



SÃO PAULO TRANSPORTE S/A

CNPJ nº 60.498.417/0001-58

RELATÓRIO DA ADMINISTRAÇÃO - SPTRANS - 2022

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 2022, contempladas, quando pertinente, com informações relativas aos primeiros meses de 2023. Esses dados se referem às principais atividades desenvolvidas pela Empresa, com responsabilidade pelo planejamento, gerenciamento e fiscalização do Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros, na Cidade de São Paulo, a seguir denominado Sistema de Transporte.

Os dados de prestadores de serviços e fornecedores envolvidos nas atividades da Empresa, assim como parte das informações das Concessionárias que operam no Sistema de Transporte não foram abordados neste Relatório.

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.

A SPTRANS
O compromisso com a proatividade é a marca do nosso trabalho. Vamos muito além do nosso slogan: SPTrans com você por toda a cidade para atender e garantir os deslocamentos diários por ônibus. Em 2022, avançamos de forma significativa nas ações de responsabilidade social, assegurando que o transporte fosse oferecido com respeito, segurança e confiabilidade para todas as pessoas.

Nossas metas ambientais, sociais e de governança (ESG) seguem em várias direções para atender às necessidades da Cidade, da população e do cenário corporativo. Para avançar nas questões relacionadas à Lei de Mudanças Climáticas, proibimos que as Concessionárias promovêssem a inclusão de veículos movidos a diesel no Sistema de Transporte a partir de outubro de 2022. Essa determinação contribuirá para uma melhora significativa da qualidade do ar na Cidade.

Redobramos esforços em defesa das pessoas. Ampliamos a agenda de responsabilidade social com a campanha "Ponto Final ao Racismo", seguindo a mesma linha de atuação da ação "Ponto Final ao Abuso Sexual nos Ônibus da Cidade de São Paulo", consolidando mais uma parceria com a Secretaria de Direitos Humanos e assumimos o compromisso de pesquisar e estudar matéria sobre homofobia para atender à demanda da Coordenadoria de Políticas para LGBTI. Investimos em ações e publicações nas redes sociais para disseminar informações de prevenção e segurança das pessoas durante as viagens e nos Terminais de Ônibus. Dedicamos mais atenção às crianças, promovendo atividades para engajar os passageiros do futuro no Sistema de Transporte, enfatizando que utilizar o transporte coletivo é uma decisão inteligente e necessária para melhorar a qualidade de vida na Cidade. Fortalecemos essa mensagem com a produção e veiculação de vídeo para o Dia Mundial Sem Carro, comparando a ocupação de ônibus e carros no espaço público.

O reconhecimento que recebemos pela efetivação dessas atividades nos enche de satisfação e orgulho. Fazemos parte de uma Empresa que age em favor do direito, da qualidade de vida e da segurança das pessoas.

GOVERNANÇA CORPORATIVA
Comitê de Conduta
Instituído pelo Diretor Presidente, o Comitê é composto por três empregados, com a atribuição de receber manifestações ou denúncias, no âmbito interno, sobre possíveis desvios ao disposto no Código de Conduta e Integridade da SPTrans.

Em 2022, nosso Comitê de Conduta realizou 42 atendimentos, um aumento de aproximadamente 55% com relação aos 27 atendimentos em 2021, considerando consultas, orientações, denúncias e oitivas, o que demonstra a credibilidade e crescente Nesse Canal. Toda demanda recebida é analisada junto às respectivas Áreas, a fim de possibilitar adoção de medidas cabíveis para resolução. Dos 42 registros de atendimento, dois tornaram-se Processos de Sindicância e dois Processos de Averiguação Preliminar.

Código de Conduta e Integridade
Em 2022, foi disponibilizado a todos os empregados e colaboradores (aprendizes e estagiários) da SPTrans treinamento sobre o Código de Conduta, no formato de Ensino à Distância - EaD, com destaque para o item "Conflito de Interesses".

Foi realizada, ainda, por ser ano eleitoral, campanha no Portal da Intranet e no Curso de Atualização do Código, destacando as permissões e proibições previstas tanto no Código de Conduta quanto na Cartilha de "Condutas Vedadas Durante o Período Eleitoral", elaborada pela Controladoria Geral do Município - CGM.

Dessa forma sistêmica, entendemos que contribuímos com as boas práticas e com o respeito ao nosso Código de Conduta, difundindo os preceitos e regras com a finalidade de tornar o ambiente de trabalho confiável, amigável, saudável e seguro, no qual todos possam exercer suas funções.

Nosso Código de Conduta e Integridade está disponível no Portal da Transparência da Prefeitura de São Paulo, no nosso site e na intranet, conforme os links abaixo:

- <https://transparencia.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2021/09/Codigo-de-Conduta-maio2021.pdf>
- https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/institucional/sptrans/acesso_a_informacao/index.php?p=179590

Comitê de Conformidade, Gestão de Riscos e Controle Interno - CCG
Instituído pelo Diretor Presidente, composto por representantes das Diretorias, com a atribuição de apoiar a Área de Compliance, na execução de suas atividades.

Em 2022, foram realizadas reuniões periódicas, que tiveram como pauta principal a revisão e atualização do Mapa de Riscos da SPTrans, o qual foi aprovado pelo CCG em junho de 2022 a fim de embasar a tomada de decisão da Diretoria Executiva.

Regimento Interno do Comitê de Conformidade, Gestão de Riscos e Controle Interno (CGI)
Realizada revisão no Regimento para readequação da forma de realização das reuniões ao novo regime de teletrabalho.

Comitê de Gestão Estratégica - CGE
Instituído pelo Diretor Presidente, o Comitê é composto por representantes das Diretorias da Empresa, para direcionar as ações da SPTrans no cumprimento de metas voltadas aos interesses dos usuários, população da cidade, órgãos da administração pública e colaboradores.

Em 2022, o Comitê realizou reuniões periódicas para acompanhamento do Plano de Metas da SPTrans e elaborou a proposta de Plano Tático 2023 - 2024 do Compromisso de Desempenho Institucional - CDI.

Comitê de Governança de Atendimento ao Cidadão - CGA
Instituído pelo Diretor Presidente, em consonância com as disposições contidas no Decreto Municipal nº 58.426/2018, que instituiu a Política Municipal de Atendimento ao Cidadão, no âmbito da Cidade de São Paulo, tendo a finalidade estabelecer a Política de Atendimento ao Cidadão da SPTrans, buscando a melhoria contínua do atendimento, monitorando e avaliando o serviço, sempre atendendo às boas práticas e padrões de qualidade e excelência no atendimento ao Cidadão.

Em 2022, destaca-se a página do Bilhete Único <https://bilheteunico.sptrans.com.br/> que passou por uma reestruturação, resultando em visual mais ordenado, de comunicação simples, com o objetivo de munir o Cidadão com informações sobre todos os tipos de Bilhete Único.

Foram iniciadas tratativas com empresas para expor a necessidade de unificar os Canais de entrada de demanda, de forma simplificada com visão 360º de um Cidadão, objetivando eliminar o retrabalho no registro de várias solicitações realizadas por um único cidadão em diversos Canais.

As mais de 100 Cartas de Serviços e Perguntas Frequentes, relacionadas à Empresa, foram atualizadas junto ao Núcleo de Cartas de Serviços da Secretaria Municipal de Inovação e Tecnologia - SMIT, contribuindo para a melhoria do atendimento telefônico dos Operadores da Central SP156.

O CGA definiu novo procedimento para controle dos prazos de resposta, o que resultou em significativa melhoria no cumprimento desses pelas áreas da Empresa.

O Comitê tem dado forte apoio na organização de treinamento do Curso relativo à Linguagem Simples e Inclusiva, que é uma ação de capacitação interna para todos os empregados da SPTrans, com a finalidade de consolidar conhecimentos sobre elaboração de textos claros, concisos e apropriados para os diferentes públicos atendidos, devendo abranger, também, os atendentes dos Postos de Atendimento dos parceiros.

É importante destacar que fomos a primeira Empresa da municipalidade a participar do 2º Ciclo do Planejamento Setorial de Atendimento, que é um dos instrumentos de acompanhamento previstos na Política Municipal de Atendimento ao Cidadão - PAC, instituída pelo Decreto Municipal nº 58.426/2018. Seu objetivo é garantir a melhoria contínua do atendimento público por meio de maior aderência junto às diretrizes da Política Municipal de Atendimento.

Comitê de Segurança da Informação e Comunicação - CSI
Instituído pelo Diretor Presidente, com a finalidade de aprovar as diretrizes, políticas e normas gerais e específicas para as atividades relacionadas à segurança da Informação no âmbito da SPTrans e de suas relações externas, assim como dirimir possíveis conflitos em relação a outras normas, códigos e procedimentos já instituídos da SPTrans.

Dentre as atividades desenvolvidas pelo Comitê, em 2022, destacamos a adoção e início da implementação do CIS - Controls - Os Controles de Segurança Críticos, ou Controles CIS, que é uma publicação de diretrizes de melhores práticas para segurança cibernética e ações defensivas com o intuito de evitar ataques cibernéticos. Foram revistos e elaborados procedimentos para políticas de backup, de uso e de rede corporativa. Criada a primeira versão do Plano de Ação - Incidente de Segurança da Informação e Ataques Cibernéticos que deverá ser encaminhada para aprovação das Áreas Técnicas envolvidas, do CSI, da Diretoria Executiva e do Conselho de Administração. Foi criada, também, a primeira versão do Relatório de Impacto de Proteção de Dados - RIPD.

Em dezembro de 2022, foi verificado incidente de segurança envolvendo vazamento de dados, sendo adotadas as seguintes ações:

- Registro de uma ata notarial visando a preservação de evidências, pois se trata de registros em fóruns na darkweb, assim como evidências digitais que estão sujeitas a serem apagadas pelos usuários que ali se pronunciam;
- Comunicação imediata à ANPD - Autoridade Nacional de Proteção de Dados em atendimento à Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais - LGPD;
- Formação de Comitê de Crise, com a participação de nossa Diretoria Executiva e das Áreas de Atendimento, Marketing, Imprensa, Jurídica, Tecnologia da Informação e Comunicação e do CSI, responsável pela definição e execução das ações;
- Remoção do arquivo exposto da internet, por meio de solicitação ao responsável pelo site que hospedou o arquivo;
- Registro da ocorrência na Delegacia de Crimes Cibernéticos - DEIC/DECCIBER e posterior solicitação de abertura de inquérito policial;
- Ampla comunicação do fato aos titulares dos dados;
- Divulgação do fato à imprensa;
- Divulgação do incidente nas redes sociais e no Portal da SPTrans na internet;
- Foram feitos 13 posts informando a população sobre o ocorrido e indicando o site da SPTrans para mais informações, que receberam aproximadamente 198 mil visualizações.

Comitê de Sustentabilidade
Em 2022, o Comitê foi recomposto pelo Diretor Presidente, em caráter permanente, com o objetivo de implantar e executar o programa voltado às iniciativas de sustentabilidade na Empresa. Cabe ao Comitê incluir valores e ações de sustentabilidade, considerando os aspectos ESG - Ambiental, Social e de Governança Corporativa -, em 2022, destacam-se: **Calendário Ambiental** - O calendário ambiental é uma proposta da Empresa para apresentar a seus **stakeholders** temas ambientais relacionados a seus serviços, de acordo com os meses e as datas comemorativas do meio ambiente com foco na sustentabilidade.

Esses temas propostos visam relacionar-se com a divulgação da sustentabilidade da SPTrans propiciando mais um canal de aproximação da população com as questões ambientais da Cidade; **Coleta Seletiva** - O Programa de Coleta Seletiva foi implementado em parceria com a Autoridade Ambiental de Limpeza Urbana - ANLURB, parte integrante do Programa de implementação de Coleta Seletiva em Próprios Municipais, aliado ao propósito de atender ao Plano de Gestão Integrada de Resíduos Sólidos da Cidade de São Paulo - PIGRS e contribuir com as ações de sustentabilidade da SPTrans. Para isso foram realizadas vitórias nas unidades da SPTrans e na Secretaria Executiva de Transporte e Mobilidade - SETRAM, a fim de verificar a condição apropriada para a implantação nas instalações. Nessa ação, de acordo com o programa da Anlurb, foi possível apurar os dados gerais referentes à geração de resíduos na SPTrans, por tipologia, armazenamento, frequência de coleta, volume diário, e etc., o que permitiu a disponibilização de coletores para destinação de resíduos comuns e de resíduos recicláveis. Foi elaborado material de divulgação e realizado treinamento dos empregados (ações de educação ambiental) e, também, dos colaboradores, além de uma divulgação sistemática do Programa.

Com a implantação do programa coletamos, em 2022, 700 kg de material reciclado por mês.

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
O serviço é a plataforma eletrônica de atendimento a todos os pedidos de acesso à informação no município de São Paulo, de acordo com a Lei de Acesso à Informação - LAI, Lei Federal nº 12.527/2011 e os Decretos Municipais nº 53.623/2012, 54.779/2014 e 56.519/2015.

Em 2022, foram respondidas 636 (seiscentos e trinta e seis) solicitações de acesso à informação, dados ou documentos pelo sistema e-SIC, frente a 594 (quinhentos e noventa e quatro) solicitações em 2021, um acréscimo de 7% em relação ao ano anterior. Essas solicitações contribuíram para o aprimoramento da política pública e publicações dos dados no Portal da Transparência.

SP156 Portal 156 da PMS
Em 2022, recebemos, tiramos e encaminhamos 65.729 demandas provenientes 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.

O tratamento dessas demandas e as ações de melhoria buscaram reforçar a relação de confiança com o cidadão e contribuir para a construção de nossa imagem positiva.

O quadro a seguir mostra o evolutivo mensal dos tipos de demandas e as quantidades recebidas ao longo de 2022, houve um aumento em torno de 20,80%, em comparação às 54.411 recebidas em 2021.

Tipo de Demanda	2022												Acumulado
	jan	fev	mar	abr	mai	jun	jul	ago	set	out	nov	dez	
Reclamação	2.859	4.477	5.465	4.961	5.055	4.259	4.277	5.710	5.561	5.832	5.337	5.928	59.721
Solicitação	437	679	550	344	376	297	386	359	343	307	323	341	4.742
Elogio	76	74	72	68	111	100	115	135	127	142	111	135	1.266
Total	3.372	5.230	6.087	5.373	5.542	4.778	6.204	6.031	6.281	5.771	6.404	65.729	

Fonte: Assessoria Técnica da Diretoria de Operações

Posto de Apoio à Mulher
Outra ação importante da SPTrans, refere-se ao atendimento realizado em parceria com a Secretaria Municipal de Direitos Humanos e Cidadania - SMDHC e Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito - SMT, no Posto de Apoio à Mulher, localizado no Terminal Sacamã, que conta com profissionais qualificados da SMDHC e da SPTrans que acolhe, orienta e encaminha de acordo com a demanda, mulheres vítimas de assédio ou abuso no transporte público, bem como denúncias de violência doméstica. Em 2022, foram acolhidas 79 mulheres, com diversos motivos.

PROCON
Em 2022, os requerimentos realizados por meio do PROCON tiveram um acréscimo de 41,5%, em relação a 2021, com 641 registros frente aos 453 do ano anterior, os quais foram encaminhados para análise junto às áreas responsáveis, sendo os prazos acompanhados e as manifestações enviadas ao Órgão e ao cidadão interessado.

TRANSPARENCIA
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 - RILC, contratos, convênios e parcerias da PMSP. Além de informações de Desempenho Institucional, Custos e Pessoal, envolvendo tabelas de cargo e folha de pagamento.

Em atendimento aos requisitos de transparência e publicidade, divulgamos no nosso site (Acesso à Informação e Participação Social) e no Portal Transparência São Paulo, os seguintes instrumentos: Relatório Integrado da Administração e as Demonstrações Contábeis; Carta Anual; Sumário das Atas do Conselho de Administração e do Comitê de Auditoria Estatutária - CAE; Atas do Conselho Fiscal; Código de Conduta e Integridade; Política de Segurança da Informação; e Regimento Interno do Comitê de Conformidade, Gestão de Riscos e Controle Interno - CCG.

Ainda no nosso Portal de Acesso às Informações, no exercício de 2022, continuamos a disponibilizar os quadros de remuneração diária das Concessionárias, por área de operação. Nos referidos quadros, além da remuneração das Concessionárias, apresentamos os dados de passageiros transportados, os valores de remuneração por passageiro registradas páginas de descontos contratualizados, com as multas do RESAM - Regulamento de Sanções e Multas, aluguel das garagens públicas, publicidade nos ônibus, entre outros.

Além disso, disponibilizamos outras informações como: demonstrações contábeis das Concessionárias, relatório e planilhas tarifárias que embasaram os reajustes tarifários, e histórico mensal das quantidades de passageiros transportados.

Índice de Transparência Ativa - ITA
A transparência ativa é a iniciativa da Administração Pública em divulgar informações de interesse público, independente de solicitação, com o objetivo de facilitar o acesso e reduzir custos com a prestação de informações.

O Índice de Transparência Ativa - ITA é um indicador utilizado pela Administração Pública Municipal, previsto no Programa de Metas da Prefeitura de 2021-2024, relacionado à avaliação do nível de transparência ativa dos portais institucionais de órgãos e entidades municipais.

O Relatório de Transparência Ativa analisa os Botões de Acesso à Informação e de Participação Social, que centralizam e padronizam as informações e conteúdos das páginas de cada órgão e entidade municipal, além de verificar a disponibilização dos dados de maneira ativa, em conformidade com o previsto em lei e recomendações, além de analisar o grau de integração das informações disponibilizadas e se há promoção de boas práticas de gestão da informação e de acessibilidade.

GESTÃO DE RISCOS E CONTROLES INTERNOS
Gestão de Riscos: Revisão e Atualização do Mapa de Riscos
Em 2022, foi aprovado pela Alta Administração da Empresa o Mapa de Riscos da SPTrans - 2022, cuja revisão e atualização teve início no segundo semestre de 2021, com o apoio do Comitê de Conformidade, Gestão de Riscos e Controle Interno - CCG, em interação com as 81 (oitenta e uma) unidades da Empresa, Diretoria e Órgãos Colegiados. O processo considerou diversos fatores, dentre os quais destacamos: cenário de mercado; gestão dos novos contratos firmados entre a prefeitura de São Paulo e as 32 (trinta

e duas) Concessionárias; vigência da Lei Federal nº 13.709/2018; preocupação com questões sociais, econômicas e ambientais; e inúmeros desafios nos métodos de trabalho decorrentes da situação pandêmica: tipos de equipamentos necessários para garantir a continuidade dos trabalhos, intensificação de ações visando a melhoria da segurança e saúde dos empregados, mudança e a intensificação nos meios eletrônicos de comunicação, entre outros.

O processo de revisão apresentou o novo mapeamento, contendo 75 (setenta e cinco) riscos, sendo que 29 (vinte e nove) foram priorizados para tratamento e 50 (cinquenta) para monitoramento das ocorrências.

O processo de revisão e atualização foi desenvolvido com base nas melhores práticas reconhecidas pela literatura existente sobre o assunto e proporcionou diversas melhorias na metodologia sobre o tema Gestão de Riscos utilizada pela SPTrans, destacando o inclusão de avaliação de níveis de Risco Residual, de Confiância e de Controle.

Gestão de Riscos: Monitoramento de Ocorrências
O constante monitoramento e registro das ocorrências dos riscos críticos é uma rotina instituída na SPTrans desde 2020, que tem como objetivo a construção e manutenção de um banco de dados histórico de ocorrências dos principais riscos da Empresa, obtenção de informações sobre a eficiência de ações de controle implementadas e/ou melhoradas, além de possibilitar a revisão contínua do aspecto "possibilidade" para todos os riscos mapeados e analisados.

Com a revisão e atualização do Mapa de Riscos em 2022, o número de riscos monitorados aumentou, passando de 31 (trinta e um) para 50 (cinquenta), sendo 29 (vinte e nove) riscos críticos e 21 (vinte e um) riscos de interesse. Para o registro das ocorrências, foram desenvolvidos formulários eletrônicos, separados por Diretoria. O primeiro ciclo de medições abrangendo o Mapa de Riscos revisado e atualizado ocorreu em novembro de 2022, compilando informações referentes ao mês de outubro de 2022.

Gestão de Riscos: Controles Internos
Comparando os cenários de 2021 e 2022, foi visível o ganho com o desenvolvimento das atividades de gestão de riscos e controle interno. Até a data da aprovação do Mapa de Riscos revisado e atualizado, 74% (setenta e quatro por cento) dos 31 (trinta e um) riscos críticos possuíam ao menos um controle interno desenvolvido e devidamente formalizado em documentos oficiais da Empresa (normas, manuais, etc.), enquanto que para os outros 26% (vinte e seis por cento) foram desenvolvidos ou já existia algum tipo de controle interno, entretanto, os processos de formalização das ações ainda estavam em andamento.

Programa Nacional de Prevenção à Corrupção (PNPC)
Foram realizados diversos workshops on-line pelo Programa Nacional de Prevenção à Corrupção (PNPC), com temas para auxiliar os órgãos participantes a desenvolver seus planos de ação para otimização dos processos e mecanismos de prevenção, detecção, investigação, correção, monitoramento, controle interno, integridade e transparência.

Em 2022, foram concluídos três planos de ação e selecionados oito planos de ação para desenvolvimento e conclusão em 2023.

DESEMPENHO FINANCEIRO
Na administração financeira, garantiu o funcionamento ininterrupto das operações da SPTrans, por meio da gestão dos desembolsos e dos pagamentos realizados dentro dos prazos contratuais. Manteve a administração dos recursos e das contas destinadas, exclusivamente, à gestão financeira do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros junto aos correspondentes bancários e viabilizou as contratações, os investimentos, aquisições, custeio e remunerações dos serviços sob a responsabilidade de gestão da Empresa, mantendo sob controle o fluxo de caixa.

Garantiu a execução financeira dos programas do Plano de Investimentos voltados à ampliação, manutenção e modernização da infraestrutura dos transportes, o que colaborou para prioridade do transporte coletivo sobre o individual.

Em 2022, a SPTrans foi responsável pela gestão de um orçamento total de R\$ 11,2 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.

GESTÃO DA RECEITA E REMUNERAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE
Receita e Remuneração do Sistema
Na gestão da Receita e Remuneração do Sistema de Transporte, destacamos, no exercício de 2022, os seguintes fatos:

Passageiros Transportados
O ano de 2022, período pós-pandêmico, apresentou recuperação na demanda de passageiros transportados em torno de 22,8%, em relação a 2021, com aumento de 380 milhões de embarques no ano.

Período	2021	2022	Var% (2022/2021)
Anual (em bilhões)	1,67	2,05	22,75%
Média Mensal (em milhões)	139,54	170,74	22,36%
Média Dia útil (em milhões)	5,60	6,87	22,68%

Fonte: Gerência de Programação Econômico Financeira

(1) Dados sujeitos a alterações em função de novos processamentos no sistema de bilheteagem eletrônica referente aos últimos meses do ano.

Na análise da evolução das médias dos dias úteis, calculadas livres de atipicidades, verifica-se a recuperação de parte da demanda de passageiros transportados a partir do segundo semestre de 2021, não atingindo os níveis de 2019 (antes da pandemia da COVID-19), quando a média de passageiros transportados em dias úteis era de 8.864.610. A demanda permanece estável desde abril de 2022, com redução em torno de 21% relativamente a 2019.

Recetta Total do Sistema de Transporte
A receita tarifária (venda de créditos eletrônicos, receita na catraca e receita com cartões bancários), em valor corrente, apresentou em 2022 aumento de R\$ 770 milhões (17,95%) em relação a 2021. Apesar do aumento, não houve recuperação nos níveis de 2019, antes da pandemia. A receita tarifária média por passageiro transportado apresentou variação negativa de 3,89% na comparação com 2021. Esse resultado está relacionado com o fato da menor representatividade dos passageiros pagantes em razão da maior utilização das passagens com gratuidades de estudantes, idosos e pessoas com deficiência.

Reajuste Tarifário
Em 2022, como ocorreu em 2021, a Administração decidiu não reajustar a tarifa do usuário, mantendo a tarifa básica de R\$ 4,40, bem como demais tarifas, descontos e gratuidades.

Remuneração das Concessionárias
Refere-se à remuneração das Concessionárias, incluindo o Serviço Atende+. Para efeito de análise, transferiu-se de 2022 para 2021, o montante de R\$ 531,4 milhões, pago em 2022, relativo ao ano de 2021, especialmente em relação à diferença de reajuste contratual de 2021 (R\$383,1 milhões), cujo valor foi pago em 11 parcelas entre os meses de fevereiro de 2022 e dezembro de 2022. Ainda, para efeito de análise foi considerado em 2022 o pagamento de remuneração de R\$ 157,9 milhões que ficou pendente em dezembro deste ano.

Nesse contexto, o valor de remuneração de 2022 apresentou um aumento de 19,12%, R\$1,57 bilhão, em relação ao ano de 2021 (R\$9,78 - R\$8,21).

Em maio/2022, após o reajuste contratual anual, a tarifa de remuneração foi reajustada em 22,25%, sendo superior à inflação, principalmente, pelo aumento substancial do preço do diesel, que aumentou 61,68% em maio/2022 (período acumulado de 12 meses, segundo dados disponíveis na pesquisa ANP - Agência Nacional do Petróleo). A exceção é a tarifa de remuneração do lote AR0, que tem cálculo diferenciado devido à operação da frota pública de trólebus: o reajuste foi de 18,09%.

Além do aumento inflacionário, há os melhoramentos da frota, como ar condicionado, equipamentos embarcados e tecnologias de veículos.

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, a SPTrans mantém seu Planejamento Estratégico, estabelecendo os compromissos para atender aos objetivos de políticas públicas.

Em 2022, consolidada a revisão do Planejamento Estratégico realizada no ano anterior para atender nosso Compromisso de Desempenho Institucional, com vigência para o período de 2021-2026, demos andamento ao monitoramento de nosso Plano de Metas, alinhado aos nossos Objetivos Estratégicos, ao Plano de Metas da PMSP - PdM 2021 - 2024 e aos demais compromissos assumidos para o período.

Com o acompanhamento sistemático de um conjunto inicial de compromissos estabelecidos para o período de 2021-2024 e decorrente da revisão das estratégias estabelecidas frente a novos cenários, encerramos 2022 com 89 metas e projetos a serem executados, cada um associado ao respectivo Objetivo Estratégico. Em 2022, trabalhamos com empenho no sentido de atingir todos os nossos objetivos. Dos projetos e metas previstos para conclusão em 2022, 33% não foram alcançados na totalidade. As causas foram identificadas e analisadas e as ações reformuladas para garantir o alcance dos objetivos traçados, com prazos repactuados para 2023 e 2024.

Continuamos comprometidos no sentido de concluir nossas metas e projetos. Alterações nas estratégias de implantação de projetos e rotinas de trabalho foram aprimoradas em decorrência de um positivo processo de análise crítica sobre os resultados alcançados.

No quadro geral, a maioria (65%) dos compromissos constantes de nosso Plano de Metas já está em estágio avançado de complexidade, entre 75% e 100%.

NOSSO NEGÓCIO GRANDES NÚMEROS



PLANEJAMENTO OPERACIONAL DO SISTEMA DE TRANSPORTE

Em 2022, foram elaborados planos operacionais de linhas, reprogramações horárias e ajustes na frota, além de alteração de itinerários para atender eventos, obras, interdições, entre outras demandas necessárias para os usuários. O Quadro a seguir sintetiza o volume de atividades de Planejamento Operacional realizadas, as quais são precedidas de vitórias, reuniões técnicas com órgãos e empresas envolvidas, estudos e projetos de readequação.

Atividade	Ano												TOTAL							
	JAN	FEB	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AUG	SET	OCT	NOV	DEZ								
Crucês de Linhas	0	1	2	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	3				
Ativação de Linhas	4	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	4				
Alteração de Destinação	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
Realocação de Ônibus	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
Contorno de Linhas	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	2				
Alteração de PP 15	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0				
Reprogramação de Ônibus	286	114	277	192	198	237	193	197	197	197	200	203	206	196	195	197	481	2.547	5.448	5.484
Encerramento de Linhas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Alteração de Frota	117	45	91	151	165	168	246	246	246	246	246	246	246	246	246	246	246	246	246	246
Transferência de Linhas	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
DOP*	38	39	39	39	39	39	39	39	39	39	39	39	39	39	39	39	39	39	39	39
OSO*	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
Assento em Ônibus	345	137	141	166	168															

gestão dos serviços, melhorando sua oferta e qualidade. A Performance Operacional das Linhas contém relatório com o Ranking das Linhas que informa, mensalmente, a classificação dos serviços, dos melhores resultados para os pilotos. Considera os indicadores de cumprimento de viagens e de tempo de percurso como principais atributos para a classificação. No caso do cumprimento de viagens, utiliza o menor percentual de cumprimento obtido nos períodos de operação (Pré-Pico da Manhã, Pico da Manhã, Entre Picos, Pico da Tarde, Noite e Madrugada). Sendo assim, identifica e evidencia o cenário de operação dos serviços mais crítico, onde devem ser executados esforços para melhorar os resultados.

Os resultados da Performance Operacional das Linhas, na comparação entre as quantidades de linhas, considerando suas classificações, entre último trimestre de 2021 (após Portaria SMT/SETRAN nº 08) e 2022 (até novembro), observa-se que o percentual de linhas classificadas como "Ruim ou Péssimo" e "Regular" tiveram redução nos seus percentuais, "Bom e Ótimo" e "Acima do Programado" tiveram um aumento nos seus percentuais.

Pesquisas de Avaliação

Como uma das maiores prestadoras de transporte público do mundo, a SPTrans não pode prescindir de ouvir a opinião e conhecer a avaliação dos usuários sobre a qualidade dos serviços oferecidos e sobre outros aspectos relativos a inovações e implantações na mobilidade urbana na Cidade de São Paulo. As pesquisas possibilitam obter informações científicas sobre o perfil dos usuários do Sistema de Transporte, seus hábitos de viagem, sobre a utilização de produtos e serviços e sobre a imagem pública que é atribuída à Empresa.

Por outro lado, a adoção de pesquisas como método de gestão, para dar voz e vez aos usuários, nos posiciona em um patamar diferenciado, ao lado de empresas modernas e democráticas. Sua realização, junto a outras práticas que auscultem a população, facilita atender aos requisitos sociais da Agenda 2030 da ONU. Tais requisitos se relacionam aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável - ODS e ao estabelecimento de diretrizes para políticas públicas na prestação de serviços.

As pesquisas, quantitativas e qualitativas, desenvolvidas pela SPTrans, sempre são pautadas pelos preceitos éticos definidos no Código de Conduta da ABEP - Associação Brasileira de Empresas de Pesquisa e ESOMAR - Sociedade Europeia de Pesquisa de Opinião e Marketing e atendem à LGPD - Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais.

As pesquisas operacionais, outra modalidade de investigação utilizada, possibilitam o levantamento de informações sobre o desempenho técnico de frota, viagens, pontos de parada, dentre outros, oferecendo indicativos para ajustes de melhorias na micromobilidade, em seus aspectos específicos.

Desde a pandemia, foram adotadas algumas práticas de pesquisas relativas à coleta de dados junto aos usuários, visando dar prosseguimento aos estudos mantidos ao longo de 2022. Tais práticas se referem à aplicação de entrevistas por telefone e à consolidação da utilização de plataformas digitais de grande capacidade para a hospedagem de dados.

AVALIÇÃO DA QUALIDADE DE SERVIÇO

A pesquisa de satisfação do usuário vem sendo aplicada anualmente, desde 2013, e seus resultados formam séries históricas de dados que, associadas a outros indicadores, permitem à SPTrans realizar ajustes e melhorias tanto na gestão, como na prestação direta dos serviços pelas Concessionárias, de forma a garantir a mobilidade e aumentar a satisfação dos usuários.

Os principais fatores pesquisados são: utilidade dos ônibus, conforto dos veículos, rapidez da viagem, segurança pessoal e de viagem, confiança de chegar ao destino, regularidade no cumprimento dos horários, cobrança da passagem, atendimento e comunicação, passagem de Bilhete Único e cuidados com o meio ambiente.

A série histórica de 2013 a 2019 demonstra uma tendência positiva dos resultados. Em 2020, devido à pandemia da COVID-19, as avaliações dos serviços foram suspensas.

No final de 2021 as pesquisas foram retomadas já de acordo com os critérios e organização estabelecidos nos novos contratos, assinados com as Concessionárias em setembro/2019, que estabelecem como um dos fatores de remuneração a qualidade do serviço percebida pelos usuários. Dessa forma, o IQT-Índice de Qualidade do Transporte deverá agregar, junto aos demais indicadores avaliados, o Índice de Satisfação do Usuário - ISU, obtido por meio de pesquisas de opinião com os usuários.

Historicamente, a pesquisa de Satisfação do Usuário calculava os atributos de responsabilidade das Concessionárias, que foram identificados nos novos contratos, com outras características associadas ao Sistema de Transporte. Na pesquisa realizada em 2021, esses valores foram calculados separadamente e uma amostra maior foi utilizada, passando de 960 questionários utilizados anteriormente para 3.200, distribuídos entre os três grupos de operação contratados.

A satisfação foi medida por meio de escala atitudinal, onde 5 significa a satisfação máxima e 1, a insatisfação máxima, e a partir das notas médias dos fatores e atributos dados pelos usuários, foi possível gerar o Índice de Satisfação do Usuário (ISU), que avalia os atributos de responsabilidade das Concessionárias. O Grupo Estrutural apresentou a média mais elevada, de 3,01, o Grupo de Arterial Regional 2,84 e o Grupo Local de Distribuição de 2,91. Para a pesquisa de 2022, foi desenvolvida metodologia, criado questionário eletrônico e contratadas empresas técnicas especializadas para supervisão e coleta de dados por telefone, junto a uma amostra definida de usuários habituais das linhas de ônibus da cidade de São Paulo. A amostra da pesquisa de satisfação aumentou, passando para 8.000 entrevistados, visando dar representatividade estatística a todos os lotes e Concessionárias. O processo de entrevista foi iniciado em outubro de 2022. As demais etapas envolvidas no processo de pesquisa, relativas ao processamento e análise estatística e relatoria, são executadas internamente pela SPTrans e deverão ser concluídas no início de 2023.

GESTÃO E CONTROLE DOS CONTRATOS DO SISTEMA DE TRANSPORTE

Em dezembro de 2022, considerando as Metas de redução de poluentes estabelecidas pela Política de Mudança do Clima no Município de São Paulo, a Meta nº 50 do Programa de Metas Municipal de 2021-2024, na qual a PMSP se compromete a garantir que pelo menos 20% da frota do Sistema de Transporte seja composta por veículos elétricos e os impactos decorrentes da pandemia da COVID-19, que influenciaram diretamente na cadeia produtiva de veículos de diversas tecnologias, sobretudo pela falta de insumos e pelo repasse da demanda que se regulariza atualmente, foram firmados os Termos de Aditamento aos Contratos de Concessão do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros na Cidade de São Paulo entre a SMT e as Concessionárias, com o apoio da SPTrans na condução dos processos de formulação de documentos e intermediação entre as partes envolvidas, a fim de garantir a formalização dos respectivos Termos.

Atualização dos Equipamentos Embarcados na Frota
Em 2022, houve a certificação e a respectiva homologação pela SPTrans, de três novos conjuntos de equipamentos embarcados, totalizando 15 opções distintas disponíveis no mercado.

Em paralelo às homologações e instalações, foram realizadas, por nossas Áreas Técnicas, a análise e aprovação do leiaute da instalação dos equipamentos e periféricos em diversos modelos de veículos que compõem a frota do Sistema de Transporte.

Programa de Integridade das Concessionárias
É obrigatoriedade contratual das Concessionárias do Sistema de Transporte a elaboração e manutenção de Programa de Integridade, no prazo de 360 (trezentos e sessenta) dias da assinatura do contrato de concessão.

Em outubro de 2022, ao final do prazo, teve início na SPTrans, o desenvolvimento das rotinas para avaliação desses programas, de forma que sua implantação ocorresse simultaneamente com as primeiras entregas das Concessionárias.

O processo de avaliação, ainda, pendente de aprovação pelo Poder Concedente, utilizará sistema de lista de checagem, com base nas cláusulas contratuais que relacionam os conteúdos mínimos esperados nos Programas de Integridades entregues pelas Concessionárias. Espera-se que a adoção do processo contribua com a promoção da transparência e da integridade.

Certificações ISO das Concessionárias
A SPTrans realiza o acompanhamento dos processos de certificação da qualidade das Concessionárias. De acordo com o estabelecido nos contratos, as Concessionárias deverão obter certificações de Sistema de Gestão da Qualidade série NBR ISO/9001, Ambiental série NBR ISO/14001 e de segurança viária série NBR ISO/39001, nas versões vigentes.

Devido à pandemia de COVID-19, os prazos estabelecidos em contrato para apresentação dos planos para obtenção das certificações ficaram suspensos, tendo sido retomados em setembro/2021.

Os prazos, todos contados a partir da aprovação desta Gestora, são de 24 meses para as séries NBR ISO/9001 e NBR ISO/14001 e de 36 meses para a série NBR ISO/39001.

Das 38 Concessionárias, 36 obtiveram o processo do Sistema de Gestão de Qualidade, certificado pela NBR ISO 9001, 33 completaram o processo de Gestão Ambiental, certificado pela NBR ISO 14001 e 11 o processo de Segurança Viária certificado pela NBR ISO 39001.

Auditorias para Validação de Treinamentos de Operadores
As Concessionárias do Sistema de Transporte, com a redução dos impactos por conta das restrições impostas pela pandemia da COVID-19, retomaram as atividades educacionais de forma gradual.

A adoção da metodologia de Ensino a Distância - EAD propiciou essa retomada com elevação do número de treinados.

Em 2022, foram realizadas 35 (trinta e cinco) auditorias para validação dos treinamentos aplicados pelas Concessionárias aos seus operadores, de forma a verificar se o conteúdo abordado está em conformidade com as regras estabelecidas nos contratos de concessão.

GESTÃO DO BILHETE ÚNICO

Atendimento aos Usuários do Bilhete Único
Em 2022, a Empresa continuou a buscar novas formas para aperfeiçoar o atendimento online aos usuários do Bilhete Único e pensando sempre em oferecer atendimento eficiente e seguro, adotamos as seguintes medidas:

- Inclusão de novas funcionalidades de autoatendimento para os usuários do Bilhete Único que permitem ao município autonomia para execução de atividades simples como o cancelamento do cartão e consulta ao extrato de utilização e recarga até o período de 90 (noventa) dias, sem a necessidade de deslocamento até um posto de atendimento. Após a implantação dessa medida foram solicitados 200 mil cancelamentos de cartões.
- Melhorias e inovações na emissão do Bilhete Único - Estudante, que passou a ser realizada em conjunto com a plataforma do DNE - Documento Nacional do Estudante o que gerou maior celeridade na emissão e informatização do processo, podendo o estudante fazer todo o procedimento virtualmente e receber seu Bilhete

Único - Estudante em sua residência. A utilização da plataforma permitiu, também, a redução do prazo de emissão de 20 dias para sete dias úteis. Em 2022, foram emitidos 403.878 Bilhetes Únicos -Estudante, ante os 183.394 emitidos em 2021.

- Implantação de nova plataforma de cadastramento e solicitação de Bilhete Único - Pessoa Idosa com mais de 65 anos, dando mais celeridade ao processo de cadastro e solicitação onde são utilizadas as tecnologias "facemach" e OCR", as quais permitem que o próprio sistema verifique a maior parte das solicitações e a correção de informações, sem a necessidade de análise humana, o que implica na redução do prazo entre a solicitação, personalização e entrega do Bilhete Único - Pessoa Idosa.

- Implantação da personalização do Bilhete Único com o Nome Social para usuários com identidade de gênero transsexual ou travesti, em cumprimento à legislação municipal e, com o intuito maior, de dar dignidade no trato social dessa população tão vulnerável.

- Entrega da 2ª via do Bilhete Único - Professor na unidade de ensino, o que trouxe maior comodidade aos docentes que não precisam mais se deslocar até nosso Posto Central para realizar a retirada de seu cartão.

Foram mantidas as medidas de atendimento aos usuários do Bilhete Único a seguir:

- Canal de Atendimento Online - garantindo o atendimento a 586.195 usuários, com uma média mensal de 48 mil atendimentos; e

- Renovação automática do benefício do Bilhete Único Especial - Pessoa com Deficiência abrangendo 124.000 usuários.

Segurança do Bilhete Único
O processo de homologação do HSM (*Hardware Secure Module*) foi finalizado, o que possibilitou avanços significativos na questão de segurança do Bilhete Único em seus aspectos criptográficos. Além disso, por estar agora padronizado, há maior facilidade em futuras melhorias e desenvolvimentos;

- Implementamos o projeto piloto de elevação de nível de segurança nos cartões, validando os aspectos de segurança a serem utilizados no projeto definitivo;
- Instalamos nova versão de *Chip SAM* nos validadores dos ônibus;

- Desenvolvemos sistema de comunicação do Data Center e camera criptográfica nos validadores eletrônicos, o que possibilitará a atualização dos *Chip SAM* instalados nos ônibus;
- Desenvolvemos a etapa de subida de nível do cartão *Mifare Plus* para efetivar a inicialização dos *Chip SAM* neste novo padrão de segurança;

- Homologamos nova versão de lista permanente nos validadores da frota de ônibus e blocos em estações do Metrô e CPTM, que melhorou a performance de atualização dos dados e tornou ainda mais eficiente a "queima física" de circuitos de cartões bloqueados por uso fraudulento.

Atendimento Loja Virtual

Em outubro de 2022, em continuidade ao aprimoramento dos níveis de segurança do processo de venda de créditos e em mais uma ação de combate à fraude, além da atualização de segurança com foco na Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais - LGPD, foi instituído o novo Termo de Uso da Loja Virtual da SPTrans para adquirentes de créditos por meio desse canal.

O novo Termo teve por finalidade oficializar as condições e regras para aquisição de créditos eletrônicos por meio da Loja Virtual, atender ao disposto na LGPD e, ainda, instituir e informar claramente a regra de validar o cadastro apenas de CNPJ/CPF em situação regular junto à Receita Federal.

O Termo de Uso da Loja Virtual foi aceito por 22.182 empresas e gerou um aumento de 727 adquirentes ativos no período de outubro a dezembro/2022 e, também, aumento de 171 clientes inativos. Houve uma diminuição de 41 cadastros pendentes de aprovação desde sua implantação.

O valor apurado com as vendas de vale-transporte em dezembro/2022 foi de R\$51.210.657,54, o que nos mostra uma redução de R\$ 2.707.550,38 em relação ao valor em dezembro/2021 de R\$ 53.918.207,92.

Prevenção e Combate à Fraude do Bilhete Único
Em 2022, continuamos adotando medidas de prevenção e combate à fraude procurando aperfeiçoar a utilização dos recursos já disponíveis e, ainda, desenvolvendo novas ferramentas e instrumentos normativos.

Com a reestruturação do setor anti-fraude foi criada a Equipe de Análise comportamental para Identificação de Fraudes, o que possibilita melhor aproveitamento dos recursos humanos no desenvolvimento das atividades e, ainda, nos levou ao fornecimento de análises e soluções mais apuradas sobre cada caso concreto. A SPTrans contratou novo *biro* de personalização de cartões, o que proporcionou maior segurança e agilidade no processo de personalização e envio de cartões.

Foram, ainda, realizados processos de fiscalização em 7 (sete) instituições de ensino, num total de 1.815 alunos verificados, 778 veículos (prefixos), 70 fiscalizações em bilhetinas e 19.917.509 utilizações de cartões de Bilhete Único com gratuidade fiscalizadas por meio do RECCON, com o intuito de prevenir e colir eventuais fraudes cometidas na concessão e no uso de benefícios, com cartões de bilhete único, com créditos eletrônicos de viagem, integrações, etc.

Processos relacionados a fraudes contra o Sistema de Transporte, com o 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 colir fraudes cometidas por usuários, com a utilização de cartões do Bilhete Único contendo recargas de créditos, ilícitas ou não. A fim de auxiliar e agilizar as análises desses processos promovemos o desenvolvimento de ferramenta tecnológica para a análise de fraude, que passou pelas fases de implantação e testes durante 2022.

A redução na quantidade de processos analisados se manteve em 2022, foram 60 processos analisados frente a 81 em 2021, isso em decorrência das ações preventivas por nós adotadas, dentre as quais: utilização de nova ferramenta para análise de fraude. Promovemos maior interação entre as equipes de fiscalização e as autoridades policiais, disponibilizando ferramentas e informações para melhor desenvolvimento das atividades e melhoria dos resultados obtidos.

Em 2022, os empregados de nossa Área de Inteligência de Negócio compareceram a 62 audiências relacionadas a processos instaurados por fraudes cometidas contra o Bilhete Único.

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 ou com patologias que comprometam significativamente sua mobilidade, incentivando-as a evitar o isolamento e a se locomoverem em busca de atividades que

TOTAL DE EMPREGADOS 2022									
Quantidade Empregados	Cedidos e Licença Sem Remuneração (Afastamento)	Estagiários	Aprendizes	Admissões			Rescisões		Reintegrações
				Carreira	Confiância	Carreira	Confiância	Carreira	
*1.712	18	29	32	1	16	21	13	5	

Fonte: Superintendência de Recursos Humanos

* Cargos de carreira técnica, confiança e empregados recebidos de empresas da Administração Pública.

Nas tabelas a seguir, apresentamos o total de empregados por gênero e por raça/cor e a porcentagem de cargos de chefia ocupados por mulheres e negros, em dezembro de 2022.

TOTAL DE EMPREGADOS POR GÊNERO	
Feminino	420
Masculino	1.292
Total	1.712

Fonte: Superintendência de Recursos Humanos

TOTAL DE EMPREGADOS POR RAÇA/COR	
Raça/Cor	Quantidade
Amarelo	50
Branco	1.106
Parda	415
Preta	141
Total	1.712

Fonte: Superintendência de Recursos Humanos

PERCENTUAL DE CARGOS DE CHEFIA OCUPADOS POR MULHERES E NEGROS	
Cargos de Chefia	Percentual (%)
Mulheres (23)	34
Parda/Preta (11)	16

Fonte: Superintendência de Recursos Humanos

Ações de Destaque
Conhecer para Desenvolver
Com base no trabalho desenvolvido em 2021 acerca do mapeamento de competências, em 2022 passamos a desenvolver novas ferramentas e metodologias para os subsistemas de Recursos Humanos.

A equipe de Recursos Humanos, em conjunto com a equipe de Desenvolvimento Organizacional e Qualidade, na segunda fase do Mapeamento Organizacional, realizou reuniões com as diversas áreas da Empresa para a obtenção do perfil técnico dos profissionais de cada Área de forma a dar continuidade ao Plano de Desenvolvimento Individual - PDI dos empregados.

Avaliação de Desempenho

Reformulamos o sistema de Avaliação de Desempenho Individual, a partir do desenvolvimento do Programa de Avaliação de Desempenho com base em Competências alinhado com a Visão, Missão, Valores e Planejamento Estratégico da SPTrans.

O Programa oferecerá uma ferramenta para a gestão das competências individuais dos empregados, de forma que os gestores conseguirão extrair dados tanto para o aprimoramento das competências individuais, quanto para traçar estratégias de melhoria de performance de sua equipe. Vale ressaltar que as competências analisadas pelo novo programa estão relacionadas com o negócio da SPTrans.

Treino e Desenvolvimento de Pessoas
A SPTrans adota como princípios a inovação e a educação de seus profissionais, priorizando e valorizando a forma que cada um tem de aprender.

Assim, foram realizados 506 (quinhentos e seis) cursos e treinamentos nas modalidades de Ensino a Distância - EaD e presencial para os diversos públicos envolvidos com o Sistema de Transporte (empregados da SPTrans, profissionais de Recursos Humanos e operadores das Concessionárias, prestadores de serviços terceirizados da SPTrans e público da sociedade civil com interesse afim com o transporte) totalizando 4.183 (quatro mil, cento e oitenta e três) horas de atividades.

Com relação à quantidade de horas de treinamento por pessoa, foram realizadas 47.365 (quarenta e sete mil, trezentos e sessenta e cinco) homem/hora de cursos treinamentos para a capacitação e

possam enriquecer sua existência de forma a cooperar, o quanto possível, para que continuem a produzir e participar das atividades na sociedade.

Com o relaxamento das medidas de isolamento social, passamos a atender os usuários do bilhete único PCD presencialmente, mediante agendamento prévio por meio de nosso site www.sptrans.com.br/atendimento.

Durante 2022, foram prorrogados automaticamente 124.000 benefícios do Bilhete Único Especial - Pessoa com Deficiência. Destacamos, ainda, que ao final de dezembro de 2022 tínhamos 283.562 bilhetes válidos em circulação.

Serviço Atende+
O Serviço Atende+ em 2022, contando com uma frota de 540 veículos atendeu 14.717 pessoas com deficiência e seus acompanhantes, os quais geraram 2.182.801 atendimentos programados, 20.688.115 quilômetros percorridos, com média mensal de 1.724.010 quilômetros.

Ao longo do ano de 2022, com a retomada das atividades, em função do controle da pandemia, a demanda do Serviço Atende+ teve um crescimento de 64,86% ao se comparar os valores de dezembro/22 (16.783) com janeiro/22 (10.180).

Há de se registrar que, se compararmos esse último mês de dezembro/2022 (16.783) com fevereiro/2020 (14.164), mês pré-pandemia, o resultado é de 18,49% de crescimento.

FISCALIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE
Nossa equipe de fiscalização atua, ininterruptamente, para fiscalizar o fiel cumprimento das obrigações contratuais e legais por parte das Concessionárias; e dos serviços autorizados nas modalidades de táxi, fretamento, escolar, moto frete e carga frete.

Fiscalização do Sistema de Transporte Coletivo
Com o efetivo de 599 técnicos de fiscalização que atuam em campo, de uma equipe composta por 752 profissionais, ao longo de 2022 foram realizadas 133.417 ações de fiscalização.

Cabe ressaltar que a partir de 01 de julho de 2019 a verificação das linhas passou a ser realizada de forma eletrônica, 24 horas por dia, 7 dias por semana, pelo Sistema Integrado de Monitoramento - SIM.

As fiscalizações realizadas nos veículos do Sistema de Transporte e nas documentações dos operadores, culminaram com a interdição de atividade de 1.175 veículos suspensos e 187 apreendidos.

Fiscalizações dos Serviços Autorizados - Transporte Diferenciado

A equipe de fiscalização do Transporte Diferenciado atua ininterruptamente realizando estudos, planejamento e logística da fiscalização dos serviços autorizados de táxi, escolar, fretamento e carga-frete.

Ao longo de 2022 foram realizadas 151.224 ações de fiscalização, sendo verificados 47.212 táxis, 1.376 escolares, 23.746 fretamentos, 90 carga-frete, 35 lotações e 78.765 veículos que operam no transporte privado de passageiros vinculados a Operadora de Tecnologia de Transporte Credenciada - OTCC, proporcionando uma média de 12.602 ações mensais.

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. Em 2022, foram emitidos 296.347 Autos de Infração, totalizando R\$ 61.808.422,39.

Rede de Ônibus da Madrugada - Noturno

Em 2022, realizamos o acompanhamento das 150 linhas de operação noturna - da zero hora às 4h, num total de 213 ônibus/dia, por meio da Operação Controlada.

Foram transportados 554.244 passageiros, proporcionando acesso a 22 Terminais Urbanos, nove Estações do Metropolitano, uma Estação da EMTU e uma Estação da CPTM.

Raixas Exclusivas para Ônibus

O efetivo de nossas equipes de fiscalização foi mobilizado para fiscalização e acompanhamento dos Corredores e Faixas Exclusivas em 2022.

Visando priorizar o transporte coletivo, por meio do cumprimento da legislação de trânsito, foram credenciados empregados para exercer função como Agente da Autoridade de Trânsito, permitindo a emissão de Autos de Infração.

Tais ações proporcionaram o aumento na velocidade dos ônibus, melhorando o desempenho geral do Sistema de Transporte e o atendimento à demanda.

Nossas equipes de campo são treinadas, desde 2019, para utilização do processo eletrônico para a emissão de Autos de Infração Eletrônicos (e-AIT).

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 2022, foram incluídos no Sistema de Transporte, 709 veículos zero quilômetro. No que tange à frota acessível, manteve-se no mesmo percentual que 2021, em 100% da frota.

CENTRO DE OPERAÇÕES - COP

Responsável pelo monitoramento da frota e tratamento de situações de emergências envolvendo o Sistema de Transporte, o Centro de Operações da SPTrans atendeu, acompanhou e registrou, durante 2022, o total de 58.976 ocorrências operacionais, desenvolvendo, ainda, outras atividades relacionadas ao controle, movimentação de recursos e suporte às equipes de fiscalização em campo.

Em 2022, houve um aumento de 29,8% em comparação às 45.436 ocorrências atendidas em 2021.

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 2022, foram realizadas 108.065 vistorias, sendo 882 com ênfase no sistema de ar condicionado. Em comparação ao total de 40.437 vistorias realizadas em 2021, retomando as quantidades de vistorias anteriores à pandemia.

NOSSA GENTE

Perfil dos Empregados
Contamos com um quadro de empregados de Carreira Técnica, que são admitidos por meio de Seleção Pública e de Livre Provimento, que são nomeados após a aprovação do Conselho Municipal de Administração Pública - COMAP. O quadro abaixo apresenta as informações sobre o número de empregados com a posição de dezembro de 2022.

TOTAL DE EMPREGADOS 2022									
Quantidade Empregados	Cedidos e Licença Sem Remuneração (Afastamento)	Estagiários	Aprendizes	Admissões			Rescisões		Reintegrações
				Carreira	Confiância	Carreira	Confiância	Carreira	
*1.712	18	29	32	1	16	21	13	5	

Fonte: Superintendência de Recursos Humanos

* Cargos de carreira técnica, confiança e empregados recebidos de empresas da Administração Pública.

Nas tabelas a seguir, apresentamos o total de empregados por gênero e por raça/cor e a porcentagem de cargos de chefia ocupados por mulheres e negros, em dezembro de 2022.

TOTAL DE EMPREGADOS POR GÊNERO	
Feminino	420
Masculino	1.292
Total	1.712

Fonte: Superintendência de Recursos Humanos

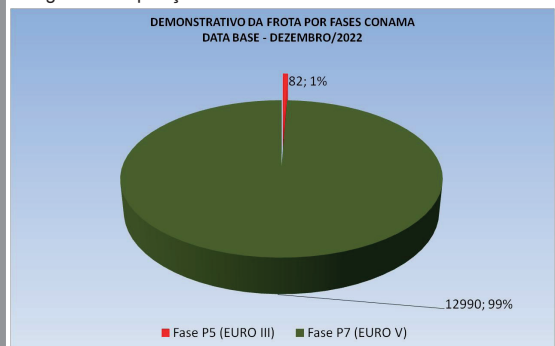
TOTAL DE EMPREGADOS POR RAÇA/COR	
Raça/Cor	Quantidade
Amarelo	50
Branco	1.106
Parda	415
Preta	141
Total	1.712

Fonte: Superintendência de Recursos Humanos

PERCENTUAL DE CARGOS DE CHEFIA OCUPADOS POR MULHERES E NEGROS

Cargos de Chefia	Percentual (%)
------------------	----------------

rificado 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 renovação da frota conforme o vencimento da vida útil do veículo em cumprimento às cláusulas contratuais, em dezembro de 2022 a frota de ônibus do Sistema de Transporte apresentava a seguinte composição:



Fonte: Superintendência de Engenharia Veicular e Mobilidade Especial. 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 uma redução anual de 58 ton. de Óxidos de Nitrogênio - NOx, 1,24 ton. de Material Particulado - MP e 2,029 de CO2. A aferição dos veículos às respectivas fases do PROCONVE é realizada por meio de planilhas da composição da frota, elaboradas mensalmente pela SPTrans.

Programa de Acompanhamento da Substituição de Frota por Alternativas Mais Limpas
A SPTrans participa, ainda, das reuniões do Comitê Gestor do Programa de Acompanhamento da Substituição de Frota por Alternativas Mais Limpas, instituído pela Lei nº 16.807/2018, e regulamentado pelo Decreto nº 56.323/2018 e modificado pelo Decreto nº 56.557/2018, e acompanha permanentemente a substituição de lotes de veículos por alternativas mais limpas, observada a programação individual de cada Concessionária. O Comitê tem como finalidade propor, estimular e fiscalizar a adoção de planos, programas e ações que viabilizem o cumprimento do Programa, e é composto por representantes de órgãos públicos, associações ligadas ao setor de transporte e indústria, organizações não governamentais, Concessionárias que operam no Sistema de Transporte, entidades de representatividade legal do setor e usuários e municípios. Em 2021, foram avaliados 32 cronogramas de implantação da frota limpa, enviados pelas Concessionárias e apresentados na 1ª reunião extraordinária do COMFROTA realizada em 27 de outubro de 2020.

O primeiro ano do cronograma de renovação dos ônibus movidos a diesel por novos que atendam aos índices de redução anual de emissões de poluentes, estava previsto para ser concluído em setembro/2021, porém, devido ao alto grau de contaminação proporcionado pela Covid 19, em 16/03/2020 foi declarada a situação de emergência no Município de São Paulo, por meio do Decreto Municipal nº 59.283/2020, oportunidade em que também foram determinadas diversas medidas para o enfrentamento da pandemia. Em desdobramento ao referido Decreto, em 24 de março de 2020, a SMT, por meio da Portaria SMT.GAB 081, instituiu as regras necessárias, em caráter temporário e emergencial, para a plena execução do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros. Conforme os parâmetros fixados no art. 4º da referida Portaria, foi estabelecida a suspensão do cumprimento das obrigações contratuais cujos prazos de execução estavam em andamento ou pendente de regularização junto à SPTrans, dentre as quais destacamos a inserção no Sistema de Transporte dos novos veículos. Em 01/10/2021, a Portaria SMT.GAB nº 081/2021 foi revogada pela Portaria SMT/SETRAM nº 008/2021. Concomitantemente, foi assinado termo aditivo aos contratos de concessão dos Grupos Estrutural, de Articulação Regional e de Distribuição, em que foi estabelecido que as empresas passariam a cumprir os cronogramas vigentes a partir de seu ano 2, cujo prazo para o cumprimento de cada uma das etapas seria de até 12 meses, iniciando a primeira em janeiro de 2022.

Porém, ao longo de 2022, período pós-pandemia, são notórias as consequências e os reflexos na indústria, principalmente na falta de insumos que afeta toda a cadeia produtiva dos veículos leves e pesados convencionais já produzidos em escala. Referente aos veículos zero emissões, como exemplo, os de tra-

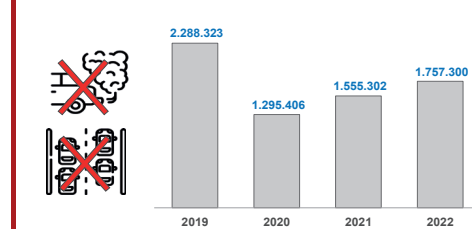
ção elétrica, esse fato acarretará o prejuízo do cumprimento da primeira etapa contida no terceiro Termo Aditivo. Outro fato relevante é que atualmente o mercado não disponibiliza toda a tipologia dos veículos de tração elétrica que compõem o Sistema de Transporte, principalmente os de pequeno porte, que justifica a elaboração de novo cronograma de implantação de frota limpa a partir de 2023.

BALANÇO SOCIAL
O papel do Sistema de Transporte por Ônibus
A Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) é a região econômica mais importante do Brasil, com um PIB de R\$ 1,2 trilhões, equivalente a mais de 20% do total nacional. Na última década, a população da região cresceu na ordem de 10%, alcançando a marca de 21,1 milhões de habitantes em seus 39 municípios, sendo que aproximadamente 11,7 milhões residem apenas no Município de São Paulo. A rede de transporte público coletivo da RMSP é composta pelo metrô - operado pela Companhia do Metropolitan de São Paulo - Metrô e duas operadoras privadas, ViaQuatro e ViaMobilidade; pelos trens urbanos - operados pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM; e pelos ônibus metropolitanos - gerenciados pela Empresa Metropolitana de Transporte Urbanos - EMTU, responsável pelo serviço em todas as regiões metropolitanas e aglomerados urbanos no Estado. O sistema de metrô localiza-se totalmente na Cidade de São Paulo. O Sistema de Transporte da Cidade de São Paulo, por sua vez, é constituído por ônibus de responsabilidade do governo municipal, e complementado pela rede de transporte público metropolitana, de competência do governo estadual. A SPTrans, empresa subordinada à Secretaria Executiva de Transportes e Mobilidade Urbana - SETRAM, que, por sua vez, está subordinada à SMT é a responsável pela gestão do sistema de ônibus, atuando para promover o planejamento do Sistema e a programação de linhas e frota, a fiscalização, a arrecadação, a contratação e a remuneração das Concessionárias. A maior parte das 10,4 milhões de viagens de transporte público em São Paulo utiliza o sistema de ônibus como principal meio de transporte. São 5,5 milhões de viagens ao todo, o que representa 53% das viagens por modo coletivo, e 21% das viagens totais no município. Esse Sistema pode ser considerado, senão o maior, um dos maiores do mundo. Atualmente a Cidade conta com uma frota patrimonial de cerca de 13.600 ônibus, atendendo à população por meio de 1.300 linhas, com uma cobertura viária em torno de 4.600 km. Desse, 131,2 km possuem tratamento de corredor exclusivo, com diferentes níveis de segregação e prioridade para ônibus, e mais de 550 km possuem prioridade operacional das faixas exclusivas para ônibus. No restante dos 4.600 km de extensão viária utilizados, os ônibus operam de forma compartilhada com os demais veículos, estando sujeito a variações nas condições operacionais e congestionamentos que afetam todo o sistema de circulação da Cidade.

É nesse cenário que o Sistema de Transporte por ônibus opera 24 horas por dia, como principal modo de transporte público da Cidade, realizando cerca de 160 mil viagens em dias úteis, chegando a áreas que não seriam acessíveis por outros modos, pela sua maior flexibilidade no atendimento. Reforçando a importância do Sistema de Transporte para o deslocamento da população na Cidade de São Paulo, pode-se estimar a quantidade de automóveis que seriam inseridos nas ruas da Cidade, caso todas as pessoas que utilizam o Sistema de Transporte por ônibus passassem a utilizar automóveis. Foi verificado que, segundo a taxa média de ocupação dos autos particulares disponíveis no OD 2017, em 2019, mais de 2 milhões de automóveis seriam inseridos no viário da Cidade. Devido à pandemia, esse valor cairia para 1,3 em 2020, retomando para 1,6 em 2021 e atingindo 1,8 em 2022.

Carros equivalentes retirados de circulação
Segundo a Pesquisa Origem e Destino do Metrô de 2017, a média de ocupação por automóvel é de 1,463. Adotou-se esse valor para estimar o equivalente de automóveis que seriam necessários para transportar todos os usuários de ônibus no Município de São Paulo.

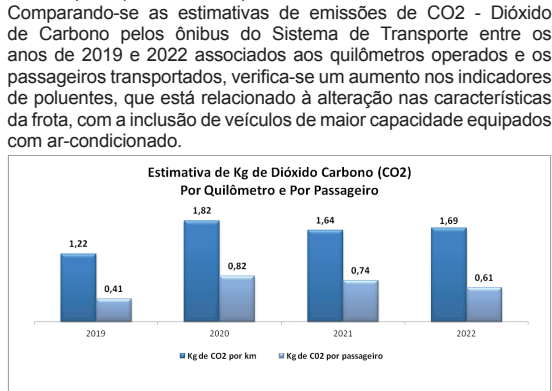
Carros equivalentes retirados de circulação



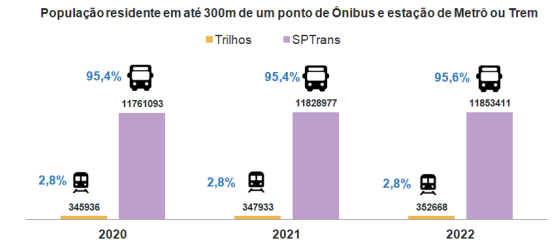
Segundo a Pesquisa Origem e Destino do Metrô de 2017, a média de ocupação por automóvel é de 1,463. Adotou-se esse valor para estimar o equivalente de automóveis que seriam necessários para transportar todos os usuários de ônibus no Município de São Paulo.

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 de redução de emissões de gases poluentes e de efeito estufa. Por compreender os fluxos que movimentam a economia, a participação do transporte nas atividades produtivas define, em si, um grande impacto sobre o ambiente. Essa dimensão do transporte na dinâmica social decorre da natureza de um processo produtivo fundamentalmente dependente dos deslocamentos físicos de cargas e, principalmente, de pessoas. Os compromissos assumidos pela PMSP se traduziram, em seu Plano de Metas 2021-2024 em metas e iniciativas de redução da emissão de poluentes e gases de efeito estufa pela frota de ônibus do transporte público municipal. Comparando-se as estimativas de emissões de CO2 - Dióxido de Carbono pelos ônibus do Sistema de Transporte entre os anos de 2019 e 2022 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.

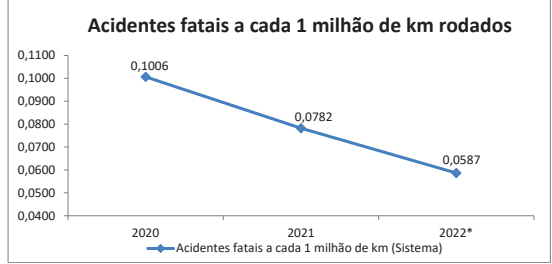


Atendimento da Rede de Transporte por Ônibus
Aproximadamente 12 milhões de pessoas têm acesso a rede de transporte por ônibus em até 300 metros de sua residência, o que representa 95,6% da população da Cidade. Esse resultado reforça o conceito da alta capacidade do sistema de ônibus.

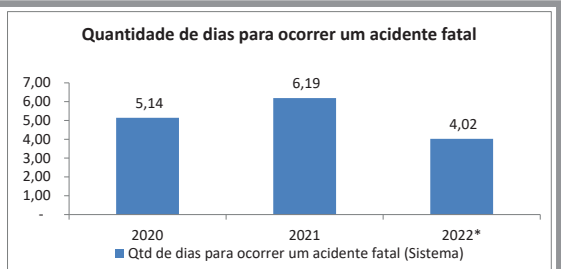


*Baseado na proporção de população atendida conforme última distribuição de população que é o Censo 2010. Utiliza novembro de cada ano como base da rede de ônibus para os cálculos.

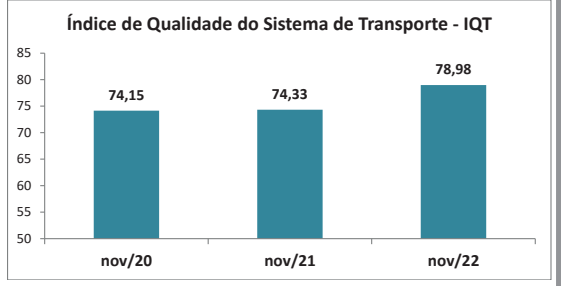
Redução de Acidentes Fatais envolvendo os Veículos do Sistema de Transporte por ônibus
Na comparação dos resultados de 2021 e 2022, verifica-se uma redução de 25% na fração de acidentes com vítimas fatais a cada 1 milhão de quilômetros rodados pelos ônibus do Sistema de Transporte Coletivo, chegando a patamares inferiores aos obtidos em 2020 e 2021.



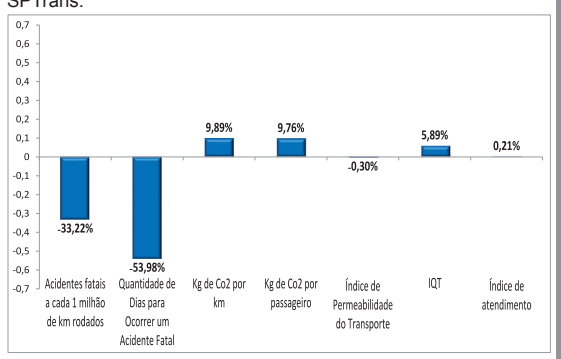
Fonte: Gerência de Avaliação de Transporte. *Sujeito à revisão após finalização de consistências com dados da CET Associando a quilometragem operada na média diária (considerando os 365 dias do ano), consta-se que para ocorrer um acidente fatal no Sistema de Transporte em 2022, foram levados em média 4,02 dias, representando uma redução de 35% em relação a 2021.



Fonte: Gerência de Avaliação dos Serviços de Transporte. *Sujeito à revisão após finalização de consistências 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 2022.



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 2021 e 2022, verifica-se a variação positiva na maioria dos indicadores associados ao Balanço Social da SPTrans.



- São Paulo, 31 de dezembro de 2022.
- LEVI DOS SANTOS OLIVEIRA**
Diretor Presidente
- 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
- VALDEMAR GOMES DE MELO**
Diretor de Planejamento de Transporte
- WAGNER CHAGAS ALVES**
Diretor de Operações

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

Aos Administradores da **SÃO PAULO TRANSPORTE S.A.** São Paulo - SP
Introdução
Fomos contratados pela administração da **São Paulo Transporte S/A - SPTrans** para apresentar nosso relatório de asseguarção limitada sobre as informações de sustentabilidade contidas no Relatório Integrado da Administração, com base nas diretrizes do *Global Reporting Initiative* ("GRI"), versão *Standards*, relativas ao exercício findo em 31 de dezembro de 2022.

Responsabilidades da administração da São Paulo Transporte S/A
A administração da **SPTrans** é responsável pela elaboração e apresentação de forma adequada das informações constantes no Relatório Integrado da Administração, de acordo com as diretrizes para elaboração do Relatório de Sustentabilidade da *Global Reporting Initiative - GRI*, versão *Standards* e pelos controles 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 no Relatório Integrado da Administração, 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 TO 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 de sustentabilidade constantes do Relatório Integrado da Administração, tomadas em conjunto, estão livres de distorções relevantes. Um trabalho de asseguarção limitada conduzido de acordo com a NBC TO 3000 (ISAE 3000) consiste principalmente de indagações à administração da SPTrans outros profissionais da SPTrans que estão envolvidos na elaboração das informações constantes do Relatório Integrado da Administração, assim como pela aplicação de procedimentos analíticos para obter evidência que nos possibilite concluir na forma de asseguarção limitada sobre as informações contidas no relatório, tomadas em conjunto. Um trabalho de asseguarção limitada requer, também, a execução de procedimentos adicionais, quando o auditor independente toma conhecimento de assuntos que o leve a acreditar que as informações de sustentabilidade constantes do Relatório Integrado da Administração, tomadas em conjunto, podem apresentar distorções relevantes. Os procedimentos selecionados basearam-se na nossa compreensão dos aspectos relativos à compilação e apresentação das informações constantes do Relatório Integrado da Administração e da nossa consideração e entendimento sobre áreas onde distorções relevantes poderiam existir. Os procedimentos compreenderam:

a) O planejamento dos trabalhos, considerando a relevância, o volume de informações quantitativas e qualitativas e os sistemas operacionais e de controles internos que serviram de base para a elaboração das informações constantes do Relatório Integrado da

Administração da SPTrans;

b) O entendimento da metodologia de cálculos e dos procedimentos para a compilação dos indicadores, através de entrevistas com os gestores responsáveis pela elaboração das informações;

c) Aplicação de procedimentos analíticos sobre as informações quantitativas e indagações sobre as informações qualitativas e sua correlação com os indicadores divulgados nas informações constantes do Relatório Integrado da Administração; e

d) Confronto dos indicadores de natureza financeira com as demonstrações financeiras e/ou registros contábeis.

Os trabalhos de asseguarção limitada também compreenderam a aderência às diretrizes e critérios da estrutura de elaboração do Relatório de Sustentabilidade da *Global Reporting Initiative*, versão *Standards*, aplicável na elaboração das informações constantes do Relatório Integrado da Administração. 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 de sustentabilidade constantes do Relatório Integrado da Administração. Conseqüentemente, 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 julgamentos. 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 Integrado da Administração 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 de sustentabilidade constantes no Relatório Integrado da Administração da **SPTrans**, relativo ao exercício findo em 31 de dezembro de 2022, não foram compiladas, em todos os aspectos relevantes, de acordo com as diretrizes para Relatório de Sustentabilidade da *Global Reporting Initiative - GRI*, versão *Standards*.

Barueri, 02 de março de 2023.

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

BALANÇO PATRIMONIAL EM DEZEMBRO (em milhares de reais)		
	2022	2021
ATIVO		
CIRCULANTE	321.467	179.348
Caixa e equivalentes de caixa (Nota 5 I)	102.330	59.302
Caixa e equivalentes de caixa valores gerenciados (Nota 4 e 5 II)	175.968	72.392
Contas a receber (Nota 6)	16.384	26.658
Contas a receber gerenciadas (Nota 4)	7.838	1.473
Outros créditos (Nota 7)	17.453	18.770
Despesas do exercício seguinte	1.494	753
NÃO CIRCULANTE	614.321	195.251
REALIZÁVEL A LONGO PRAZO	73.446	82.945
Depósitos judiciais	7.994	9.878
Contas a receber (Nota 6)	62.316	69.146
Outros créditos (Nota 7)	3.136	3.921
INVESTIMENTOS	58	58
PROPRIEDADES PARA INVESTIMENTO	449.832	-
IMOBILIZADO (Notas 3.2.2 e 8)	68.665	111.527
INTANGÍVEL (Notas 3.2.3 e 9)	22.320	721
TOTAL DO ATIVO	935.788	374.599

BALANÇO PATRIMONIAL EM DEZEMBRO (em milhares de reais)		
	2022	2021
PASSIVO		
CIRCULANTE	281.410	150.122
Fornecedores	20.373	22.389
Obrigações trabalhistas	36.452	18.230
Parcelamentos consolidados - Parcelamento	-	-
Lei 11.941/2009 (Nota 14)	3.709	3.493
Contribuição social a pagar	1.580	-
Outras exigibilidades (Nota 10)	4.964	5.424
Outras exigibilidades gerenciadas (Nota 11)	183.806	73.865
Férias e encargos sociais	30.526	26.721
NÃO CIRCULANTE	325.006	102.567
Parcelamentos consolidados - Parcelamento	-	-
Lei 11.941/2009 (Nota 14)	7.412	10.435
Créditos de acionistas (Nota 15)	1.369	36.683
Provisão para passivos contingentes (Nota 12)	247.414	53.079
Indenizações Judiciais (Nota 13)	30.813	-
Contribuição Social diferida	36.573	-
Outras exigibilidades (Nota 10)	1.425	2.370
TOTAL DO PASSIVO	606.416	252.689
PATRIMÔNIO LÍQUIDO		
Capital social realizado (Nota 17)	1.399.373	1.399.373
Capital social autorizado	1.966.770	1.966.770
Capital a subscrever (567.397)	(567.397)	(567.397)
Reserva de capital	2.714	2.714
Ajustes de avaliação patrimonial - CPC (Nota 3.2.2.2)	406.368	-
(-) Contribuição Social diferida (Nota 3.2.2.2.1)	(36.573)	-
Reserva de reavaliação - Terrenos	56.417	58.170
Prejuízos acumulados	(1.498.927)	(1.338.347)
TOTAL DO PATRIMÔNIO LÍQUIDO	329.372	121.910
TOTAL DO PASSIVO E DO PATRIMÔNIO LÍQUIDO	935.788	374.599

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações contábeis

DEMONSTRAÇÃO DO VALOR ADICIONADO (em milhares de reais)		
DESCRIÇÃO	2022	2021
1 - RECEITAS		
Prestação de serviços	333.910	299.450
Perdas estimadas em créditos de liquidação duvidosa	-	6
- Reversão/(Constituição)	-	-
Resultados extraordinários	74.006	217.820
Outras Receitas	14.370	(4)
422.286	517.272	
2 - INSUMOS ADQUIRIDOS DE TERCEIROS		
Materiais consumidos	(4.482)	(4.430)
Custo dos serviços vendidos	(19.474)	(13.116)
Materiais, energia, serviços de terceiros e outros	(245.669)	(29.366)
Perda/Recuperação de valores ativos	(2)	(78.597)
(269.627)	(125.509)	
3 - VALOR ADICIONADO BRUTO (+/-)	152.659	391.763

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações contábeis

DEMONSTRAÇÃO DOS RESULTADOS (em milhares de reais)		
	2022	2021
Receita operacional líquida (Nota 16)	341.420	307.476
Custo dos serviços prestados:		
com pessoal	(235.087)	(207.554)
com materiais	(3.873)	(4.075)
com utilidades e serviços	(24.589)	(18.230)
com manutenção e reparos gerais e administrativos	(561)	(395)
depreciações / amortizações	(5.545)	(2.263)
	(269.781)	(232.552)
Resultado bruto	71.639	74.924
Receitas (despesas) operacionais:		
com pessoal	(95.451)	(102.045)
com materiais	(609)	(355)
com utilidades e serviços	(24.377)	(21.598)
com manutenção e reparos gerais e administrativas	(4.627)	(3.716)
outras (Nota 16.1)	(115.826)	59.386
depreciações / amortizações	(1.186)	(1.442)
	(274.451)	65.146
Resultado antes das receitas e despesas financeiras	(202.812)	140.070
Resultados financeiros:		
Receitas	59.823	22.442
Despesas	(29.486)	(28.310)
	30.337	(5.868)
Resultado antes dos tributos sobre o lucro	(172.475)	134.202
Despesa com CSLL	(4.484)	(3.359)
Resultado líquido do exercício das operações	(176.959)	130.843
Operações descontinuadas (Nota 3.2.2.1)	-	14.626
Resultado líquido do exercício	(162.3	

NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS EM 31 DE DEZEMBRO DE 2022 E 2021 (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 Sociedade 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 11.639/07 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, 57% referem-se a imóveis adquiridos antes da reavaliação acima citada.

3.2.2.1. Acordo administrativo entre SPTrans e Município de São Paulo - SIURB, referente ao assopamento de imóvel sem a devida desapropriação. A posse ocorreu em 2013 com a execução de obras de canalização de córregos e a construção de viaduto no imóvel da Av. Guido Caloi, foi consolidado através de acordo, onde a municipalidade reconhece que se apossou em definitivo do imóvel, e está pagando à SPTrans o valor de R\$ 18.078 a título de indenização, divido em 4 parcelas anuais, quais sejam:

- (i) R\$ 5.423 no ano de 2022, valor esse fracionado em 12 parcelas mensais;
- (ii) R\$ 4.519 em 30/06/2023;
- (iii) R\$ 4.519 em 30/06/2024;
- (iv) R\$ 3.615 em 30/06/2025.

3.2.2.2. No exercício de 2022 em atendimento ao que preceitua o CPC 28, foi reclassificado para "Propriedades para investimento" os imóveis locados às empresas operadoras do Sistema Municipal de Transporte Coletivo, que encontravam-se classificados como imobilizado pelo valor de R\$ 43.465 e que foram avaliados mercadologicamente pela empresa Accessus Negócios Imobiliários, resultando então numa contrapartida na conta de "Ajustes de avaliação patrimonial - CPC" no valor de R\$ 406.368, conforme demonstrativo a seguir.

IMÓVEIS	Valor contábil em 31/12/2022			Valor de mercado conf. Laudos	Ganho na avaliação de Propriedade para Investimento
	Terreno	Edificações	Total		
Santo Amaro	7.842	3.626	11.468	167.680	156.213
São Miguel	4.628	1.393	6.021	121.165	115.144
Jabaquara	4.773	1.133	5.906	77.157	71.251
Brás	17.318	26.134	74.628	57.284	
Tatupé	-	2.725	9.201	6.476	
Totais	34.561	8.904	43.465	449.832	406.368

3.2.2.2.1. Contribuição Social sobre Lucro Líquido - diferido

Sobre o ganho obtido na avaliação de propriedade para investimento R\$ 406.368, foi registrada importância de R\$ 36.573 a título deste tributo que deverá ser liquidado quando da realização destas propriedades.

3.2.2.2. No que respeita ao Imposto de Renda da Pessoa Jurídica, a São Paulo Transporte S.A. é detentora de imunidade decorrente de previsão constitucional em razão de a Sociedade prestar serviço público essencial e indelegável.

O processo de imunidade tributária da SPTrans que reconheceu o direito bem como determinou a devolução dos valores pagos anteriormente a título de IRPJ é o de número 0007172-84/2012.4.03.6100 e transitou em julgado no dia 14/10/2020.

3.2.2.2.3. Conforme item IV do parágrafo 2º do artigo 3º da Lei 9718 de 27 de novembro de 1998, os valores decorrentes da venda de bens do ativo não circulante, classificado como investimento, imobilizado ou intangível são excluídos da base de cálculo na apuração do PASEP e da COFINS, no regime cumulativo.

3.2.2.2.4. Os imóveis estão demonstrados ao valor justo com base em preços de mercado atualizados, determinados anualmente por avaliadores externos. Os avaliadores utilizam preços observáveis no mercado, ajustados, se necessário, à natureza, à localização ou às condições do ativo específico. As variações no valor justo serão reconhecidas como ganho ou perda no resultado do exercício em que ocorrerem.

A Sociedade realizou a transferência de ativos imobilizados para propriedade para investimento no ativo a valor justo, e o saldo

8. Imobilizado

O imobilizado tem sua avaliação descrita na Nota 3.2.2 e a composição e a movimentação foi detalhada conforme abaixo:

Imobilizado	2022			2021			Taxa Anual de Depreciação (%)
	Líquido	Adições	Depreciação	Valor Residual das Baixas	Valor Residual dos bens Retativos	Transferências	
Imóveis	15.561	-	(668)	(3.384)	-	(43.530)	63,14%
Veículos	153	-	(178)	-	31	300	de 5,26 a 50,00
Máquinas e Equipamentos	12.359	7.617	(2.526)	-	172	7.096	de 10,0 a 20,0
Móveis e Utensílios	652	259	(93)	-	17	469	10,0
Outros Bens	421	41	(149)	-	-	(2.225)	2,75%
Imobilizado em estoque	2.997	-	-	(254)	3	2.005	1,24%
Propriedades sem uso	36.522	-	-	(68)	-	66	36,52%
Total	68.665	7.917	(3.612)	(3.706)	3	(43.464)	111,52%

O imobilizado é contabilizado pelo seu custo de aquisição menos depreciação acumulada e ajustado por redução ao valor recuperável, quando aplicável. A depreciação é calculada pelo método linear com a utilização de taxas baseadas na vida útil estimada desses ativos.

9. Intangível

As movimentações do intangível durante o exercício foram às seguintes:

Intangível	2022			2021			Taxa Anual de Depreciação (%)
	Líquido	Adições	Depreciação	Valor Residual das Baixas	Valor Residual dos bens Retativos	Transferências	
Software	22.320	24.723	(3.121)	-	-	-	718
Software em estoque	-	-	-	(3)	-	-	3
Total	22.320	24.723	(3.121)	(3)	(3)	-	721

Os ativos intangíveis são bens incorpóreos, incluem softwares e outros ativos e são reconhecidos inicialmente ao custo de aquisição. Os ativos intangíveis são amortizados de forma linear pelo prazo de sua vida útil estimada, vide nota 3.2.3

credor foi lançado no Patrimônio Líquido, em atendimento ao item 62 do CPC 28. Dos valores contabilizados foram deduzidos os valores da Contribuição Social sobre Lucro Líquido e serão realizados somente nas hipóteses previstas no art.13, parágrafo 1º da lei 12.973/2014.

3.2.2.2.5. Mensuração após reconhecimento Política contábil O ganho ou a perda proveniente de alteração no valor justo de propriedade para investimento deverá ser reconhecido no resultado do período em que ocorra, conforme determina o item 35 do CPC 28.

3.2.2.2.6. De acordo com os requisitos do item 84D, é permitido à entidade aplicar as alterações descritas, retrospectivamente, de acordo com o CPC 23 se, e somente se, isso for possível com o uso de informações disponíveis à época.

Em observância à NBC TG 23 - Políticas Contábeis, Mudança de Estimativa e Retificação de Erro, item 50, as Demonstrações Financeiras não estão sendo representadas de forma retrospectiva, devido à impossibilidade de mensuração dos valores a serem ajustados a cada exercício, dessa forma, caso fossem representadas não estariam apresentando informações fidedignas.

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.

Em 31 de dezembro de 2022 o saldo total no ativo de contas gerenciadas é de R\$ 183.806, composto pelas contas "Caixa e equivalentes de caixa valores gerenciados" no valor de R\$ 175.968 e "Contas a receber gerenciadas" no valor de R\$ 7.838, e o passivo total de R\$ 183.806 classificados como "Outras exigibilidades gerenciadas" e demonstrados na Nota 11, desta forma os valores a receber e a repassar conforme citado anteriormente não produzem efeitos no resultado da Sociedade.

A Sociedade utilizando-se de recursos oriundos de dotação orçamentária própria da Prefeitura do Município de São Paulo efetuou pagamentos mensais a título de complementação de aposentadoria, concedida aos ex-funcionários admitidos até 30 de junho de 1972, na antiga CMTC. Tais pagamentos, bem como os recebimentos inerentes não afetam o resultado da São Paulo Transporte S.A., atuando a mesma como mera repassadora daqueles recursos, motivo pelo qual tais recursos são contabilizados como "valores gerenciados".

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	2022	2021
(I) DISPONIBILIDADES - recursos próprios		
Bancos conta movimento	5.077	5.026
Aplicações financeiras	96.973	54.276
Total disponibilidades	102.330	59.302
(II) DISPONIBILIDADES GERENCIADAS - recursos de terceiros		
Bancos conta movimento:		
Sistema Municipal de Transporte Coletivo UMES/UNE Bilhete Único Escolar	170	11.360
Serviço de Transporte Coletivo Público - Decreto nº 42.184/02	-	887
Aposentadoria complementar	-	163
Convênio SMT - obras terminais/corredores/modernização	4.368	9.490
Total saldos bancários	4.549	22.151
Aplicações financeiras:		
Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros	167.804	40.374
Convênio SMT - obras terminais/corredores/modernização	1.187	4.283
Aposentadoria complementar	1.219	451
UMES/UNE Bilhete Único Escolar	461	760
Serviço de Transporte Coletivo Público - Decreto nº 42.184/02	748	4.372
Total aplicações financeiras	171.419	50.240
Total disponibilidades gerenciadas	175.968	72.392

6. Contas a receber

2022 2021

Item Circulante	2022	2021
Secretaria Municipal de Transportes - SMT (a)	7.339	9.182
Contas a emitir	2.018	16.062
Outras contas a receber	7.027	1.414
Total circulante	16.384	26.658
Não circulante		
Secretaria Municipal de Transportes - SMT (a)	54.181	46.265
Outras contas a receber	8.135	4.000
Total não circulante	62.316	69.146
(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 2022 o repasse é composto pelo saldo de R\$ 7.280 (Em 31 de dezembro de 2021 - R\$ 9.103).		

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 Circulante	2022	2021
Impostos a recuperar INSS	5.222	8.308
Outros impostos	1.876	752
Créditos de funcionários INSS a reembolsar	4.653	4.607
Outros	50	50
Outros	5.652	5.053
Total circulante	17.453	18.770
Não circulante		
Outros	3.136	3.921
Total não circulante	3.136	3.921

10. Outras exigibilidades

Item Circulante	2022	2021
Cauções por contratos	387	547
Arrecadações em folha de pagamento	722	625
Valores a pagar - TADF Sociedades Municipais	1.071	1.016
Impostos e contribuições retidos na fonte - fornecedores	778	708
Obrigações diversas	1.714	2.167
Arrendamentos e aluguéis a pagar	288	361
Seguros a pagar	4	-
Total circulante	4.964	5.424
Não circulante		
Valores a pagar - TADF empresas Municipais	1.425	2.370
Total não circulante	1.425	2.370

11. Outras Exigibilidades - Gerenciadas

Item	2022	2021
Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros - Lei 13.241/01(1)	167.973	51.733
Convênio SMT - obras terminais/corredores	12.164	13.771
Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros Decreto 42.184/02 (2)	758	5.259
Outras	2.911	3.102
Total	183.806	73.865

(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.

(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 12/07/2002.

12. Provisão para passivos contingentes.

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

Descrição	2022	2021
Cíveis:		
Processos movidos por terceiros contra a Sociedade objetivando indenização por perdas e danos.	209.402	21.478
Trabalhistas:		
Ações impetradas por funcionários e ex-funcionários contra a Sociedade por controvérsias no cumprimento da legislação trabalhista em vigor.	37.352	30.976
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.	660	625
Total	247.414	53.079

14. Parcelamentos Consolidados - LEI 11.941/2009

	Saldo devedor			Valores acumulados		Parcelas		
	circulante	não circulante	Total	Pagamentos	Juros	Parcelas	Pagas	Total
Adesão 2009	2.399	1.999	4.399	20.270	2.421	158	22	180
Adesão 2014	1.310	5.412	6.722	21.027	4.069	97	62	159
Totais	3.709	7.412	11.121	41.297	6.490	255	84	339

15. Crédito de Acionistas

Composto pelos seguintes valores pertencentes ao acionista majoritário, a Prefeitura de São Paulo:

Descrição	2022	2021
Valores referentes ao pagamento de precatórios honrados pela Prefeitura de São Paulo, conforme SEI 6020.2017/0001345-4 Despacho Interno DP/SJUI/CGI-031807023	1.369	973
Valores devidos à Prefeitura de São Paulo, relativo a empréstimos obtidos da conta Sistema no período de 1992 a 2005, conforme processo 2010-0454-478-5.	-	62.099
Valores relativos ao pagamento de fornecedores da Sociedade, efetuados pelo acionista majoritário, conforme Oferta Pública de Recursos a Credores do Município de São Paulo publicado no D.O.C. em Junho e Julho de 2008, com base na Portaria SF nº 101/2008 de 29 de Abril de 2008.	-	17.765
Valores devidos pela Prefeitura de São Paulo utilizados para satisfazer depósito judicial relativo ao processo movido pela empresa Tupi Transportes Urbanos (inerte ao Sistema) reclamando diferenças de remuneração.	-	(44.154)
Totais	1.369	36.683

Os valores constantes do encerramento do exercício de 2021 (exceto pagamentos de precatórios) foram quitados em dezembro de 2022 perante o acionista majoritário a Prefeitura de São Paulo.

16. Demonstração dos resultados do exercício

As receitas e despesas são apropriadas obedecendo ao regime de competência, os recursos recebidos e utilizados para aquisição do imobilizado são registrados diretamente contra o resultado.

No total das receitas de Gerenciamento do Sistema está contido a remuneração pelos serviços prestados à Prefeitura de São Paulo pelo gerenciamento operacional, bem como pela remuneração dos custos do gerenciamento das receitas e pagamentos comuns ao Sistema Integrado e aos Serviços Complementares de fiscalização e planejamento operacional, conforme artigo 27, § 2º e 3º da Lei 13.241, de 12/12/2001.

A Sociedade não possui valores em seus ativos e passivos não circulantes que necessitem de ajustes a valor presente.

As transações da Sociedade com seu acionista majoritário são efetuadas em condições diferentes às que seriam aplicadas entre partes não relacionadas, uma vez que no preço dos serviços prestados não está contido lucro.

Atendendo ao disposto no CPC 47, a seguir demonstramos a composição das receitas operacionais líquidas:

	2022	2021
Receita bruta operacional Gerenciamento do Sistema	333.910	299.450
Receita de locações	24.357	20.923
Impostos incidentes sobre as receitas PASEP COFINS	(13.847)	(10.600)
	(16.847)	(12.897)
Receita operacional líquida	341.420	307.476

16.1. RECEITAS (despesas) operacionais - Outras

Em março de 2022 a Área Jurídica promoveu mudanças no critério de elaboração utilizado para a provisão de contingência, retornando os valores assumidos como precatórios visto que não estavam sendo considerados, ocasionando despesa de R\$ 187.923 no exercício.

17

procedimentos e resultados apresentados para este tipo de despesa estejam em conformidade com os padrões de prática atuarial aplicáveis. Em consequência disso, não foi possível concluirmos sobre a adequação desse saldo apresentado no balanço patrimonial em 31 de dezembro de 2022, bem como, de possíveis efeitos no passivo registrado relacionado a essa provisão, no resultado e patrimônio líquido da Sociedade.

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 com ressalva.

Ênfases

Continuidade Operacional

A São Paulo Transporte S.A. apresentou em 31 de dezembro 2022 o montante em prejuízos acumulados de R\$1.498.927mil (R\$ 1.338.347 mil em 31 de dezembro de 2021). 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 Sociedade 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 descrito na Nota Explicativa nº 12, 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 porventura tiverem que ser pagas, deverão ser suportadas 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 classificado pelos assessores jurídicos da Sociedade é de R\$ 2.023.324 mil e como perda possível R\$ 139.566 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 reconhecimento e a mensuração das provisões e passivos contingentes requerem que a Sociedade exerça julgamentos relevantes para estimar os valores das obrigações e a probabilidade de saída de recursos dos processos judiciais e administrativos dos quais a Sociedade 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.

Transações Com Partes Relacionadas

Conforme mencionado na Nota Explicativa nº 6, a Sociedade possui diversos créditos com Prefeitura do Município de São Paulo, de longa data, nos montantes de R\$ 78.700 mil, sendo R\$ 16.384 mil ativo circulante e R\$ 62.316 mil no ativo não-circulante (R\$ 95.804 mil em 31 de dezembro de 2021) oriundos de repasses da Prefeitura, apossamento de imóvel em processo de desapropriação para os quais seus desfechos dependem de entendimento, resultados de processos administrativo e judiciais, bem como a disponibilização de caixa por parte da Prefeitura do Município de São Paulo. 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. Nossa opinião não contém modificação em relação a esse assunto.

Desapropriação Imóvel

Conforme descrito na Nota Explicativa nº 3.2.2.1, a SPTrans receberá, pela desapropriação de um imóvel localizado na avenida Guido Caloi, o montante de R\$ 18.077 mil em cinco anos. Em virtude dessa desapropriação, foi baixado para o resultado em conta de Operações Descontinuadas o montante de R\$ 14.626 mil, bem como sua Reserva de Reavaliação no montante de R\$ 1.753 mil. Trata-se de um acordo administrativo entre SPTrans e Município de São Paulo - SIURB, firmado em março de 2022, referente ao apossamento de parte de imóvel e a devida desapropriação ocorrida em 2013, a fim de atender a execução de obras de canalização de córregos e a construção de viaduto por sobre a área de imóvel. 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 2022 a São Paulo Transporte S.A. possui provisões no montante de R\$ 247.414 mil (R\$ 53.079 mil em 31 de dezembro de 2021) relacionadas a processos judiciais, cuja expectativa de perda foi classificada como provável. Adicionalmente, a Sociedade é parte em processos com perdas classificadas como possíveis, no montante de R\$ 19.083 mil, conforme descrito na Nota Explicativa nº 12. Como também, participa de ações judiciais no montante de R\$ 2.162.890 mil 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.

Propriedade para investimentos

Conforme Nota Explicativa nº 3.2.22, em atendimento ao que preceitua o CPC 28, foi reclassificado para "Propriedades para inves-

timento" os imóveis locados às empresas operadoras do Sistema Municipal de Transporte Coletivo, que encontravam-se classificados como imobilizado pelo valor de R\$ 43.465 mil e que foram avaliados mercadologicamente pela empresa especializada, resultando então numa contrapartida na conta de ajuste patrimonial no grupo de patrimônio líquido no valor de R\$ 369.795 mil (ajuste patrimonial R\$ 406.368 reduzido do imposto da contribuição social diferida de R\$ 36.573 mil).

Como o assunto foi tratado na auditoria

Com a assistência de um especialista, nossos procedimentos de auditoria incluíram, dentre outros: entendimento e avaliação dos procedimentos adotados pela Sociedade contratada para avaliação dos imóveis, a razoabilidade das principais premissas da metodologia utilizada pelo avaliador da Sociedade, análise da adequação da contabilização e das divulgações efetuadas nas demonstrações contábeis de acordo com os pronunciamentos contábeis aplicáveis.

Outros Assuntos

Valores correspondentes do período anterior

As demonstrações contábeis da São Paulo Transporte S.A para o exercício findo em 31 de dezembro de 2021, apresentadas para fins de comparabilidade, foram por nós revisadas, que emitimos o relatório em 11 de março de 2022, sem modificação e com parágrafos de ênfases similares a este relatório.

Demonstração do Valor Adicionado

A demonstração do valor adicionado (DVA) referente ao exercício findo em 31 de dezembro de 2022, 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 Sociedade. 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 TG 09 - Demonstração do Valor Adicionado. Em nossa opinião, exceto pelos efeitos do assunto descrito na seção intitulada "Base para opinião com ressalva" 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.

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 se 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 auditoria sempre detectam as eventuais distorções relevantes existentes. As distorções podem ser decorrentes 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 se 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 como 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 manter em 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.

Comunicamo-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, 02 de março de 2023.

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



Documento assinado digitalmente
conforme MP nº 2.200-2 de
24/08/2021, que institui a Infraestrutura
da 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>