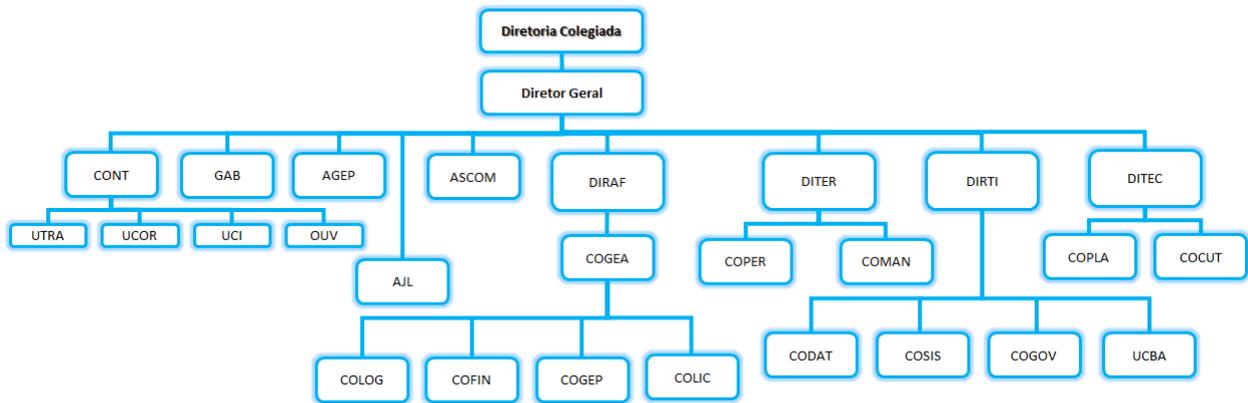


Mapa Estratégico Institucional do Transporte Urbano do Distrito Federal - DFTRANS.

[2] Penha, Rafaela da Silva Bezerra e Outros. Gestão Estratégica; XXVIII ENCONTRO NACIONAL DE ENGENHARIA DA PRODUÇÃO; 2008.

7. **NOVA ESTRUTURA DO DFTRANS**

Em abril de 2018, a Diretoria Colegiada propôs uma nova estrutura para a distribuição das atividades do DFTRANS, focando na eficiência e eficácia das atividades finalísticas da Autarquia. A primeira foi publicada no DODF Nº 75 (19/04/2018); a segunda no DODF Nº 114 (18/06/2018); e a última no DODF Nº 125 SUPLEMENTO A (04/07/2018). A novidade foi a criação de duas unidades orgânicas: a Assessoria de Planejamento Estratégico e Projetos - Agep, e a Controladoria Setorial - CONT. Assim a nova estrutura, até o limite de coordenadoria, é apresentada no organograma a seguir.

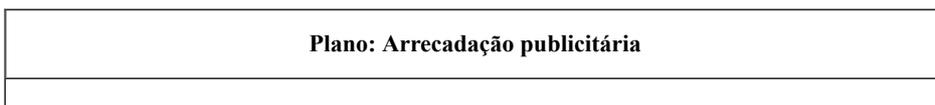


Organograma do DFTRANS, até o nível de coordenadoria.

8. **PROJETOS E PLANOS ESTRATÉGICOS**

Os planos e projetos estratégicos são construídos para incorporar novas competências que foram identificadas como essenciais para atender integralmente sua visão e missão. Arquitetar o projeto e liderar sua execução exige do líder resistência e resiliência na tarefa de criar sinergia entre grupos multifuncionais e controlar agendas e ambições individuais. Abaixo estão todos os planos (conjunto de ações pontuais e contínuas) e projetos (esforços temporários empreendidos para criar um produto, serviço ou resultado exclusivo) estratégicos da Autarquia.

8.1. **DIRETORIA TÉCNICA (DITEC):**



Objetivo Estratégico: Otimizar a execução orçamentária e financeira				
Gerente do plano estratégico: Adriano Borges				
Item	Ações	Benefícios esperados	Conclusão / Início	Status
01	Mapear as fontes de recursos	Ter um mapa dos valores de publicidade.		Em andamento
02	Arrecadação publicitária	Diminuir as possibilidades de elisão fiscal; incrementar a arrecadação; dispor de um arcabouço legal mais transparente e simplificado		Em andamento
03	Recuperar a arrecadação publicitária anterior	Cobrar / recuperar os valores de arrecadação própria dos contratos ou não oriundos da veiculação publicitária.		Em andamento
04	Estudo da composição de custos	Incremento da arrecadação do DFTRANS. Estabelecer valores devidos ao DFTRANS das empresas que exploram publicidades nos veículos.		Em andamento

Plano: Atualização do SIT				
Objetivo Estratégico: Modernizar a gestão e monitoramento do STPC/DF				
Gerente do plano estratégico: Ednardo Ferreira				
Item	Ações	Benefícios esperados	Conclusão / Início	Status
01	SIT Sei – Emissão de Ordem de Serviço	Agilizar a emissão das Ordens de Serviço de linhas, com acesso ao sistema SIT via Web.		Em andamento
02	SIT Web – Pré-cadastro de preposto	Agilizar no atendimento do cadastramento do preposto.		Em andamento
03	SIT – Apuração de valor	Agilizar na apuração do valor do complemento tarifário e subsídio no SIT.		Em andamento

Plano: Implantar o Centro de Supervisão Operacional – CSO				
Objetivo Estratégico: Modernizar a gestão e monitoramento do STPC/DF				
Gerente do plano estratégico: Ednardo Ferreira				
Item	Ações	Benefícios esperados	Conclusão / Início	Status
01	Acordo de Cooperação com CODESE/DF	Obter 'Know How' de acompanhamento operacional.	20/08/2018	Concluído
02	Definição de requisitos	Definir recursos e funcionalidades da tecnologia necessária para captação dos dados.		Em andamento
03	Implantação de tecnologia	Entrada de operação do módulo do CSO.		Em andamento
04	Recebimento e implantação da tecnologia	Receber os equipamentos - hardware - servidores para a alimentação da plataforma.		Em andamento
05	DF no Ponto	Busca, por meio de aplicativo, disponível para plataforma móvel, facilitando a informação ao cidadão.		Em andamento
06	Painel de acesso 'QR Code' nas paradas de ônibus (dados oriundos do DF no Ponto)	Facilitar o acesso às informações de itinerário e paradas de ônibus.		Em andamento

Projeto: Parceria para Operação e Modernização da Bilhetagem Automática do STPC/DF	
Objetivo Estratégico Apoiado	Modernizar a gestão e monitoramento do STPC/DF.
Objetivo do Projeto	A participação da iniciativa privada contribuindo com modelos de boas práticas e tecnologias modernas para a gestão da bilhetagem do STPC/DF.
Benefícios Esperados	Captar informações de modelos disponíveis no mercado para operação e gestão de bilhetagem de transporte público para dar suporte a elaboração do Procedimento de Manifestação de Interesse.
Escopo	Estudos de modelagem técnica, econômico-financeira e jurídica para a implantação, operacionalização e manutenção da bilhetagem automática e do sistema de transporte inteligente do sistema de transporte público coletivo do Distrito Federal.
Entregas	Estudos de mercado de diversas soluções.

Gerente do Projeto	Guilherme Santos da Silva
Data de Entrega	30/06/2019

Projeto: Construção de Abrigos para Passageiros de Ônibus	
Objetivo Estratégico Apoiado	Ampliar o acesso ao transporte público.
Objetivo do Projeto	Construção de abrigos em paradas de ônibus no Distrito Federal, visando oferecer conforto ao usuário do transporte público, com garantia de sua integridade física e de proteção contra intempéries climáticas.
Benefícios Esperados	Oferecer conforto ao usuário do transporte público; tornar mais atrativo o Sistema de Transporte Público Coletivo, a fim de melhorar as condições gerais de mobilidade; reduzir a quantidade de veículos utilizados como meio de transporte principal; redução de engarrafamentos e retenções no trânsito, garantindo a fluidez nos trajetos.
Escopo	Fabricação, fornecimento e instalação de abrigos de passageiros tipo C pré-moldado em paradas de ônibus do Sistema de Transporte Coletivo – STPC.
Entregas	500 abrigos de ônibus.
Gerente do Projeto	Monise Ferreira
Data de Entrega	03/06/2019

8.2. DIRETORIA ADMINISTRATIVO FINANCEIRA (DIRAF):

Plano: Sustentabilidade Ambiental				
Objetivo Estratégico: Estimular práticas de sustentabilidade				
Gerente do plano estratégico: Everaldo de Araújo				
Item	Ações	Benefícios esperados	Conclusão / Início	Status
01	Aquisição de canecas	Diminuir a quantidade de uso e descarte de copos descartáveis		Em andamento
02	Instituir a coleta seletiva	Preservação do meio ambiente, diminuição de desperdícios.		Em andamento
03	Criar espaço herbário	Integração entre os servidores e colaboradores, cuidar da parte paisagística, preservação do meio ambiente.		Em andamento
04	Compra sustentável	Preservação do meio ambiente, diminuição de desperdícios (Incluir critérios sustentáveis nos projetos básicos e termos de referência).		Em andamento

Plano: Programa de Qualidade de vida no trabalho e satisfação				
Objetivo Estratégico: Implementar as práticas de bem estar, qualificação e desenvolvimento dos servidores e colaboradores na instituição.				
Gerente do plano estratégico: Rafaella de Oliveira				
Item	Ações	Benefícios esperados	Conclusão / Início	Status
01	Criação do espaço de convivência	Espaço destinado a descanso e relaxamento dos servidores e colaboradores, promovendo à saúde e bem-estar.		Em andamento
02	Flexibilização da jornada de trabalho e tele trabalho	Aumento da produtividade (qualidade, eficiência e eficácia).	13/07/2018	Concluído
03	Projeto 'Final de Expediente'	Integração entre servidores e colaboradores do DFTRANS.	15/07/2018	Concluído
04	Implementação do Plano de Saúde	Dar qualidade de vida aos servidores, redução de licenças médicas e outros afastamentos.		Em andamento
05	Programa de assistência e prevenção da saúde emocional	Dar qualidade de vida aos servidores, aumento de produtividade, redução de conflitos, redução de absenteísmo.		Em andamento

06	Segurança do trabalho – Contratação de brigadistas	Dar segurança no local de trabalho, dar atendimento emergencial.	15/07/2018	Concluído
07	Segurança do trabalho – Implementação da CIPA	Dar qualidade de vida aos servidores, prevenção de acidente de trabalho.		Em andamento
08	Momento Convivência	Integração entre servidores e colaboradores do DFTRANS.	15/06/2018	Concluído
09	Implementar a ginástica laboral	Dar qualidade de vida aos servidores, redução de licenças médicas e outros afastamentos.		Em andamento
10	Semana do servidor / semana da saúde	Dar qualidade de vida aos servidores e integração entre servidores e colaboradores do DFTRANS.		Em andamento
11	Programa de Capacitação e Desenvolvimento de Pessoas - PCDP	Melhorar a qualidade dos serviços públicos prestados, adequação de competência dos servidores.		Em andamento
12	Banco de Talentos	Promover e adequar às necessidades da Autarquia, subsidiar a movimentações do quadro, aliado às competências.		Em andamento

Plano: Programa Solidário

Objetivo Estratégico: Promover a participação do voluntariado no DFTRANS.

Gerente do plano estratégico: Rafaella de Oliveira

Item	Ações	Benefícios esperados	Conclusão / Início	Status
01	Apoio a entidade carente	Maior interação e participação com a sociedade.		Em andamento
02	Feira de variedades	Maior interação e participação da sociedade, interação entre os servidores e colaboradores.	11/05/2018	Concluído

Plano: Adequação do DFTRANS

Objetivo Estratégico: Adequar a infraestrutura.

Gerente do plano estratégico: Cledionício de Souza

Item	Ações	Benefícios esperados	Conclusão / Início	Status
01	Reformulação do <i>layout</i>	Melhor adequação dos setores, promoção da iteratividade entre os servidores e colaboradores das áreas.		Em andamento
02	Instalação de aparelhos de ar-condicionado tipo <i>split</i>	Aumento da produtividade (qualidade, eficiência e eficácia) e ambiente de trabalho.		Em andamento
03	Manutenção da rede hidráulica	Economia do gasto de água.	01/06/2018	Concluído
04	Reforma da infraestrutura do DFTRANS	Melhorar a qualidade dos ambientes de trabalho e, por conseguinte a produtividade, com reflexos diretos no atendimento aos cidadãos que demandam os serviços do DFTRANS.		Em andamento

Plano: Gestão Documental

Objetivo Estratégico: Aperfeiçoar os processos de gestão.

Gerente do plano estratégico: Alberto Boff

Item	Ações	Benefícios esperados	Conclusão / Início	Status
01	Implementação da tabela de temporalidade	Agrupar os documentos sob um mesmo tema, como forma de agilizar sua recuperação e facilitar as tarefas arquivísticas relacionadas com a avaliação, seleção, descarte, transferência, recolhimento e acesso a esses documentos.		Em andamento
02	Instituir o plano de classificação documental	A classificação documental permite a organização do acervo documental da instituição, pautada na análise e identificação do conteúdo dos documentos. Ela determina o modo de ordenação a ser aplicado em documentos analógicos e digitais, com ênfase na melhor forma de guardar e recuperar as informações produzidas na execução das atribuições institucionais.		Em andamento

Projeto: Oficina de Reciclagem

Objetivo Estratégico Apoiado	Estimular práticas de sustentabilidade.
Objetivo do Projeto	Transformar material permanente inservível em servível, com uso de mão de obra dos reeducandos (FUNAP), que já prestam serviço no órgão, promovendo o desenvolvimento de nova possibilidade de trabalho, bem como o reaproveitamento de materiais.
Benefícios Esperados	Melhor utilização de recursos do DFTRANS e a longevidade do patrimônio público.
Escopo	- Apresentar TAP; - Disponibilizar sala; - Elaborar TR; - Compra material.
Entregas	Sala de oficina aparelhada.
Gerente do Projeto	Cledionilcio de Souza
Data de Entrega	31/10/2018

Projeto: Simplifique

Objetivo Estratégico Apoiado	Aperfeiçoar os processos de gestão.
Objetivo do Projeto	Mapear os processos do DFTRANS, com objetivo de verificar as reincidências e eliminá-las.
Benefícios Esperados	Ter todos os processos da Autarquia mapeados e simplificados, tornando a gestão mais sucinta.
Escopo	Definir cronograma, definir os representantes das áreas, registrar os processos que serão utilizados, desenhar no sistema Bizage o fluxograma, publicar na intranet da Autarquia.
Entregas	Cronograma, Processos e Fluxograma.
Gerente do Projeto	Alberto Boff
Data de Entrega	15/11/2018

8.3. DIRETORIA DE TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO (DIRTI):

Projeto: Atualização do Plano Diretor de TI

Objetivo Estratégico Apoiado	Aprimorar a gestão de TI.
Objetivo do Projeto	A atualização deste PDTI contemplará, no que diz respeito à TIC, as iniciativas e necessidades de todas as áreas do DFTRANS por um período de 4 (quatro) anos, com início da vigência em janeiro de 2019 e atualizações anuais.
Benefícios Esperados	A área de TIC exerce importante papel institucional, prestando suporte às áreas finalísticas e apoiando as áreas intermediárias do DFTRANS e, ainda, fomentando a integração e parceria com outros órgãos e entidades públicas do Governo do Distrito Federal – GDF e do Governo Federal e, se necessário, com a iniciativa privada. Por isso, as ações de TIC precisam ser planejadas.
Escopo	Preparar o relatório.
Entregas	PDTI
Gerente do Projeto	Luciano Helou
Data de Entrega	20/12/2018

Projeto: Monitoramento da Bilhetagem Automática

Objetivo Estratégico Apoiado	Modernizar a gestão e monitoramento do STPC/DF.
Objetivo do Projeto	Adequar o SIT para receber informações detalhadas da arrecadação e do pagamento.
Benefícios Esperados	Informatizar a conciliação da bilhetagem do STPC/DF.
Escopo	- Apresentar projeto de TI; - Desenvolver projeto; - Entrega do produto.
Entregas	Módulo de Conciliação no SIT; Relatório de Entradas (vendas).

Gerente do Projeto	Jean Ridner
Data de Entrega	20/12/2018

Projeto: Desenvolvimento de <i>Business Intelligence</i> - BI	
Objetivo Estratégico Apoiado	Modernizar a gestão e monitoramento do STPC/DF.
Objetivo do Projeto	Desenvolver um ponto central para o repositório dos dados do STPC/DF e disponibilizar uma ferramenta de acesso a esses dados.
Benefícios Esperados	Fornecer relatórios gerenciais das operações do STPC/DF.
Escopo	- Adesão de atas para contratação do desenvolvedor; - Apresentar DW (Data Warehouse) corporativo; - Apresentar os cubos; - Apresentar os painéis gerenciais (<i>dash boards</i>); - Treinamento e/ou Consultoria.
Entregas	- DW (Data Warehouse) corporativo; - Cubos; - Painéis gerenciais (<i>dash boards</i>).
Gerente do Projeto	Renatto Attiê
Data de Entrega	31/12/2019

Plano: Aprimorar o atendimento às gratuidades				
Objetivo Estratégico: Ampliar o acesso ao transporte público				
Gerente do plano estratégico: Adriana Kikuchi				
Item	Ações	Benefícios esperados	Data de conclusão	Status
01	Realizar treinamento com os colaboradores	Maior agilidade no processo de atendimento e informação ao cidadão, melhorando a qualidade de atendimento e informação.		Em andamento
02	Parceria com Secretaria da Educação (Portaria Conjunta)	Melhorar a logística de entrega dos cartões de Passe Livre Estudantil – PLE.	18/06/2018	Concluído
03	Mapear escolas	Verificar todas as escolas que poderão fazer parte do programa, diminuindo assim o atendimento <i>'in loco'</i> aos estudantes.		Em andamento
04	Definir regras de distribuição do cartão PLE	Dar maior clareza às regras de distribuição viabiliza planejamento do demandante quanto do demandado.		Em andamento

8.4. DIRETORIA DE TERMINAIS (DITER):

Plano: Reestruturar os Terminais Rodoviários				
Objetivo Estratégico: Ampliar o acesso ao transporte público				
Gerente do plano estratégico: Claudio Ribas de Sousa				
Item	Ações	Benefícios esperados	Conclusão / Início	Status
01	Manutenção dos terminais rodoviários	Melhorar os pontos finais, garantindo maior conforto aos usuários do transporte público.		Em andamento

Plano: Arrecadação dos Permissionários nos Terminais Rodoviários				
Objetivo Estratégico: Otimizar a execução orçamentária e financeira				
Gerente do plano estratégico: Cláudio Ribas de Sousa				
Item	Ações	Benefícios esperados	Conclusão / Início	Status
01	Alterar o Decreto nº 34.573, de 15/08/2013, para o DFTRANS ser o	Realização pelo DFTRANS do recadastramento de todos os ocupantes de espaços públicos em terminais rodoviários. Isso dará maior controle dos		Em andamento

	responsável pelos Termos de Permissão de Uso	espaços públicos, da previsão orçamentária relacionada à arrecadação e controle financeiro.		
02	Recadastramento dos ocupantes de espaços públicos em terminais rodoviários	Realização de diagnóstico de ocupação do espaço público nos terminais rodoviários do DF.		Em andamento
03	Plano de Ocupação	Regularização da ocupação dos espaços públicos dos terminais rodoviários do DF.		Em andamento
04	Recuperar a arrecadação dos espaços públicos já ocupados	Cobrar / recuperar os valores de arrecadação própria pela utilização dos espaços públicos dos terminais rodoviários.		Em andamento

8.5. DIRETORIA GERAL (DG):

Projeto: Apuração das Responsabilidades	
Objetivo Estratégico Apoiado	Aperfeiçoar o processo de gestão.
Objetivo do Projeto	Promover a tempestividade nas apurações de responsabilidade.
Benefícios Esperados	Dar tempestividade aos processos de apuração; minimizar o número de processos administrativos; melhorar a eficiência, eficácia e efetividade; melhorar os controles da unidade.
Escopo	- Implementar Comissões Permanentes; Implementar o Termo de Ajuste de Conduta – TAC; - Implantação do teletrabalho nas TCEs; - Implantar Gestão de Riscos na UCOR.
Entregas	Comissões permanentes; TAC; Teletrabalho nas TCEs; Gestão de Risco
Gerente do Projeto	Paulo Augusto Firmino (CONT/UCOR)
Data de Entrega	31/12/2018

Projeto: Implementação da Gestão de Riscos	
Objetivo Estratégico Apoiado	Aperfeiçoar o processo de gestão.
Objetivo do Projeto	Implementar a gestão de riscos na Autarquia.
Benefícios Esperados	A política de gestão de riscos tem por objetivo estabelecer os princípios, as diretrizes, as responsabilidades e o processo de gestão de riscos nas unidades orgânicas da Autarquia, com vistas à suporte na tomada de decisão.
Escopo	Implementar a gestão de riscos da DIRTI, DIRAF e DITEC.
Entregas	Relatório final da gestão de riscos para o Comitê de Gestão de Riscos.
Gerente do Projeto	Maurílio de Freitas (CONT)
Data de Entrega	31/12/2018

Projeto: Controladoria no Transporte	
Objetivo Estratégico Apoiado	Promover a participação social.
Objetivo do Projeto	Implementar a controladoria no transporte.
Benefícios Esperados	Estimular a participação social; e melhorar os controles das unidades.
Escopo	Divulgação da LAI; DFTRANS transparente; Implementar a gestão de riscos na UTRA
Entregas	Relatórios
Gerente do Projeto	Maria Rosa Abreu Magalhães (CONT/UTRA)
Data de Entrega	31/12/2018

Projeto: Ouvidoria Itinerante	
Objetivo Estratégico Apoiado	Promover a participação social.
Objetivo do Projeto	Promover a participação do usuário no Transporte Público do DF.
Benefícios Esperados	Estimular a participação do usuário no STPC; e melhorar os controles das unidades.
Escopo	Implementar a ouvidoria itinerante; Implementar a gestão de riscos na OUV.
Entregas	Relatórios
Gerente do Projeto	James Oliveira (CONT/OUV)
Data de Entrega	31/12/2018

Projeto: Desenvolvimento do Controle Interno	
Objetivo Estratégico Apoiado	Aperfeiçoar o controle interno.
Objetivo do Projeto	Desenvolver ações de controle e implementar Gestão de Riscos na UCI.
Benefícios Esperados	Aprimorar o controle interno e melhorar Gestão de Riscos na UCI.
Escopo	Apresentar ações de controle.
Entregas	Relatórios de ações de controle.
Gerente do Projeto	Fernando Meister
Data de Entrega	31/12/2018

Projeto: Estimular / Desenvolver estudos técnicos voltados para o STPC/DF	
Objetivo Estratégico Apoiado	Aperfeiçoar o processo de gestão.
Objetivo do Projeto	Estimular e reconhecer pesquisas relacionadas à melhoria do STPC no DF.
Benefícios Esperados	Desenvolver as melhores práticas na instituição, e registro do histórico das atividades do DFTRANS.
Escopo	Apresentar estudos / projetos piloto voltados ao SPTC.
Entregas	Estudos técnicos publicados na intranet.
Gerente do Projeto	Lara Mendes
Data de Entrega	31/12/2019

Projeto: Regimento Interno	
Objetivo Estratégico Apoiado	Aperfeiçoar o processo de gestão.
Objetivo do Projeto	Atualizar o Regimento Interno do DFTRANS.
Benefícios Esperados	Regulamentar, com as normas, o funcionamento do órgão.
Escopo	Fazer a revisão do texto atual, apresentar minuta do Regimento Interno.
Entregas	Minuta do Regimento Interno.
Gerente do Projeto	Lara Mendes
Data de Entrega	01/10/2018

Plano: Programação Visual com Foco Externo	
Objetivo Estratégico:	Ampliar o acesso ao transporte público
Gerente do plano estratégico:	Domingos Xisto

Item	Ações	Benefícios esperados	Data de conclusão	Status
01	Programação visual na Galeria dos Estados	Simplicidade e foco nos usuários, passando a informação rápida e precisa à comunidade.	01/08/2018	Concluído
02	Programação visual no Terminal Brazlândia	Simplicidade e foco nos usuários, passando a informação rápida e precisa à comunidade.	01/08/2018	Concluído
03	Programação visual do Terminal Setor "O"	Simplicidade e foco nos usuários, passando a informação rápida e precisa à comunidade.	01/08/2018	Concluído
04	Programação visual das placas do DF no Ponto	Simplicidade e foco nos usuários, passando a informação rápida e precisa à comunidade.	01/08/2018	Concluído
05	Programação visual dos 42 terminais	Simplicidade e foco nos usuários, passando a informação rápida e precisa à comunidade.		Em andamento
06	Programação visual de todos os postos de atendimento do SBA	Simplicidade e foco nos usuários, passando a informação rápida e precisa à comunidade.		Em andamento
07	Contratação de uma agência de publicidade	Apoiar aos diversos projetos publicitários do órgão.		Em andamento
08	Contratação de uma gráfica	Apoiar aos diversos projetos publicitários do órgão.		Em andamento

Plano: Programação Visual com Foco Interno

Objetivo Estratégico: Implementar as práticas de bem estar, qualificação e desenvolvimento dos servidores e colaboradores.

Gerente do plano estratégico: Domingos Xisto

Item	Ações	Benefícios esperados	Data de conclusão	Status
01	Alteração no <i>layout</i> do crachá	Deixá-la mais visível adequando às normas do GDF.	01/08/2018	Concluído
02	Divulgação interna de eventos	Dar apoio aos projetos do órgão, proporcionando transparência aos atos.	01/08/2018	Concluído
03	Programação visual interna	Organizar e orientar a nova estrutura do órgão (ligado à reformulação do <i>layout</i> da Autarquia).	01/08/2018	Concluído
04	Remodelação da logomarca do DFTRANS	Deixá-la mais visível aos usuários.	01/08/2018	Concluído
05	Criação de uma nova logomarca do DFTRANS	Adequação aos novos desafios e transformações do órgão.		Em andamento
06	Contratação de uma agência de publicidade	Apoiar aos diversos projetos publicitários do órgão.		Em andamento
07	Contratação de uma gráfica	Apoiar aos diversos projetos publicitários do órgão.		Em andamento

Projeto: Campanha ISO 9000 do DFTRANS

Objetivo Estratégico Apoiado	Aperfeiçoar o processo de gestão.
Objetivo do Projeto	Disseminar as melhores práticas.
Benefícios Esperados	Equipe motivada e alinhada, ter profissionais focados e comprometidos com a atividade de transporte coletivo.
Escopo	Cronograma, divulgação da campanha.
Entregas	Campanha em diversas mídias.
Gerente do Projeto	Domingos Xisto
Data de Entrega	31/01/2019

9. OBJETIVOS E INDICADORES ESTRATÉGICOS

Os objetivos estratégicos foram definidos por meio da análise de SWOT, agrupados em quatro perspectiva, conforme descrito no item 6. Esses objetivos estratégicos foram pensados de maneira bastante precisa, levando em consideração os indicadores estratégicos. "Os indicadores estratégicos são formas de representação quantitativa utilizadas para acompanhar e melhorar os resultados do órgão. Eles mostram a eficiência da organização na utilização dos recursos públicos, verificam o cumprimento dos objetivos institucionais, verificam o atendimento das metas estabelecidas pela administração e instrumentam os processos de tomada de decisão. [3]"

Os indicadores estratégicos devem, necessariamente, guardar alinhamento aos objetivos estratégicos constantes da estratégia vigente, bem como, quando de sua criação, as seguintes características:

- **Seletivo e Importante:** Cobrir partes importantes dos processos, principalmente aquelas que agregam valor ao cliente externo / usuário e possibilitam a captação de características, aspectos, etapas e resultados essenciais ou críticos do produto, junto aos clientes. Exemplo: Taxa de extravio de objetos.
- **Simple e Claro (Simplicidade):** Ser de fácil compreensão e aplicação em diversos níveis da organização, numa linguagem acessível. Os nomes e expressões devem ser conhecidos por todos os envolvidos. Exemplo: Quantidade de acessos, número de cadastros, quantidade de frota.
- **Baixo Custo de Obtenção (Economia):** Ser gerado com baixo custo, utilizando unidades dimensionais (porcentagem, números absolutos, média aritmética etc.) ou adimensionais simples (percepções, interpretações, expectativas etc.).
- **Representativo ou Abrangente:** Ser suficientemente representativo, inclusive em termos estatísticos, do processo e dos produtos a que se refere e, sempre que possível, estendendo o alcance do monitoramento para cobrir maior número de situações.
- **Estável ou Durável (Adaptabilidade):** Permanecer ao longo do tempo e ser gerado com base em procedimentos padronizados e incorporados às atividades da organização. Ser capaz de fornecer uma previsão do resultado, quando o processo está sob controle. Exemplo: Receita Total sobre Despesa Total, Receita de Vendas sobre Despesa Total, Satisfação do Cliente, Qualidade Operacional etc. Todos são indicadores que permanecem ao longo do tempo com alto grau de importância.
- **Rastreável e Acessível (Disponibilidade):** Ser registrado, ter manutenção adequada e disponibilidade de dados, informações e memórias de cálculos, inclusive identificação dos responsáveis envolvidos. Exemplo: Fontes de dados (Sistema de Bilhetagem, SIT, SIGGO, Arquivos em Excel etc.), Fichas dos Indicadores, entre outras formas.
- **Confiável e Coerente (Praticidade):** Ser consistente na estrutura do método de coleta e análise, diminuindo a probabilidade de falhas, garantindo segurança na aferição. Exemplo: Valor Pago de PLE sobre Valor Orçamentário da Ação: a probabilidade de falha é pequena, pois os dados são coletados diretamente do sistema SIGGO.
- **Comparável:** Permitir a comparação com referenciais apropriados, tais como: metas, melhor concorrente, melhor do ramo, média do mercado e referencial de excelência. Exemplo: Idade da frota, Quantidade de ônibus por habitante.

Dessa forma, apresenta-se os indicadores, a seguir:

Perspectiva Cliente e Sociedade

1. Modernizar a gestão e o monitoramento do Sistema de Transporte Público do Distrito Federal - STPC/DF: Objetiva criar mais facilidades e benefícios, com as boas práticas de mercado, a fim de resgatar os usuários que deixaram de utilizar o transporte público, propondo aumento na confiabilidade dos horários e caminhos.

i. Índice de cadastramento por tipo de cartão do STPC/DF:

Indicador	Índice de Cadastramento por Tipo
Fórmula	Somatório de cadastros novos no mês dividido pelo total de cadastros vezes 100
Periodicidade	Mensal
Tipo n	Tipo 1 = Cartão Cidadão Tipo 2 = Cartão Gratuidade
Unidade de Medida	Percentual
Abrangência	Estratégico
Definição	Demonstra a progressão do cadastro, podendo inferir maior utilização do transporte público
Apresentação do Resultado	Acumulado
Polaridade	Quanto maior, melhor
Forma de Apresentação	Gráfico de Barras
Fonte de Dados	TDMAX
Área / Responsável	UCBA / Adriana Kikuchi

Meta Global: Aumento em 10% do cadastro dos usuários.	
2018	2019
5%	10%

2. Ampliar o acesso ao transporte público: Objetiva ampliar a quantidade de abrigos, melhorar / conservar os terminais de ônibus, a fim de dar maior qualidade ao usuário.

i. Aumento na quantidade de abrigos de ônibus:

Indicador	Taxa da Construção de 500 Abrigos de Ônibus
Fórmula	Quantidade Construída dividido por 500 vezes 100
Periodicidade	Anual
Tipo n	Não se aplica
Unidade de Medida	Percentual
Abrangência	Tático

Definição	Demonstra o aumento de acesso ao Sistema de Transporte Público
Apresentação do Resultado	Acumulado
Polaridade	Quanto maior, melhor
Forma de Apresentação	Gráfico de Barras
Fonte de Dados	COPLA/GERPP
Área / Responsável	Monise Ferreira

Meta Global: Aumento de 500 Pontos de Paradas.	
2018	2019
60%	100%

ii. Reestruturar os Terminais Rodoviários:

Indicador	Taxa de Terminais Rodoviários Reestruturados
Fórmula	Qtde. Terminais Rodov. Reestruturados dividido pela Qtde Total de Terminais.
Periodicidade	Semestral
Tipo n	Não se aplica
Unidade de Medida	Percentual
Abrangência	Tático
Definição	Demonstra a melhora quanto ao acesso / permanência nos Terminais Rodoviários.
Apresentação do Resultado	Acumulado
Polaridade	Quanto maior, melhor
Forma de Apresentação	Gráfico de Barras
Fonte de Dados	DITER
Área / Responsável	Claudio Ribas

Meta Global: Quantidade de Terminais Rodoviários Reestruturados.	
2018	2019
-	30%

iii. Programação Visual da Autarquia:

Indicador	Quantidade de programas visuais entregues
Fórmula	Qtde. de Programação visual desenvolvida pela Unidade
Periodicidade	Semestral
Tipo n	Não se aplica
Unidade de Medida	Número Absoluto
Abrangência	Tático
Definição	Demonstra a melhora quanto à visualização dos locais.
Apresentação do Resultado	Não Acumulado

Polaridade	Quanto maior, melhor
Forma de Apresentação	Gráfico de Barras
Fonte de Dados	ASCOM
Área / Responsável	Domingos Xisto

Meta Global: Programação visual desenvolvida para todas as ações do Plano Estratégico.	
2018	2019
6	20

3. Promover a participação social: A participação social é uma forma de democratização das decisões sobre as políticas públicas como ampliar a quantidade de abrigos, melhorar / conservar os terminais de ônibus, a fim de conhecer melhor as necessidades da população.

i. Atendimentos Realizados:

Indicador	Quantidade de atendimentos da ouvidoria itinerante
Fórmula	Quantidade de Regiões Administrativas visitadas
Periodicidade	Anual
Tipo n	Não se aplica
Unidade de Medida	Número absoluto
Abrangência	Estratégico
Definição	Mede a abrangência da ouvidoria
Apresentação do Resultado	Acumulado
Polaridade	Quanto maior, melhor
Forma de Apresentação	Gráfico de Barras
Fonte de Dados	CONT/OUV
Área / Responsável	James Oliveira

Meta Global: Visitar pelo menos uma Região Administrativa no mês.	
2018	2019
5	12

ii. Ações Implementadas:

Indicador	Quantidade de ações implementadas no órgão.
Fórmula	Quantidade ações implementadas / Quantidade de ações propostas vezes 100.
Periodicidade	Semestral
Tipo n	Não se aplica
Unidade de Medida	Percentual
Abrangência	Estratégico
Definição	Mede as ações implementadas no órgão.
Apresentação do Resultado	Não Acumulado
Polaridade	Quanto maior, melhor

Forma de Apresentação	Gráfico de Barras
Fonte de Dados	CONT/UTRA
Área / Responsável	CONT/UTRA

Meta Global: Implementar todas as ações de Transparência, LAI, propostas e regulamentadas.	
2018	2019
100%	100%

4. **Aprimorar a gestão de tecnologia da informação:** Tem como foco a busca de novas tecnologias a fim de melhorar a oferta do serviço de transporte público.

i. **Atualizar o PDTI:**

Indicador	Indicador Geral do PDTI
Fórmula	PDTI
Periodicidade	Anual
Tipo n	Não se aplica
Unidade de Medida	Número absoluto
Abrangência	Estratégico
Definição	Mostra a direção do programa, em alinhamento com o PDTU
Apresentação do Resultado	Acumulado
Polaridade	Quanto maior, melhor
Forma de Apresentação	Gráfico de Barras
Fonte de Dados	DIRTI
Área / Responsável	DIRTI / Luciano Helou

Meta Global: Relatório aprovado e publicado na Intranet.	
2018	2019
1	-

5. **Aperfeiçoar o processo de gestão:** Melhorar os processos internos, com objetivo de ter maior eficiência e eficácia.

i. **Gestão Documental:**

Indicador	Taxa de Implementação da Tabela de Temporalidade
Fórmula	Quantidade de documentos revisados dividido pelo total de documentos vezes 100
Periodicidade	Mensal
Tipo n	Tipo 1 = DIRTI Tipo 2 = DIRAF Tipo 3 = DITEC Tipo 4 = DITER Tipo 5 = DG
Unidade de Medida	Percentual
Abrangência	Estratégico
Definição	Mede o mapeamento da documentação produzida no órgão.

Apresentação do Resultado	Acumulado
Polaridade	Quanto maior, melhor
Forma de Apresentação	Gráfico de Barras
Fonte de Dados	COLOG
Área / Responsável	Alberto Boff

Meta Global: Documentos verificados.	
2018	2019
20%	50%

ii. Gestão de Riscos:

Indicador	Taxa de Implementação da Gestão de Riscos
Fórmula	Unidades implementadas dividido pelo total de áreas vezes 100
Periodicidade	Anual
Área / Unidade n	Área/Unidade 1 = DIRTI Área/Unidade 2 = DIRAF Área/Unidade 3 = DITEC Área/Unidade 4 = DITER Área/Unidade 5 = CONT Área/Unidade 6 = Assessorias
Unidade de Medida	Percentual
Abrangência	Estratégico
Definição	Mede a implementação da gestão de riscos no órgão.
Apresentação do Resultado	Acumulado
Polaridade	Quanto maior, melhor
Forma de Apresentação	Gráfico de Barras
Fonte de Dados	CONTROLADORIA SETORIAL
Área / Responsável	CONT / Maurílio de Freitas

Meta Global: Ações de gestão de risco implementadas em todas as unidades da Autarquia.	
2018	2019
50%	100%

iii. Apuração de Responsabilidades:

Indicador	Taxa da Quantidade de Processos Apurados
Fórmula	Qtde de processos apurados dividido pela qtde de processos vezes 100
Periodicidade	Anual
Tipo n	não se aplica
Unidade de Medida	Percentual
Abrangência	Estratégico

Definição	Mede a tempestividade nas apurações de responsabilidade.
Apresentação do Resultado	Acumulado
Polaridade	Quanto maior, melhor
Forma de Apresentação	Gráfico de Barras
Fonte de Dados	CONTROLADORIA SETORIAL
Área / Responsável	UCOR / Paulo Augusto Firmino

Meta Global: Apurações de todos os processos.	
2018	2019
60%	100%

iv. Estudos Técnicos:

Indicador	Quantidade de Programas de Incentivos a Estudos Técnicos no Transporte
Fórmula	Qtde de ações implementadas
Periodicidade	Semestral
Tipo n	Não se Aplica
Unidade de Medida	Número Absoluto
Abrangência	Estratégico
Definição	Mostra as ações de incentivo ao tema Transporte Coletivo e afins.
Apresentação do Resultado	Acumulado
Polaridade	Quanto maior, melhor
Forma de Apresentação	Gráfico de Barras
Fonte de Dados	AGEP
Área / Responsável	AGEP / Lara Mendes

Meta Global: Apurações de todos os processos.	
2018	2019
2	5

6. **Aprimorar o controle interno:** Desenvolver ações de controle, juntamente com a Gestão de Riscos.

i. Desenvolver o Controle Interno:

Indicador	Quantidade de ações de controle implementados
Fórmula	Quantidade de ações de controle desenvolvidas pela Unidade de Controle Interno
Periodicidade	Anual
Tipo n	Não se aplica
Unidade de Medida	Número absoluto
Abrangência	Estratégico
Definição	Mede a quantidade de controles implementados.

Apresentação do Resultado	Não Acumulado
Polaridade	Quanto maior, melhor
Forma de Apresentação	Gráfico de Barras
Fonte de Dados	CONT/UCI
Área / Responsável	Fernando Meister

Meta Global: Quantidade de controles implementados.	
2018	2019
100%	100%

7. **Adequar a infraestrutura:** Melhorar as instalações físicas, adequando a nova realidade, objetivando aumentar a produtividade do órgão.

i. Adequação do DFTRANS:

Indicador	Taxa de Economia de Energia
Fórmula	Consumo de energia atual dividido pelo consumo de energia do mês anterior vezes 100
Periodicidade	Trimestral
Tipo n	Não se aplica
Unidade de Medida	Percentual
Abrangência	Estratégico
Definição	Mede a quantidade de economia de energia elétrica
Apresentação do Resultado	Não acumulado
Polaridade	Quanto menor, melhor
Forma de Apresentação	Gráfico de Linhas
Fonte de Dados	COLOG
Área / Responsável	Cledionilcio de Souza

Meta Global: Economia de 40% de energia elétrica na sede do DFTRANS.	
2018	2019
10%	40%

Indicador	Taxa de Economia de Água
Fórmula	Consumo de água atual dividido pelo consumo de água do mês anterior vezes 100
Periodicidade	Trimestral
Tipo n	Não se aplica
Unidade de Medida	Percentual
Abrangência	Estratégico
Definição	Mede a quantidade de economia de gasto com água
Apresentação do Resultado	Não acumulado

Polaridade	Quanto menor, melhor
Forma de Apresentação	Gráfico de Linhas
Fonte de Dados	COLOG
Área / Responsável	Cledionilcio de Souza

Meta Global: Economia de 40% de água na sede do DFTRANS.	
2018	2019
10%	40%

8. Promover a participação do voluntariado no DFTRANS: Melhorar a interação e participação com a sociedade.

i. Apoio a entidades carentes:

Indicador	Quantidade de entidades carentes atendidas
Fórmula	Soma das entidades carentes atendidas
Periodicidade	Mensal
Tipo n	Não se aplica
Unidade de Medida	Número absoluto
Abrangência	Estratégico
Definição	Mede a participação dos servidores com a sociedade
Apresentação do Resultado	Acumulado no ano
Polaridade	Quanto maior, melhor
Forma de Apresentação	Gráfico de Barras
Fonte de Dados	COGEP
Área / Responsável	Rafaella de Oliveira

Meta Global: Quantidade carentes visitadas e ajudadas.	
2018	2019
1	4

ii. Feira de Variedades:

Indicador	Quantidade de feiras realizadas no DFTRANS
Fórmula	Soma da quantidade de feiras realizadas
Periodicidade	Mensal
Tipo n	Não se aplica
Unidade de Medida	Número absoluto
Abrangência	Estratégico
Definição	Mede a participação dos servidores com a sociedade e com os servidores
Apresentação do Resultado	Acumulado no ano
Polaridade	Quanto maior, melhor

Forma de Apresentação	Gráfico de Barras
Fonte de Dados	COGEP
Área / Responsável	DIRAF / Júlio Camargo

Meta Global: Quantidade de feiras realizadas no DFTRANS.	
2018	2019
5	6

9. Implementar as práticas de bem estar, qualificação e desenvolvimento dos servidores e colaboradores na instituição: Melhorar o clima organizacional e aumentar a produtividade.

i. Plano de Saúde: Aumentar a qualidade de vida dos servidores, diminuindo o absenteísmo.

Indicador	Taxa de Absenteísmo
Fórmula	$((\text{Qtde Serv Faltou} * \text{Soma dias faltados}) / (\text{Qtde Serv} * \text{Total dias trabalhados})) * 100$
Periodicidade	Mensal
Tipo n	Não se aplica
Unidade de Medida	Percentual
Abrangência	Estratégico
Definição	Mede as faltas dos servidores do órgão.
Apresentação do Resultado	Não acumulado
Polaridade	Quanto menor, melhor
Forma de Apresentação	Gráfico de Linhas
Fonte de Dados	COGEP
Área / Responsável	DIRAF / Júlio Camargo

Meta Global: Diminuir em 20% a taxa de absenteísmo.	
2018	2019
20%	10%

10. Otimizar a execução orçamentária: Tem como objetivo melhorar a execução orçamentária.

i. Arrecadação Publicitária:

Indicador	Taxa da arrecadação publicitária
Fórmula	Total de arrecadação / Previsão de arrecadação
Periodicidade	Mensal
Tipo n	Não se aplica
Unidade de Medida	Percentual
Abrangência	Estratégico
Definição	Mede arrecadação publicitária nos ônibus e pontos de paradas
Apresentação do Resultado	Acumulado
Polaridade	Quanto maior, melhor

Forma de Apresentação	Gráfico de Barras
Fonte de Dados	COPLA
Área / Responsável	COPLA / Adriano Borges

Meta Global: Aumento de 50% da arrecadação.	
2018	2019
20%	50%

ii. Arrecadação dos Permissionários nos Terminais Rodoviários:

Indicador	Taxa da arrecadação dos Terminais Rodoviários
Fórmula	Total de arrecadação / Previsão de arrecadação
Periodicidade	Mensal
Tipo n	Não se aplica
Unidade de Medida	Percentual
Abrangência	Estratégico
Definição	Mede arrecadação dos permissionários cadastrados nos Terminais Rodoviários
Apresentação do Resultado	Acumulado
Polaridade	Quanto maior, melhor
Forma de Apresentação	Gráfico de Barras
Fonte de Dados	DITER
Área / Responsável	DITER / Cláudio Ribas

Meta Global: Aumento de 50% da arrecadação.	
2018	2019
20%	50%

11. Estimular Práticas de Sustentabilidade: O estímulo de práticas de sustentabilidade, onde o objetivo é diminuir custos para o meio ambiente e para e gastos diversos.

i. Oficina de Reciclagem:

Indicador	Taxa Material Permanente Recuperado
Fórmula	Total de execução / Total de demanda * 100
Periodicidade	Semestral
Tipo n	Não se aplica
Unidade de Medida	Percentual
Abrangência	Estratégico
Definição	Mede recuperação dos materiais permanentes no DFTRANS
Apresentação do Resultado	Não acumulado
Polaridade	Quanto maior, melhor
Forma de Apresentação	Gráfico de Barras

Fonte de Dados	COLOG
Área / Responsável	Cledionilcio de Souza
Observação:	O indicador entrará em vigor após a entrega da Sala de Oficina (Projeto Oficina de Reciclagem).

Meta Global: Executar 95% da demanda a cada ano.	
2018	2019
50%	95%

ii. Sustentabilidade Ambiental:

Indicador	Taxa de consumo de copos descartáveis
Fórmula	$TQDT \text{ de copos requeridos} / QTD \text{ de copos descartáveis distribuídos}$
Periodicidade	Anual
Tipo n	Não se aplica
Unidade de Medida	Percentual
Abrangência	Estratégico
Definição	Mede a quantidade de copos descartáveis consumidos
Apresentação do Resultado	Acumulado
Polaridade	Quanto menor, melhor
Forma de Apresentação	Gráfico de Linhas
Fonte de Dados	COLOG
Área / Responsável	Everaldo de Araújo

Meta Global: Diminuição em 40% do consumo de copos descartáveis.	
2018	2019
20%	30%

Indicador	Taxa de utilização adequada das caixas de coleta seletiva.
Fórmula	$QDT \text{ de Caixa dividido pela } QDT \text{ de coleta adequada}$
Periodicidade	Trimestral
Tipo n	Não se aplica
Unidade de Medida	Percentual
Abrangência	Estratégico
Definição	Mede a efetiva separação de lixo
Apresentação do Resultado	Acumulado
Polaridade	Quanto maior, melhor
Forma de Apresentação	Gráfico de Barras
Fonte de Dados	COLOG
Área / Responsável	Everaldo de Araújo

Meta Global: Diminuição em 40% do consumo de copos descartáveis.	
2018	2019
30%	40%

Indicador	Taxa de contratações e aquisições com critérios de sustentabilidade.
Fórmula	QDT de Contratações existentes dividido pela QDT de contratações sustentáveis
Periodicidade	Semestral
Tipo n	Não se aplica
Unidade de Medida	Percentual
Abrangência	Estratégico
Definição	Mede a quantidade de contratações e aquisições considerando a inclusão de critérios de sustentabilidade.
Apresentação do Resultado	Acumulado
Polaridade	Quanto maior, melhor
Forma de Apresentação	Gráfico de Barras
Fonte de Dados	COLOG
Área / Responsável	Everaldo de Araújo

Meta Global: Diminuição em 40% do consumo de copos descartáveis.	
2018	2019
-	20%

[3] Fonte: <http://www.dnit.gov.br/planejamento-estrategico/estrategia/indicadores-estrategicos>.

10. CONCLUSÃO

O Plano Estratégico Institucional (PEI) do Transporte Urbano do Distrito Federal (DFTRANS) reflete a direção que o órgão precisa seguir para atingir a missão, de forma eficiente e eficaz. Conhecer os objetivos, traçar projetos e planos minimiza os riscos da execução. O planejamento é um processo contínuo e necessário para se chegar a um resultado, mas deve, também, ser flexível quanto as mudanças internas e, principalmente, às externas.

Os Projetos e Planos de Ação elaborados neste documento permite melhor visualização de cada objetivo proposto, de maneira detalhada, revelando o como fazer, onde fazer, quem o fará, por qual razão fazer, quando fazer e o investimento (orçamentário ou de capital intelectual) envolvida em cada uma das propostas acima.

Tão importante quanto o comprometimento dos servidores para execução, deverá ter também o envolvimento de todos os colaboradores que atuam na Autarquia, para que os projetos e planos sejam executados e os objetivos atingidos.

Assessora de Planejamento Estratégico e Projetos - Substituta

Diretor Geral

Diretor Administrativo-Financeiro

Controladoria Setorial

Diretor de Tecnologia da Informação

Assessoria Jurídico-Legislativa

Diretor de Terminais

Assessoria de Comunicação

Diretor Técnico



Documento assinado eletronicamente por LARA PEREIRA MENDES - Matr. 263952-1, Chefe da Assessoria de Planejamento Estratégico e Projetos, em 20/09/2018, às 14:58, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **MARCOS TADEU DE ANDRADE - Matr. 272421-9, Diretor(a)-Geral**, em 21/09/2018, às 15:27, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **CLÁUDIO RIBAS DE SOUSA - Matr. 272.665-3, Diretor(a) de Terminais**, em 24/09/2018, às 11:50, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **GUILHERME FERNANDES SANTOS DA SILVA - Matr. 272435-9, Diretor(a) Técnico(a)**, em 01/10/2018, às 16:52, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **EDNILSON LINS RODRIGUES - Matr. 272520-7, Diretor(a) de Tecnologia da Informação**, em 02/10/2018, às 17:01, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **FABRÍCIO FERNANDO CARPANEDA SILVA - Matr. 272432-4, Diretor(a) Administrativo(a) e Financeiro(a)**, em 03/10/2018, às 10:39, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site:
[http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?](http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0&verificador=12657244)
[acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0](http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0&verificador=12657244)
[verificador= 12657244](http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0&verificador=12657244) código CRC= **846533C1**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"

SAIN - Estação Rododiferroviária Sobreloja Ala Sul - Bairro Setor Áreas Isoladas Norte - CEP 70631-900 - DF

ANEXO III

Matriz GUT PDTI 2019-2023



S	OBJETO	Origem da demanda	MATRIZ GUT	OBJETO
			TOTAL	
1	Adquirir ou desenvolver solução de gestão de transportes	DIRTI	161	Adquirir ou desenvolver solução de gestão de transportes
2	Adequar a infraestrutura elétrica e tecnológica do órgão para atender as necessidades atuais	DIRTI	143	Adequar a infraestrutura elétrica e tecnológica do órgão para atender as necessidades atuais
3	Capacitar servidores/colaboradores para gerir os processos que envolvam tecnologia	DIRTI	127	Capacitar servidores/colaboradores para gerir os processos que envolvam tecnologia
4	Implementar metodologia / processo / procedimentos para controle, auditoria e monitoramento com foco em aumentar a qualidade, produtividade e eficiência da instituição	DIRTI	142	Implementar metodologia / processo / procedimentos para controle, auditoria e monitoramento com foco em aumentar a qualidade, produtividade e eficiência da instituição
5	Implementar solução de gestão de demandas para o órgão	DIRTI	117	Implementar solução de gestão de demandas para o órgão
6	Definir papéis e responsabilidades com os acessos referentes à função nas soluções/sistemas informatizados	DIRTI	122	Definir papéis e responsabilidades com os acessos referentes à função nas soluções/sistemas informatizados
7	Implementar solução para melhorar a eficiência e abrangência da comunicação interna e externa ao órgão	DIRTI	114	Implementar solução para melhorar a eficiência e abrangência da comunicação interna e externa ao órgão
8	Adquirir equipamentos / ferramentas para o desenvolvimento de atividades de alta complexidade e/ou processamento	DIRTI	121	Adquirir equipamentos / ferramentas para o desenvolvimento de atividades de alta complexidade e/ou processamento
9	Implementar laboratório para testes, pesquisa e desenvolvimento de soluções de transporte	DIRTI	117	Implementar laboratório para testes, pesquisa e desenvolvimento de soluções de transporte
10	Implementar solução de integração de bases com emissão de relatórios de gestão e técnicos	DIRTI	145	Implementar solução de integração de bases com emissão de relatórios de gestão e técnicos
11	Implementação de centro de supervisão operacional	DIRTI	137	Implementação de centro de supervisão operacional
12	Implementar solução para ambiente de aprendizagem virtual	DIRTI	93	Implementar solução para ambiente de aprendizagem virtual
13	Implantar solução de comunicação de voz	DIRTI	97	Implantar solução de comunicação de voz
14	Desenvolver solução de troca de dados entre DFTrans, cidadãos e operadoras	DIRTI	109	Desenvolver solução de troca de dados entre DFTrans, cidadãos e operadoras