



SÃO PAULO TRANSPORTE S/A

CNPJ nº 60.498.417/0001-58

RELATÓRIO DA ADMINISTRAÇÃO - SPTRANS - 2021

Os dados e as informações apresentadas neste Relatório correspondem à gestão da São Paulo Transporte - SPTrans no período de 1º de janeiro a 31 de dezembro de 2021, contempladas (em alguns casos) com ações de 2022. Esses dados se referem às principais atividades desenvolvidas, como responsável pelo planejamento, gerenciamento e fiscalização do Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros, na Cidade de São Paulo, a seguir denominado Sistema de Transporte. Dessa forma, a Diretoria da SPTrans, atendendo às determinações legais e estatutárias, submete à apreciação e aprovação da Assembleia Geral este Relatório Integrado, formado pelo Relatório da Administração e de Sustentabilidade, acompanhado das Demonstrações Contábeis.

COVID-19
Se em 2020 aprendemos a nos reinventar com o cenário de Pandemia e incertezas, em 2021 não foi muito diferente. Em alguns momentos tudo parecia encaminhar para uma boa resolução, com o início e avanço da vacinação, aos poucos ganhávamos confiança. Mas em meio ao otimismo e esperança as restrições e medos vinham em ondas que ganhavam espaço e exigiam recuo nos avanços conquistados. Entretanto, esse novo cenário trouxe oportunidades e mostrou novas alternativas, consolidando o teletrabalho definitivo, que aliado a um sistema híbrido permitiu recuperar, ainda que com muitos cuidados, parte do contato presencial entre os empregados. Esse ciclo também marcou o início da recuperação dos passageiros que estiveram mais afastados durante o ano anterior e nos fez lembrar que, apesar de seguir falando sobre as formas de evitar o contágio pelo vírus da Covid-19, havia outro desafio, também muito importante, retomar a comunicação sobre temas cotidianos que, sobretudo, impactam na vida das pessoas que usam o transporte público por ônibus. Por definição, a comunicação tem por essência a troca de informações entre os interlocutores, em nosso caso, os gestores de um serviço público essencial e os milhões de passageiros que dependem do nosso trabalho. Por essa razão, seguimos atentos às necessidades da população, mantendo-a informada sobre o funcionamento dos nossos serviços, mas também buscando identificar onde poderíamos fazer a diferença e abordar temas urgentes como foi o caso da Campanha contra o abuso sexual nos ônibus. Além disso, as ações presenciais começaram a retornar, se não na mesma intensidade de antes, mas com a responsabilidade e o dever de fazer a SPTrans presente onde as pessoas estavam, levando informações e serviços que vão além do transporte público por ônibus, com diversas ações geradas por meio de parcerias, sobretudo em nossos terminais de ônibus, com destaque para a inauguração de um Posto de Atendimento à Mulher vítima de violência e a aplicação de vacinas contra a gripe e a Covid-19.

GOVERNANÇA CORPORATIVA
Em continuidade às práticas de Governança Corporativa, implantadas desde 2018, observados os requisitos da Lei Federal nº 13.303/2016, aprimoramos o sistema de gestão, pelo qual criamos um conjunto eficiente de mecanismos e instrumentos, a fim de assegurar que os comportamentos dos administradores estejam sempre alinhados com o melhor interesse da Empresa. Esse sistema envolve o relacionamento entre os acionistas, o Conselho de Administração, a Diretoria, os Comitês instituídos, o Conselho Fiscal, a Auditoria Independente e demais partes interessadas.

Foram realizadas as Avaliações de Desempenho dos Conselheiros de Administração e Fiscal; dos membros da Diretoria Executiva; dos Comitês de Elegibilidade e de Auditoria Estatutária.

Comitê de Conduta
Em 2021 realizou 27 atendimentos, um aumento de aproximadamente 30% com relação aos 19 atendimentos de 2020, considerando consultas, orientações, denúncias e oitivas, o que demonstra a credibilidade crescente nesse canal.

Código de Conduta e Integridade
Em fevereiro de 2021 entrou em vigor a nova versão de nosso Código de Conduta e Integridade, resultante de uma revisão integral realizada e, aprovada, em 2020, após amplo e minucioso trabalho desenvolvido pelas diversas áreas técnicas, inclusive mediante consulta aberta aos nossos empregados.

Com a publicação do código revisado promovemos o curso, no formato de Ensino à Distância - Ead, "Código de Conduta e Integridade da SPTrans" com o intuito de dar ampla visibilidade e conhecimento sobre o novo conteúdo aos nossos empregados. Procuído sob ambiente participativo, inclusivo e inovador, o novo Código de Conduta e Integridade certamente representou um avanço nas práticas que envolvem a gestão pública e nos permitirá aperfeiçoar ainda mais nossa relação com nossos empregados, parceiros de negócio, órgãos públicos e sociedade em geral.

Política de Segurança da Informação - PSI
Em fevereiro de 2021 foi criada a Área de Governança de Tecnologia da Informação e Comunicação, que tem trabalhado em parceria com as demais áreas da SPTrans para que toda ação seja adequada e implementada buscando conformidade com os requisitos da Lei Geral de Proteção de Dados - LGPD. Nesse sentido, desenvolvemos ações para tratamento das questões relacionadas ao pleno atendimento às determinações da LGPD, visando assegurar a privacidade e segurança dos dados pessoais tratados no âmbito da Empresa. No decorrer do ano, foi desenvolvida a Política de Segurança da Informação - PSI que possibilitou o gerenciamento da segurança de nossos dados corporativos, estabelecendo regras e padrões para a proteção da informação, aplicando-se a todos os empregados, Diretores, membros dos Conselhos de Administração e Fiscal, membros do CAE, menores aprendizes e prestadores de serviço, assim como qualquer pessoa que utilize ou venha a ter acesso às informações e recursos de Tecnologia da Informação e Comunicação - TIC. Em abril de 2021, foi criado o Comitê de Segurança da Informação - CSI, composto por representantes das diversas Áreas da Empresa, dentro de uma perspectiva multidisciplinar, tendo como um dos papéis principais definir e propagar as ações da Política de Segurança da Informação.

Estatuto Social
Aprovada em Assembleia Geral Extraordinária uma ampla alteração no Estatuto Social com o objetivo de adequar algumas questões necessárias ao bom andamento da SPTrans, inclusive prevendo a possibilidade da Empresa prestar serviços de assessoria e consultoria a outros municípios ou empresas privadas, quanto ao planejamento, fiscalização e gerenciamento do serviço de transporte, visando a busca de novas fontes de receitas, em cumprimento ao §2º do Art. 2º da Lei Federal nº 6.404/1976.

Comitê de Governança de Atendimento ao Cidadão - CGA
Em consonância com as disposições contidas no Decreto Municipal nº 58.426, de 18/06/2018, que instituiu a Política Municipal de Atendimento ao Cidadão, no âmbito da Cidade de São Paulo, a SPTrans constituiu o Comitê de Governança de Atendimento ao Cidadão - GCA, em 30 de setembro de 2021, com caráter permanente.

Ouidoria
Em todos os processos, prezamos atuar de forma preventiva junto às áreas internas, na preocupação com temas críticos e recorrentes, buscando encontrar soluções e aperfeiçoar os processos de trabalho.

Diante das demandas recebidas, diagnosticamos as necessidades a serem adequadamente, sendo uma delas a nova página do bilhete único. <https://bilheteunico.sptrans.com.br> que possibilitou melhor visualização e, também, uma busca mais simples e clara por parte dos usuários. Outra importante ação, realizada em parceria com a SMDHC e SMT, foi a inauguração em março de 2021 do Posto de Apoio à Mulher, localizado no Terminal Sacomã. O espaço conta com profissionais qualificadas da SMDHC e da SPTrans para orientar e dar encaminhamento aos casos, como acolher não só vítimas de assédio ou abuso no transporte público, mas também receber denúncias de violência doméstica.

COMUNICAÇÃO E RELACIONAMENTO COM A SOCIEDADE
A participação dos usuários e cidadãos no acompanhamento da prestação dos serviços de transporte coletivo público de passageiros é assegurada pelos nossos canais de comunicação e de relacionamento, além do contato direto com os empregados, conforme descrito a seguir.

e-SIC - Serviço de Informação ao Cidadão
Em 2021, foram realizadas 594 (quinhentos e noventa e quatro) solicitações de acesso à informação, dados ou documentos pelo sistema e-SIC frente a 510 (quinhentos e dez) solicitações em 2020. Solicitações essas que contribuíram para o aprimoramento de compilações e publicações dos dados no Portal da Transparência, quando cabível.

SP156/Portal 156 da PMSP
Em 2021, recebemos, triamos e encaminhamos 54.411 demandas originadas do SP156/Portal 156 da Prefeitura de São Paulo, canal de comunicação aberto ao cidadão e usuários do Sistema de Transporte.

Essas demandas estão relacionadas a reclamações, solicitações e elogios, que forneceram indicadores que colaboraram no direcionamento das ações de melhoria do Sistema de Transporte e consequentemente na qualidade dos serviços prestados aos usuários.

TRANSPARÊNCIA
Portal da Transparência e Acesso à Informação
Divulgamos em nosso site informações institucionais referentes ao Conselho de Administração, Conselho Fiscal, Comitê de Auditoria Estatutária, Comitê de Elegibilidade e respectivos sumários das Atas, Estatuto Social, Organograma, Instrumentos de Governança Corporativa: Políticas Corporativas, Código de Conduta e Integridade, Regulamento de Licitações e Contratos - RLLC, contratos, convênios e parcerias da PMSP. Além de informações de Desempenho Institucional, Custos e Pessoal, envolvendo tabelas de cargos e folha de pagamento. Além disso, disponibilizamos outras informações como: demonstrações contábeis das Concessionárias, relatório e planilhas tarifárias que constam nos reajustes tarifários, e histórico mensal das quantidades de passageiros transportados.

Índice de Transparência Ativa - ITA
O Índice de Transparência Ativa - ITA é um indicador utilizado pela Administração Pública Municipal, previsto no Programa de Metas de 2021-2024, relacionado à avaliação do nível de transparência ativa dos portais institucionais de órgãos e entidades municipais. O Relatório Executivo do Índice de Transparência Ativa elaborado pela Controladoria Geral do Município - CGM, em relação à nossa transparência ativa, vem demonstrando evolução na divulgação de informações, merecendo destaque nas últimas edições. Na edição de julho de 2021, mantivemos a nota máxima e passamos para a 8ª posição na classificação geral e, na edição de dezembro de 2021 para a 6ª posição no ranking geral, e nos mantivemos entre os cinco melhores desempenhos entre as entidades da Administração Indireta, o que reflete todo nosso empenho e engajamento com a excelência na propagação de informações à população.

GESTÃO DE RISCOS E CONTROLES INTERNOS
Gestão de Riscos: Monitoramento de Ocorrências
Foi desenvolvida ferramenta, por meio da qual, mensalmente, são

reportadas pelas áreas técnicas as ocorrências dos riscos críticos da Empresa. Com isso, tem-se um banco de dados, permitindo observar o comportamento das ocorrências, além de traçar comparativos com fatores internos e/ou externos. A construção desse banco permitirá rever os graus de possibilidade atribuídos aos riscos críticos no processo de revisão da Matriz de Riscos da SPTrans.

Gestão de Riscos: Controles Internos
Com o objetivo de acompanhar a evolução parcial do desenvolvimento das atividades de controle interno, ou seja, aquelas voltadas à prevenção de ocorrência de um risco, diminuindo a sua possibilidade e/ou impacto, a Empresa adotou a metodologia 5W2H, permitindo uma visualização detalhada do conjunto de ações propostas pelas áreas para tratamento dos riscos críticos. A partir do monitoramento com o uso dessa ferramenta, ao término de 2021, dos 31 (trinta e um) riscos críticos monitorados, 22 (vinte e dois) já possuem pelo menos um controle interno formalizado, enquanto os outros 9 (nove) encontram-se em evolução.

Acesso ao Programa Nacional de Prevenção à Corrupção (PNPC)
A SPTrans aderiu, em agosto de 2021, ao Programa Nacional de Prevenção à Corrupção (PNPC), que é uma iniciativa adotada pela Estratégia Nacional de Combate à Corrupção e à Lavagem de Dinheiro (Encccla), com coordenação e execução da Rede de Controle nos Estados, patrocinada pela Controladoria-Geral da União (CGU) e pelo Tribunal de Contas da União (TCU). Ainda, conta com o apoio da Associação dos Membros dos Tribunais de Contas do Brasil (Atricon), do Conselho Nacional dos Presidentes dos Tribunais de Contas (CNPCTC), da Associação Brasileira dos Tribunais de Contas dos Municípios (Abracom), do Conselho Nacional de Controle Interno (Conaci) e da Confederação Nacional dos Municípios (CNM). O PNPC é destinado a todos os gestores das organizações públicas (das três esferas de governo, além dos três poderes em todos os entes federativos) e tem como objetivo a redução dos níveis de fraude e corrupção no Brasil a patamares semelhantes aos encontrados em países desenvolvidos.

Comitê de Conformidade, Gestão de Riscos e Controle Interno (CCG)
O Comitê foi reconstituído, passando a contar com representantes das Áreas de Recursos Humanos, Jurídica e de Gestão de Contratos do Sistema de Transporte que possibilitou ampliar e tornar mais efetiva sua atuação na Empresa. Além das reuniões ordinárias mensais, o Comitê fez a revisão do seu Regimento Interno, o qual passou a vigorar em 12 de maio de 2021.

Regimento Interno do Comitê de Conformidade, Gestão de Riscos e Controle Interno (CCG)
Revisão realizada visando adaptá-la ao cenário imposto pela instituição do trabalho remoto, além da previsão de ampliação do colegiado, passando a contar com membros das áreas de Recursos Humanos, Jurídica e Contratos do Sistema de Transporte. A nova versão do Regimento Interno do Comitê de Conformidade, Gestão de Riscos e Controle Interno - CCG entrou em vigência em 12 de maio de 2021 e está disponível no Portal da Transparência da Prefeitura de São Paulo, no nosso site e na intranet.

DESEMPENHO FINANCEIRO
Com o cenário sendo, ainda, dominado pela pandemia do coronavírus, o ano de 2021 seguiu sendo desafiador para a gestão de serviços do transporte de passageiros na cidade de São Paulo, que constituiu um dos maiores sistemas de transportes público do mundo. Em meados do primeiro semestre de 2021 houve a necessidade novamente de restrições de circulação de pessoas dado o arefecimento da crise sanitária e isso impactou diretamente o setor com queda na receita e necessidade de maior aporte financeiro.

No segundo semestre, ensaiou-se uma recuperação no número de passageiros com o retorno da atividade econômica, no entanto não suficiente para retomada dos valores do setor a patamares de antes da pandemia. As atividades desenvolvidas e os resultados alcançados permitiram que os projetos, aquisições, contratações e implantações fossem viabilizadas para todas as áreas da organização e, ainda, os pagamentos para manter ininterruptas as atividades, ainda com o cenário adverso apresentado acima. Em 2021, a SPTrans foi responsável pela gestão de um orçamento total de R\$ 8,5 bilhões que foram utilizados na manutenção da Empresa, por meio do contrato de prestação de serviços firmado com a SMT, na manutenção e operação do Sistema de Transporte e nos programas de investimentos.

PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO 2021 - 2024
Alinhado aos planos municipais e ao Termo de Compromisso de Desempenho Institucional firmado com a PMSP e com fundamento no atendimento à Lei nº 13.303/16, estabelecemos nosso Planejamento Estratégico para o período de 2021-2024, definindo um conjunto de metas para atender aos objetivos de políticas públicas. Iniciamos o ano de 2021 realizando a revisão do Planejamento Estratégico da SPTrans, para atender nosso Compromisso de Desempenho Institucional - CDI com vigência para o período de 2021-2026. Foi elaborada pelo Comitê de Gestão Estratégica - CGE a Análise SWOT, que subsidiou a revisão da nossa Missão, Visão e Objetivos Estratégicos. Com nosso Mapa Estratégico estabelecido, realizamos o processo de alinhamento estratégico, considerando o estabelecimento do Plano de Metas da PMSP para o período de 2021 - 2024, sendo agregadas as metas associadas aos Objetivos Estratégicos da SPTrans e aos demais compromissos da Empresa, resultando em conjunto inicial de 91 projetos e metas que compõem o Plano de Metas da SPTrans. Todos os projetos e metas serão acompanhados sistematicamente, por meio de sistema automatizado, anualmente, de forma que os resultados planejados sejam alcançados e novas oportunidades de melhoria sejam incorporadas.

NOSSO NEGÓCIO



PLANEJAMENTO OPERACIONAL DO SISTEMA DE TRANSPORTE

O Município de São Paulo, Capital do Estado de São Paulo, destaca-se dos demais municípios que compõem a Região Metropolitana de São Paulo, por constituir o mais importante núcleo de conexão da economia brasileira, desempenhando funções de centro financeiro, sede de grandes corporações e base de complexas redes de serviços de alta especialização. Em uma área de 1.521 km², dados estatísticos do IBGE/2020, a Cidade possui cerca de 12,3 milhões de habitantes, tornando São Paulo a mais populosa Cidade do hemisfério Sul. O Sistema Municipal de Transporte Público transporta em média 6,5 milhões de passageiros por dia útil, para isso, conta com 1.341 linhas e uma frota de 11.676 ônibus (dados dez/21). Manter adequada a relação entre oferta e demanda do Sistema Transporte, considerando cada região da Cidade e seu desenvolvimento, de acordo com suas características estruturais, implantando novos serviços e realizando melhorias nos existentes, conforme as necessidades das pessoas que utilizam os serviços e as diretrizes da SMT é uma das funções prioritárias da SPTrans. Além das ações diretamente relacionadas aos reflexos da pandemia no Sistema de Transporte, foram elaborados planos operacionais de linhas, reprogramações horárias e ajustes na frota, além de alteração de itinerários para atender eventos, obras, interdições, entre outras necessidades que a Cidade demanda.

Pontos de Parada do Sistema de Transporte
O ponto de parada é um elemento essencial da infraestrutura do Sistema de Transporte para embarque e desembarque de passageiros, e está diretamente relacionado à facilidade de utilização dos serviços, que inclui requisitos relacionados ao calçamento e iluminação adequados, sinalização do espaço exclusivo para os ônibus, abrigo contra intempéries e disponibilidade de informações sobre como utilizar os serviços. Existem instalados 20,3 mil pontos de parada na Cidade.

PLANEJAMENTO ENGENHARIA VEICULAR
Padrões Técnicos Veiculares
Tanto as especificações técnicas veiculares como as relativas à identidade visual dos veículos do Sistema de Transporte passam por revisões periódicas induzidas pela evolução tecnológica, por reclamações e sugestões de usuários e pelo atendimento à legislação. Em 2021 foram analisados 45 desenhos entre anteprojetos e projetos de veículos que levaram a produção e posterior análise de conformidade em 14 "veículos cabeça de série", contemplando os diversos tipos e modelos tanto de chassi como de carroceria. Sendo ainda, iniciada a revisão dos Manuais dos Padrões Técnicos de Veículos.

Identidade Visual de Veículos
Cabe à SPTrans o gerenciamento, controle e a fiscalização da identidade visual, conforme diretrizes estabelecidas no "Manual de Identidade Visual dos Veículos". O Manual apresenta as características básicas a serem seguidas para a diagramação e implementação da comunicação visual interna e externa dos veículos vinculados ao Sistema de Transporte. Assim como, há a revisão do Manual de Padrões Técnicos Veiculares quando da implantação de novas tecnologias faz-se necessária, também, a revisão e inclusão de novas informações no Manual de Identidade Visual, para mantê-lo atualizado, em 2021, destacamos: Devido a Pandemia fez-se necessário à implantação de informações adicionais aos usuários "Embarque permitido somente com uso de máscara". Os canais de mídias sociais tiveram papel relevante na comunicação com os usuários; A campanha contra a importunação sexual nos ônibus foi reforçada. Realização de estudo e desenvolvimento da proposta de criação da nova identidade visual para a frota de ônibus no Sistema de Transporte com o acompanhamento da produção dos primeiros veículos nas Concessionárias. Em 2021, foram analisados oito desenhos e/ou anteprojetos de pintura para aplicação em ônibus novos que foram incluídos no Sistema de Transporte e analisados em média 100 modelos de veículos com a nova identidade visual.

Sistema de Ar Condicionado
Em 2020, visto o cenário imposto pela pandemia de Covid-19, foi firmado um Acordo de Cooperação Técnica entre a SPTrans e o Instituto de Pesquisas Tecnológicas - IPT para realização de análises microbiológicas e parâmetros relacionados à qualidade do ar no interior dos ônibus do Sistema de Transporte. Foram realizadas diversas coletas de medidas nos veículos, tanto nas instalações do IPT, como também, nos veículos em operação. Com as informações coletadas no período de testes, em 2021 foram realizadas análises pelos departamentos do IPT para que fosse divulgado o relatório final desse estudo. Esse estudo recebeu o prêmio Programa IPT Valoriza (homenagem aos empregados e grupos de profissionais do IPT por boas práticas) em duas categorias pela relevância e impacto na cidade.

GERENCIAMENTO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE
Contratada pela SMT, a SPTrans cumpre papel importante no planejamento, gestão e fiscalização dos serviços de transporte coletivo público de passageiros, na Cidade de São Paulo. O gerenciamento dos contratos compreende, em linhas gerais, a avaliação da qualidade dos serviços prestados, negociação com as Concessionárias, gestão de cláusulas contratuais, e aplicação de penalidades previstas.

Avaliação do Desempenho e da Qualidade dos Serviços de Transporte
A Pandemia da Covid-19 interferiu nos processos de apuração e divulgação dos indicadores de avaliação do transporte. As medições do IQT - Índice de Qualidade do Transporte, do Relatório de Performance Operacional das Linhas e as Pesquisas de Avaliação dos Serviços foram suspensas a partir de março de 2020, nos termos da Portaria SMT/087/20 e retomaram em outubro de 2021, conforme portaria SMT/SETRAM nº 08, de 01/10/2021. Os resultados apurados são acompanhados, sistematicamente, pelas Áreas Internas da SPTrans, pelo seu Conselho de Administração e pela SETRAM, assim como utilizados pelas próprias Concessionárias, para avançar a melhoria da qualidade dos serviços, e por outros órgãos municipais para avaliar o desempenho da Empresa enquanto Órgão Gestor do Sistema de Transporte.

IQT - Índice de Qualidade do Transporte
Instrumento de avaliação da qualidade da prestação do serviço, por meio do qual é atribuída uma pontuação às Concessionárias, utilizando uma sistemática de ponderação sobre um conjunto de indicadores estabelecidos, gerando pontuação em uma escala de 0 a 100. Essa sistemática tem por objetivo promover a melhoria contínua dos serviços de transporte prestados, estabelecendo um ranking de desempenho das Concessionárias, possibilitando àquelas que apresentarem resultados inferiores empreenderem esforços para atingir o nível das demais, elevando, assim, a qualidade do Sistema de Transporte. No primeiro Ciclo de Avaliação após a assinatura dos novos contratos de concessão dos serviços, que teve um período diferenciado de avaliação, em consequência da pandemia da Covid-19, o IQT médio do Sistema de Transporte foi classificado como "Regular", com destaque para o Grupo Estrutural, que fechou o período com classificação "Bom", acima dos demais Grupos, que se mantiveram dentro do conceito mínimo exigido. Dentre os 32 lotes contratados, apenas um, do Grupo Local de Distribuição, obteve classificação abaixo do mínimo exigido no fechamento desse primeiro Ciclo de Avaliação.

Performance Operacional das Linhas
Instrumento de análise do serviço de transporte que permite realizar verificações detalhadas dos resultados da operação das linhas, da evolução na oferta de serviços, da demanda de passageiros e dos principais indicadores operacionais, introduzindo informações e alertas que remetem à necessidade de medidas para manter, planejar, reprogramar ou fiscalizar os serviços. O objetivo é atuar no desempenho das linhas do Sistema de Transporte, subsidiando ações e promovendo controles para aprimorar a gestão dos serviços, melhorando sua oferta e qualidade. Os resultados da Performance Operacional das Linhas, na comparação entre as quantidades de linhas, considerando suas classificações, entre o primeiro bimestre de 2020 (antes da pandemia) e último trimestre de 2021 (após Portaria SMT/SETRAM nº 081), observa-se que o percentual de linhas classificadas como Ruins ou Péssimas e Regulares tiveram redução nos seus percentuais, enquanto houve um aumento no percentual de linhas com cumprimento de viagens acima do programado. Esse resultado, consequência da pandemia, justifica-se pelo aumento da velocidade média das linhas e, por consequência, pelos ganhos nos tempos de percurso aumentando a capacidade de produção de viagens.

Avaliação da Frequência de Uso do Bilhete Único
A finalidade desse estudo foi mapear a mudança de comportamento na utilização do Sistema de Transporte pelos usuários de Bilhete Único, considerando a análise de frequência de uso nos dias úteis. Esse mapeamento beneficia tanto a SPTrans, auxiliando em suas projeções de retomada da demanda no cenário pós-pandemia, permitindo identificar pelo cruzamento de informações nos oportunos, simular e avaliar a implantação, impactos e benefícios de novos modelos de operação, como também os demais órgãos gestores de transporte.

Pesquisas de Avaliação
Importante ferramenta para subsidiar ações estratégicas voltadas à correção e melhoria contínua dos serviços de transporte oferecidos, as pesquisas permitem conhecer o perfil, a expressão de ideias, conceitos, julgamentos, e aferir a satisfação dos usuários com relação à qualidade dos serviços. Também auxiliam na relevância da imagem que a população constrói sobre a SPTrans enquanto gestora de um dos maiores serviços de transporte público por ônibus do mundo. Periodicamente, a SPTrans realiza pesquisas qualitativas e quantitativas com os usuários, de acordo com preceitos éticos e guias de qualidade definidos no "Código de Autorregulamentação da Atividade de Pesquisa de Mercado, de opinião pública e de mídia da ABEP - ASSOCIAÇÃO BRASILEIRA DE EMPRESAS DE PESQUISA". Para conhecer as características das viagens realizadas pelos usuários e o desempenho operacional das linhas, são também aplicadas pesquisas operacionais, fundamentais para monitorar os resultados decorrentes do planejamento dos serviços, bem como detectar novas necessidades da população e, com isso, promover adequações no Sistema de Transporte.

GESTÃO E CONTROLE DOS CONTRATOS DO SISTEMA DE TRANSPORTE
Medidas emergenciais de enfrentamento à pandemia e termos de aditamento aos contratos de concessão
Com a continuidade em 2021 da situação de emergência epidêmica iniciada em 2020, foram mantidas as mesmas regras de remuneração pela SMT, instituídas pela Portaria SMT.GAB nº 087/20. A Portaria estabeleceu critérios de remuneração para a frota em operação, estipulando, também, a remuneração da frota parada (frota operacional que foi reduzida), incluindo a mão de obra respectiva. As medidas visaram principalmente à garantia de oferta de transporte público à população, o atendimento dos protocolos de distanciamento social, a preservação dos empregos das empresas do setor, e a continuidade da vinculação ao Sistema de Transporte da frota não utilizada no período. Os Termos de Aditamento aos contratos de concessão de setembro de 2021 consolidaram os atos da Portaria SMT.GAB nº 087/20 e demais Portarias instituídas com a pandemia. Além disso, quanto aos aspectos remuneratórios, o valor da remuneração por passageiro foi reduzida para contemplar remuneração em separado dos equipamentos embarcados e a redução de 3% para 0% da reserva técnica remunerada. Foram estabelecidas regras para aplicação do fator de cumprimento da frota na remuneração e definidas regras adicionais de reajuste. Também foram repactuados e atualizados os valores de investimento no SMGO - Sistema de Monitoramento e Gestão Operacional, com retomada dos descontos financeiros, que propiciará à Administração a contratação e modernização dos instrumentos de controle e planejamento.

GESTÃO DA RECEITA E REMUNERAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE
Receita e Remuneração do Sistema

Na gestão da receita e remuneração do Sistema de Transporte, destacam-se, no exercício de 2021 os seguintes fatos:
Passageiros Transportados
Em 2021, assim como em 2020, foi marcado pela continuidade da pandemia de Covid-19 e, estão sob a influência das medidas de isolamento social. Em 2021, o volume total de passageiros transportados no Sistema de Transporte diminuiu 36,6% (965 milhões) em relação a 2019 e aumentou 7,0% (109 milhões) em relação a 2020. Analisando as médias dos dias úteis, calculadas livres de atipicidades, verifica-se que o impacto da pandemia de Covid-19, sobre a demanda de passageiros, foi menor em 2021 e que houve uma pequena recuperação a partir do segundo semestre.

Mês	2021 ⁽¹⁾			var% 2021/ 2019	var% 2021/ 2020
	2019	2020	2021 ⁽¹⁾		
jan	8.150.427	7.657.645	5.227.192	-35,9%	-31,7%
fev	9.154.690	8.627.204	5.494.697	-40,0%	-36,3%
mar	9.038.735	6.222.263	4.687.715	-48,1%	-24,7%
abr	9.151.023	3.792.468	4.641.200	-49,3%	66,2%
mai	9.055.083	3.104.242	5.210.549	-42,5%	67,9%
jun	9.020.015	3.598.857	5.322.408	-41,0%	47,9%
jul	8.122.069	4.278.673	5.357.478	-34,0%	25,2%
ago	8.983.128	4.669.016	5.751.452	-36,0%	23,2%
set	8.992.322	5.002.141	6.055.482	-32,7%	21,1%
out	9.004.807	5.284.535	6.285.719	-30,2%	18,9%
nov	9.040.129	5.460.401	6.671.167	-26,2%	22,2%
dez	8.662.894	5.643.116	6.487.658	-25,1%	15,0%
Média ano	8.864.610	5.195.047	5.599.393	-36,8%	7,8%

Fonte: Gerência de Programação Econômica Financeira.
(1) Dados sujeitos a alterações em função de novos processos no sistema de bilheteagem eletrônica referente aos últimos meses do ano.

Receita Total do Sistema de Transporte
A receita tarifária, em valor corrente, apresentou em 2021 uma redução de R\$1,2 bilhão (-22,1%) em relação a 2019, e aumento de R\$341,7 milhões (+8,7%) em relação a 2020. A receita tarifária média por passageiro transportado apresentou variação positiva nas comparações com 2019 e com 2020. Esse resultado está relacionado aos seguintes fatos: Reajuste na tarifa nominal de 2,35% (de R\$4,30 para R\$4,40), ocorrido em 01/01/2020 (em 2021 não houve reajuste tarifário). Maior representatividade dos passageiros pagantes, em razão da menor utilização das passagens com gratuidades e isenção tarifária. Menor redução da receita tarifária proporcionalmente à redução na demanda de passageiros, enquanto

a demanda apresentou redução de 36,8% (2021/2019) e aumento de 7,8% (2021/2020), a receita tarifária apresentou variações de -22,1% e + 8,7%, respectivamente.

Remuneração das Concessionárias
Em 2021, o valor pago a título de remuneração apresentou uma redução de -9,2% (-R\$769,1 milhões) em relação a 2020 e aumento de 4,7% (R\$341,4 milhões) em relação a 2020. Com os valores atualizados pelo índice IPCA-IBGE, as variações foram de -18,2% (-R\$ 1,8 bilhão) e -3,2% (-R\$262 milhões), respectivamente. Em 2021, o Serviço Atende+, que possui dotação orçamentária própria, foi remunerado no valor de R\$ 107,6 milhões - regime de caixa.

Custo do Sistema de Transporte
Em 2021, em relação a 2019, houve redução no custo do Sistema de Transporte de 11,6%, R\$ 1,0 bilhão, já, em relação ao ano anterior houve aumento de 4,5% (R\$330,8 milhões). Com os valores atualizados, pelo índice IPCA-IBGE as variações foram de -20,8% (-R\$ 2,1 bilhões) e -3,4% (-R\$280 milhões), respectivamente.

GESTÃO DO BILHETE ÚNICO
Atendimento aos Usuários do Bilhete Único
Em 2021, com a continuidade da Pandemia da Covid-19, em alguns períodos nossos Postos de Atendimento foram fechados, levando a Empresa a buscar novas formas para aperfeiçoar o atendimento aos usuários do Bilhete Único, sendo adotadas: Melhorias nos processos de análise de solicitações do canal de Atendimento online; Melhorias e inovações no canal de atendimento online por chatbot; Implantação de atendimento por vídeo chamada; Prorrogação da renovação automática do benefício do Bilhete Único Especial - Pessoa com Deficiência. Com a flexibilização das medidas de isolamento social, passamos a atender os usuários do Bilhete Único, com agendamento prévio, de forma presencial.

Satisfação com o Atendimento Virtual aos Usuários do Bilhete Único
Associada à meta de aumentar o percentual da satisfação dos usuários dos serviços de atendimento realizados, foi desenvolvida pesquisa que apontou resultados positivos das ações adotadas pela Empresa no sentido de melhorar a qualidade desse serviço. Em 2021, devido ao advento da Pandemia por Covid-19, os serviços presenciais de atendimento aos usuários do Bilhete Único foram substituídos, mediante Decreto Municipal nº 60.336/2021, por atendimentos digitais ou telefônicos. Nessa direção, a pesquisa teve como objetivo aferir a satisfação dos usuários que realizaram atendimento de maneira virtual, sendo que os resultados gerais indicaram que a satisfação dos usuários ficou para Muito Satisfeitos/ Satisfeitos com 83,77% de avaliações. Os grupos mais insatisfeitos são de pessoas com deficiência, idosos e usuários com menor escolaridade.

Atendimento Loja Virtual
Em 2020, as atividades de nossa Loja Virtual passaram por reestruturação e aprimoramento, com adequação do cardápio de serviços, garantindo maior agilidade no atendimento aos usuários e maior transparência quanto aos recursos financeiros. Em 2021, foram aprimorados os níveis de segurança dos acessos a Loja Virtual da SPTrans. Foram também implementadas funcionalidades para prover sinalização para os usuários da Loja Virtual e Venda de Crédito Vale referente às novas regras de comercialização de crédito para cartões 1k, sendo ainda, implantados novos recursos para validação de CNPJ dos adquirentes na Loja Virtual.

Prevenção e Combate à Fraude do Bilhete Único
Higienização da base de dados dos cartões de Bilhete Único
Para melhor gestão das informações da base de dados que compõe o Sistema de Bilheteagem Eletrônica da SPTrans, elaboramos projeto para atualização do Sistema de Transporte, que nos permitiu em 2021 a adoção das medidas a seguir: Manter a base de cartões, vinculada somente a números de CPF válidos e ativos dos usuários, consistida junto à Receita Federal; Manter a base de clientes de Vale-Transporte, vinculada somente com CNPJ ativos em nossa Loja Virtual; Cancelamento de cartões anônimos, de tecnologia de 1K, para tecnologia de 4K, reduzindo a incidência de eventuais fraudes e garantindo a identificação de usuários do Bilhete Único no Sistema de Transporte. Essas medidas colaboraram com a prevenção de fraudes, melhor gestão das informações e com a manutenção da base de dados "higienizada" o que facilita o processo de atualização cadastral.

Processos relacionados a fraudes contra o Sistema de Transporte com uso do Bilhete Único
A análise dos processos oriundos de Delegacias de Polícia, Ministério Público, Defensoria Pública, Poder Judiciário, relacionados a fraudes cometidas contra o Sistema de Transporte com o uso de cartões de Bilhete Único, faz com que intensifiquemos estudos para a definição de regras de negócio e novas medidas de prevenção com a finalidade de coibir fraudes cometidas por usuários, com a utilização de cartões do Bilhete Único contendo recargas de créditos, lites ou não. A redução na quantidade de processos analisados se manteve em 2021, foram 81 processos analisados frente a 125 em 2020, isso em decorrência da redução do volume de fraudes devido às ações preventivas por nós adotadas, dentre as quais: a retirada de circulação dos cartões tipo 1K e o cancelamento preventivo de cartões com indícios de fraude.

Bilhete Único Especial - Pessoa com Deficiência
O "Bilhete Único Especial - Pessoa com Deficiência-PCD" tem como objetivo oferecer melhores condições para a integração social das pessoas com deficiências e com patologias que comprometam significativamente sua mobilidade, incentivando-as a evitar o isolamento e a se locomoverem em busca de atividades que possam enriquecer sua existência de forma a cooperar, o quanto possível, para que continuem a produzir e participar das atividades na sociedade. Em 2021, com a continuidade da pandemia da Covid-19, nosso atendimento aos usuários do Bilhete Único Especial - PCD permaneceu, prioritariamente, de forma virtual, por meio de nosso site www.sptrans.com.br/atendimento, onde disponibilizamos o link www.bilheteunico.sptrans.com.br/comoObterDeficiente.aspx, permitindo aos nossos usuários o envio, por meio eletrônico, de toda a documentação e exames necessários para a solicitação ou renovação do benefício. Com o relaxamento das medidas de isolamento social, passamos a atender os usuários do bilhete único PCD presencialmente, mediante agendamento prévio. Durante 2021, foram prorrogados automaticamente 115.000 benefícios do Bilhete Único Especial - Pessoa com Deficiência, e foram concedidos 46.222 Bilhetes Únicos Especiais, sendo 9.668 solicitações de primeira via e 36.554 solicitações de renovação do benefício. Foram realizadas 95 auditorias médicas presenciais, de um total de 110 convocados. Destacamos, ainda, que ao final de dezembro de 2021, temos 241.094 bilhetes válidos em circulação.

Serviço Atende+
O Serviço Atende+ em 2021, atendu em média 6.806 pessoas, entre pessoas com deficiência e acompanhantes

fiscalizações e de 26% bilhetes cancelados com relação a 2020, onde os números foram de 13.690.385 e 247.245, respectivamente. **Controle das Penalidades Decorrentes do RESAM** Em decorrência das irregularidades na prestação dos serviços de transporte coletivo público de passageiros constatadas por nossas equipes, são aplicadas penalidades previstas no Regulamento de Sanções e Multas - RESAM. Para os Boletins de Irregularidades e Descumprimento de Viagens (G64), são emitidos e gerados os respectivos Autos de Infração às Concessionárias. A partir de 17 de março de 2020, atendendo à determinação da Portaria nº 081/20-SMT.GAB, em função da pandemia da Covid-19, a aplicação de penalidades por infrações contidas no RESAM foram suspensas. Em 1º de outubro de 2021, com a revogação da Portaria 081/20, foram retomadas as atividades de fiscalização e de emissão de Autos de Infração às Concessionárias, conforme disposto no RESAM. Diante desse cenário, em 2021, foram emitidos 68.476 Autos de Infração, um aumento aproximado de 328% em comparação aos 20.865 Autos emitidos em 2020, totalizando R\$ 15.443.198,40.

Portal Operacional O Portal Operacional é um sistema automatizado que possibilita a gestão operacional, com a troca de informações entre a SPTrans e as Concessionárias, sendo que a primeira funcionalidade é denominada Módulo de Infração, que permite que notificações possam ser transmitidas por meio da internet, tornando o processo mais transparente e ágil. Os novos componentes de desenvolvimento tecnológico aperfeiçoaram os aspectos de segurança e credibilidade no trâmite das informações (Autos de Infração gerados pelas equipes de fiscalização, previstos no Regulamento de Sanções e Multas - RESAM e Recursos encaminhados por parte das Concessionárias), e nos processos de recursos a possibilidade de acompanhamento de qualquer Auto ou Recurso de forma on-line (24 horas, 7 dias por semana). Além disso, a implantação desse módulo possibilitou inúmeras vantagens como a eliminação da emissão física dos Autos de Infração - AI (entre 6.000 a 9.000/mês) e de vários protocolos de controle, permanecendo protocolo único para todo o processo, fato que proporcionou a diminuição em torno de 90% do tempo de envio às Concessionárias e, ainda, a eliminação da recepção dos processos físicos de recursos (entre 5.500 a 8.500/mês) interpostos pelas Concessionárias junto à Comissão de Infrações e Multas - COMIM, e a consulta de qualquer auto ou recurso de forma on-line, a qualquer tempo. Além da agilização na atuação e tramitação dos processos, a implantação do Portal gerou grande economia de papel já que toda documentação deixou de ser impressa, racionalizando o quadro de pessoal. A partir de 01/10/2021 com a retomada da aplicação das penalidades previstas no Regulamento de Sanções e Multas - RESAM, o projeto foi retomado, foram observadas no último trimestre de 2021 uma evolução na quantidade de penalidades aplicadas, principalmente em relação ao sistema eletrônico que controla de forma automática o descumprimentos de viagens diárias (cerca de 80% a 82% das penalidades aplicadas) de cada linha do Sistema de Transporte, ficando as demais penalidades (cerca de 18% a 20%) relacionadas aos veículos, comportamento operadora e demais itens previsto no regulamento. Posteriormente serão introduzidos no Portal demais módulos como: Inspeção de Frota, Cadastro de Veículo e Operadores, Reclamação e outros que se fizerem necessários.

Renovação da Frota do Sistema de Transporte Renovar a frota significa melhorar as condições de conforto, segurança e confiabilidade dos serviços de transporte coletivo público de passageiros oferecidos aos usuários. Com base nessa premissa, em 2021, foram incluídos no Sistema de Transporte 1.308 veículos 0 km, representando uma variação de 6,60%, em comparação a 2020. **Inspeção de Frota** Para verificar as condições de manutenção e conservação dos veículos, são realizadas inspeções na frota vinculada aos serviços contratados, prestados pelas Concessionárias, e autorizados nas modalidades Táxi, Escolar, Fretamento, Moto Frete e Carga Frete. As inspeções são realizadas de forma programada, nas dependências das garagens das Concessionárias, no Centro Integrado de Transporte - CIT ou nos organismos de inspeção acreditados, credenciados pela Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes - SMT. Em 2021, foram realizadas um total de 40.437 visitas, sendo 554 com ênfase no sistema de ar condicionado. Em comparação ao total de 35.025 vistorias realizadas em 2020, houve um aumento de 15,45%. As atividades foram retomadas em outubro de 2021.

Auditorias de Manutenção De acordo com o previsto nos Contratos de Concessão e com vistas à constatação da conformidade dos processos de manutenção adotados pelas Concessionárias, para preservação do estado de conservação da frota, segurança e conforto dos usuários, além das medidas adotadas para preservação do meio ambiente, são realizados ciclos de auditorias nos processos de manutenção dessas Concessionárias, baseadas nos critérios e conceitos das Normas ISO 9001, ISO 14001 e ISO 19011. Em 2021, por conta da suspensão das atividades por meio da Portaria nº 081/20-SMT.GAB, em função da pandemia da Covid-19, não foram realizadas auditorias de processos de manutenção. Retomada prevista para janeiro/2022.

Auditorias de Organismos de Inspeção Acreditados - OIA(S) A SPTrans, em atendimento à Portaria da SMT, realiza, semestralmente, auditorias nos Organismos Acreditados pelo INMETRO e credenciados para inspeção veicular da frota de serviços autorizados (táxi, escolar, moto-frete, fretamento e carga-frete). Devido à pandemia do novo coronavírus em 2021, não foram realizadas auditorias ordinárias nos organismos credenciados. Essa atividade será retomada em 2022.

Articulação Comunitária Importante canal de representação da Empresa e de articulação junto às entidades, comunidades e instituições, visa compreender suas necessidades e conhecer, antecipadamente, suas demandas relacionadas aos serviços de transporte, subsidiando as atividades de planejamento e das demais áreas da empresa. Articulamos, também, com outros órgãos da Administração Pública, acompanhando o desdobramento das solicitações para devolutiva aos interessados. Esse processo envolve a realização de visitas técnicas conjuntas com os órgãos da Administração Pública, além de participação em reuniões ordinárias dos Conselhos de Segurança, Comunidades Organizadas, Fórum de Transportes, Parlamentares, Vereadores, Subprefeituras, Conselho Municipal de Trânsito e Transportes, dentre outros. Além dos atendimentos realizados diretamente à comunidade e instituições, a SPTrans mantém endereço eletrônico: comunidade@sptrans.com.br - pelo qual são acolhidas demandas de entidades e de usuários do Sistema de Transporte, as quais são analisadas e direcionadas às áreas técnicas competentes para as providências cabíveis e retorno aos solicitantes.

NOSSA GENTE Identidade Institucional e Imagem da SPTrans junto aos Empregados A pesquisa de satisfação interna é importante ferramenta para avaliar e executar mudanças na estratégia de gestão de pessoas na Empresa. Seus resultados estão diretamente associados ao alcance de nosso objetivo estratégico de "Modernizar o funcionamento da

SPTrans, com foco na produtividade dos processos e efetividade dos resultados, na valorização do corpo técnico e no desenvolvimento da infraestrutura física e tecnológica". Realizada anualmente desde 2019, visa levantar e conhecer a identidade institucional e a imagem corporativa da SPTrans concebidas pelos nossos empregados, bem como saber as opiniões, níveis de satisfação e graus de concordância que possuem sobre diferentes aspectos institucionais e funcionais, como infraestrutura, práticas de trabalho e práticas de recursos humanos.

Assédio no Ambiente e nas Relações de Trabalho da SPTrans A pesquisa teve a finalidade de identificar a percepção de assédio no ambiente de trabalho da SPTrans a partir da opinião dos nossos empregados. O levantamento das informações assume caráter inédito por ser a primeira vez que o assunto é abordado pela Companhia de forma institucional.

Ações para Proteção e Contenção da Disseminação da Covid-19 Em 2021, a SPTrans prosseguiu com as medidas necessárias para o combate à pandemia da Covid-19 adotadas em 2020. Seguindo orientações de órgãos da área da saúde e a fim de garantir que a saúde e o bem-estar de todos fossem preservados, mantivemos e em alguns momentos intensificamos, medidas de contenção da disseminação do vírus.

Teletrabalho Permanente Na SPTrans a experiência do teletrabalho, adotado em caráter de emergência, apresentou resultados positivos e a Empresa, em 2021, em consonância com a política pública instituída pela Prefeitura no Decreto nº 69.755/2020, e pensando na qualidade de vida de seus empregados e buscando a transformação digital da SPTrans, evoluiu nas ações para implementação do regime em caráter permanente. Com a finalidade de permitir que o teletrabalho fosse desenvolvido em condições adequadas, fornecemos suporte aos empregados com a entrega de notebooks e de cadeiras ergonômicas. Assim, nossas atividades passaram a ser desenvolvidas de forma híbrida, teletrabalho e presencial, de acordo com o plano de trabalho elaborado pelas Áreas da Empresa.

Mapeamento Organizacional Em agosto de 2021, foi aprovado pela Diretoria da Empresa o Projeto de Mapeamento Organizacional, com a finalidade de: revisar os processos de negócio das Áreas; rever o quadro de vagas e justificar as necessidades de pessoal; identificar as competências para o exercício das funções pertinentes a cada cargo, necessidades de treinamento e desenvolvimento para elaboração do Plano de Desenvolvimento e novas ferramentas de trabalho.

Plataforma de Ensino - TREINA SPTrans Foi implantada a plataforma de ensino à distância, intitulada TREINA SPTrans, essa nova ferramenta proporciona a capacitação dos nossos profissionais de forma mais dinâmica, interativa e, ainda, apresenta o histórico das atividades realizadas pelo empregado, permitindo acompanhamento do desenvolvimento profissional. A plataforma abrange um público maior por treinamento, o que possibilita a capacitação dos empregados em um menor espaço de tempo e, ainda, a economia de recursos e insumos, revertendo-se em menores descartes de inservíveis, valorizando e promovendo a sustentabilidade no processo educacional. Essa implantação demonstra que a Empresa tem buscado oferecer as melhores práticas de mercado no que tange ao desenvolvimento de seus empregados e a possibilitar a plena realização do trabalho remoto.

Treinamento e Desenvolvimento de Pessoas O ano de 2021, assim como em 2020, foi marcado por muitos desafios para a Área de Recursos Humanos, notadamente pela pandemia da Covid-19, o que demandou manter os profissionais preparados na atuação com competência e eficiência nas bases da SPTrans. Foi necessário atender às restrições impostas pela pandemia, somando-se esforços para adequação das atividades e manutenção da gestão de pessoas. Foram realizados 235 (duzentas e trinta e cinco) cursos e treinamentos na modalidade de Ensino à Distância - EaD para os empregados da SPTrans e para os profissionais de recursos humanos das Concessionárias, totalizando 1.702,5 (um mil setecentos e duas horas e trinta minutos) horas de atividades. Essa modalidade foi priorizada desde 2020 para promover as adequações necessárias ao critério crítico imposto pela pandemia da Covid-19, com o objetivo de manter os profissionais capacitados no desempenho de suas funções.

GESTÃO AMBIENTAL **Transporte Público Sustentável** Assegurar o compromisso da SPTrans de promover sustentabilidade no transporte compreende a mitigação dos principais impactos ambientais, direitos e indígitos, que a sua atuação possa causar. Nesse sentido, estamos trabalhando ao longo dos anos, no aprimoramento e na aplicação das diretrizes ambientais, como parte integrante de todas as etapas da Gestão do Transporte Público. Isso implica em uma atuação responsável com os marcos regulatórios e legislação vigente, além de proporcionar um transporte mais sustentável e que atenda aos critérios internacionais.

Licenciamento Ambiental **Gestão de Licenças Ambientais** O licenciamento dos equipamentos de transporte assegura o nosso compromisso de promover sustentabilidade no transporte, com mitigação e/ou compensação dos possíveis impactos ambientais causados. Por essa razão, com o objetivo de proteger a qualidade do meio ambiente, são elaborados com periodicidade os Relatórios de atendimento às condicionantes do licenciamento, que demonstram a atuação ambiental da Empresa no atendimento às licenças.

Gestão de Manejo Arbóreo O controle do manejo arbóreo assegura a operação do Sistema de Transporte, a fim de evitar interrupções operacionais, resulta em conformidade ambiental e é essencial para contribuir com a qualidade de vida, a preservação e a conservação ambiental da cidade. Essa ferramenta de controle resulta numa adequada atuação durante a realização dos serviços de poda, manutenção e plantio de árvores e demonstram o respeito e o cuidado da Empresa com as questões ambientais do município. A SPTrans realiza a gestão e acompanhamento dos manejos arbóreos, necessários para o funcionamento dos equipamentos de transporte (Terminais / Corredores / Pontos de Paradas).

	2020	2021
Áreas da SPTrans	2	2
Equipamentos de Transporte	2	1
Áreas Externas (Corredores e Viários)	12	8
Áreas com Rede Aérea ^(*)	15	14

(*) A SPTrans solicita os serviços à ENEL **Avaliação da Infraestrutura de Garagens das Concessionárias** Com a finalidade de estabelecer padrões mínimos de funcionalidade, segurança, preservação do meio ambiente e o atendimento à legislação vigente, que estão estabelecidos no "Manual de Infraestrutura Básica para Garagem de Ônibus no Sistema de Transporte Coletivo Municipal", a SPTrans avalia a infraestrutura de garagens e pátios e os procedimentos adotados pelas Concessionárias, de

modo que verifique o adequado funcionamento e desempenho ambiental às exigências dos licenciamentos ambientais e à legislação vigente, garantindo uma operação do transporte com segurança no ponto de vista ambiental, minimizando ou impedindo possíveis contaminações, mitigando e remediando os impactos oriundos da prestação dos serviços e os incômodos aos vizinhos. Em 2021, correram sete verificações para identificação de possíveis não conformidades nos cálculos das áreas totais, de manutenção de pátio, unidades fixas de abastecimento e filtragem de combustível, valetas, compressores e lavadores.

Desenvolvimento e Inovação Tecnológica Veicular - Meio Ambiente

É da responsabilidade da SPTrans, além da gestão do Sistema de Transporte, o fomento ao desenvolvimento tecnológico considerando a mitigação do impacto ambiental causado pela operação desse Sistema. Visando a implementação de políticas públicas voltadas à redução dos níveis de emissão de poluentes pela frota de veículos do Sistema de Transporte, em janeiro de 2018 foi promulgada a Lei Municipal nº 18.802 que alterou o Artigo 50 da Lei nº 14.933/2009. No inciso III do parágrafo 6º dessa Lei, consta que os lotes de veículos substituídos de cada Concessionária deverão ser compostos, obrigatoriamente, por unidades novas, dotadas de propulsores e/ou combustíveis de menor impacto poluidor do que os veículos convencionais substituídos, de modo a garantir reduções na emissão de poluentes. Num prazo de, no máximo 10 (dez) anos, a partir do início de vigência dessa Lei, deverá haver uma redução mínima de 50% (cinquenta por cento) e, num prazo máximo de 20 (vinte) anos, uma redução de 100% (cem por cento) das emissões totais de dióxido de carbono (CO2) de origem fóssil, relativamente às emissões totais das frotas, tendo como referência o ano de 2016. Nos contratos de concessão assinados em 2019, consta que as Concessionárias deverão atualizar suas frotas ao longo do período estabelecido de forma gradual e homogênea. Em 2021, a frota movida com combustíveis limpos e renováveis ou com energia de tração elétrica apresentou a seguinte composição:

TRAÇÃO ELÉTRICA

Sistema de Trólebus Da frota total do Sistema de Transporte, 201 são trólebus com emissão zero poluente. Esses veículos operam em linhas das regiões leste e central da Cidade de São Paulo a partir da Garagem Tatuapé. São equipamentos já desenvolvidos, testados e disponíveis no mercado brasileiro. Sem dúvida, uma das opções mais adequadas em termos ambientais, por ter emissão nula e ruído menor. Entre outras qualidades, possui grande capacidade de aceleração linear resultando em maior velocidade média e conforto para os passageiros. Durante o ano, houve 2.912 intervenções na infraestrutura de alimentação elétrica, dessas 181 foram emergenciais. O tempo médio de atendimento das ocorrências emergenciais foi de 44',85". A disponibilidade média de energia esteve na ordem de 99,9%. Esses números demonstram que os indicadores de qualidade dos serviços atendem aos estabelecidos como máximo em contrato - 90' e mínimo de 98% respectivamente.

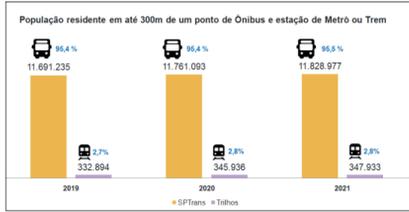
Ônibus Elétrico a Bateria Em novembro de 2019, a Prefeitura de São Paulo entregou para a cidade, uma frota piloto composta por 15 ônibus movidos exclusivamente por baterias traçadoras de íons de lítio. Essa frota passou a operar na linha 6030-10, Unisa - Term. Sto Amaro da empresa Transwoff. Nos anos seguintes foram acrescidos mais veículos elétricos a frota piloto, totalizando 18 veículos. A frota piloto correspondeu às expectativas iniciais, tendo percorrido durante o ano de 2021 perto de 837.200 km, transportando em torno de 1.971.000 passageiros e consumido 1,55 kWh/km, apresentando bom desempenho operacional, com zero emissão de poluentes. Seus resultados demonstram que essa tecnologia está consolidada e que inequivocamente passará a fazer parte, em escala, do Sistema de Transporte.

Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE

A SPTrans acompanha a emissão de poluentes dos veículos do Sistema de Transporte, a fim de verificar a evolução da frota e os ganhos ambientais decorrentes de sua renovação. O Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores - PROCONVE, foi instituído em 1986, pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente - CONAMA, com o objetivo de controlar e reduzir a emissão de gases poluentes emitidos pelos automóveis, caminhões e ônibus. As reduções das emissões foram cumpridas devido ao avanço tecnológico dos motores eletrônicos, a implantação de filtros catalíticos, associada à melhora do diesel utilizado. Conforme verificado acima, em 1993, era utilizado diesel com 3.000 ppm de enxofre e atualmente, no Município de São Paulo a frota é movida com diesel contendo apenas 50 ppm de enxofre com a adição de aproximadamente 12% de biodiesel, melhorando ainda mais a qualidade do ar. Com a retirada dos veículos antigos mais poluentes enquadrados na Fase P5 (EURO III) e a inclusão dos novos veículos, menos poluentes, enquadrados na Fase P7 (EURO V), houve sensível melhora na qualidade do ar no Município de São Paulo, com a redução anual de 574 ton. de Óxidos de Nitrogênio - NOx, 11,32 ton. de Material Particulado - MP e 43.309 ton. de CO2. A afinação dos veículos às respectivas fases do PROCONVE é realizada por meio de planilhas de composição da frota, elaboradas mensalmente pela SPTrans.

BALANÇO SOCIAL

Atendimento da Rede de Transporte por Ônibus Aproximadamente 12 milhões de pessoas têm acesso à rede de transporte por ônibus em até 300 metros de sua residência, o que representa 95,5% da população da Cidade. Esse resultado reforça o conceito da alta capilaridade do sistema de ônibus na cidade de São Paulo.



Notas:
• Cálculo da proporção de população atendida conforme última distribuição de população obtida pelo Censo 2010.
• Foi utilizado o mês de novembro de cada ano como base da rede de ônibus.
Emissões de Poluentes pelos Veículos do Sistema de Transporte por Ônibus

Com o Plano de Ação Climática de São Paulo (PlanClima 2020-2050) o Município de São Paulo reafirmou - inclusive perante os governos locais de outras nações - seu compromisso com as metas

DEMONSTRAÇÃO DOS RESULTADOS (em milhares de reais)

	2021	2020
Receita operacional líquida (Nota 16)	307.476	316.491
Custo dos serviços prestados:		
com pessoal	(207.554)	(180.419)
com materiais	(4.075)	(2.389)
com utilidades e serviços	(18.230)	(11.271)
com manutenção e reparos gerais e administrativos	(395)	(382)
outros	(35)	(72)
depreciações / amortizações	(2.263)	(818)
	(232.552)	(195.351)
Resultado bruto	74.924	121.140
Receitas (despesas) operacionais:		
com pessoal	(102.045)	(107.525)
com materiais	(355)	(1.328)
com utilidades e serviços	(21.598)	(24.986)
com manutenção e reparos gerais e administrativos	(3.716)	(3.787)
outras	59.386	(2.076)
depreciações / amortizações	134.916	42.671
	(1.442)	(2.386)
	65.146	(99.417)
Resultado antes das receitas e despesas financeiras	140.070	21.723
Resultados financeiros:		
Receitas	22.442	56.419
Despesas	(28.310)	(63.777)
	(5.868)	(7.358)
Resultado antes dos tributos sobre o lucro	134.202	14.365
Despesa com CSLL	(3.359)	(1.285)
Resultado líquido do exercício	130.843	13.080
Resultado por lote de mil ações integralizadas:	1,13	0,11
As notas explicativas são parte integrante das demonstrações contábeis		

DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO ABRANGENTE (em milhares de reais)

	2021	2020
Lucro (prejuízo) líquido do período	130.843	13.080
Outros resultados abrangentes	-	-
Total do resultado abrangente do exercício	130.843	13.080
As notas explicativas são parte integrante das demonstrações contábeis		

DEMONSTRAÇÃO DAS MUTAÇÕES DO PATRIMÔNIO LÍQUIDO (em milhares de reais)

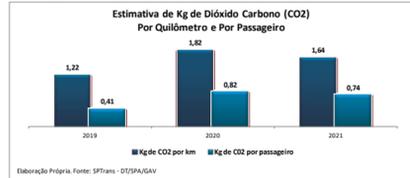
	2021	2020
Lucro (prejuízo) líquido do período	130.843	13.080
Outros resultados abrangentes	-	-
Total do resultado abrangente do exercício	130.843	13.080
As notas explicativas são parte integrante das demonstrações contábeis		

DEMONSTRAÇÃO DAS MUTAÇÕES DO PATRIMÔNIO LÍQUIDO (em milhares de reais)

	Capital social realizado	Reserva de capital	Doações e social	subvenções e investimentos	Reserva de reavaliação	Prejuízos acumulados	Adiantamentos para aumento de capital	Total
SALDOS EM 2.019	1.995.094	2.714	58.170	(1.482.270)	2.062	(24.230)		
Adiantamento para futuro aumento de capital - PMSP	-	-	-	-	-	2.218	2.218	
Resultado do exercício	-	-	-	-	13.080	-	-	13.080
SALDOS EM 2.020	1.995.094	2.714	58.170	(1.469.190)	4.280	(8.932)		
Incorporação dos adiant. p/ aumento de capital	-	-	-	-	-	(4.280)	-	-
Resultado do exercício	-	-	-	-	130.842	-	-	130.842
SALDOS EM 2.021	1.999.373	2.714	58.170	(1.338.347)	-	121.910		

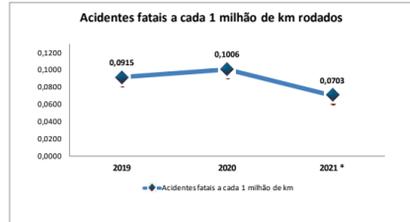
As notas explicativas são parte integrante das demonstrações contábeis

de redução de emissões de gases poluentes e de efeito estufa. Comparando-se as estimativas de emissões de CO2 - Dióxido de Carbono pelos ônibus do Sistema de Transporte entre os anos de 2019 e 2021 associados aos quilômetros operados e os passageiros transportados, verifica-se um aumento nos indicadores de poluentes, que está relacionado à alteração nas características da frota, com a inclusão de veículos de maior capacidade equipados com ar-condicionado. No ano de 2021, a SPTrans alcançou 68% da frota com ar-condicionado representando, aproximadamente, 20 pontos percentuais acima do que o registrado em 2019.



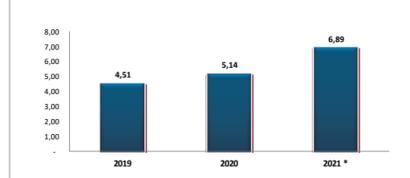
Redução de Acidentes Fatais envolvendo os Veículos do Sistema de Transporte por Ônibus

Na comparação dos resultados de 2020 e 2021, verifica-se uma redução de 24% na fração de acidentes com vítimas fatais a cada 1 milhão de quilômetros rodados pelos ônibus do Sistema de Transporte Coletivo, chegando a patamares inferiores aos obtidos em 2019.



Associando a quilometragem operada na média diária (considerando os 365 dias do ano), constata-se que para se obter um acidente fatal no Sistema de Transporte em 2021, foram levados em média 6,89 dias, representando um aumento de 22% em relação ao ano de 2020.

Quantidade de dias para ocorrer um acidente fatal

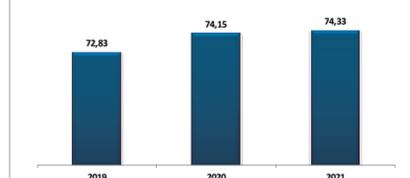


Elaboração Própria. Fonte: SPTrans - DT/SPA/GAV
* Supõe-se a redução após finalização de concessões com dados da CET.

Índice de Qualidade do Sistema de Transporte por Ônibus

O Índice de qualidade do transporte que tem como objetivo verificar o atendimento das Concessionárias contratadas para operação dos requisitos de qualidade estabelecidos pela SPTrans. Em que pese os reflexos da pandemia no Sistema de Transporte, a tendência positiva de melhoria foi mantida em 2021.

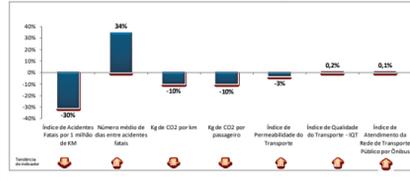
Índice de Qualidade do Sistema de Transporte - IQT



Elaboração Própria. Fonte: SPTrans - DT/SPA/GAV

Variação dos Indicadores

Em que pesem os impactos provocados pela pandemia da Covid-19 no Sistema de Transporte por Ônibus, na comparação dos resultados entre 2020 e 2021, verifica-se a variação positiva na maioria dos indicadores associados ao Balanço Social da SPTrans.



VALDEMAR GOMES DE MELO

Diretor Presidente respondendo, cumulativamente, pela Diretoria de Planejamento de Transporte

ANDERSON CLAYTON NOGUEIRA MAIA

Diretor de Administração e de Infraestrutura

GEORGE WILLIAM GIDALI

Diretor de Gestão da Receita e Remuneração

RODNEY CAETANO DA SILVA

Diretor de Relações Internas

WAGNER CHAGAS ALVES

Diretor de Operações

A versão completa deste Relatório de Administração pode ser visualizada no site www.sptrans.com.br

DEMONSTRAÇÃO DOS FLUXOS DE CAIXA "MÉTODO DIRETO" (em milhares de reais)

	2021	2020
Fluxos de caixa das atividades operacionais		
Recebimento de cliente	267.353	290.184
Pagamentos a empregados	(230.390)	(226.503)
Pagamentos a fornecedores	(132.010)	(120.634)
Caixa gerado pelas operações:		
- Repasse - Decreto Nº 4524/02 - Art.45		
- Inciso 1	43.028	33.820
- Taxa sobre a venda de crédito eletrônico	18.606	19.333
- Receita da venda de Bilhete Único Escolar	7.663	14.195
- Reembolso dos custos da manutenção da Bilheteagem	22.780	13.525
- Outros	24.814	18.299
Juros pagos	-	(4)
Contribuição social paga	(4.752)	(838)
Impostos incidentes sobre receitas (PASEP e COFINS) pagos	(12.529)	(13.464)
Impostos e contribuições retidas na fonte - responsabilidade de terceiros	(5.305)	(5.071)

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS EM 31 DE DEZEMBRO DE 2021 E 2020 (em milhares de reais)

1. Contexto Operacional
A São Paulo Transporte S.A., sociedade anônima de economia mista de capital fechado, inscrita no CNPJ sob nº 60.498.417/0001-58, constituída pelo Decreto - Lei Municipal nº 365 de 10 de outubro de 1946, tem por objetivo o planejamento, a fiscalização e o gerenciamento do serviço público de transportes coletivos de passageiros, conforme as leis que disciplinam a matéria. As demonstrações contábeis da Sociedade devem ser interpretadas dentro do contexto em que a empresa atua como agente do poder público municipal, o que limita a forma de condução da política de obtenção e gestão de seus recursos econômico-financeiros.

2. Apresentação das Demonstrações Contábeis
As demonstrações contábeis são elaboradas de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil, com a legislação societária (Lei 6.404/76 com modificações introduzidas pela Lei 11.638/07 e suas alterações posteriores, pela Lei nº 11.941/09 e pela Lei nº 13.303/16) e com as normas e pronunciamentos contábeis emitidos pelo Comitê de Pronunciamentos Contábeis - CPC, aprovado pela Comissão de Valores Mobiliários - CVM e recepcionado pelo Conselho Federal de Contabilidade - CFC.

3. Principais Práticas Contábeis

3.1. Ativo circulante
3.1.1. Aplicações financeiras - (recursos próprios) são registradas ao custo acrescido dos rendimentos auferidos até a data do balanço, de acordo com as taxas pactuadas com as instituições financeiras até o limite de seu valor de mercado.
3.1.2. Provisão para créditos de liquidação duvidosa - constituída em montante considerado suficiente para cobrir eventuais perdas com valores a receber.
3.1.3. Demais ativos - são apresentados pelo menor valor entre o custo ou realização, incluindo, quando aplicável, os rendimentos e variações monetárias auferidas.

3.1.4. Contas gerenciadas - são contas administradas pela Sociedade, onde os recursos registrados são pertencentes a terceiros, tal como menciona a Nota 4.

3.2. Ativo não circulante
3.2.1. Investimentos - são registrados pelo custo de aquisição.
3.2.2. Imobilizado - é registrado pelo custo de aquisição ou construção atualizado monetariamente com base na legislação em vigor até 31 de dezembro de 1995, em conformidade com os Pronunciamentos emitidos pelo CPC, deduzido das depreciações acumuladas. Da reavaliação parcial (dos imóveis e veículos) efetuada em 1988, conforme laudo emitido pela Engeval - Engenharia de Avaliações S/C Ltda., resta apenas a relativa aos imóveis (terrenos). As depreciações são calculadas pelo método linear com base em taxas que contemplam a vida útil econômica dos bens, conforme mencionado na Nota 8.
Dos ativos imobilizados, 99,75% referem-se a imóveis adquiridos antes da reavaliação acima citada.

Impairment - Em pesquisa efetuada pela Gerência de Preços e Custos no exercício de 2021, constatou-se a inexistência de imóveis contabilizados a valores que excedam aos de recuperação. Os valores contabilizados não estão superavaliados e ajustes não são necessários.

Se e quando forem constatados que o valor contábil líquido excede o valor recuperável, será constituída provisão para deterioração ajustando o valor contábil líquido ao valor recuperável.

3.2.3. Intangível - grupo que registra os programas de computadores e licenças de uso cujos saldos são amortizados pelo prazo de cinco anos.

4. Contas gerenciadas - Disponibilidades, contas a receber e outras exigibilidades gerenciadas.
Desde a edição da Lei Municipal nº 11.037 de 25 de julho de 1991, revogada pela Lei Municipal nº 13.241 de 12 de dezembro de 2001, a arrecadação tarifária do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, bem como as remunerações pagas aos Subsistemas Local e Estrutural, não produzem efeitos nos resultados e patrimônio em razão da Sociedade ser apenas gestora de tais recursos, sendo os mesmos considerados como "valores gerenciados", conforme citado na Nota 5 Item II - Disponibilidades gerenciadas e Contas a receber gerenciadas.

Em 31 de dezembro de 2021 o saldo total no ativo de contas gerenciadas é de R\$ 73.865 e passivo o total de R\$ 73.865, desta forma os valores a receber e a repassar conforme citado anteriormente.

8. Imobilizado e intangível
O imobilizado tem sua avaliação descrita na Nota 3.2.2 e é composto conforme detalhamento abaixo:

IMOBILIZADO E INTANGÍVEL - BENS EM USO

Descrição	2020			2021			Valor Residual das Baixas	Valor Residual dos bens Reativados	Transfê-rencias	Líquido	Taxa (%) Anuais de Depreciação
	Líquido	Adições	Depreciação	Líquido	Adições	Depreciação					
Imóveis	76.822	-	(679)	-	-	-	-	-	13.002	63.141	de 1,67 a 7,69
Veículos	464	-	(164)	-	-	-	-	-	300	de 5,26 a 50,00	
Maquinas e Equipamentos	9.212	229	(2.281)	-	-	-	(64)	7.096	416	de 10,0 a 20,0	
Móveis e Utensílios	490	91	(83)	-	-	-	(29)	469	79	10	
Outros Bens	3.028	9	(212)	-	-	-	(71)	2.754	191	de 4,0 a 20,0	
Imobilização em Andamento	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ajuste para Perda	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Imobilizado	90.016	329	(3.419)	-	-	-	-	(13.166)	73.760	-	-
Intangível - Software	867	-	(283)	-	-	-	-	134	718	3	20
Total Geral	90.883	329	(3.702)	-	-	-	-	(13.032)	74.478	-	-

IMOBILIZADO E INTANGÍVEL - FORA DE USO

Descrição	2020			2021			Valor Residual das Baixas	Valor Residual dos bens Reativados	Transfê-rencias	Líquido	Taxa (%) Anuais de Depreciação
	Líquido	Adições	Depreciação	Líquido	Adições	Depreciação					
Imóveis	23.523	-	-	-	-	-	-	-	13.002	36.525	de 1,67 a 7,69
Veículos	556	-	-	-	-	-	-	-	556	de 5,26 a 50,00	
Maquinas e Equipamentos	353	-	-	(1)	-	-	64	416	712	de 10,0 a 20,0	
Móveis e Utensílios	51	-	-	(1)	-	-	29	79	10	10	
Outros Bens	123	-	-	(3)	-	-	71	191	191	de 4,0 a 20,0	
Imobilização em Andamento	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ajuste para Perda	(5.344)	-	-	-	-	-	5.344	-	-	-	-
Total Imobilizado	19.262	-	-	-	-	-	5.339	-	13.166	37.767	-
Intangível - Software	138	-	-	(1)	-	-	(134)	3	721	3	20
Total Geral	19.400	-	-	-	-	-	5.338	-	13.032	37.770	-

IMOBILIZADO E INTANGÍVEL - TOTAL

Descrição	2020			2021			Valor Residual das Baixas	Valor Residual dos bens Reativados	Transfê-rencias	Líquido	Taxa (%) Anuais de Depreciação
	Líquido	Adições	Depreciação	Líquido	Adições	Depreciação					
Imóveis	100.345	-	(679)	-	-	-	-	-	99.666	de 1,67 a 7,69	-
Veículos	1.020	-	(164)	-	-	-	-	-	856	de 5,26 a 50,00	-
Maquinas e Equipamentos	9.565	229	(2.281)	(1)	-	-	64	416	7.512	de 10,0 a 20,0	-
Móveis e Utensílios	541	91	(83)	(1)	-	-	29	79	548	10	-
Outros Bens	3.151	9	(212)	(3)	-	-	71	191	2.945	de 4,0 a 20,0	-
Imobilização em Andamento	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Ajuste para Perda	(5.344)	-	-	-	-	-	5.344	-	-	-	-
Total Imobilizado	109.278	329	(3.419)	-	-	-	5.339	-	111.527	-	-
Intangível - Software	1.005	-	(283)	(1)	-	-	(134)	3	721	3	20
Total Geral	110.283	329	(3.702)	-	-	-	5.338	-	112.248	-	-

9. Outras exigibilidades

Item	2021	2020
Circulante		
Cauções por contratos	547	353
Arrecadações em folha de pagamento	625	607
Valores a pagar - TADF empresas Municipais	1.016	978
Impostos e contribuições retidos na fonte - fornecedores	708	631
Obrigações diversas	2.167	2.581
Arrendamentos e aluguéis a pagar	361	415
Seguros a pagar	-	12
Total circulante	5.424	5.577
Não circulante		
Valores a pagar - TADF empresas Municipais	2.370	3.260
Total não circulante	2.370	3.260

mente não produzem efeitos no resultado da Sociedade.
5. Disponibilidades
A Sociedade, por força de dispositivos contratuais e legais, gerencia recursos financeiros próprios e de terceiros, compondo-se o item "Disponibilidades" dos seguintes valores:

Descrição	2021	2020
(I) DISPONIBILIDADES - recursos próprios		
Bancos conta movimento	5.026	5.177
Aplicações financeiras	54.276	60.096
Total disponibilidades	59.302	65.273
(II) DISPONIBILIDADES GERENCIADAS - recursos de terceiros		
Bancos conta movimento:		
Sistema Municipal de Transporte Coletivo	11.360	9.036
UMES/UNE Bilhete Único Escolar	252	298
Serviço de Transporte Coletivo Público - Decreto nº 42.184/02	887	496
Aposentadoria complementar	163	9
Convênio SMT - obras terminais/corredores/modernização	9.490	34
Total saldos bancários	22.151	9.873
Aplicações financeiras:		
Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros	40.374	60.089
Convênio SMT - obras terminais/corredores/modernização	4.283	15.561
Aposentadoria complementar	451	615
UMES/UNE Bilhete Único Escolar	760	690
Serviço de Transporte Coletivo Público - Decreto nº 42.184/02	4.372	227
Total aplicações financeiras	50.240	77.182
Total disponibilidades gerenciadas	72.392	87.055

6. Contas a receber

Item	2021	2020
Circulante		
Secretaria Municipal de Transportes - SMT (a)	9.182	5.493
Contas a emitir	16.062	2.883
Outras contas a receber	1.892	1.707
Total circulante	27.126	10.083
Não circulante		
Secretaria Municipal de Transportes - SMT (a)	46.265	46.265
Contas a emitir	18.881	18.881
Outras contas a receber	4.000	4.007
Total não circulante	69.146	69.153

(a) Parte do saldo a receber da Secretaria Municipal de Transportes - SMT refere-se a valores a receber de repasses - Decreto n.º 4.524/02 - Art. 45 - Inciso 1. Em 31 de dezembro de 2021 o repasse é composto pelo saldo de R\$ 9.103 (Em 31 de dezembro de 2020 - R\$ 5.379). A sociedade não realiza a provisão para crédito de liquidação duvidosa - PCLD de valores a receber para créditos a receber de entidades vinculadas à Prefeitura Municipal de São Paulo pois entende que não há perdas esperadas para esses créditos.

7. Outros créditos

Compreende os valores a receber por demais transações como adiantamentos a colaboradores, valores a receber de entes públicos e terceiros. Conforme demonstração abaixo:

Item	2021	2020
Circulante		
Impostos a recuperar	-	-
PASEP/COFINS	-	18.556
INSS	8.308	23.863
Créditos de funcionários	4.607	4.771
Outros impostos	752	699
INSS a reembolsar	50	326
Outros	5.053	4.160
Total circulante	18.770	52.375
Não circulante		
Outros	3.921	5.112
Total não circulante	3.921	5.112

10. Outras Exigibilidades - Gerenciadas

Item	2021	2020
Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros - Lei 13.241/01 ⁽¹⁾	51.733	69.124
Convênio SMT - obras terminais/corredores	13.771	14.749
Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros Decreto 42.184/02 ⁽²⁾	5.259	723
Outras	3.102	2.502
Total	73.865	87.098

(1) Conforme citado na Nota 4, desde a edição da Lei Municipal nº 11.037 de 25/07/1991, substituída pela Lei Municipal nº 13.241 de 12 de dezembro de 2001, a arrecadação tarifária do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, nos Subsistemas Local e Estrutural, bem como suas respectivas remunerações, não produzem efeitos nos resultados e no patrimônio em razão da Sociedade ser apenas gestora de tais recursos.

PARECER DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

ceira da São Paulo Transporte S/A em 31 de dezembro de 2021, reunindo condições para serem integralmente submetidas à apreciação e à aprovação dos Senhores Acionistas, o Conselho de Administração manifestou-se pelo encaminhamento das referidas Peças para deliberação da Assembleia Geral dos Acionistas. (a.a) Eurípedes Sales, Presidente do Conselho, Fábio Martins de Oliveira, George Herrmann R. Tormin, Jéssica Souza de Brito, João Manoel Scudeler de Barros, Luis Felipe Vidal Arellano, Marina Magro Beringhs Martínez, Paulo Cesar Tagliavini, Paulo Feu de Brito, São Paulo, 29 de março de 2022.

PARECER DO CONSELHO FISCAL

pelos membros do Conselho Fiscal da São Paulo Transporte S/A, infra-assinados, em conformidade com as exigências legais e estatutárias aplicáveis, principalmente as disposições contidas nos Incisos II e VII do Artigo 163 e no Parágrafo único do Artigo 164 da Lei Federal nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, bem como no Inciso IX do Artigo 8º e no Artigo 26 da Lei Federal nº 13.303, de 30 de junho de 2016, no exercício de sua função fiscalizadora, procederam à análise do Relatório Integrado da Administração do Exercício de 2021 e ao exame das Demonstrações Contábeis encerradas em 31 de dezembro de 2021, abrangendo o Balanço Patrimonial e as respectivas Demonstrações do Resultado do Exercício, do Resultado Abrangente, do Valor Adicionado, dos Fluxos de Caixa e das Mutações do Patrimônio Líquido e dos Fluxos de Caixa, além das correspondentes Notas Explicativas que compõem essas Peças Contábeis. Com base no exame dessa documentação,

Considerando os resultados obtidos por este Colegiado na análise dos citados documentos, nas verificações procedidas mensalmente nos Balançetes e no monitoramento e na apreciação do conjunto de exposições, informações e esclarecimentos periodicamente apresentados por técnicos, gestores, administradores e dirigentes da Companhia; considerando a opinião alcançada pela Auditoria Externa, expressamente manifestada sem quaisquer ressalvas no Relatório do Auditor Independente Sobre as Demonstrações Contábeis do exercício de 2021, emitido em 11 de março de 2022

internos que ela determinou como necessários para permitir a elaboração dessas informações livres de distorção relevante, independentemente se causada por fraude ou erro.
Responsabilidade dos auditores independentes
Nossa responsabilidade é expressar conclusão sobre as informações constantes do Relatório Anual e de Sustentabilidade, com base no trabalho de asseguarção limitada conduzido de acordo com o Comunicado Técnico do Ibracon (CT) 07/2012, aprovado pelo Conselho Federal de Contabilidade e elaborado tomando por base a NBC T 3000 (Trabalhos de Asseguarção Diferente de Auditoria e Revisão), emitida pelo Conselho Federal de Contabilidade - CFC, que é equivalente à norma internacional ISAE 3000, emitida pela Federação Internacional de Contadores, aplicáveis às informações não históricas.
Essas normas requerem o cumprimento de exigências éticas, incluindo requisitos de independência e que o trabalho seja executado com o objetivo de obter segurança limitada de que as informações constantes do Relatório Anual e de Sustentabilidade,

(2) Semelhante tratamento é também dispensado a "Gestão Financeira do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros" - instituída pelo Decreto Municipal nº 42.184 de 11/07/2002.

11. Provisão para passivos contingentes.

A Sociedade possui registrados os processos considerados com perdas prováveis, conforme descrito abaixo:

Descrição	2021	2020
Trabalhistas:		
Ações impretadas por funcionários e ex-funcionários contra a Sociedade por controvérsias no cumprimento da legislação trabalhista em vigor.	30.976	19.782
Cíveis:		
Processos movidos por terceiros contra a Sociedade objetivando indenização por perdas e danos.	21.478	19.434
Tributárias:		
(a) Compensação de tributos federais, relativo PASEP/COFINS de abr/99 a jul/02 e cobrança de tributos efetuadas pela Receita Federal do Brasil.	625	65.584
Total	53.079	104.800

A administração da Sociedade, consubstanciada na opinião de seus consultores legais quanto à possibilidade de êxito nas diversas demandas judiciais, entende que as provisões constituídas registradas no balanço são suficientes para cobrir prováveis perdas com tais causas.

(a) Estorno da contingência tributária no valor de R\$ 65.066 devido a homologação expressa do parcelamento de PASEP e COFINS, previsto na Lei 11.941/09, que originou o parcelamento relativo à adesão de 2014, conforme Nota Explicativa nº 14, detalhado abaixo nos valores havidos na época da homologação (julho/2021):

78.309 Valor do parcelamento	
(25.388) Redução do valor das multas, juros e encargo legal previsto no parágrafo único do art. 4º da lei nº 11.941/2009	
(30.821) Quitação de multa e juros com base no cálculo negativa da CSLL conf. Previsto no parágrafo 7º do art. 1º da lei nº 11.941/2009	
5.040 Juros incidentes sobre o saldo devedor (desde o momento da solicitação do parcelamento até a homologação)	
(19.155) Antecipações pagas até o momento da homologação do parcelamento	
7.985 Saldo	
1.304 Circulante	
6.681 Não Circulante	
7.985	

A Sociedade possui processos nas quais é ré, classificados pela Administração, consubstanciada na opinião dos seus assessores jurídicos, como perda possível nos montantes:

14. Parcelamentos Consolidados - Lei 11.941/2009

Parcelamento Lei 11.941/09	Saldo devedor			Valores acumulados até 12/2021		Número de Parcelas			Parcelas	
	circulante	não circulante	Total	Pagamentos	Juros	Pagas	A pagar	Total	Primeira	Última
Adesão 2009	2.271	4.164	6.435	20.039	8.150	146	34	180	30/11/2009	31/10/2024
Adesão 2014	1.222	6.271	7.493	19.761	2.395	92	74	166	31/08/2014	29/02/2028
Totais </										

Relatório de Sustentabilidade da *Global Reporting Initiative*, versão *Standards*, aplicável na elaboração das informações constantes do Relatório Anual e de Sustentabilidade.

Acreditamos que a evidência obtida em nosso trabalho é suficiente e apropriada para fundamentar nossa conclusão na forma limitada.

Alcance e limitações

Os procedimentos aplicados em um trabalho de asseguarção limitada são substancialmente menos extensos do que aqueles aplicados em um trabalho de asseguarção que tem por objetivo emitir uma opinião sobre as informações constantes do Relatório Anual e de Sustentabilidade. Consequentemente, não nos possibilitam

obter segurança de que tomamos conhecimento de todos os assuntos que seriam identificados em um trabalho de asseguarção que tem por objetivo emitir uma opinião. Caso tivéssemos executado um trabalho com objetivo de emitir uma opinião, poderíamos ter identificados outros assuntos e eventuais distorções que podem existir nas informações constantes do Relatório Anual. Dessa forma, não expressamos uma opinião sobre essas informações. Os dados não financeiros estão sujeitos a mais limitações inerentes do que os dados financeiros, dada a natureza e a diversidade dos métodos utilizados para determinar, calcular ou estimar esses dados. Interpretações qualitativas de materialidade, relevância e precisão dos dados estão sujeitos a pressupostos individuais e a

juulgamentos.

Adicionalmente, não realizamos qualquer trabalho em dados informados para os períodos anteriores, e nem em relação a projeções futuras e metas.

Nosso trabalho teve como objetivo a aplicação de procedimentos de asseguarção limitada sobre as informações de sustentabilidade divulgadas no Relatório Anual e de Sustentabilidade da SPTrans, não incluindo a avaliação da adequação das suas políticas, práticas e desempenho em sustentabilidade.

Conclusão

Com base nos procedimentos realizados, descritos neste relatório, nada chegou ao nosso conhecimento que nos leve a acreditar que

as informações constantes do Relatório Anual e de Sustentabilidade da SPTrans, relativo ao exercício findo em 31 de dezembro de 2021, não foram compiladas, em todos os aspectos relevantes, de acordo com as diretrizes para Relatório de Sustentabilidade da *Global Reporting Initiative - GRI, versão Standards*.

São Paulo, 18 de março de 2022.

Russell Bedford GM Auditores Independentes S/S
2 CRC RS 5.460/O-0 "T" SP
Roger Maciel de Oliveira
Contador 1 CRC RS 71.505/O-3 "T" SP
Sócio Responsável Técnico

RELATÓRIO AUDITOR INDEPENDENTE SOBRE AS DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS

Aos Administradores da
SÃO PAULO TRANSPORTE S.A.
São Paulo - SP

Opinião

Examinamos as demonstrações contábeis da **São Paulo Transporte S.A.**, que compreendem o balanço patrimonial em 31 de dezembro de 2021 e as respectivas demonstrações do resultado, do resultado abrangente, das mutações do patrimônio líquido e dos fluxos de caixa para o exercício findo nessa data, bem como as correspondentes notas explicativas, incluindo o resumo das principais políticas contábeis.

Em nossa opinião as demonstrações contábeis acima referidas apresentam adequadamente, em todos os aspectos relevantes, a posição patrimonial e financeira da **São Paulo Transporte S.A.**, em 31 de dezembro de 2021, o desempenho de suas operações e os seus fluxos de caixa para o exercício findo naquela data, de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil.

Base para Opinião

Nossa auditoria foi conduzida de acordo com as normas brasileiras e internacionais de auditoria. Nossas responsabilidades, em conformidade com tais normas, estão descritas na seção a seguir, intitulada "Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações contábeis". Somos independentes em relação à **São Paulo Transporte S.A.**, de acordo com os princípios éticos relevantes previstos no Código de Ética Profissional do Contador e nas normas profissionais emitidas pelo Conselho Federal de Contabilidade, e cumprimos com as demais responsabilidades éticas de acordo com essas normas. Acreditamos que a evidência de auditoria obtida é suficiente e apropriada para fundamentar nossa opinião.

Ênfases

Continuidade Operacional

A **São Paulo Transporte S.A.** apresentou em 31 de dezembro 2021 o montante em prejuízos acumulados de R\$1.338.347mil (R\$1.469.190 mil em 31 de dezembro de 2020). Chamamos atenção a Nota Explicativa nº 16, que o principal cliente da Companhia é a Prefeitura do Município de São Paulo, seu acionista controlador, e suas receitas próprias advêm de contrato de prestação de serviços especializados de gerenciamento, fiscalização, administração e engenharia de transporte, voltados ao sistema de transporte urbano no âmbito do município. A reversão da tendência do desequilíbrio econômico - financeiro da Companhia depende da revisão do contrato de gestão com a municipalidade, para buscar seu reequilíbrio financeiro e de medidas internas de redução de custos e despesas. As demonstrações contábeis foram elaboradas partindo do pressuposto da continuidade operacional da **São Paulo Transporte S.A.**. Nossa opinião não contém modificação em relação a esse assunto.

Processos Judiciais e Contingências

Conforme detalhado na Nota Explicativa nº 11, a **São Paulo Transporte S.A.** participa de ações judiciais movidas pelas empresas operadoras do Sistema Municipal de Transporte Coletivo, pleiteando diferenças de remuneração inerentes aos contratos de prestação de serviços de transporte coletivo sob a égide da Lei 11.037/91, onde os contratos eram firmados com a antiga CMTc, tendo a Prefeitura de São Paulo como anuente, na qualidade de acionista majoritária desta Sociedade. Tais ações, que por ventura tiverem que ser pagas, deverão ser suportados pelas "Conta Sistema" ou por repasse específico da Prefeitura Municipal de São Paulo. Os valores estão sendo pagos através de precatórios da Prefeitura de São Paulo. O montante da perda provável classificada pelos assessores jurídicos da Companhia é de R\$ 1.286.896

mil e como perda possível R\$ 134.880 mil e nenhuma provisão foi constituída no balanço patrimonial por estar pacificado que a responsabilidade do pagamento é da Prefeitura do Município de São Paulo, através de precatórios, como já vem ocorrendo. Por ser tratar de Provisões e passivos contingentes existem incertezas inerentes em relação ao seu prazo e valor de liquidação. Também, o reconhecimento e a mensuração das provisões e passivos contingentes requerem que a Companhia exerça julgamentos relevantes para estimar os valores das obrigações e a probabilidade de saída de recursos dos processos judiciais e administrativos dos quais a Companhia é parte envolvida. Essa avaliação é baseada em posições de assessores jurídicos internos e em julgamentos da própria administração. Nossa opinião não contém modificação em relação a esse assunto.

Principais Assuntos de Auditoria

Principais Assuntos de Auditoria (PAA) são aqueles que, em nosso julgamento profissional, foram os mais significativos em nossa auditoria do exercício corrente. Esses assuntos foram tratados no contexto de nossa auditoria das demonstrações contábeis como um todo e na formação de nossa opinião sobre essas demonstrações contábeis e, portanto, não expressamos uma opinião separada sobre esses assuntos.

Provisões Judiciais e Contingências

Em 31 de dezembro de 2021 a **São Paulo Transporte S.A.** possuía provisões no montante de R\$53.079mil relacionadas a processos judiciais cuja expectativa de perda foi classificada como provável. Adicionalmente, a Companhia é parte em processos com perdas classificadas como possíveis, no montante de R\$ 29.125 mil, conforme descrito na Nota Explicativa nº 11. Como também, participa de ações judiciais movidas pelas empresas operadoras do Sistema Municipal de Transporte Coletivo, pleiteando diferenças de remuneração inerentes aos contratos de prestação de serviços de transporte coletivo sob a égide da Lei 11.037/91, onde os contratos eram firmados com a antiga CMTc tendo a Prefeitura de São Paulo como anuente, na qualidade de acionista majoritária desta Sociedade. Tais ações são movidas contra a **São Paulo Transporte S.A.** enquanto gestora do Sistema Municipal de Transportes Coletivos de Passageiros e ainda contra a Municipalidade enquanto titular do serviço de transporte.

Como o assunto foi tratado na auditoria

Nossos procedimentos de auditoria incluíram, entre outros: i) confirmação das demandas com os assessores jurídicos externos e internos; e ii) análise da adequação das divulgações efetuadas nas demonstrações contábeis de acordo com os pronunciamentos contábeis aplicáveis.

Parcelamento de Tributos

Em junho de 2021 a **São Paulo Transporte S.A.** homologou junto a Receita Federal do Brasil o parcelamento no valor de R\$114.582mil de INSS, parcelamento este de acordo com a Lei 11.941/09, que originou parcelamento relativo a adesão em 2009, conforme descrito nas Notas Explicativas nº 13 e nº 14. Em decorrência deste parcelamento e seus benefícios fiscais a dívida fiscal foi reduzida em R\$22.934mil na redução de juros e multa e R\$28.832 mil na utilização de créditos fiscais decorrente de base negativa de Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL). Em face da homologação deste parcelamento a Administração reverteu a previsão de pagamento do principal em R\$47.533mil. Em novembro de 2021 a **São Paulo Transporte S.A.**, homologou junto a Receita Federal o parcelamento no valor de R\$78.309mil de PASEP e COFINS previsto na Lei 11.941/09, que originou o parcelamento relativo à adesão de 2014, conforme descrito nas Notas Explicativas nº 11 e nº 14. Em decorrência deste parcela-

mento e seus benefícios a dívida fiscal foi reduzida em R\$ 25.387 mil na redução de juros e multas e R\$ 30.830 mil na utilização de créditos fiscais decorrente de base negativa de Contribuição Social sobre o Lucro Líquido (CSLL). Em face da homologação deste parcelamento a Administração reverteu a provisão de contingência no valor de R\$65.066mil.

Como o assunto foi tratado na auditoria

Esse assunto foi considerado como um dos principais assuntos de auditoria em função: (i) da relevância dos valores e seus impactos no resultado do exercício, (ii) Procedemos análise dos pareceres jurídicos internos e documental da operação de parcelamento e documentos emitidos pela Receita Federal do Brasil, (iii) análise da adequação das divulgações efetuadas nas demonstrações contábeis de acordo com os pronunciamentos contábeis aplicáveis.

Outros Assuntos

Demonstração do Valor Adicionado

A demonstração do valor adicionado (DVA) referente ao exercício findo em 31 de dezembro de 2021, elaborada sob a responsabilidade da administração da **São Paulo Transporte S.A.**, e apresentada como informação suplementar para fins de IFRS, foi submetida a procedimentos de auditoria executados em conjunto com a auditoria das demonstrações contábeis da Companhia. Para a formação de nossa opinião, avaliamos se essa demonstração está conciliada com as demonstrações contábeis e registros contábeis, conforme aplicável, e se a sua forma e conteúdo estão de acordo com os critérios definidos na NBC TG09-Demonstração do Valor Adicionado. Em nossa opinião, essa demonstração do valor adicionado foi adequadamente elaborada, em todos os aspectos relevantes, segundo os critérios definidos nessa Norma e são consistentes em relação às demonstrações contábeis tomadas em conjunto.

Valores correspondentes do período anterior

As demonstrações contábeis da **São Paulo Transporte S.A.** para o exercício findo em 31 de dezembro de 2020, apresentadas para fins de comparabilidade, foram revisadas por outros auditores que emitiram relatório datado de 12 de março de 2021 sem modificação de opinião sobre essas demonstrações contábeis.

Responsabilidade da administração e da governança pelas demonstrações contábeis

A administração da **São Paulo Transporte S.A.** é responsável pela elaboração e adequada apresentação das demonstrações contábeis de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil, e pelos controles internos que ela determinou como necessários para permitir a elaboração de demonstrações contábeis livres de distorção relevante, independentemente se causada por fraude ou erro.

Na elaboração das demonstrações contábeis, a administração é responsável pela avaliação da capacidade da **São Paulo Transporte S.A.** continuar operando, divulgando, quando aplicável, os assuntos relacionados com a sua continuidade operacional e o uso dessa base contábil na elaboração das demonstrações contábeis, a não ser que a administração pretenda liquidar a **São Paulo Transporte S.A.** ou cessar suas operações, ou não tenha nenhuma alternativa realista para evitar o encerramento das operações. Os responsáveis pela governança da **São Paulo Transporte S.A.** são aqueles com responsabilidade pela supervisão do processo de elaboração das demonstrações contábeis.

Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações contábeis

Nossos objetivos são obter segurança razoável de que as demonstrações contábeis, tomadas em conjunto, estão livres de distorção relevante, independentemente e causada por fraude

ou erro, e emitir relatório de auditoria contendo nossa opinião. Segurança razoável é um alto nível de segurança, mas não uma garantia de que a auditoria realizada de acordo com as normas brasileiras e internacionais de auditorias em predetectam as eventuais distorções relevantes existentes. As distorções podem ser de correntes de fraude ou erro e são consideradas relevantes quando, individualmente ou em conjunto, possam influenciar, dentro de uma perspectiva razoável, as decisões econômicas dos usuários tomadas com base nas referidas demonstrações contábeis.

Como parte da auditoria realizada, de acordo com as normas brasileiras e internacionais de auditoria, exercemos julgamento profissional e mantemos ceticismo profissional ao longo da auditoria. Além disso:

- Identificamos e avaliamos os riscos de distorção relevante nas demonstrações contábeis, independentemente e causada por fraude ou erro, planejamos e executamos procedimentos de auditoria em resposta a tais riscos, bem como obtivemos evidência de auditoria apropriada e suficiente para fundamentar nossa opinião. O risco de não detecção de distorção relevante resultante de fraude é maior do que o proveniente de erro, já que a fraude pode envolver o ato de burlar os controles internos, conluio, falsificação, omissão ou representações falsas intencionais;
- Obtivemos entendimento dos controles internos relevantes para a auditoria para planejarmos procedimentos de auditoria apropriados às circunstâncias, mas não com o objetivo de expressarmos opinião sobre a eficácia dos controles internos da **São Paulo Transporte S.A.**;
- Avaliamos a adequação das políticas contábeis utilizadas e a razoabilidade das estimativas contábeis e respectivas divulgações feitas pela administração;
- Concluímos sobre a adequação do uso, pela administração, da base contábil de continuidade operacional da **São Paulo Transporte S.A.** e, com base nas evidências de auditoria obtidas, se existe incerteza relevante em relação a eventos ou condições que possam levantar dúvida significativa em relação à capacidade de continuidade operacional da **São Paulo Transporte S.A.**. Se concluirmos que existe incerteza relevante, devemos chamar atenção em nosso relatório de auditoria para as respectivas divulgações nas demonstrações contábeis ou incluir modificação em nossa opinião, se as divulgações forem inadequadas. Nossas conclusões estão fundamentadas nas evidências de auditoria obtidas até a data de nosso relatório. Todavia, eventos ou condições futuras podem levar a **São Paulo Transporte S.A.** a não mais se manterem continuidade operacional;
- Avaliamos a apresentação geral, a estrutura e o conteúdo das demonstrações contábeis, inclusive as divulgações e se as demonstrações contábeis representam as correspondentes transações e os eventos de maneira compatível com o objetivo de apresentação adequada.

Comunicamos-nos com os responsáveis pela governança a respeito, entre outros aspectos, do alcance e da época dos trabalhos de auditoria planejados e das constatações significativas de auditoria, inclusive as deficiências significativas nos controles internos que, eventualmente, tenham sido identificadas durante nossos trabalhos.

São Paulo, 11 de março de 2022.

Russell Bedford GM Auditores Independentes S/S
2CRCRS 5.460/O-0 "T" SP
Roger Maciel de Oliveira
Contador 1CRC RS71.505/O-3 "T" SP
Sócio Responsável Técnico



Documento assinado digitalmente conforme MP nº 2.200-2 de 24/08/2021, que institui a Infraestrutura de Chaves Públicas Brasileira - ICP-Brasil.



Esta publicação foi feita de forma 100% digital pela empresa Gazeta de S.Paulo em seu site de notícias.

AUTENTICIDADE DA PÁGINA. A autenticidade deste documento pode ser conferida através do QR Code ao lado ou pelo link <https://publicidadelegal.gazetasp.com.br>