



# SÃO PAULO TRANSPORTE S/A

CNPJ nº 60.498.417/0001-58

## RELATÓRIO DA ADMINISTRAÇÃO - SPTRANS - 2024

Os dados e as informações apresentadas neste Relatório correspondem à gestão do São Paulo Transporte - SPTrans no período de 1º de janeiro a 31 de dezembro de 2024, contempladas, quando pertinente, com informações relativas aos primeiros meses de 2025. Esses dados se referem às principais atividades desenvolvidas pela Empresa, como responsável pelo planejamento, gerenciamento e fiscalização do Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros, na Cidade de São Paulo, a seguir denominado Sistema de Transporte.

### NOSSO NEGÓCIO

#### GRANDES NÚMEROS



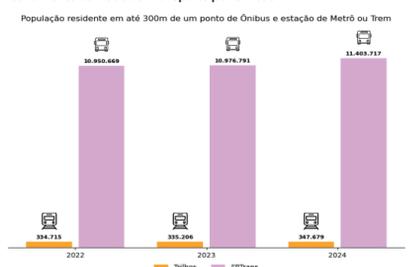
Fonte: Superintendência de Planejamento Estrutural e Avaliação de Transporte

### BALANÇO SOCIAL

**O papel do Sistema de Transporte por Ônibus**  
O Sistema de Transporte da Cidade de São Paulo é constituído pelo metrô, que funciona exclusivamente na capital e também por ônibus, de responsabilidade do governo municipal. A São Paulo Transportes S/A (SPTrans) é a empresa pública que administra o sistema de ônibus, no sentido de promover o planejamento e a programação de linhas e frota, além da fiscalização, arrecadação, contratação e remuneração das Concessionárias. De acordo com dados do Bilhete Único e do GPS dos ônibus, provenientes da SPTrans, em 2024 foram realizadas, diariamente, uma média de 7,3 milhões de viagens de ônibus municipais em São Paulo nos dias úteis. Atualmente, a Cidade conta com uma frota patrimonial de 13.277, atendendo à população por meio de 1.320 linhas, com uma cobertura viária em torno de 4,7 mil km. Desse, 135 km possuem tratamento de corredor exclusivo, com diferentes níveis de segregação e prioridade para ônibus e mais 590,4 km possuem prioridade operacional das faixas exclusivas para ônibus. No restante dos 4,7 mil 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 meio de transporte público da Cidade, realizando cerca de 147 mil viagens em dias úteis e chegando a áreas que não seriam acessíveis por outros modais, por sua maior flexibilidade de atendimento.

#### Atendimento da Rede de Transporte por Ônibus

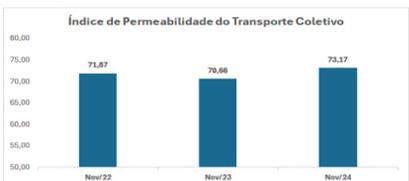


Fonte: Gerência de Avaliação de Transporte

É possível identificar que aproximadamente 11,5 milhões de pessoas têm acesso à rede de transporte por ônibus em até 300 metros de sua residência, o que representa 95,9% da população da Cidade. Esse resultado reforça o entendimento da elevada capilaridade do sistema de ônibus e sua relevância para a população da Cidade.

#### Permeabilidade do Sistema Transporte Público por Ônibus

O Índice de Permeabilidade do Transporte Coletivo (IPTC) foi desenvolvido pela SPTrans com a finalidade de caracterizar e mensurar espacialmente a qualidade da oferta dos serviços de transporte e sua distribuição por região da Cidade.



Fonte: Gerência de Avaliação de Transporte

De modo geral, o IPTC apresentou um aumento de 2,51 pontos percentuais, quando comparado o resultado de novembro/2024 em relação a novembro/2023, último mês considerado típico de cada ano.

#### Emissões de Poluentes pelos Veículos do Sistema de Transporte por Ônibus

O Município de São Paulo reafirmou seu compromisso com as metas de redução de emissões de gases poluentes e de efeito estufa, inclusive perante os governos locais de outras nações, com o Plano de Ação Climática de São Paulo (PlanClima 2020-2050). Os compromissos assumidos pela Prefeitura Municipal se traduziram em metas e iniciativas de redução da emissão de poluentes e gases de efeito estufa pela frota de ônibus do transporte público municipal em seu Plano de Metas 2021-2024.

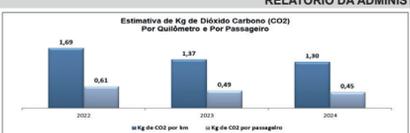


Gráfico 3: Estimativa de kg de dióxido de carbono por quilômetro e por passageiro

**Fonte: Gerência de Avaliação de Transporte**  
Comparando-se as estimativas de emissões de CO<sub>2</sub> - Dióxido de Carbono pelos ônibus do Sistema de Transporte entre os anos de 2022 e 2024 associados aos quilômetros operados e os passageiros transportados, verifica-se uma redução gradativa nos indicadores de poluentes, que está relacionado à alteração nas características da frota, mesmo com a inclusão de veículos de maior capacidade equipados com ar-condicionado. Quando avaliado os resultados de 2024 em relação a 2023, constata-se uma redução de 8% das emissões de poluentes por passageiro transportado e de 5% em relação à quilometragem operada.

Além disso, destaca-se a substituição da frota de veículos movidos a diesel por elétricos, medida importante para a redução da emissão de poluentes. É possível notar a ampliação da frota movida a bateria elétrica de 2022 a 2024, agregada às linhas movidas a energia elétrica. Houve um aumento de 8 linhas entre 2022 e 2023 e de 45 linhas de 2023 e 2024. Isso reforça o compromisso da SPTrans com o meio ambiente, monitorando a substituição da frota movida a diesel por energia de baterias elétricas.

#### Acompanhamento de Sinistros Fatais envolvendo os Veículos do Sistema de Transporte por Ônibus



Gráfico 4: Sinistros fatais a cada 1 milhão de km rodados

**Fonte: Gerência de Avaliação de Transporte**  
Na comparação dos resultados da série histórica, verifica-se que houve aumento na fração de sinistros com vítimas fatais a cada 1 milhão de quilômetros rodados pelos ônibus do Sistema de Transporte Coletivo no último ano, interrompendo a série de quedas nos resultados.

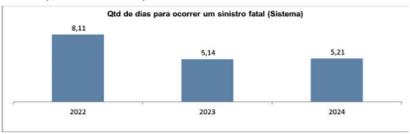


Gráfico 5: Quantidade de dias para ocorrer um sinistro fatal (Sistema)

**Fonte: Gerência de Avaliação de Transporte**  
Associando a quilometragem operada na média diária (considerando os 365 dias do ano), constata-se que, para ocorrer um sinistro fatal no Sistema de Transporte em 2024, foram levados em média 5,21 dias, representando aumento de 1% em relação a 2023.

#### Índice de Qualidade do Transporte (IQT)

O Índice de Qualidade do Transporte tem como objetivo verificar o atendimento das Concessionárias contratadas para operação dos requisitos de qualidade estabelecidos pela SPTrans.

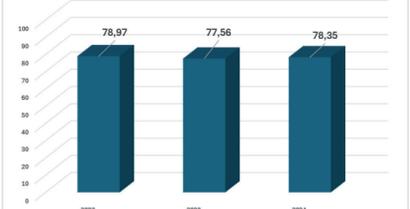


Gráfico 6: Índice de Qualidade do Transporte

**Fonte: Gerência de Avaliação de Transporte**  
Houve uma variação positiva de 0,79 ponto no resultado do IQT de 2024, comparado a 2023. Em ambos os resultados o indicador alcançou a classificação "bom".

#### Variação dos Indicadores

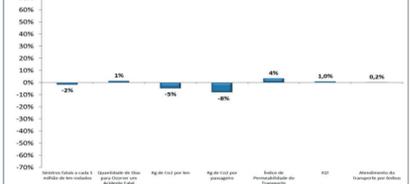


Gráfico 7: Variação dos Indicadores entre 2023 e 2024

#### INOVAÇÃO NO TRANSPORTE PÚBLICO POR ÔNIBUS

**Sistema de Monitoramento e Gestão Operacional (SMGO)** da SPTrans representa um marco no avanço da gestão e operação do transporte público na Cidade de São Paulo. O projeto busca integrar tecnologia de ponta e governança eficiente para aprimorar o serviço prestado aos cidadãos. **Composição do Sistema**  
O sistema é composto por seis módulos principais, além do DRT (Demanda Responsiva Transitória), todos projetados para entregar funcionalidades avançadas. Entre elas, destacam-se o controle centralizado das operações, comunicação em tempo real, ferramentas para análise e suporte à manutenção, monitoramento automático de veículos, controle operacional centralizado e geração de relatórios detalhados para a gestão estratégica. Essas funcionalidades permitem uma operação mais ágil, segura e orientada por dados, promovendo melhorias significativas para os usuários e para a administração do transporte público.

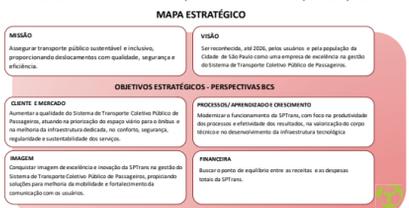


## RELATÓRIO DE ASSEGURAÇÃO LIMITADA DOS AUDITORES INDEPENDENTES

As 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 em indagações à administração da SPTrans e a outros profissionais da SPTrans envolvidos na elaboração das informações constantes do Relatório Integrado da Administração, bem como na aplicação de procedimentos analíticos para obter evidências que nos possibilitam 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 levem 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, bem como na 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;

**Benefícios da implantação do SMGO**  
Uma das principais vantagens é a capacidade de monitorar e controlar toda a operação do sistema de forma centralizada, permitindo à SPTrans gerenciar a frota de ônibus e otimizar as operações diárias. O sistema também permite identificar e agir em tempo real sobre situações anômalas, como interrupções de serviço, desvios de rota ou falhas técnicas, assegurando uma resposta rápida e eficiente para minimizar impactos aos passageiros. Além disso, o SMGO integra novos sistemas a serem implantados pela SPTrans, consolidando dados e funcionalidades em uma plataforma única e integrada. Essa integração contribui para um gerenciamento mais eficiente e facilita a tomada de decisões com base em informações precisas e atualizadas. Com esses avanços, o SMGO representa um marco na modernização do transporte público de São Paulo, trazendo benefícios significativos para a gestão e a experiência dos usuários.

**PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO 2021-2024**  
Alinhado aos planos municipais e ao Termo de Compromisso de Desempenho Institucional firmado com a PMSF e com fundamento no atendimento a Lei nº 13.303/16, a SPTrans mantém seu Planejamento Estratégico, estabelecendo os compromissos para atender aos objetivos de políticas públicas. Em 2024, demos sequência à execução e monitoramento das ações para atendimento das metas estabelecidas em nosso Plano de Metas, alinhado ao Compromisso de Desempenho Institucional, com vigência para o período de 2021-2026, aos nossos Objetivos Estratégicos, ao Plano de Metas da PMSF - PDM 2021/2024 e aos demais compromissos assumidos pela Empresa.



Em decorrência da revisão programática do Plano de Metas da PMSF, nosso quadro geral foi alterado para um total de 84 metas e projetos a serem alcançados no período de 2021 a 2024.

Trabalhamos com empenho no sentido de atingir todos os nossos compromissos para 2024 e do total 81% foi alcançado. Foram identificadas as causas da não execução, que decorrem de mudanças de cenários, alteração de diretrizes e estratégias de implantação.

**PLANEJAMENTO ESTRUTURAL DO SISTEMA DE TRANSPORTE**  
Sob orientação da Secretaria Executiva de Transporte e Mobilidade Urbana - SETRAM e da Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito - SMT, a SPTrans elabora e atualiza planos e projetos de componentes do planejamento da rede de transporte coletivo público do Município de São Paulo - MSP, compatibilizando-os com outros planos e projetos da Prefeitura do Município, do Governo do Estado e do Governo Federal, visando à conformidade com as políticas e diretrizes do desenvolvimento urbano e da mobilidade urbana. Com esse objetivo, são elaborados planos e estudos técnicos que se constituem em projetos e propostas relacionados ao transporte coletivo público urbano.

#### Plano Integrado dos Sistemas de Transporte por Ônibus e Hidroviário Aquático: Sistema de Transporte Público Hidroviário na Represa Billings

O Aquático - Sistema de Transporte Público Hidroviário na Represa Billings - cuja implantação e operação são pioneiras na Cidade de São Paulo, faz parte das metas listadas no PDM 2021-2024 (Meta 14). Como expansão urbana para a região Sul do Município e das áreas urbanizadas no entorno da represa, vem crescendo a necessidade de travessia do reservatório. Dessa forma, foi desenvolvido um projeto que levou em consideração as necessidades humanas, como mobilidade, acessibilidade, liberdade, segurança e inclusão social, em consonância com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável - ODS, em especial a ODS - Redução das Desigualdades, para ligação com uma linha de transporte hidroviário entre as regiões de Cooxia e Pedreira. **Ligação Cantinho do Céu - Pedreira (Mar Paulista)**  
O projeto implementado, atualmente em operação, inclui infraestruturas de apoio (baías de ônibus e atracadouros) que conectam o Cantinho do Céu (Terminal Hidroviário Pq. Linear Cantinho do Céu) ao Mar Paulista (Terminal Hidroviário Pq. Mar Paulista Bruno Covas), na margem da Represa Billings, na região de Pedreira.

#### Operação Assistida

Em 13/05/2024, foi iniciada a operação assistida da travessia que liga os terminais Mar Paulista e o Cantinho do Céu na represa Billings, com viagens programadas a cada 30 (trinta) minutos. Posteriormente, houve a implantação da segunda etapa, com viagens programadas a cada 15 (quinze) minutos. Com a implantação da segunda etapa, foram obtidas as seguintes melhorias e benefícios:

- Ampliação do período de atendimento, das 10h às 16h, em maio/outubro, para 5h às 21h, em novembro/dezembro de 2023;
- Aumento da quantidade de usuários/passageiros, média diária, de 599 no período de maio a outubro, para 1.800, em novembro/dezembro de 2024;
- Redução do tempo de travessia da população, entre os bairros Cantinho do Céu e Pedreira, de aproximadamente 1h30min.

#### Operação "Domingão Tarifa Zero"

Com a implantação do "Domingão Tarifa Zero", conforme Decreto Municipal nº 63.019, de 12 de dezembro de 2023, que isenta a tarifa pública para os usuários das linhas mantidas e gerenciadas pelo Município de São Paulo. Em 17 de dezembro de 2023, a Cidade de São Paulo passou a ter ônibus gratuitos aos domingos, das 00h às 23h59, com o objetivo de incentivar o uso do transporte público, ampliar o acesso ao lazer, parques, centros esportivos, eventos culturais, melhorar a economia e a oferta de empregos.

#### 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 2024, foram incluídos no Sistema de Transporte, 338 veículos zero quilômetro, sendo que desses, 220 são veículos movidos à bateria. No que tange à frota acessível, manteve-se no percentual de 100% da frota, como em 2023.

#### Informações Cadastrais da Frota e dos Operadores

Informações Cadastrais	2023	2024	Variação %
Frota Patrimonial	13.300	13.277	-
Inclusão de Veículo 0 KM (Diesel)	990	118	-
Inclusão de Veículo 0 KM (Bateria)	59	220	-
Frota Acessível	13.300	13.277	-
Frota com Ar-Condicionado	10.888	11.147	2,38%
Frota com porta USB	12.277	12.349	0,59%
Frota/Atende+	534	618	-

#### GESTÃO DA RECEITA E REMUNERAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE

2024, registrou aumento no volume de passageiros transportados em torno de 3,74%, o que representa um acréscimo de 78 milhões de embarques, ante um aumento de 30 milhões de embarques em relação 2023.

#### Quadro - DEMANDA DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS

Período	2023	2024*	Var% (2024/2023)
Anual (em milhões)	2,08	2,16	3,74%
Média Mensal (em milhões)	173,45	179,94	3,74%
Média Dia Útil (em milhões)	7,03	7,13	1,34%

Fonte: Gerência de Programação Econômico-Financeira

\*Dados sujeitos a alterações em função de novos processamentos no sistema de bilheteira eletrônica referentes aos últimos meses do ano.

**Receita 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 2024 redução de aproximadamente R\$ 390 milhões (-7,9%) em relação a 2023. A receita tarifária média por passageiro transportado apresentou variação negativa de 11,2% na comparação com 2023. Esse resultado está relacionado com o fato de menor representatividade dos passageiros pagantes em razão da maior utilização das passagens com gratuidades.

Receita Tarifária (em R\$ bilhões)	2023	2024	Var% (2024/2023)
Receita Tarifária Média por Passageiro Total R\$/pass.	4,89	4,50	-7,90%
Receita Tarifária Média por Passageiro Total R\$/pass.	2,35	2,08	-11,23%

Fonte: Gerência de Programação Econômico-Financeira

#### Remuneração das Concessionárias

Referir-se à remuneração das Concessionárias, incluindo o Serviço Atende+. Para efeito de análise, excluiu-se do montante de 2023, o valor de R\$ 157,9 milhões, relativo a 2022, pago em janeiro de 2023. Ainda, para efeito de análise foi considerado em 2024 o pagamento de remuneração de R\$ 237,8 milhões, relativo a 2023. Nesse contexto, o valor de remuneração de 2024 apresentou um aumento de 7,0%, R\$730 milhões em relação a 2023, totalizando R\$11,16 bilhões em comparação aos R\$10,43 bilhões do ano anterior.

#### DESEMPENHO FINANCEIRO

Em 2024, a SPTrans foi responsável pela gestão de um orçamento total de R\$ 12,7 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.

#### SISTEMA DE TRANSPORTE

Em 2024 foram utilizados R\$ 11,8 bilhões para os investimentos e pagamentos das despesas para o funcionamento ininterrupto dos serviços no Sistema de Transporte.

Arrecada total do sistema de transporte em 2024 apresentou redução de R\$ 348,1 milhões (-7%) em comparação ao ano anterior, e está relacionada diretamente a diminuição da receita de catraca e receita com a venda de créditos eletrônicos, isso ocorreu devido ao aumento no uso dos benefícios das gratuidades para os idosos com idade igual ou superior a 60 anos (Decreto nº 62.057, de 14 de dezembro de 2022) e a implantação do "Domingão Tarifa Zero" em 17/12/23. (Decreto nº 63.019, de 12 de dezembro de 2023), que determina a isenção do pagamento da tarifa aos domingos, feriados do Natal (25/12), Ano Novo (01/01) e Aniversário da Cidade de São Paulo (25/01).

#### Despesas

Em 2024, o desembolso com a remuneração das Concessionárias do Sistema de Transporte teve aumento de R\$ 1,011 bilhão (10%) quando comparado ao ano anterior, devido à redução nos índices de inflação, sendo que onde o reajuste contratual na data base maio de 2023 foi de 0,53% (exceto para o Lote Local de Articulação Regional ARQ que foi de 0,62%). No quadro a seguir, são demonstrados os itens de despesa e sua participação no total. Isso foi devido à redução nos índices de inflação. Em maio de 2024, mês de reajuste dos contratos com as Concessionárias do Sistema de Transporte, a tarifa de remuneração foi reajustada em 4,5%, a exceção da tarifa de remuneração do lote ARQ, que tem cálculo diferenciado devido à operação da frota pública de trólebus que foi corrigido em 3,04%. Além disso, o desembolso inclui o pagamento no valor de R\$ 237,8 milhões referentes a 2023 e, devido aos recursos recebidos em 2023 como Compensações Tarifárias que subsidiaram o transporte público, não foram suficientes, o fluxo de caixa do Sistema de Transporte encontrou o exercício com saldo remanescente.

#### Desembolso com o Sistema de Transporte 2022 a 2024 (valores em R\$ Mil)

SISTEMA DE TRANSPORTE	2022	2023	2024	%
Frota Contratada	10.012.229	96.771	10.205.179	98,63
Sistema PAESE	5.293	0,06	6.427	0,06
Serviço ATENDE	142.118	1.371	150.191	1,45
Serviço Complementar	688	0,01	142	0,01
SPTrans	24.141	0,23	23.982	0,23
SPTrans - LEI 13.241/01 (Ger. 3,5%)	-	-	-	-
Loggia, Créditos Eletr.	22.248	0,22	22.309	0,22
Operação de bilheteira	68	0,00	10.731	0,10
Terminais PPP	23.540	0,23	143.881	1,39
Terminais PMSF	-	-	-	-
Operação de bilheteira	108.757	1,03	118.897	1,13
DESEMBOLSO TOTAL	10.348.789	100	10.678.739	100

Fonte: Superintendência Financeira

Obs. \* Comparativo da despesa individual sobre a despesa total

#### Recursos Recebidos

O total de recursos recebidos no exercício foi de R\$ 7,1 bilhões, que representa um acréscimo de 25,2% em relação a 2023. O aumento se destacou pelo crescimento de R\$ 1,4 bilhão (26,2%) das Compensações Tarifárias do Sistema de Transporte, que representam 95% dos recursos. Destacamos que, conforme mencionado anteriormente, em 2024 foi pago o montante de R\$ 237,8 milhões referentes a 2023.

#### PLANO DE INVESTIMENTOS

São os programas e projetos de aprimoramento da infraestrutura do Sistema de Transporte que foram potencializados por meio de investimentos que permitem a expansão e consolidação e a melhoria da mobilidade urbana, por meio da Implantação e Requalificação de Corredores e de Terminais de Ônibus, definidos como prioritários pela Administração Pública, cuja execução é delegada à SPTrans.

Em 2024, o total de recursos utilizados foi de R\$ 358,0 milhões para manutenção, requalificação, ampliação e construção de terminais, corredores, faixas exclusivas, rede de trólebus e paradas que são componentes da infraestrutura que permitem o funcionamento do Sistema de Transporte. Os recursos para implementação dos programas, estudos e projetos referentes ao Plano de Investimentos são disponibilizados por meio de dotações específicas e não alteram o patrimônio da SPTrans.

#### DIRETORIA EXECUTIVA

**LEVI DOS SANTOS OLIVEIRA**  
Diretor Presidente

**ANDERSON CLAYTON NOGUEIRA MAIA**  
Diretor de Administração e de Infraestrutura

**CLAUDIO BISPO DOS SANTOS**  
Diretor de Relações Internas

**GEORGE WILLIAM GIDALI**  
Diretor de Gestão da Receita e Remuneração

**VALDEMAR GOMES DE MELO**  
Diretor de Planejamento de Transporte

**WAGNER CHAGAS ALVES**  
Diretor de Operações

A versão completa do Relatório Integrado da Administração 2024 da SPTrans encontra-se disponível no site [www.sptrans.com.br](http://www.sptrans.com.br)

## RELATÓRIO DE ASSEGURAÇÃO LIMITADA DOS AUDITORES INDEPENDENTES

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 sujeitas a pressupostos individuais e julgamentos. Adicionalmente, não realizamos qualquer trabalho sobre dados informados para períodos anteriores, 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 de suas políticas, práticas e desempenho em sustentabilidade. **Conclusão**  
Com base nos procedimentos realizados, descritos neste relatório, nada chegamos ao nosso conhecimento que nos leve a acreditar que as informações de sustentabilidade constantes do Relatório Integrado da Administração da SPTrans, relativo ao exercício

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

	Capital social realizado	Reserva de capital	Reserva de subvencões p/ investimentos	Reserva de reavaliação	Ajustes de avaliação patrimonial	Prejuízos acumulados	Total
<b>SALDOS EM 2022</b>	<b>1.399.373</b>	<b>2.714</b>	<b>56.417</b>	<b>369.795</b>	<b>(1.432.980)</b>	<b>395.319</b>	
Realização da Reserva de Reavaliação	-	-	(6.845)	-	6.845	-	-
Reclassificação de ajustes de avaliação patrimonial	-	-	-	(91.450)	91.450	-	-
Resultado do exercício	-	-	-	(107.630)	(107.630)	(107.630)	(107.630)
<b>SALDOS EM 2023</b>	<b>1.399.373</b>	<b>2.714</b>	<b>49.572</b>	<b>278.345</b>	<b>(1.442.315)</b>	<b>287.689</b>	
Reclassificação de ajustes de avaliação patrimonial	-	-	-	28.549	(28.549)	-	-
Ajustes de avaliação patrimonial	-	-	-	13.705	(13.705)	13.705	13.705
Resultado do exercício	-	-	-	(131.497)	(131.497)	(131.497)	(131.497)
<b>SALDOS EM 2024</b>	<b>1.399.373</b>	<b>2.714</b>	<b>49.572</b>	<b>320.599</b>	<b>(1.602.361)</b>	<b>169.897</b>	

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações contábeis

**NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS EM 31 DE DEZEMBRO DE 2024 E 2023**

**1. Contexto Operacional**

A São Paulo Transporte S.A., sociedade anônima de economia mista de capital fechada, 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 nº 13.038/07 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 reconhecido pelo Conselho Federal de Contabilidade - CFC.

As demonstrações contábeis estão sendo apresentadas em milhares de Reais, que é a moeda funcional da Sociedade e também, a sua moeda de apresentação. Todas as informações contábeis apresentadas em Reais foram arredondadas para o milhar mais próximo, exceto quando indicado de outra forma.

**3. Principais Práticas Contábeis**

**3.1. Caixa e equivalente de caixa** - Compreendem dinheiro em caixa e depósitos bancários, demonstrados ao custo, e aplicações financeiras de curto prazo e de alta liquidez e com risco insignificante de mudança de valor demonstrado ao custo acrescido dos rendimentos auferidos até a data do balanço, tendo como contrapartida o resultado do exercício.

**3.2. Provisão estimada para crédito de liquidação duvidosa** - constituída em montante considerado suficiente para cobrir eventuais perdas com valores a receber.

**3.3. Demais ativos** - são apresentados pelo menor valor entre o custo ou realização, incluindo, quando aplicável, os rendimentos e variações monetárias auferidas.

**3.4. Contas gerenciadas** - são contas administradas pela Sociedade, onde os recursos registrados são pertencentes a terceiros, tal como menciona a Nota 5.

**3.5. Investimentos** - são registrados pelo custo de aquisição.

**3.6. Propriedade para investimento**

**3.6.1. As propriedades para investimento** são propriedades mantidas para obter renda com avaliação de capital. As propriedades para investimento são mensuradas inicialmente ao custo, incluindo os custos da transação. Após o reconhecimento inicial, as propriedades para investimento são mensuradas ao valor justo.

Os ganhos e as perdas resultantes de variações no valor justo de uma propriedade para investimento são reconhecidos no resultado do período em que ocorrem.

**3.6.2. Uma propriedade para investimento** é baixada após a alienação ou quando é permanentemente retirada de uso e não há benefícios econômicos futuros resultantes da alienação. Qualquer ganho ou perda resultante da baixa do imóvel (calculado como a diferença entre as receitas líquidas da alienação e o valor contábil do ativo) é reconhecido no resultado do período em que o imóvel é baixado.

**3.7. Contribuição Social sobre Lucro Líquido** - diferido

**3.7.1. Sobre o ganho obtido na avaliação de propriedade para investimento**, foi registrada a provisão para pagamento deste imposto que deverá ser liquidado quando da realização destas propriedades.

**3.7.2. 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 indelimitável. O processo de imunidade tributária das SPTrans que reconheceu o direito bem como determinou a devolução dos valores pagos anteriormente a título de IRPJ é de número 0007172-84.2012.4.03.6100 e transitou em julgado no dia 14/10/2020.

**3.8. 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.

A reavaliação parcial (dos imóveis e veículos) efetuada em 1998, conforme laudo emitido pela Engval - Engenharia de Avaliações S/C Ltda., resta nas 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 9.

**3.8.1. 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.

**3.9. Intangível** - grupo que registra os programas de computadores e licenças de uso e arrendamentos

**3.9.1. Em atendimento ao NBC TG- 06 foram reclassificados os contratos de arrendamento existentes com imóveis e equipamentos**, surgindo os grupos de direitos de uso no ativo e arrendamentos no passivo.

A caracterização de um contrato de arrendamento mercantil está baseada em aspectos substantivos relativos ao uso de um ativo ou ativos específicos, ou ainda, ao direito de uso de um determinado ativo, na data do início da sua execução. Arrendamentos mercantís financeiros que transferem a Companhia basicamente todos os riscos e benefícios relativos à propriedade do item arrendado são capitalizados no início do arrendamento mercantil pelo valor justo do bem arrendado ou, se inferior, pelo valor presente dos pagamentos mínimos de arrendamento mercantil. Sobre o custo são acrescidos, quando aplicável, os custos iniciais diretos incorridos na transação. Os pagamentos de arrendamento mercantil são alocados a encargos financeiros e redução de passivo de arrendamento mercantís de forma a obter taxa de juros constante sobre o saldo remanescente do passivo. Os encargos financeiros são reconhecidos na demonstração do resultado. Os bens arrendados são depreciados no prazo do arrendamento mercantil.

A Sociedade tem contratos que se enquadram na norma aplicada aos arrendamentos e foram reconhecidos nas demonstrações contábeis.

**3.10. Provisão para perdas por impairment em ativos não financeiros**

Os ativos sujeitos à depreciação ou amortização são revisados anualmente para verificação do valor recuperável. Quando há indicação de perda do valor recuperável (impairment), o valor contábil do ativo é testado. Quando há perda, ela é reconhecida pelo montante em que o valor contábil do ativo ultrapassar o seu valor recuperável, ou seja, o maior entre o preço líquido de venda e o valor em uso de um ativo.

**3.11. Ativos e Passivos Contingentes e Obrigações Legais**

As práticas contábeis para registro e divulgação de ativos e passivos contingentes e obrigações legais são as seguintes: (i) Ativos contingentes são reconhecidos somente quando há garantias reais ou decisões judiciais favoráveis, transitadas em julgado. Os ativos contingentes com êxito prováveis são apenas divulgados em nota explicativa; (ii) Passivos contingentes são provisionados quando as perdas foram avaliadas como prováveis e os montantes envolvidos foram mensuráveis com suficiente segurança. Os passivos contingentes avaliados como de perdas possíveis são apenas divulgados em nota explicativa e os passivos contingentes avaliados como de perdas remotas não são provisionados e, tampouco, divulgados; e (iii) Obrigações legais são registradas como exigíveis, independentemente da avaliação sobre as probabilidades de êxito, de processos em que a Companhia questionou a inconstitucionalidade de tributos.

**3.12. Demais Passivos**

Demonstrado com base nos valores originais das obrigações, acrescidos, quando aplicável, de encargos monetários, variações monetárias e ajustes a valor presente, em conformidade com as normas contábeis vigentes.

**4. Contas gerenciadas - Disponibilidades, contas a receber e outras exigibilidades gerenciadas.**

4.1. 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 Subistemas 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 6.2 Item II - Disponibilidades gerenciadas.

Em 31 de dezembro de 2024 o saldo total no ativo de contas gerenciadas é de R\$ 145.415, composto pelas contas "Caixa e equivalentes de caixa valores gerenciados" no valor de R\$ 143.612 e "Contas a receber gerenciadas" no valor de R\$ 1.803, e o passivo total de R\$ 145.415 como "Outras exigibilidades gerenciadas" e demonstrados na Nota 15, desta forma os valores a receber e a repassar conforme citado anteriormente não produzem efeitos no resultado da Sociedade.

4.2. A Sociedade utilizando-se de recursos oriundos de dotação orçamentária própria da Prefeitura do Município de São Paulo efetua pagamentos mensais a título de complementação de aposentadoria, concedida aos ex-funcionários admitidos até 30 de junho de 1972, na antiga CMTc.

Os Membros do Conselho de Administração da São Paulo Transporte S/A, no exercício de suas atribuições legais e estatutárias, examinaram, em reunião ordinária realizada nesta data, o Relatório Integrado da Administração e as Demonstrações Contábeis do exercício findo em 31 de dezembro de 2024, abrangendo o Balanço Patrimonial e as respectivas Demonstrações do Resultado do Exercício, do Resultado Abrangente, do Valor Adicionado, dos Fluxos de Caixa e das Mutações do Patrimônio

Os Membros do Conselho Fiscal da São Paulo Transporte S/A, infra-assinados, em reunião ordinária realizada em março de 2025, e em conformidade com as exigências legais, estatutárias e regimentais aplicáveis, principalmente as disposições de ordens nos Incisos II e VII do Artigo 163 e no Parágrafo único do Artigo 164 da Lei Federal nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, bem como no Inciso IX do Artigo 8º e no Artigo 26 da Lei Federal nº 13.303, de 30 de junho de 2016, no exercício de sua função fiscalizadora, analisaram o Relatório Integrado da Administração do Exercício de 2024, examinaram as Demonstrações Contábeis encerradas em 31 de dezembro de 2024, abrangendo o Balanço Patrimonial e as respectivas Demonstrações do Resultado do Exercício, do Resultado Abrangente, do Valor Adicionado, dos Fluxos de Caixa e das Mutações do Patrimônio Líquido, incluindo as correspondentes Notas Explicativas que compõem essas Peças Contábeis, observaram o

**Aos Administradores e ao Acionista da SÃO PAULO TRANSPORTE S.A. São Paulo - SP**

**Opinião**

Como as demonstrações contábeis da São Paulo Transporte S.A. ("Companhia"), que compreendem o balanço patrimonial em 31 de dezembro de 2024, e as respectivas demonstrações do resultado, do resultado abrangente, das mutações do patrimônio líquido e dos fluxos de caixa para o exercício findo nessa data, bem como as correspondentes notas explicativas, incluindo o resumo das principais políticas contábeis materiais e outras informações elucidativas.

**DEMONSTRAÇÃO DOS FLUXOS DE CAIXA - "MÉTODO INDIRETO"** (em milhares de reais)

	2024	2023		2024	2023
<b>FLUXO DE CAIXA DAS ATIVIDADES OPERACIONAIS</b>			Parcelamentos consolidados	(2.117)	(9.004)
Prejuízo Líquido do Exercício	(131.497)	(107.630)	- Parcelamento Lei 11.941/2009	398	(9.171)
<b>Ajustes para reconciliar o lucro líquido do exercício ao caixa proveniente das atividades operacionais:</b>			Outras exigibilidades	(3.289)	5.644
Depreciações / Amortizações	21.756	10.444	<b>Caixa líquido proveniente das atividades operacionais</b>	<b>(1.297)</b>	<b>76.724</b>
- Valor justo de propriedade para investimento	(31.373)	100.494	<b>FLUXO DE CAIXA DAS ATIVIDADES DE INVESTIMENTOS</b>		
- Depósitos diferidos	2.824	(9.044)	Caixa líquido aplicado nas atividades de investimentos	(24.534)	(10.688)
- Provisão para Contingência	98.929	100.987	Aquisições de ativos imobilizado / intangível	-	-
- Indenizações Judiciais	(3.087)	(7.698)	<b>FLUXO DE CAIXA DAS ATIVIDADES DE FINANCIAMENTOS</b>		
<b>(Aumento) redução nos ativos operacionais:</b>	<b>89.049</b>	<b>195.183</b>	Credito de Acionista	8.469	520
Contas a Receber	28.775	(24.127)	<b>Caixa líquido aplicado nas atividades de financiamentos</b>	<b>8.469</b>	<b>520</b>
Outros créditos	13.585	7.474	Caixa líquido (aplicação) do saldo de caixa e equivalentes de caixa	(17.362)	66.556
Depósitos Judiciais	2.159	1.146	<b>Caixa e equivalentes de caixa no início do exercício</b>	<b>168.886</b>	<b>102.330</b>
Despos do exercício seguinte	(79)	(966)	<b>Caixa e equivalentes de caixa no final do exercício</b>	<b>151.524</b>	<b>168.886</b>
<b>Total</b>	<b>44.440</b>	<b>(16.473)</b>			

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações contábeis

**9. Imobilizado**

As movimentações do imobilizado durante o exercício foram as seguintes:

	2024	2023		2024	2023
<b>Imobilizado</b>			<b>Valor Residual das Baixas</b>		
Líquido	29.371	-	<b>Valor Residual dos bens Retivados</b>		
Adições	-	(157)	<b>Transferências</b>		
Depreciação	-	(8)	<b>Líquido</b>		
<b>Total</b>	<b>29.371</b>	<b>(165)</b>	<b>Taxa Anual de Depreciação (%)</b>		
Imóveis	-	-		14.129	15.399
Veículos	-	-		-	8
Máquinas e Equipamentos	6.826	1.723		(197)	8.883
Móveis e Utensílios	642	159		(43)	624
Outros Bens	2.474	112		(16)	2.598
Imobilizado em estoque	944	-		(29)	257
Propriedades sem uso	6.220	-		(16.379)	22.599
<b>Total</b>	<b>46.477</b>	<b>1.994</b>		<b>(3)</b>	<b>50.825</b>

**10. Intangível**

As movimentações do intangível durante o exercício foram as seguintes:

	2024	2023		2023	2022
<b>Intangível</b>			<b>Valor Residual das Baixas</b>		
Líquido	37.536	20.707	<b>Valor Residual dos bens Retivados</b>		
Adições	-	-	<b>Transferências</b>		
Depreciação	-	(10.871)	<b>Líquido</b>		
<b>Total</b>	<b>37.536</b>	<b>10.836</b>	<b>Taxa Anual de Depreciação (%)</b>		
Software	-	-		(3)	27.703
Software em estoque	-	-		(3)	-
Arrendamentos	7.745	2.155		-	3
<b>Total</b>	<b>45.281</b>	<b>22.862</b>		<b>(3)</b>	<b>40.404</b>

A depreciação é calculada pelo método linear com a utilização de taxas baseadas na vida útil estimada desses ativos.

**11. Obrigações trabalhistas**

A composição destas obrigações está descrita abaixo:

	2024	2023		2023	2022
<b>Intangível</b>			<b>Valor Residual das Baixas</b>		
Líquido	27.703	11.470	<b>Valor Residual dos bens Retivados</b>		
Adições	-	-	<b>Transferências</b>		
Amortização	-	(6.087)	<b>Líquido</b>		
<b>Total</b>	<b>27.703</b>	<b>11.470</b>	<b>Taxa Anual de Amortização (%)</b>		
Software	-	-		-	22.320
Arrendamentos	12.701	12.701		-	-
<b>Total</b>	<b>40.404</b>	<b>24.171</b>		<b>(6.087)</b>	<b>22.320</b>

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.

**Arrendamentos**

O Balanço Patrimonial contém os seguintes saldos relacionados a arrendamentos:

	2024	2023
<b>Ativos direito de uso</b>		
Veículos	3.369	6.693
Máquinas e equipamentos	56	288
Imóveis	4.321	5.720
Saldo em 31 de dezembro	7.745	12.701

**11. Obrigações trabalhistas**

A composição destas obrigações está descrita abaixo:

	2024	2023
<b>Arrendamentos</b>		
O Balanço Patrimonial contém os seguintes saldos relacionados a arrendamentos:		
Ativos direito de uso		
Veículos	3.369	6.693
Máquinas e equipamentos	56	288
Imóveis	4.321	5.720
Saldo em 31 de dezembro	7.745	12.701

**12. Outras exigibilidades**

A composição destas outras exigibilidades está descrita abaixo:

	2024	2023
<b>Item Circulante</b>		
Obrigações diversas	3.569	1.715
Valores a pagar - TADF empresas Municipais	393	1.124
Arrecadações em folha de pagamento	739	777
Impostos e contribuições retidos na fonte - fornecedores	751	615
Cauções por contratos	547	534
Arrendamentos e aluguéis a pagar	339	332
Seguros a pagar	3	-
<b>Total Circulante</b>	<b>6.341</b>	<b>5.097</b>

**13. Outras Exigibilidades - Gerenciadas**

A composição destas outras exigibilidades está descrita abaixo:

	2024	2023
<b>Item Circulante</b>		
Obrigações diversas	3.569	1.715
Valores a pagar - TADF empresas Municipais	393	1.124
Arrecadações em folha de pagamento	739	777
Impostos e contribuições retidos na fonte - fornecedores	751	615
Cauções por contratos	547	534
Arrendamentos e aluguéis a pagar	339	332
Seguros a pagar	3	-
<b>Total Circulante</b>	<b>6.341</b>	<b>5.097</b>

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.

**Arrendamentos**

O Balanço Patrimonial contém os seguintes saldos relacionados a arrendamentos:

	2024	2023
<b>Ativos direito de uso</b>		
Veículos	3.369	6.693
Máquinas e equipamentos	56	288
Imóveis	4.321	5.720
Saldo em 31 de dezembro	7.745	12.701

**11. Obrigações trabalhistas**

A composição destas obrigações está descrita abaixo:

	2024	2023
<b>Arrendamentos</b>		
O Balanço Patrimonial contém os seguintes saldos relacionados a arrendamentos:		
Ativos direito de uso		
Veículos	3.369	6.693
Máquinas e equipamentos	56	288
Imóveis	4.321	5.720

Lei 11.037/91. Esses contratos foram firmados com a antiga CMTTC, tendo a Prefeitura de São Paulo como anuente, na qualidade de acionista majoritária desta sociedade. Tais ações, caso resultem em pagamentos, deverão ser suportadas pela "Conta Sistema" ou por repasse específico da Prefeitura Municipal de São Paulo. Os valores estão sendo pagos por meio de precatórios da Prefeitura de São Paulo. O montante da perda provável, classificado pelos assessores jurídicos da Companhia, é de R\$ 2.577.525 mil, enquanto a perda possível é de R\$ 133.488 mil. Nenhuma provisão foi constituída no balanço patrimonial, uma vez que está pacificado que a responsabilidade pelo pagamento é da Prefeitura do Município de São Paulo, por meio de precatórios, conforme já vem ocorrendo. Por se tratar de provisões e passivos contingentes, existem incertezas inerentes quanto ao prazo e ao valor de liquidação. Além disso, o reconhecimento e a mensuração dessas provisões e passivos contingentes exigem que a Companhia exerça julgamentos relevantes para estimar os valores das obrigações e a probabilidade de saída de recursos dos processos judiciais e administrativos nos quais está envolvida. Essa avaliação é baseada nas posições dos assessores jurídicos internos e nos 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 Companhia possui diversos créditos com a Prefeitura do Município de São Paulo, de longa data, nos montantes de R\$ 74.052 mil, sendo R\$ 13.554 mil ativo circulante e R\$ 60.498 mil no ativo não-circulante (R\$ 102.827 mil em 31 de dezembro de 2023) oriundos de repasses da Prefeitura, arrendamento de imóvel em processo de desapropriação para os quais seus desfechos dependem de entendimento, resultados de processos administrativos e judiciais, bem como a disponibilização de caixa por parte da Prefeitura do Município de São Paulo. A Companhia não realiza a provisão estimada para crédito de liquidação duvidosa - PECLD 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.

**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 2024, a Companhia possuía provisões no montante de R\$ 447.330 mil (R\$ 348.401 mil em 31 de dezembro de 2023) relacionadas a processos judiciais cuja expectativa de perda foi classificada como provável. Adicionalmente, a Companhia é parte em processos com perdas classificadas como possíveis, no montante de R\$ 15.518 mil, conforme des-

crito na Nota Explicativa nº 14. Como também participa de ações judiciais no montante de R\$ 2.711.013 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 CMTTC, tendo a Prefeitura de São Paulo como anuente, na qualidade de acionista majoritária desta Sociedade. Tais ações são movidas contra a Companhia 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 8, em atendimento ao que preceitua o CPC 28, foram reclassificados 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\$ 45.713 mil e que foram avaliados mercadologicamente pela empresa especializada, resultando numa atualização do valor justo em contrapartida ao resultado do exercício no valor de R\$ 31.373 mil e R\$ 15.061 como ajuste de avaliação patrimonial.

**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 empresa contratada para avaliação dos imóveis, a razoabilidade das principais premissas da metodologia utilizada pelo avaliador da Companhia, análise da adequação da contabilização e das divulgações efetuadas nas demonstrações contábeis de acordo com os pronunciamentos contábeis aplicáveis.

**Outros Assuntos**

**Constituição de Empresa para Gerir o Transporte Público**

A lei nº 13.241 de 2001, em seu artigo 31, dispõe que a Prefeitura do Município de São Paulo deve constituir uma empresa para a gestão financeira das receitas e despesas do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, e o Poder Executivo deverá, mediante lei específica, criar sociedade de economia mista com a participação dos concessionários do serviço para: I - gerir as receitas e pagamentos comuns ao Sistema Integrado e aos Serviços Complementares; II - reinvestir eventuais saldos positivos na expansão e melhoria do Sistema; III - captar recursos junto ao sistema financeiro e agências de fomento. O Tribunal de Contas da União, em seu despacho no. 4.688 de 31 de janeiro de 2022 determinou que a empresa apresente em curto espaço de tempo um plano concreto, incluindo o cronograma para implantação da referida empresa.

**Demonstração do Valor Adicionado**

A demonstração do valor adicionado (DVA) referente ao exercício findo em 31 de dezembro de 2024, elaborada sob a responsabilidade da administração da Companhia, e apresentada como informação suplementar para fins de IFRS, foi submetida a procedimentos de auditoria executados em conjunto com a auditoria das demonstrações contábeis da Companhia. Para a formação de nossa opinião, avaliamos se essa demonstração está conciliada com as demonstrações contábeis e registros contábeis, conforme aplicável, e se a sua forma e conteúdo estão de acordo com os critérios definidos na NBC TG 09 - Demonstração do Valor Adicionado. Em nossa opinião, essa demonstração do valor adicionado foi adequadamente elaborada, em todos os aspectos relevantes, segundo os critérios definidos nessa norma e é consistente em relação às demonstrações contábeis tomadas em conjunto.

**Responsabilidade da administração e da governança pelas demonstrações contábeis**

A administração da Companhia 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 Companhia 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 Companhia ou cessar suas operações, ou não tenha nenhuma alternativa realista para evitar o encerramento das operações.

Os responsáveis pela governança da Companhia 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 detecta 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 mantivemos

ceticismo profissional ao longo da auditoria. Além disso:

- Identificamos e avaliamos os riscos de distorção relevante nas demonstrações contábeis, independentemente de 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 com o objetivo de expressarmos opinião sobre a eficácia dos controles internos da Companhia;
  - 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 Companhia 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 Companhia. Se concluirmos que existe incerteza relevante, devemos chamar a 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 Companhia 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.
- Comunicamos-nos com os responsáveis pela governança a respeito, entre outros aspectos, do alcance e da época dos trabalhos de auditoria planejados e das constatações significativas de auditoria, inclusive as deficiências significativas nos controles internos que, eventualmente, tenham sido identificadas durante nossos trabalhos.

Barueri, 7 de março de 2025.  
**RUSSELL BEDFORD GM**  
 AUDITORES INDEPENDENTES S/S  
 2 CRC SP 5.460/O-0 "T" SP  
**Roger Maciel de Oliveira**  
 Contador 1 CRC SP 71.505/O-3 "T" SP  
 Sócio Responsável Técnico  
**Wesley Fernandes Tuaf Garcia**  
 Contador CRC SP 329.869/O-8  
 Sócio



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



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

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