



**SÃO PAULO TRANSPORTE S/A**  
**Gerência de Auditoria Interna**

Rua Boa Vista, 236, - Bairro Centro - São Paulo/SP - CEP 01014-000  
Telefone: (11) 3396-6862 - www.sptrans.com.br

**SÃO PAULO TRANSPORTE S/A - SPTrans**  
**CNPJ 60.498.417/0001-58 NIRE 3530001471-5**

**CONSELHO FISCAL**  
**Ata n° CF 04/2025**

**Ata da Reunião Ordinária do Conselho Fiscal da São Paulo Transporte S/A, realizada em 14 de abril de 2025.**

Aos quatorze dias do mês de abril de dois mil e vinte e cinco, às dez horas, em sessão realizada por videoconferência, em atendimento às exigências contidas no Parágrafo único do Artigo 21 do Estatuto Social da Companhia; aos Pronunciamentos manifestados e às Interpretações, Orientações e Revisões igualmente emitidas pelo Comitê de Pronunciamentos Contábeis (CPC); às diretrizes estabelecidas no Artigo 163 da Lei Federal nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, que rege as Sociedades Anônimas; e às regras instituídas pela Lei Federal nº 13.303, de 30 de junho de 2016, intitulada Lei de Responsabilidade das Estatais, reuniram-se os membros do Conselho Fiscal da Companhia, os quais subscrevem esta ata.

Estiveram presentes os membros do Conselho Fiscal: o Sr. Henrique de Castilho Pinto, Presidente do Conselho Fiscal; o Sr. Enzo Lúcio Ondei, Membro do Conselho Fiscal; e a Sra. Adriana Azevedo Pannunzio, Membro do Conselho Fiscal.

Visando ao cumprimento da respectiva pauta, também participaram da reunião: o Dr. Mauro Antônio Gumiero Voltarelli, Diretor de Administração e de Infraestrutura; a Sra. Selma Quaresma da Silva, Superintendente Financeira; o Sr. Caio Augusto de Moraes Forjaz, Superintendente Jurídico; a Sra. Andréa Compri, Superintendente de Receita e Remuneração; o Sr. Ricardo Prado Guimarães, Gerente de Programação Econômico-Financeiro; o Sr. Claudio Roberto Rodrigues, Representante da Gerência Contábil; a Sra. Ivy Antunes Siqueira, Representante da Gerência de Direito Público; o Sr. Lívio Cesar Moura de Oliveira, Representante da Gerência de Projetos e Implantação; o Sr. Daniel Batista Camargo, Gerente de Auditoria Interna – (Interino); o Sr. Antonio Claudiner Facetto Filho, Representante da Gerência de Auditoria Interna.

Com o aval do Sr. Henrique de Castilho Pinto, Presidente do Conselho Fiscal, o Sr. Daniel Batista Camargo, Gerente de Auditoria Interna (Interino), declarou aberta a quarta reunião ordinária do Conselho Fiscal do ano de 2025, informando que esta seria gravada para a composição da ata e excluída dos arquivos da DP/GAU após a sua utilização. Verificado o quórum necessário, a reunião

foi iniciada.

### **Abertura da Reunião e Ajuste da Pauta**

- A **Sra. Ivy Antunes Siqueira** solicitou, através do **Sr. Daniel Batista Camargo**, a antecipação de sua apresentação, em razão de compromissos profissionais.
- Após a confirmação do Presidente, os demais membros concordaram em alterar a ordem da pauta, de modo a iniciar pelo quarto item.

O Presidente, **Sr. Henrique**, sugeriu dar seguimento ao item sete na sequência, por considerar que sua conclusão seria breve, com o objetivo de liberar os participantes envolvidos.

### **Início Formal da Reunião e Itens da Pauta:**

- A **Sra. Ivy** agradeceu a gentileza de antecipar o tema e iniciou a apresentação sobre a regularidade fiscal da **SPTrans**. Informou que a apresentação prévia havia sido enviada aos senhores conselheiros.

### **4. Verificação da regularidade fiscal da Companhia**

- A **Sra. Ivy** iniciou o primeiro item da apresentação: a Certidão Negativa de Tributos Mobiliários. Afirmou que este documento comprovou a regularidade da companhia perante o fisco municipal, englobando todos os Cadastros de Contribuintes Mobiliários (CCM) de todas as unidades da empresa. Complementou, ainda, não haver débitos que impeçam a expedição deste documento, no que se refere ao ISS (Imposto Sobre Serviços) e a todas as taxas exigidas pelo fisco municipal. Por fim, declarou que a situação fiscal se encontrava regular.
- Em relação ao Cadastro Informativo de Créditos Não Quitados do Setor Público Federal (CADIN), a **Sra. Ivy** informou que a companhia também estava em situação regular, sem pendências ou inscrição no CADIN por débitos de qualquer natureza.
- Sobre a certidão negativa de tributos do Estado, a **Sra. Ivy** explicou que a certidão negativa não estava disponível devido a duas situações: a primeira era a existência de 24 inscrições em dívida ativa de IPVA (Imposto sobre Propriedades de Veículos Automotores), totalizando R\$ 94.235,00. Mencionou que o número foi muito maior no passado, com quase 300 ações, mas que o êxito no reconhecimento da imunidade da SPTrans levou ao cancelamento da maioria das cobranças indevidas. As 24 inscrições remanescentes estavam em discussão judicial e já haviam obtido sentença procedente em fevereiro, determinando o cancelamento, aguardava-se apenas o decurso do prazo recursal da Fazenda do Estado; A segunda situação era uma multa aplicada pela Fundação Procon, no valor atualizado de pouco menos de R\$ 290.000,00, também em discussão judicial. A **Sra. Ivy** afirmou que **essas duas dívidas ativas impediam a emissão da certidão negativa estadual, mas que a questão seria solucionada brevemente**. E, em razão dessas duas pendências, havia um apontamento no CADIN estadual. Finalizou dizendo que no passado o número de apontamentos também foi mais expressivo e que esta situação deveria se solucionar a breve termo.
- Quanto à regularidade fiscal perante o fisco federal, a **Sra. Ivy** também fez duas observações prévias: a primeira esclareceu que desde 2007 a regularidade era

comprovada por uma certidão unificada que englobava débitos da Receita Federal do Brasil e tributos previdenciários, o que antes exigia uma certidão separada do INSS (Instituto Nacional do Seguro Social). **Comentou que a SPTrans não possuía esta certidão unificada expedida devido a quatro dívidas, todas relacionadas a contribuição previdenciária e todas já em discussão judicial ou administrativa.** O total dessas dívidas somava 16 milhões de reais e impedia a expedição da Certidão Negativa de Débitos (CND) Federal. Detalhou que as quatro dívidas federais tinham em comum o fato de serem contribuições previdenciárias exigidas sobre verbas de caráter indenizatório (como aviso prévio indenizado, 15 primeiros dias de auxílio-doença, férias indenizadas etc.). Mencionou que havia uma mudança no panorama do judiciário sobre o tema, mas que as dívidas tinham grandes chances de serem julgadas extintas. As duas primeiras somavam pouco mais de R\$ 1,7 milhão e quase R\$ 7 milhões, respectivamente. A situação atual para essas duas dívidas era a análise de medida judicial ou administrativa para reconhecimento de prescrição. A **Sra. Ivy** achou melhor fazer um pedido de revisão administrativo dessas dívidas, com possibilidade de êxito sem necessidade de ação anulatória, mas afirmou que caminharia para o judiciário caso necessário. E finalizou que as outras duas dívidas já estavam em discussão judicial avançada e a expectativa era de resolução em breve termo.

- Apesar das quatro dívidas federais que impediam a certidão, a SPTrans não estava inscrita no CADIN federal. Explicou que a empresa foi excluída em 2021 devido a outra pendência de valor muito mais expressivo (R\$ 157 milhões, também contribuição previdenciária) **que foi cancelada judicialmente**. Portanto, a situação de regularidade no CADIN federal existia.
- Sobre a regularidade do FGTS (Fundo de Garantia do Tempo de Serviço), a **Sra. Ivy** informou que a comprovação era feita por uma certidão de vida útil curta (um mês). A certidão válida até 21 de abril demonstrava situação regular, e a expectativa era de continuidade da regularidade nos meses seguintes, pois a empresa cumpria com suas obrigações.
- Por fim, a **Sra. Ivy** mencionou a certidão negativa de débitos trabalhistas. Informou que esta certidão estava ativa, indicando uma situação de irregularidade. Concluiu que **as únicas ressalvas eram com a regularidade fiscal federal (quatro dívidas) e estadual (duas pendências), mas com breve expectativa de solução**.
- O **Sr. Henrique de Castilho Pinto** perguntou sobre o débito do Procon do Estado e se estava inscrito em dívida ativa por isso. A **Sra. Ivy** confirmou que sim, era uma execução fiscal. O **Sr. Henrique** comentou que não tinha relação com o fiscal. A **Sra. Ivy** esclareceu que, por o Procon ser um órgão do Estado, a forma de cobrança de suas dívidas era por execução fiscal, que pode ser tributária ou não tributária; o caso do Procon era de natureza não tributária, uma multa de postura de processo antigo por supostas irregularidades na venda do bilhete único. Afirmou que a empresa estava se defendendo em execução fiscal e que havia chance de cancelamento.
- O **Sr. Henrique** questionou se medidas para tentar suspender a exigibilidade do crédito sem depósito foram tentadas, mencionando que agora o pagamento em execução fiscal era por precatório. A **Sra. Ivy** explicou que sim, tentaram suspender o crédito, mas o precatório em si não suspendia a exigibilidade e que, para conseguir a

suspensão na fase processual atual, seria necessário depósito ou um pedido judicial com cumprimento de requisitos, incluindo urgência. Ela considerou que depósito não era o caso devido ao valor expressivo de R\$ 16 milhões. No passado, a situação foi mais grave, com dívidas muito maiores que foram canceladas; a SPTrans já foi uma das maiores devedoras federais no país. Devido aos valores significativos e à matéria para cancelamento judicial, depósito e parcelamento nunca foram considerados. Embora existissem as quatro dívidas impeditivas para a certidão, a situação atual era mais confortável. Pedidos de suspensão da exigibilidade eram reiterados periodicamente, mas dependiam da demonstração de urgência, uma situação que impedisse as atividades regulares da empresa, o que não se apresentava, e por isso os juízes não deferiam. Assegurou, por fim, que todas as ações possíveis para salvaguardar os interesses da empresa e diminuir prejuízos estavam sendo tomadas.

- O **Sr. Enzo Lúcio Ondei** perguntou se, na prática, essas pendências não causavam prejuízo para a operação da empresa. A **Sra. Ivy** confirmou que não. E explicou que, quando instada a apresentar os documentos, a companhia enviava um “arrazoado” explicando a situação do débito e processo, e que isso não acarretava prejuízo, exceto pela impossibilidade de emitir a certidão de pronto. Citou o exemplo de empresas que precisavam negociar com a SPTrans e fazer aquisição de crédito eletrônico, para as quais a certidão era necessária, mas o arrazoado supria a necessidade.
- O **Sr. Enzo** questionou se os correspondentes registros contábeis estavam sendo realizados conforme a probabilidade de êxito das ações, principalmente as de maior valor. A **Sra. Ivy** confirmou que sim, todas estavam contingenciadas.
- O **Sr. Caio Augusto de Moraes Forjaz** se apresentou como tendo entrado na companhia há apenas três semanas e atestou o trabalho de excelência da **Sra. Ivy** com relação à parte tributária e fiscal, afirmando estar muito tranquilo com a apresentação e o trabalho desempenhado. Por fim, colocou-se à disposição dos conselheiros.
- O **Sr. Henrique** agradeceu a **Sra. Ivy** e questionou se havia dúvidas por parte dos conselheiros. A **Sra. Adriana Azevedo Pannunzio** confirmou que estava tudo bem de sua parte. O **Sr. Enzo** também confirmou. A **Sra. Ivy** colocou-se à disposição para esclarecimentos e solicitou licença para se retirar e acompanhar outras demandas. O **Sr. Henrique** concedeu a licença. O **Sr. Caio Augusto** também foi agradecido.

## **7. Apresentação do caso solicitado pelo Conselho Fiscal: “SPTrans pagou dívida de R\$ 4 milhões de empresa investigada...”. (UOL Notícias, 28/03/2025, 12h00)**

- O **Sr. Henrique** explicou que pediu a inclusão do item na pauta não por acreditar que havia algo errado, mas porque era uma denúncia potencialmente grave (passar recurso para empresa privada sem autorização legal). Considerou que os esclarecimentos por *e-mail* foram suficientes e que estava tranquilo com a situação. Solicitou apenas uma formalização para comprovar que os valores foram depois deduzidos da remuneração da empresa Transwolff, pois achou que essa comprovação não havia vindo nos documentos enviados (apenas o memorando falando da necessidade de deduzir). Reforçou que era apenas para constar que o

Conselho Fiscal analisou o assunto e considerou que estava dentro da operação normal da SPTrans.

- A **Sra. Andréa Compri**, Superintendente de Receita e Remuneração, respondeu ao **Sr. Henrique**, afirmando que o desconto na remuneração foi mandado no anexo, em uma série de documentos. O **Sr. Ricardo Prado Guimarães** orientou onde encontrar o documento (última página do relatório de remuneração, com data e valor de desconto). A **Sra. Andréa** confirmou que o valor foi descontado da remuneração da concessionária e repassado para o banco.
- A **Sra. Andréa** mencionou a documentação sobre o termo de penhor de direitos creditórios, explicando que ele existia desde 2003 para facilitar a obtenção de financiamento bancário pelas empresas de ônibus que eram desregulamentadas e passaram a ser regulamentadas. Afirmou que o termo deu certo e funcionava até hoje, sendo um padrão solicitado pelos bancos, além do próprio veículo dado como garantia.
- O **Sr. Henrique** comentou que o veículo não tinha liquidez para o banco. A **Sra. Andréa** concordou e acrescentou que o banco nem queria o veículo, e que juridicamente era difícil para eles. Confirmou que o que interessava para o banco era o fluxo de caixa.
- O **Sr. Henrique** perguntou se essa necessidade de desconto era infrequente, pois era o primeiro caso que ele ficava sabendo. A **Sra. Andréa** confirmou que era pontual. Mencionou que a situação se deu por conta da Transwolff e que o quadro enviado mostrava que não foram apenas os quatro casos da matéria, mas sete no total. Por fim, corroborou que a operacionalização era pontual, geralmente ocorrendo apenas em casos específicos.
- O **Sr. Ricardo** explicou que, via de regra, as empresas e os bancos costumavam renegociar diretamente entre si. A solicitação para descontar da remuneração e repassar ao banco só ocorria quando se esgotavam as tratativas. A **Sra. Andréa** entendeu que, neste caso específico, pode ter sido uma política da equipe de intervenção da Transwolff, que tentou renegociar e não conseguiu ou não quis. O **Sr. Ricardo** acrescentou que talvez tenham renegociado o resto ou estavam pagando normalmente as parcelas, mas que o pedido para desconto da remuneração era pontual para qualquer operador.
- O **Sr. Henrique** afirmou que olharia novamente a documentação, pois não havia reparado na comprovação do desconto. Reconheceu que foram muitos arquivos e a informação pode ter ficado no meio.
- O **Sr. Enzo**, por curiosidade, perguntou sobre o nível de comprometimento da remuneração com esse tipo de operação. Mencionou que o máximo era 30% e perguntou qual era a média na prática. A **Sra. Andréa** explicou que os 30% equivaliam aproximadamente à parcela de capital, depreciação e remuneração. A ideia era que essa parcela não compromettesse outras despesas essenciais (mão de obra, diesel, manutenção etc.). Explicou que o número de comprometimento variava muito entre as empresas: empresas mais antigas e estruturais tinham crédito mais fácil e usavam menos o instrumento, enquanto as do grupo distribuidor, que trabalhavam mais na periferia, usavam mais e criaram o hábito, tendo um percentual maior. Complementou que, os 30% eram sobre o total de endividamento, incluindo

com ou sem o instrumento de penhor, e esse valor era informado pelos contadores das empresas. Estimou que a variação na prática era entre 5% e 20%, dependendo da empresa, e que algumas não utilizavam o instrumento. E finalizou, o **Sr. Ricardo**, que o último controle da Transwolff indicou 16% de comprometimento total.

- O **Sr. Enzo** teve uma última dúvida sobre o relatório de acerto enviado. Notou que a parte do canto direito de uma coluna estava cortada no PDF e não dava para enxergar o que era, pedindo para saber a descrição. O **Sr. Ricardo** procurou o documento e informou que, no caso do desconto de R\$ 948.000,00, a última coluna era a data de operação, não um valor.
- Confirmado que não havia mais questões sobre o item, o **Sr. Henrique** agradeceu a **Sra. Andréa** e o **Sr. Ricardo** e os liberou.

## 1. Exame do Balancete referentes aos meses de janeiro e fevereiro de 2025

- O **Sr. Claudio Roberto Rodrigues**, Representante da Gerência Contábil, apresentou o balancete de janeiro e fevereiro de 2025. Perguntou se o **Sr. Henrique** preferia analisar cada mês separadamente ou focar em fevereiro, que acumulava desde janeiro.
- O **Sr. Henrique** comentou que as novidades pareciam estar mais no balancete de janeiro. O **Sr. Claudio** explicou que houve apenas variações pequenas, sem nada relevante em termos percentuais ou de valor em nenhum dos meses.
- O **Sr. Henrique** pediu para apresentar o balancete de fevereiro rapidamente. O **Sr. Claudio** compartilhou a tela e iniciou afirmando que, em relação ao ano passado, não houve grandes variações, apenas pequenas no início do ano, como era normal. Mencionou que os maiores valores eram de períodos anteriores e do conhecimento dos conselheiros, mas colocou-se à disposição. Chamou a atenção para dois pontos: a questão dos créditos dos acionistas e os arrendamentos.
- Sobre os créditos dos acionistas, o **Sr. Henrique** questionou se era aquele caso do ano passado da Viação Santo Amaro. O **Sr. Claudio** confirmou que foi pago no ano passado através de precatório e virou crédito de acionista. O **Sr. Henrique** entendeu que a SPTrans supostamente teria que devolver esse recurso, pois era um precatório sem discussão. O **Sr. Claudio** confirmou que era a origem da dívida.
- O **Sr. Henrique** perguntou quando essa dívida, que entrou no patrimônio da SPTrans, surgiu. O **Sr. Claudio** explicou que era uma dívida bem antiga, de um contrato com a empresa Viação Santo Amaro que previa a aquisição dos ônibus pela SPTrans caso a empresa saísse do sistema antes do fim do contrato, pois eles não conseguiriam vender no mercado. A SPTrans adquiriu os veículos e começou a pagar parceladamente, mas não conseguiu transferi-los na época porque estavam penhorados judicialmente. Suspenderam os pagamentos e isso virou um processo judicial. No final, conseguiram transferir os veículos para a SPTrans, e a dívida se tornou da SPTrans para com eles, sendo paga via precatório em abril do ano anterior (2024).
- O **Sr. Henrique** comentou que "perderam, mas ganharam", ficando em "zero a zero" no final, pois os veículos foram transferidos, o que deveria ter acontecido desde o começo. O **Sr. Claudio** concordou, explicando que não foi feito antes por causa das penhoras judiciais nos ônibus. O **Sr. Henrique** notou que a SPTrans demorou para

perceber a penhora, pagando por 17 parcelas anteriores. O **Sr. Claudio** explicou que foram pagos aos poucos enquanto os veículos eram transferidos gradualmente, até chegar um ponto em que não se conseguia mais transferir, e então suspenderam os pagamentos e foram para discussão judicial.

- Com relação aos arrendamentos, o **Sr. Henrique** perguntou se era uma mudança de critério. O **Sr. Claudio** esclareceu que os valores de arrendamentos estavam na linha de longo prazo e foram transferidos para o prazo de vigência à medida que o prazo diminuía, pois os contratos estavam próximos do fim. O **Sr. Henrique** entendeu que a mudança ocorria porque o contrato estava sendo "consumido". O **Sr. Claudio** confirmou.
- O **Sr. Henrique** notou que um contrato mencionado era de 1994 (94/041) e perguntou se os contratos atuais de tróibus também tinham essa previsão ou se os tróibus eram da SPTrans desde o começo. O **Sr. Claudio** disse que precisaria verificar com o pessoal da área de remuneração, pois não sabia como foi acertado antes essa parte. Comentou que tróibus não tinham mercado para venda. Acrescentou que os tróibus adquiridos não geraram prejuízo, pois foram alugados para a nova empresa que começou a operar. E finalizou que a empresa antiga precisava se desfazer dos tróibus, e a nova precisava utilizá-los, e a SPTrans acabou funcionando como intermediária.
- O **Sr. Henrique** expressou satisfação com os esclarecimentos e questionou se havia dúvidas por parte dos conselheiros. A **Sra. Adriana** e o **Sr. Enzo** confirmaram que estava tudo bem de sua parte. O **Sr. Daniel Batista Camargo** agradeceu o **Sr. Claudio** e o liberou.

## **2. Análise do Relatório de Execução Orçamentária de fevereiro de 2025**

- A **Sra. Selma Quaresma da Silva**, Superintendente Financeira, apresentou o relatório de execução orçamentária de fevereiro de 2025. Explicou que as reuniões estavam sendo antecipadas, e por isso não possuíam os dados de março e abril; esperava tê-los para a próxima reunião. Afirmou que não havia grandes novidades em relação a fevereiro.
- Apresentou o número de passageiros acumulado. Em relação a 2024, ficou praticamente estável (pequeno aumento de 0,6%), mas lembrou que fevereiro de 2025 teve um dia útil a mais (20 dias úteis) em relação a 2024 (19 dias úteis), o que influenciava no número de passageiros, arrecadação e desembolso.
- Apresentou os passageiros catracados no mês, comparando 2023, 2024 e 2025, dividindo entre pagantes e gratuitos. Apontou o aumento de passageiros gratuitos de 2023 para 2024, lembrando do Decreto Municipal 62.057/2022 que concedeu gratuidade para idosos entre 60 e 64 anos, e que isso evoluiu gradativamente, já contemplando os idosos em fevereiro de 2024.
- O **Sr. Henrique** comentou que a redução de pagantes não justificava o aumento das gratuidades, e que isso podia indicar aumento de demanda total ou uso eventualmente não essencial da gratuidade. A **Sra. Selma** acrescentou outros fatores, como o domingo gratuito (Tarifa Zero).
- O **Sr. Henrique** comparou a soma de pagantes e gratuitos em fevereiro de 2023 (R\$ 154 milhões) com os anos seguintes. Observou que o aumento nos gratuitos não

compensou a redução nos pagantes, sugerindo que talvez fossem pessoas que não usavam o sistema antes.

- A **Sra. Selma** corrigiu a informação sobre dias úteis, afirmando que fevereiro de 2023 teve 18 dias úteis, 2024 teve 19, e 2025 teve 20 dias. Afirmou que um dia útil a mais fazia muita diferença.
- O **Sr. Henrique** inferiu que, olhando por dia útil, houve na prática uma queda na demanda em 2025. A **Sra. Selma** contrapôs, mencionando que o carnaval foi em fevereiro em 2024 e em março em 2025, o que também influenciava.
- Apresentou a média de passageiros por dia útil, mostrando 2023 com a menor média. Apresentou também a média por tipo de passagem, destacando o aumento dos idosos (13,29% do total).
- O **Sr. Henrique** perguntou por que o VT (Vale-Transporte) continuava caindo. A **Sra. Selma** notou que em relação a fevereiro de 2024 não caiu tanto, mas sim, tinha caído. Explicou que o preço do VT não era o mesmo que o do comum, sendo um pouco maior.
- O **Sr. Henrique** sugeriu que talvez as pessoas estivessem migrando do VT para o comum, pois a diferença de centavos era pequena. A **Sra. Selma** confirmou, mostrando um pequeno aumento no uso do comum.
- A **Sra. Adriana** perguntou se o crescimento do uso pelos idosos (12%) era uma linha ascendente. A **Sra. Selma** confirmou que era ascendente, mas que já se via uma certa estabilização, na faixa entre 21 e 22 milhões, mas não acima de 22 milhões de passageiros. Comparou com 2019, quando vigorava a política pública igual (gratuidade aos 60 anos), e a média era de 26 milhões de passageiros por mês. Reconheceu que houve perda de idosos e que não acreditava que voltariam aos 26 milhões de 2019, pois o sistema como um todo teve uma perda.
- O **Sr. Henrique** acrescentou que a diferença em relação a 2019 também podia ser explicada pelo controle de fraudes, que ele imaginava estar melhor hoje, reduzindo o uso fraudulento. A Sra. Selma concordou que uma parte da diferença devia ser isso e informou que foi aplicada uma "vacina antifraude" nos bilhetes únicos em janeiro/fevereiro, com renovação de bilhetes, e que isso também influenciou, conforme a área técnica informou.
- A **Sra. Adriana** perguntou se, nos domingos gratuitos, era possível identificar o que era uso de idoso e o que era simplesmente gratuidade (Tarifa Zero) para compor o crescimento. A **Sra. Selma** respondeu que sim, a área fornecia o total de passageiros aos domingos e era possível ver por tipo de bilhete, incluindo idosos e disse que podia verificar com a área para fazer essa divisão e mostrar. A **Sra. Adriana** esclareceu que o objetivo seria excluir o uso de idosos nos domingos para mostrar o crescimento da gratuidade por lei e política pública (domingão tarifa zero). A **Sra. Selma** confirmou que os idosos que utilizavam no domingo estavam incluídos na linha de idosos, não na linha de domingo. No domingo, ela tinha o total, incluindo idosos e outros gratuitos por lei e política pública. Explicou que, para comparar com outros domingos, incluíam todo o valor, pois sabiam que o domingo era gratuito. A média de passageiros aos domingos aumentou desde a política de gratuidade.
- O **Sr. Henrique** perguntou se a frota havia aumentado nos domingos. A **Sra. Selma**

respondeu que a frota era a mesma. Mencionou um pedido de autorização para usar frota de sábado, mas que perdeu o objeto, e hoje era a frota de domingo mesmo, que já era um pouco ociosa e agora estava sendo suficiente.

- A **Sra. Selma** apresentou o quadro geral do sistema. A receita ficou praticamente estável em relação ao mês passado. Os recursos, sobretudo de compensação tarifária, tiveram uma queda em relação a janeiro, mas ela lembrou que fevereiro era mais curto.
- Mostrou a necessidade adicional de recurso para 2025, que se apresentava a partir de novembro. O número inicialmente de R\$ 1,035 bilhão reduziu para R\$ 955 milhões (arredondando). Explicou que essas revisões eram mensais/quinzenais e a tendência era ajustar até novembro, por isso não faziam sentido pedidos de suplementação agora.
- O **Sr. Henrique** perguntou qual reajuste de custo estavam prevendo para o segundo semestre. A **Sra. Selma** informou 4,5%. O **Sr. Henrique** comentou sobre o diesel e como calculavam, perguntando se pegavam a média do período na cesta de biodiesel. A **Sra. Selma** confirmou a cesta, mas disse que não sabia a metodologia exata da área técnica. O **Sr. Henrique** mencionou o salarímetro e que como é salário não há redução, mas que o diesel pode haver redução. Comenta que o pacote tarifário do Presidente dos Estados Unidos, Donald Trump, houve queda no preço do diesel e questiona sobre a queda para as demonstrações da SPTrans. A **Sra. Selma** concordou e disse que era impactante, lembrando que no ano anterior a projeção era 3,5% e fechou em 2,70% devido ao diesel. Ofereceu trazer a composição e peso da cesta para a próxima reunião. O **Sr. Henrique** disse que não precisava.
- A **Sra. Selma** apresentou a participação percentual na composição de recursos: 38,4% de arrecadação e 61,6% de subsídio.
- Demonstrou a evolução da arrecadação tarifária: em fevereiro de 2023 era R\$ 409 milhões, com a transição dos idosos pagantes. Em fevereiro de 2024, com a tarifa zero de domingo, houve redução. Em 2025, subiu novamente por conta do aumento da tarifa para R\$ 5.
- Apresentou os desembolsos em relação aos meses de fevereiro dos anos anteriores. O aumento em 2025 se deu porque tiveram 28 dias remunerados (que influenciavam no desembolso), apesar de apenas 20 dias úteis. O **Sr. Henrique** observou que a frota mudava por dia e a **Sra. Selma** concordou.
- Abordou o Atende+, com 7.000 pedidos no mês e demanda reprimida. Mencionou que, com a mudança de gestão, não havia uma ação ou política mais focalizada para minimizar essa demanda, que era alta.
- A **Sra. Adriana** lembrou do projeto de inclusão de táxis comuns para fazer o atendimento, que não foi para frente. A **Sra. Selma** informou que tinham mais 34 veículos para entrar em operação aos poucos até o final do ano, mas não havia nova diretriz sobre a demanda reprimida.
- O **Sr. Henrique** perguntou se os 18.000 atendidos no Atende+ eram pessoas que usavam com frequência e calculou um gasto de R\$ 8.000 por pessoa por ano (baseado em R\$ 140 milhões de gasto total, talvez mais este ano). A **Sra. Selma**

confirmou que o cálculo era para pessoas que faziam uso recorrente. O **Sr. Henrique** disse que não sabia se usavam todo dia ou uma vez por semana. A **Sra. Selma** confirmou que essa era a média, talvez mais alta.

- O **Sr. Henrique** perguntou se o aumento no número de vans (de 500 para 600) tinha o orçamento coberto. A **Sra. Selma** respondeu que não, o orçamento aprovado e disponível não cobria; precisavam de mais R\$ 70 milhões para fechar 2025. O recurso atual ia até setembro.
- A **Sra. Selma** explicou que estavam mandando um pedido para a JOF (Junta Orçamentário-Financeira), porque a despesa de capital veio muito baixa para o Atende+ este ano e acabaria em maio. Complementou que havia R\$ 15 milhões congelados em despesa corrente e pediram autorização para descongelar e transferir para capital, o que não significava que não precisariam de suplementação de despesa corrente. Finalizou que estavam construindo isso com a orientação do COPOM (Coordenadoria do Processo Orçamentário Municipal) para liberar os R\$ 15 milhões.
- A **Sra. Adriana** perguntou se as vans eram adaptadas ou comuns e se o dado que o Sr. Henrique comentou de R\$ 8.000 era recorrente por pessoa. A **Sra. Selma** confirmou que as vans eram todas adaptadas e ratificou o dado de R\$ R\$ 8.000 por pessoa por ano, considerando uso recorrente.
- O **Sr. Henrique** perguntou quanto havia no orçamento e a **Sra. Selma** disse R\$ 137 milhões. Ela verificou e corrigiu, dizendo R\$ 144 milhões liberados para o Atende+.
- O **Sr. Henrique** calculou R\$ 11.000 por pessoa por ano (R\$ 144 milhões divididos por 18.800 pessoas atendidas). Dividindo por dias úteis (252), deu em média R\$ 44 por dia útil por pessoa. Reconheceu que a pessoa não usava todos os dias e que a frequência média não era clara.
- O **Sr. Henrique** comentou que era uma política muito cara. A **Sra. Selma** concordou, mas disse que era uma política de excelência e com nota alta. Mencionou que receberam em doação 19 vans, que foram adaptadas (porta era atrás, precisou ir para lateral) e entraram em operação como reserva técnica, liberando as que estavam na reserva para uso normal.
- A **Sra. Adriana** observou que os números de pedidos (7.000) e atendidos (18.000) tinham uma certa estabilidade. Analisou que quem estava fora do sistema (demanda reprimida) não entrava. A **Sra. Selma** confirmou que sim, analisavam por prioridade, e era fato que havia gente que não estava entrando e não estava sendo atendido.
- A **Sra. Adriana** perguntou se não tinham análise de novas demandas mensais, para garantir atendimento mais universalizado, considerando que gente entrava e saía. O **Sr. Henrique** complementou, ainda, quanto tempo demorava para uma pessoa conseguir entrar após pedir. A **Sra. Selma** disse que não tinha essa informação na reunião. Sugeriu trazer o gestor da área (**Sr. José Carlos Biagioni**) na próxima reunião para tirar dúvidas sobre número de viagens e frequência de uso. O **Sr. Daniel Batista Camargo** foi solicitado a anotar para marcarem uma conversa com o **Sr. Biagioni** sobre esses detalhes para a próxima reunião.
- A **Sra. Selma** passou a falar sobre a SPTrans Gestão. Nos desembolsos, não houve muita alteração. Chamou atenção para R\$ 4 milhões em investimento, um

pagamento feito com recurso próprio por um *software* e *storage* de *backup* adquirido, que aparecia neste demonstrativo (que englobava SPTrans Gestão e outros recursos próprios), mas não entrava no contrato de gestão.

- Verificou o desembolso de recursos do contrato: R\$ 20 milhões em janeiro, R\$ 18 milhões em fevereiro. Explicou que tinham um sistema de prestação de contas, pedindo adiantamento no mês (R\$ 18 milhões em fevereiro) e fazendo pagamentos correntes. A diferença da prestação caía no mês seguinte, por isso o desembolso aparecia menor em fevereiro e maior em março/abril. As cotas vieram em valor menor, então nem conseguiam liquidar tudo, esperando o mês seguinte.
- Apresentou a necessidade adicional da SPTrans Gestão que aparecia como R\$ 194 milhões, mas informou que estavam ajustando e trabalhando nesse número para fazer a redução, acreditando que não seria esse valor. Estavam fazendo reduções internas de despesas.
- Demonstrou o percentual das **despesas de pessoal**, sendo a maior (62%), seguida por terceirizações (16%) e despesas gerais (10%).
- Seguiu, com a necessidade de recursos e desembolsos conforme o contrato, sendo a necessidade inicial apurada em R\$ 647 milhões, onde a receita operacional era de R\$ 131 milhões, e a dotação orçamentária recebida de R\$ 322 milhões, **resultando na necessidade final de R\$ 194 milhões**.
- Apresentou o acompanhamento – Inicial X Realizado – do CDI (Compromisso de Desempenho Institucional) de fevereiro de 2025. O realizado em fevereiro estava um pouco abaixo do orçado e representou a Receita Total de R\$ 33,87 milhões.
- Mostrou o programa de corredores e terminais (investimentos). Por enquanto, só tinham recursos do FUNDURB (Fundo de Desenvolvimento Urbano) no valor de R\$ 60 milhões em 2025. Conseguiram um pouco de recurso do tesouro para manutenção de corredores e terminais, recebendo R\$ 10 milhões em fevereiro.
- Apresentou a posição da frota de ônibus elétricos em 28 de março: 424 veículos elétricos em operação e 357 subvencionados. Consideraram apenas as três operações do Banco do Brasil. Alguns ônibus da operação Caixa Econômica Federal entraram na semana passada, mas não estavam incluídos.
- O **Sr. Henrique** perguntou se os ônibus do BNDES (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social), antecipados com recurso do tesouro, também não estavam incluídos. A **Sra. Selma** confirmou que ainda não; estavam fazendo a liquidação e recebendo as notas fiscais.
- O **Sr. Henrique** perguntou se só entravam na frota depois de pagos. A **Sra. Selma** esclareceu que só entravam na frota depois que as empresas emitiam a nota fiscal. O pagamento geralmente demorava 10-15 dias, mas a entrada no cadastro de frota e liberação para operação dependia da emissão e envio da nota fiscal, não do pagamento em si. O **Sr. Henrique** questionou se as notas fiscais estavam sendo emitidas. A **Sra. Selma** disse que sim, estavam recebendo algumas e repetiu que a liberação para operação dependia da nota fiscal.
- O **Sr. Henrique** questionou se havia dúvidas por parte dos conselheiros. Não havendo, agradeceu a **Sra. Selma** que se colocou à disposição.

- O **Sr. Daniel** agradeceu a **Sra. Selma** e a liberou.

### 3. Verificação do cumprimento do Plano de Metas junto à Prefeitura do Município de São Paulo

- O **Sr. Lívio César Moura de Oliveira**, Representante da Gerência de Projetos e Implantação, perguntou se havia alguma dúvida ou pedido relacionado à sua área. Não sabia se havia material preparado para apresentação.
- O **Sr. Henrique** disse que era importante ter uma apresentação, pois não conheciam todos os itens de cabeça para fazer perguntas específicas. Sugeriu preparar uma apresentação para a próxima reunião.
- O **Sr. Lívio** confirmou que o que tinha era do mês passado, incluindo a finalização do corredor Itaquera Líder.
- O **Dr. Mauro Antônio Gumiero Voltarelli**, Diretor de Administração e de Infraestrutura, interveio para falar sobre o Plano de Metas do governo. Pediu ao **Sr. Lívio** para mandar o plano do ano passado para o conselho. Informou que o plano estava sendo feito e que o conselho já sabia que o resultado do ano passado não foi bom. Mencionou que a área foi advertida pela má execução, o que resultou na diminuição das metas do prefeito e na priorização das metas da SPTrans no cenário atual. A princípio, estavam previstos 14 terminais para reforma nos próximos 4 anos, e os corredores Itaquera I e Celso Garcia para o próximo ano. A priorização para o próximo ano era essa. Ele se comprometeu a garantir que a má execução do ano passado não acontecesse novamente.
- O **Sr. Henrique** perguntou se as reformas dos terminais eram para os projetos que não foram para as PPP (Parcerias Público-Privadas). O **Dr. Mauro** respondeu que iriam para as PPP(s) e seriam assinados aditivos. As reformas seriam feitas pelas PPP(s). A SPTrans entraria apenas com as desapropriações, o básico, e as PPP(s) entrariam com o executivo e o resto. A execução, portanto, seria deles. Por fim, expressou esperança de que fossem mais ágeis, pois não tinham as mesmas amarras burocráticas que a SPTrans.
- O **Dr. Mauro** pediu ao **Sr. Lívio** para disponibilizar o material antigo para os conselheiros. Complementou que, se tivessem questionamentos, deveriam procurá-los. E, reafirmou que o resultado não foi satisfatório e que por isso estavam priorizando agora.
- A **Sra. Adriana** perguntou se esse plano de metas estava atrelado a algum PPA (Plano Plurianual) que se encerraria este ano. O **Sr. Henrique** explicou que o plano de metas era uma figura criada pela lei orgânica municipal, além do PPA. Ele conversava com o PPA a ser proposto, mas havia um descasamento, pois o PPA entrava no primeiro ano da nova gestão. O programa de metas, de fato, se encerrava antes do PPA e começava antes, sendo do mandato do prefeito. A **Sra. Adriana** entendeu que era da gestão, o plano de metas novo que estava em consulta pública e viraria lei municipal. O **Sr. Henrique** especulou que o programa de metas poderia ser anterior à figura do PPA (criado depois de 1988) e que as duas coisas entravam um pouco em conflito pela sobreposição não perfeita.
- O **Sr. Lívio** mencionou que a parte de mobilidade (corredores) tinha apresentação antiga. O **Dr. Mauro** achou bom passar rapidamente, deixando claro que era o plano

antigo (até 2024) e que o novo estava sendo elaborado. Disse que, assim que o novo plano estivesse pronto, seria trazido ao conselho.

- O **Dr. Mauro** perguntou se queriam dar uma passada rápida no plano de metas que se encerrou em 2024. O **Sr. Henrique** confirmou.
- O **Sr. Lívio** compartilhou a tela e demonstrou que, em termos de corredores em 2024, concluíram a parte do corredor Itaquera-Líder (6,2km), concluído em julho de 2024, com valor de contrato aproximado de R\$ 32 milhões. Para este próximo ano, havia o Corredor Itaquera II (dois trechos: 0,6km e 2,5km) no PDM (Plano de Desenvolvimento Municipal).
- Apresentou o Corredor Celso Garcia: o trecho I estava em obras desde novembro de 2023. Os trechos II e III estavam previstos para licitação neste ano, como parte da revisão do PDN. No trecho I (em obras), havia uma questão com o IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional) exigindo prospecções arqueológicas, que estavam em andamento, mas as informações na apresentação estavam defasadas. Os trechos II e III (Celso Garcia) precisavam ser licitados e não estavam na agenda de 100 dias, então a apresentação precisava de atualização. O Corredor Norte-Sul trecho II estava em projeto executivo, dividido em dois lotes (aproximadamente 9km), com projeto executivo e obras contratados, estando na fase de projeto. O Corredor Miguel Yunes estava licitado, com projeto executivo pronto, aguardando licenciamento ambiental para iniciar obras. Esses eram os corredores planejados/em execução. Finalizou que a apresentação era do plano antigo (encerrou em 2024) e precisava de revisões e atualização.
- O **Dr. Mauro** reiterou que era o Plano de Metas antigo que acabou em 2024 e não atingiu os objetivos. Ele estava sendo revisado e alinhado com a prefeitura e que algumas coisas saíam do plano de metas antigo. Disse, ainda, para esperar a consulta pública e que traria o novo plano ao conselho. Antecipou que haveria uma redução no tamanho da parte de corredores.
- O **Sr. Henrique** concordou e comentou que as metas antigas eram agressivas (fazer vários corredores em três anos, três anos e meio). Notou que, se o projeto não estava pronto, o prazo era bem apertado, pois só para contratar o projeto básico e a obra levaria entre um ano e meio e dois anos. Por fim, concluiu que o planejamento tinha que ser feito antes, começando em um mandato para terminar no seguinte, com planos prontos para "tirar da prateleira".
- O **Sr. Henrique** agradeceu o **Sr. Lívio**. O **Sr. Daniel** também agradeceu o **Sr. Lívio** e o liberou.

## **5. Acompanhamento Mensal**

- O **Sr. Daniel** introduziu o item, começando pelas atas de Reuniões de Diretoria Executiva (RD), nº 7 a 12 de 2025. Mencionou que a Ata nº 13 não foi enviada por falta de documentação de suporte e seria enviada na reunião subsequente.
- O **Sr. Henrique** expressou que teve algumas dúvidas quanto a itens das atas 8 e 10 e questionou se mais alguém teria. O **Sr. Enzo** indicou que talvez fosse o mesmo caso.
- O **Sr. Henrique** pediu para compartilharem a **ata 8** na tela e o **Sr. Daniel** compartilhou.

## **5.1. RD (Atas de Reuniões da Diretoria Executiva de nº 007 a 012/2025)**

### **Ata de nº 008**

- O **Sr. Henrique** comentou sobre o **item 5** da ata RD de nº 008, credenciamento para contratação do fornecedor de vale refeição e alimentação. Ressalta que achou estranha a forma de contratação (credenciamento), pois não seria escolhido apenas um fornecedor, e perguntou como alocariam os cartões para cada credenciado.
- O **Dr. Mauro Voltarelli** explicou que houve mudança na legislação para contratação de VR/VA (Vale-Refeição/Vale-Alimentação), não podendo mais ter taxa negativa. Isso gerou discussão sobre a melhor forma de seleção. Tribunais de Contas concluíram que o credenciamento seria a melhor solução, pois não há disputa econômico-financeira; as empresas apresentam a rede de credenciamento, e todos que atendem os critérios podem ser escolhidos pelos empregados.
- O **Sr. Enzo** perguntou se as empresas não cobravam mais taxa administrativa. O **Dr. Mauro** confirmou que não podiam exigir taxa negativa, e todas cobravam taxa zero, ganhando ao trabalhar com o dinheiro e disponibilizar para o empregado. Complementou que a principal razão do credenciamento foi a disputa dificultada no mercado, resultado de *lobby* entre as empresas para alterar a legislação.
- A **Sra. Adriana** questionou se poderia ter mais de uma empresa fornecendo. O **Dr. Mauro** confirmou que sim, mas os empregados escolheriam pelo edital.
- A **Sra. Adriana** comentou que no Estado também fizeram o mesmo e o **Sr. Henrique** afirmou que ficaria uma bagunça. O **Dr. Mauro** disse que na prática não ficaria, pois os empregados escolheriam a melhor experiência: o fornecedor credenciado tentaria convencer o funcionário a pegar seu cartão. O **Sr. Henrique** observou que isso gerava trabalho de vários contratos e sairia mais caro.
- O **Sr. Enzo** mencionou que em paralelo havia outra contratação emergencial por seis meses com a empresa atual de benefício. O **Sr. Henrique** perguntou se após esses seis meses se as novas empresas entrassem, o contrato da anterior seria encerrado antes. O **Dr. Mauro** explicou que o contrato emergencial ocorreu porque na gestão passada o assunto ficou parado devido a outras urgências (intervenção em empresas, outros fatores), e não foi priorizado. Houve prorrogação, mas assim que concluírem o credenciamento, devem assinar com as novas empresas.
- O **Sr. Enzo** indagou se os seis meses deveriam ser cumpridos obrigatoriamente. E o **Dr. Mauro** confirmou que não.
- O **Sr. Henrique** observou que o valor na ata não era a remuneração da empresa credenciada, mas o valor da despesa com funcionários. O contrato em si tinha remuneração zero, e a empresa ganharia trabalhando sobre o dinheiro dos clientes com a Selic a 15%.
- O **Sr. Enzo** questionou se o carregamento dos cartões seria mensal. E o **Dr. Mauro** confirmou que sim.
- Finalizaram o item 5 da ata RD nº 008.

### **Ata de nº 010**

- O **Sr. Henrique** comentou sobre o **item 5** da ata RD de nº 010 e disse que leu o relatório sobre o aditivo para comprar mais cartões para o Bilhete Único. Levantou uma questão sobre a justificativa de preço, direcionando-a talvez ao jurídico. Notou que não houve pesquisa de preço para o aumento quantitativo (aditivo de 25%). Havia o argumento de que, como o dólar subiu e o produto era importado, o preço devia ter subido, mas ele sentiu falta de comprovação. Perguntou se isso era ordinário na empresa, pois com seu jurídico seria exigida a comprovação. O **Dr. Mauro** explicou que o tema foi debatido em reunião de diretoria e a área técnica atestou que o preço era vantajoso. O **Sr. Henrique** perguntou se houve comprovação, pesquisa de preço, consulta a fornecedores ou comparação com outros contratos. E o **Dr. Mauro** respondeu que parecia que tinham como atestar a vantagem do preço para o acréscimo de 25%, mas não tinha a informação de pronto. O **Sr. Henrique** reforçou que o que leu estava simplificado (só mencionava a subida do dólar como justificativa para o preço ter subido). E sugeriu pedir para juntar o documento para melhor instruir.
- O **Dr. Mauro** comentou que, pela sua experiência em órgão de controle, a legislação normalmente não exigia pesquisa de preço para acréscimos de 25%. E o **Sr. Henrique** comentou que seria boa prática, ainda mais no teto dos 25%. Acreditava que, se houvesse questionamento, teriam a justificativa, mas registrou o ponto e solicitou a apresentação das justificativas.
- O **Sr. Henrique** ponderou que fazer a pesquisa talvez fosse necessário de qualquer jeito, pois o contrato se encerraria em breve e precisariam de nova contratação. Relacionou isso aos comentários sobre a receita do mês e aquisição de bilhetes.

#### **5.2. CONSAD (Atas de Reuniões do Conselho de Administração nº 17/2024 e 001 a 003/2025)**

- O **Sr. Henrique** perguntou sobre a ata 17 de 2024, que era de dezembro, questionando por que estava ali. Achou que talvez tivesse se confundido com a última não analisada, mas podia ter sido erro dele.
- O **Sr. Enzo** comentou que talvez fosse o mesmo caso para ele e que acreditava que era sobre reconfiguração de pessoal. O **Sr. Henrique** concordou, dizendo que era mais um não entendimento e que não olhou em detalhe, mas que era nomeação.
- O **Sr. Antonio Claudiner Facetto Filho**, Representante da Gerência de Auditoria Interna, explicou que na reunião de março não houve acompanhamento dessas atas devido à extraordinariedade da reunião, e elas passaram para frente; eram apenas informativas e não havia muito a analisar. O **Sr. Henrique** questionou se haviam visto a de janeiro na reunião anterior. O **Sr. Antonio Filho** respondeu que acreditava que sim e que a ata 17 ficou faltando da reunião anterior. Explicou que receberam a informação de que as atas 17/2024, 2/2025 e 3/2025 por terem caráter meramente informativo, não deveriam ser enviadas. Contudo, foram encaminhadas com o intuito de ciência e para garantir a sequência documental.

#### **5.3. CAE (Atas de Reuniões do Comitê de Auditoria Estatutário nº 001 e 002/2025)**

- Os conselheiros confirmaram que não havia questionamentos.

#### **5.4. Folha de Pagamento e Movimentação de Pessoal (março/2025)**

- O **Sr. Henrique** notou bastante movimentação (entradas e saídas) devido à mudança de gestão. Perguntou se eram comissionados sendo trocados ou se havia chamada de concurso. O **Dr. Mauro** confirmou que foi mudança de comissionados.
- O **Sr. Henrique** observou que até a posição de março saíram cerca de 40 comissionados em um mês e 40 no outro; e entraram 40 novos, resultando em uma diferença negativa de 40 cargos comissionados vagos. Questionou se essa diferença seria nomeada ou se segurariam para reduzir despesa, questionando o planejamento. E o **Dr. Mauro** respondeu que o Presidente, **Dr. Victor Borges**, comentou ao assumir que havia 305 comissionados e a previsão era de redução.

#### **5.5. Licitações e Contratos (março/2025)**

- Os conselheiros confirmaram que não havia perguntas.

#### **5.6. Relatório da Ouvidoria (fevereiro/2025)**

- O **Sr. Henrique** comentou que não tinha perguntas, mas queria destacar a redução na quantidade de denúncias relacionadas a pontos de venda de bilhete fraudulento, como esperado. Lembrou que a área de TI (Tecnologia da Informação) fez apresentação em janeiro sobre as medidas tomadas e que, observando o volume de denúncias, pareceu ter causado efeito. Notou que as denúncias (5-10 por mês) voltaram para duas por mês, uma redução expressiva nos últimos dois meses.

### **6. Outros Assuntos de Interesse da Companhia**

#### **6.1. A apresentação do RAI e do RAL, feita pela Russell Bedford, foi suficiente para os senhores conselheiros ou gostariam de analisar os relatórios de controles internos?**

- O **Sr. Enzo** ressaltou que a apresentação do item havia sido muito completa e que ele se sentiu satisfeito.
- O **Sr. Henrique** disse que, para ser honesto, não se lembrava dessa discussão, mas solicitou que seguissem.

#### **6.2. A resolução do caso da Concessionária A2, quanto ao vazamento de dados, está suficiente para os senhores conselheiros fiscais? (Anexo 6.2.)**

- O **Sr. Henrique** disse que não se lembrava de terem visto isso anteriormente e perguntou a origem do caso e se foi tratado antes. O **Sr. Daniel** informou que o anexo **6.2** foi enviado na documentação.
- O **Sr. Henrique** disse que leu, mas não se lembrava do caso.
- O **Sr. Antonio Filho** explicou que houve uma apresentação solicitada pelos conselheiros, feita pelo **Sr. Maurício de Moraes** e o Superintendente **Sr. Maurício Lima**. Acreditava que foi na reunião de dezembro de 2024 ou janeiro de 2025. Os conselheiros deram ciência parcial na época e que o **Sr. Sebastião Pereira Ramos** precisaria efetuar a assinatura no SEI para encerrar o documento. Como a área solicitou o encerramento, o **Sr. Sebastião** pediu o ateste dos conselheiros para a assinatura.
- O **Sr. Enzo** lembrou que a apresentação foi na reunião de outubro de 2024. O **Sr. Daniel**

disse que o documento enviado aos conselheiros era de 26 de fevereiro do superintendente **Sr. Mauro Lima**, que citava um comentário anterior.

- O **Sr. Enzo** lembrou dele ter falado a respeito e explicado, e que na época achou a explicação suficiente.
- O **Sr. Antonio Filho** confirmou que era apenas para o **Sr. Sebastião** poder encerrar o documento do incidente no âmbito dele, solicitando a ciência dos conselheiros para o encerramento no SEi (Sistema Eletrônico de Informações) da SPTrans. Pelo entendimento da Superintendência de Tecnologia da Informação e Comunicação (STI), não houve vazamento de dados que compromettesse, houve a tentativa, mas conseguiram suprimir, e os conselheiros atestaram suficientes as explicações na reunião (inclusive ele estava conduzindo a reunião). Por fim, verificou no sistema que o item não estava na sua pauta como pendência para o superintendente e estava como encerrado/verde.

### **6.3. Ciência do documento “Comissão Permanente de Acessibilidade” (Anexo 6.3.)**

- O **Sr. Daniel** introduziu o item apenas para a ciência dos senhores conselheiros.
- O **Sr. Henrique** comentou que não havia muito o que o conselho fiscal fizesse ou tomasse ação, pois não eram órgão executivo para garantir a execução da política, sendo apenas ciência. Fez uma pergunta sobre acessibilidade, lembrando que havia ações relacionadas à acessibilidade dos terminais de ônibus, com tentativas de obter recurso para projetos ou execução de adaptação dos terminais. Perguntou como ficou esta questão, se ficou para dentro da PPP. Lembrou disso por ter visto na JOF.
- O **Dr. Mauro** esclareceu que na PPP, para dar aceite na reforma do terminal, eles têm que obter o selo de acessibilidade na CPA (Comissão Permanente de Acessibilidade). A SPTrans só reinauguraria após o selo da CPA e daria o aceite. E finalizou dizendo que com isso deveriam resolver a pendência judicial antiga.
- O **Sr. Henrique** considerou o item concluído.

### **Encerramento da Reunião**

- O **Sr. Daniel Batista Camargo** declarou que a pauta estava completa.
- O **Sr. Daniel**, em nome da equipe de auditoria interna (Sr. Sebastião, Sra. Jesuína, Sr. Pedro e toda a equipe), agradeceu o **Sr. Henrique de Castilho Pinto** pelo apoio, notando que ele provavelmente não seria reconduzido na próxima reunião.
- O **Sr. Henrique** agradeceu o trabalho da equipe e parabenizou a todos, incluindo o **Sr. Enzo** e a **Sra. Adriana**. Expressou expectativa de que **Sr. Enzo** e **Sra. Adriana** continuassem. Desejou bom trabalho nos próximos anos.
- Encerrou-se a reunião às onze horas e cinquenta e oito minutos do dia 14 de abril de 2025.

## **PONTOS CONSIGNADOS EM ATA**

**Solicitação de Apresentação e Detalhes sobre o Atende+:** a Sra. Selma Quaresma sugeriu trazer o **Sr. José Carlos Biagioni** na próxima reunião para tirar dúvidas sobre número de viagens e frequência de uso. O Sr. Daniel Batista Camargo foi solicitado, pelo Sr. Henrique de Castilho Pinto, a anotar para marcarem uma conversa com o Sr. Biagioni sobre esses detalhes para a próxima reunião.

**Compromisso de Apresentação do Novo Plano de Metas:** O Dr. Mauro Antônio Gumiero Voltarelli comprometeu-se a trazer o novo Plano de Metas para conhecimento do Conselho assim que ele estivesse pronto, após a consulta pública.

**Solicitação de Justificativa de Preço para Aditivo Contratual:** O Sr. Henrique de Castilho Pinto solicitou que a pesquisa de preço e a justificativa de preço para o aditivo de 25% no contrato de aquisição de cartões do Bilhete Único fossem encaminhadas por e-mail aos conselheiros, para melhor instruir a análise do documento. O Sr. Antonio Claudiner Facetto Filho ficou de verificar quem providenciaria a documentação ou de formalizar o pedido por e-mail.



**Henrique de Castilho Pinto**  
**Auditor(a) Fiscal Tributário Municipal**  
Em 07/07/2025, às 11:50.



**Enzo Lúcio Ondei**  
**Conselheiro(a) Fiscal**  
Em 21/07/2025, às 15:37.



**Adriana Azevedo Pannunzio**  
**Conselheiro(a) Fiscal**  
Em 28/07/2025, às 10:17.

---

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **128553052** e o código CRC **D534F21D**.

---