

CARTA ANUAL 2017

**CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO DA
SÃO PAULO TRANSPORTE S/A - SPTrans**

CARTA ANUAL DE POLÍTICAS PÚBLICAS E DE GOVERNANÇA CORPORATIVA

1. APRESENTAÇÃO

Em conformidade com o art. 8º, inciso I e VIII, da Lei nº 13.303, de 30 de junho de 2016, o Conselho de Administração da São Paulo Transporte S/A, a seguir denominada SPTrans, subscreve a presente Carta Anual de Políticas Públicas e Governança Corporativa referente ao exercício social de 2017.

2. IDENTIFICAÇÃO GERAL

- CNPJ/MF: 60.498.417/0001-58 NIRE 3530001471-5
- Sede: São Paulo - SP
- Tipo de Estatal: Sociedade de Economia Mista
- Acionista Controlador: Prefeitura do Município de São Paulo
- Tipo Societário: Sociedade Anônima
- Tipo de Capital: Fechado
- Abrangência de Atuação: Municipal
- Setor de Atuação: Transporte Público e Mobilidade Urbana

3. ADMINISTRADORES

3.1. Conselheiros de Administração

- Plínio Assmann (Presidente do Conselho)
- Alexandre A. Motonaga
- Andre Machado Galvão
- Eduardo Machado Barella
- Luiz Valério da Silva
- Marcia Rodriguez
- Wilson Lazzarini

3.2. Diretores

- Paulo César Shingai - Diretor Presidente
Telefone: (11) 3396-6903
e-mail: presidencia@sptrans.com.br
- Paulo César Shingai (cumulativamente) - Diretor de Operações
Telefone: (11) 2796-3289
e-mail: presidencia@sptrans.com.br

- Levi dos Santos Oliveira - Diretor de Planejamento de Transporte
Telefone: (11) 3396-6810
e-mail: levi.oliveira@sptrans.com.br

- Sergio Krichanã Rodrigues - Diretor de Administração e de Infraestrutura
Telefone: (11) 3293-2703
e-mail: sergio.rodrigues@sptrans.com.br

- Sandro Augusto Cuoghi - Diretor de Gestão da Receita e Remuneração
Telefone: (11) 3293-2719
e-mail: sandro.cuoghi@sptrans.com.br

- Paulo Feu de Brito - Diretor de Relações Internas
Telefone: (11) 2796-3299
e-mail: paulo.feu@sptrans.com.br

3.3. Auditores Independentes

- Tattica Auditores Independentes
Telefone: (11) 3062-3000
e-mail: valeria.oliveira@tattica.com.br; aderbal.hoppe@tattica.com.br

Data de Divulgação: junho de 2018

4. MENSAGEM DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Uma megacidade é um aglomerado urbano, assim como Nova Iorque, Paris e Tóquio, que são consideradas cidades globais pelo *Globalization and World Cities Study Group & Network (GaWC)* por se interligarem fortemente com outros centros de influência econômica mundial e por abrigarem população superior a 10 milhões de habitantes.

São Paulo conta hoje com mais de 12,5 milhões de habitantes e, a exemplo das demais megacidades, terá a oportunidade de vivenciar as tendências de estudos que apontam que, nas próximas três décadas, 80% das pessoas habitarão as zonas urbanas das cidades, demandando bens e serviços públicos que precisam ter o atributo da universalização do acesso, revertendo e erradicando o perverso agravamento da desigualdade e das carências sociais.

A Cidade de São Paulo abriga um contingente de pessoas que forma um mosaico urbano no qual convive difusamente a metrópole, a cidade do interior, os modos e a cadência da zona rural, a cidade-dormitório e a cidade industrial - seja a que ainda polui e a não poluente -, a cidade dos serviços financeiros e a urbe das chamadas intelectuais e da inteligência artificial, submetida à intensa e telúrica atividade multicultural, sujeita à ação antrópica que se projeta para a segunda metade do século XXI.

A entropia provocada pela conurbação de pelo menos 23 cidades, esgarça o tecido urbano durante o dia, demandando sua recuperação para reeditar o cenário feérico da manhã seguinte, exigindo severo esforço de gestão na fluidez do trânsito e do transporte urbano, a mobilidade, o saneamento e a drenagem urbana, a limpeza e o descarte de tudo o que se produz, consome e rejeita, diuturnamente, sem que se interfira no ritmo da megacidade.

Em virtude da intensa conurbação, territórios e bacias não estão mais sujeitos a limites ou jurisdição de uma única cidade; pois, passam a requerer enfrentamento por todas as células vivas dos aglomerados urbanos.

O universo citadino, nas próximas décadas, confirmadas as previsões, evoluirá num diapasão diverso daquele que vem modulando até hoje a pauta das demandas colocadas nas fronteiras urbanas da Cidade.

E, assim como o trânsito e o transporte, a geração e o manejo dos resíduos sólidos, a iluminação pública, a drenagem e o tratamento das águas, e os ativos ambientais constituirão verdadeiras *commodities* urbanas.

Mas, qual seria o modelo de gestão ideal para um sistema de transporte sobre pneus de uma cidade localizada em uma área de 1.522,9 km², com 96 distritos e 32 prefeituras regionais, e que passará por profundas adaptações, se pretende atenuar desigualdades e conviver com o horizonte que deve sobrevir a uma megacidade global?

A gestão deverá aplicar recursos com a consciência de que eventualmente suas intervenções deverão ultrapassar as fronteiras urbanas que compartilha com as demais cidades que estão conurbadas com São Paulo, e que gravitam em torno dela, compartilhando centralidades e ambivalências tão difusas.

Sem dúvida, a mobilidade urbana se sobrepõe às variáveis que antes se colocavam como soberanas (o trânsito e o transporte). Hoje, a regulação demanda outros campos que afetam a dinâmica da megacidade, e o controle regulatório se estende ao atendimento de veículos de transporte de escolares, táxis através de aplicativos e outros utilitários que assumem proporção inusitada na dinâmica da Cidade.

A SPTrans e a Companhia de Engenharia de Tráfego - CET detém, cada qual, as expertises do transporte e do trânsito, atributos que favorecem a condição para que o espaço urbano possa acolher os deslocamentos de pessoas e cargas – a mobilidade.

A mobilidade traz o predicado inerente da acessibilidade, o que permite que as pessoas exerçam com autonomia a decisão de utilizar os meios e os modos de transporte e venham a desfrutar o espaço urbano da melhor maneira.

A mobilidade urbana compreende os modos de transporte motorizado e não motorizado; o transporte coletivo público de passageiros; o fretamento e o transporte escolar; o transporte privado individual (a exemplo dos táxis e lotações, com veículos que sejam acessíveis às pessoas com deficiência); e os serviços públicos coletivos entre municípios cujos perímetros urbanos sejam ou não contíguos.

Na Cidade de São Paulo, a infraestrutura da mobilidade urbana inclui as vias e logradouros, ciclovias, terminais e instalações de conectividade bem assim como pontos para embarque e desembarque de passageiros, sinalização viária e de trânsito e instrumentos de controle, fiscalização e arrecadação de taxas e tarifas e difusão de informações aos cidadãos.

Por derradeiro, cabe lembrar que **política pública** é o fazer do Estado. São as ações do Estado no exercício das suas competências. É a materialidade do Estado¹.

A Administração Pública é a responsável pela consecução das metas do Governo e desempenha, em sentido material, as funções requeridas do serviço público em geral. No conjunto de órgãos e jurisdições que a constituem, garante que os ativos públicos estejam protegidos pela Lei e destinados à fruição pelo conjunto da sociedade.

Qualquer bem ou direito resultante da fruição de qualquer ativo ou serviço público é, por definição, indisponível, sendo objeto de tutela pelo Estado, ainda que o Estado atue sob o regime predominante do direito privado.

¹ Rosângela Vecchia, “Políticas Públicas no Federalismo Brasileiro: Competências das Esferas de Governo na Gestão das Políticas Públicas”. Curso de Atualização e Capacitação Sobre Formulação e Gestão de Políticas Públicas, 1, 2008, Brasília (DF) Fundação João Mangabeira, Brasília (DF).

Quando exerce atividade econômica, e desde que a exploração não contrarie o interesse público primário, reveste-se o Estado de legitimidade, atendendo ao interesse público secundário (do próprio Estado). Os benefícios que o Estado receberá enquanto acionista, possibilitam satisfazer o interesse público primário.

A SPTrans se dedica, desde 2013, ao desenvolvimento de projetos de engenharia com o propósito de incorporar e ou preservar funcionalidades aos corredores, terminais e ao viário onde circulam os ônibus das Empresas Operadoras do Sistema de Transporte Coletivo Público, na Cidade de São Paulo, a seguir denominadas Empresas Operadoras.

O **projeto** é o elemento de maior importância no empreendimento público e é ele que, sem dúvida, influencia e direciona o regime de execução da obra ou do serviço de engenharia.

A observância dos métodos construtivos e dos partidos de concepção, a qualidade dos insumos e a capacidade da mão de obra empregada, garantem os custos projetados e o cumprimento dos cronogramas de execução das obras.

O **empreendimento sustentável** é o produto que a sociedade espera da atividade da empresa pública responsável.

A SPTrans gerencia e fiscaliza o Sistema de Transporte Coletivo Público de Passageiros, na Cidade de São Paulo, a seguir denominado Sistema de Transporte, em cerca de 30% das vias urbanas do Município, ou 4,8 mil dos 17,0 mil quilômetros da malha viária, e fiscaliza as instalações de infra e superestrutura de transporte e mobilidade, como os terminais de passageiros, as garagens e os pátios de manutenção e de estacionamento das Empresas Operadoras.

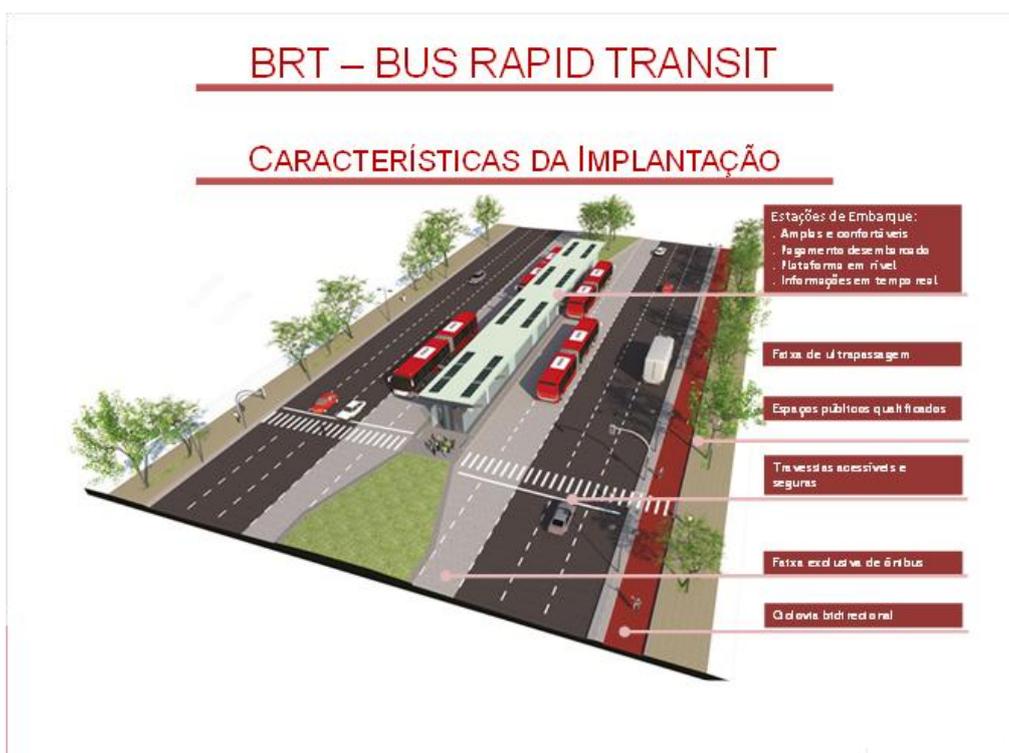
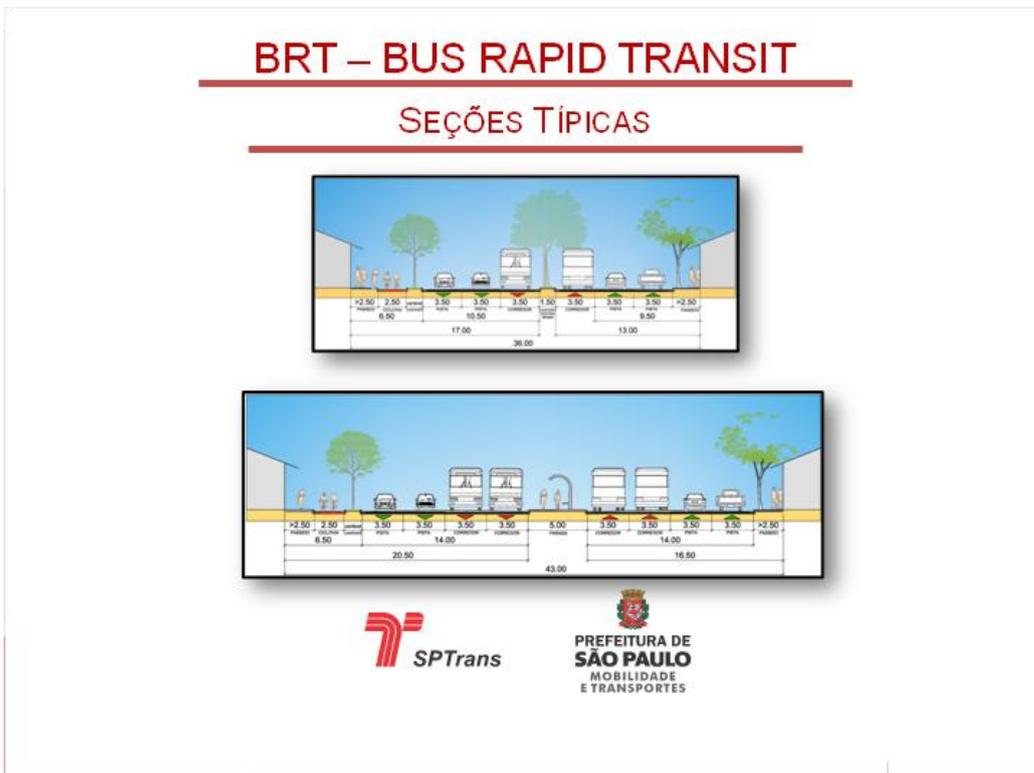
A gestão da SPTrans se estende às informações geradas pelos equipamentos de tecnologia embarcada nos veículos e disponibilizadas em tempo real para os centros de controle que monitoram as informações dos trajetos das partidas programadas e outros indicadores, como contadores de passageiros, validadores de processamento de dados, câmeras, painéis de mensagens variáveis, entre outros.

A *expertise* mais relevante da SPTrans, entretanto, é a concepção das funcionalidades que norteiam o partido de seus projetos de engenharia e que têm como objetivo favorecer os passageiros que ingressam ou se integram ao Sistema de Transporte.

Os corredores de ônibus implantados na Cidade privilegiam a integração com os modos de transporte de alta capacidade, como o trem metropolitano e o metrô, e são implantados em áreas de interesse do Plano Diretor Estratégico – PDE da Cidade de São Paulo.

Além do traçado respeitar as centralidades urbanas e os subcentros do PDE, os projetos dos corredores contam com Estações de Embarque acessíveis, amplas e seguras, faixas de rolamento do viário, permitem ultrapassagem das linhas que passam por eles, se integram ao espaço urbano e não agridem o meio ambiente, e em seu entorno calçadas e ciclovias têm garantidas as suas prerrogativas de coexistência harmoniosa com os traços urbanos das localidades a que servem.

Aliás, esse partido de projeto encontra representatividade mais acentuada no Eixo Sudeste do Expresso Tiradentes, implantado pela SPTrans entre 2005 e 2007, recebendo no ano de 2013 a classificação “prata” conferida à Prefeitura de São Paulo consoante o Padrão de Qualidade *Bus Rapid Transport (BRT)* no ranking do *ITDP – Institute for Transportation & Development Policy*.



5. CARTA ANUAL – Conforme Art. 8º inciso I da Lei Federal nº 13.303/16

A Administração da Sociedade compete ao Conselho de Administração e à Diretoria, não sendo permitida a presidência dos colegiados pela mesma pessoa.

A Sociedade tem por objeto a realização de estudos para prestação de serviços de planejamento, gestão e fiscalização e exploração de Serviço de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, e, nos termos da Lei Municipal nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, particularmente, gerenciar e fiscalizar a prestação, a implementação, o aperfeiçoamento, a administração e a expansão dos serviços e dos planos do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, bem como a aplicação dos recursos financeiros e orçamentários destinados a tais finalidades.

Cabe-lhe, ainda, exercer a gestão financeira da arrecadação tarifária advinda do Serviço de Transporte, bem como a arrecadação decorrente da aplicação de multas, conforme legislação específica, às Empresas Operadoras, de acordo com as diretrizes emanadas pelo Poder Público.

5.1. Conselho de Administração

O Conselho de Administração é o órgão consultivo de deliberação superior dos negócios da SPTrans, sendo composto por, no mínimo, 7 e, no máximo, 9 membros, assegurada a participação de um representante dos empregados na forma da Legislação Municipal.

Os acionistas minoritários indicarão um representante no Conselho de Administração, com mandato coincidente com os demais conselheiros.

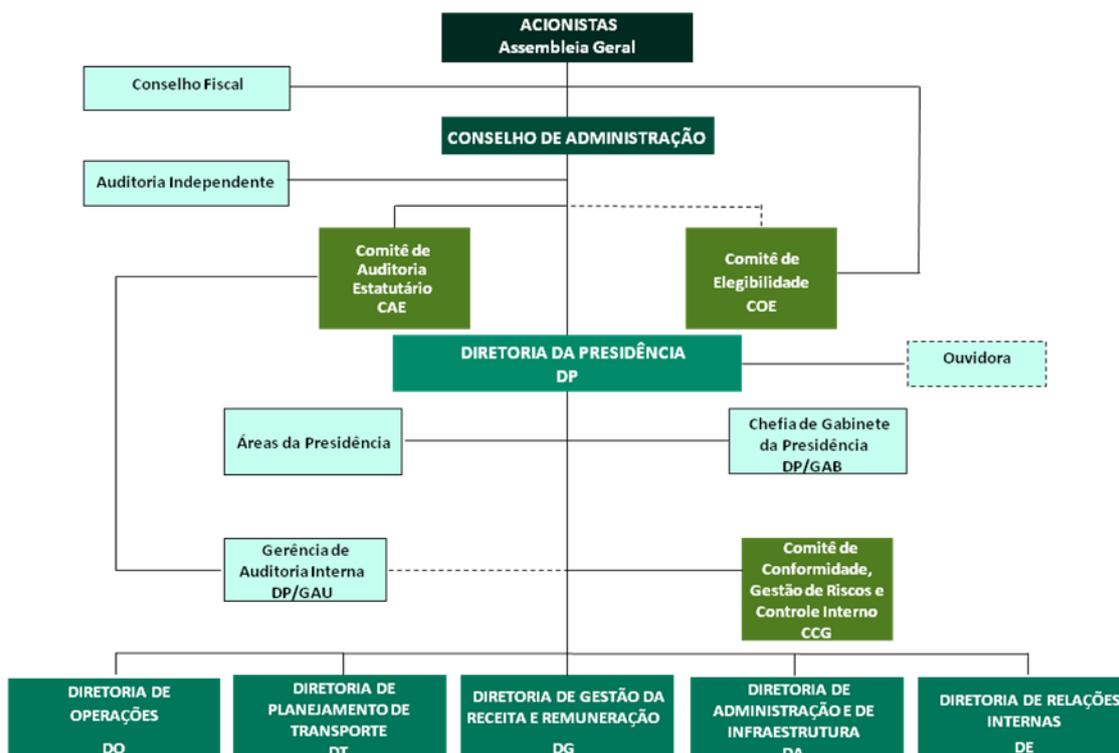
5.2. Conselho Fiscal

O Conselho Fiscal terá funcionamento permanente e será composto por, no mínimo, 3 e, no máximo, 6 membros, eleitos pela Assembleia Geral, e suplentes em igual número, sendo um dos membros representante dos empregados na forma da Legislação Municipal.

Pelo menos, 1 membro e seu respectivo suplente será indicado pelo Município, devendo ser servidor público com vínculo permanente com a administração pública.

5.3. Diretoria Executiva

A Diretoria Executiva tem mandato de 2 anos e é composta por seis membros², sendo que um deles preside o Colegiado como Diretor Presidente e os demais são um Diretor de Operações, um Diretor de Planejamento de Transporte, um Diretor de Gestão da Receita e Remuneração, um Diretor de Administração e de Infraestrutura e um Diretor de Relações Internas³.



O atual organograma da Companhia já espelha algumas alterações promovidas em consonância com a reforma dos Estatutos Sociais sob a égide da nova regulamentação das Estatais, a Lei Federal nº 13.303/2016.

Os Comitês de Elegibilidade e de Conformidade, Gestão de Riscos e Controle Interno, já estão constituídos e a Auditoria Interna já teve seu status elevado ao nível de gerência, se aguarda, por parte do Acionista, as indicações para o Comitê de Auditoria Estatutário.

² Aos diretores estatutários é permitida a reeleição com até 3 reconduções consecutivas.

³ Eleito consoante Lei Municipal nº 10.731/89, permitida apenas uma reeleição.



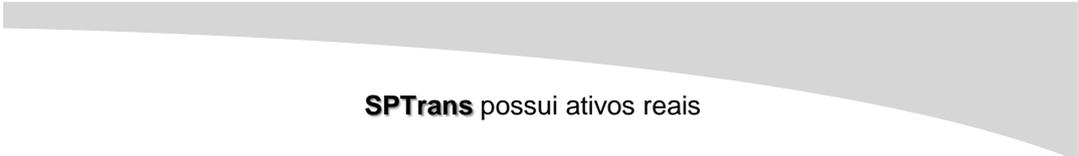
Cidadania



Políticas Públicas



**Empresas, Fundações,
Autarquias**



SPTrans possui ativos reais

SPTrans possui lastro patrimonial

SPTrans possui passivos contingentes

SPTrans domina conhecimento técnico

SPTrans detém expertises de engenharia

SPTrans gerencia empreendimento público

SPTrans é uma empresa tecnificadora



6. DADOS NOTÁVEIS



Unidade	Descrição
1.334	Linhas
198 mil	Viagens Programadas em Dias Úteis
2,9 milhões de km	Programados em Dias Úteis
14.379	Veículos Cadastrados
93%	Veículos Acessíveis
32	Terminais (29 SPTrans; 2 EMTU; 1 Osasco)
19.500	Abrigos e Pontos de Parada
12	Corredores Ônibus
256 km	Extensão Corredores (Ida e Volta)
20,6 km/h	Velocidade Média Corredores (B/C)
19,5 km/h	Velocidade Média Corredores (C/B)
415	Trechos Vias Exclusivas
500 km	Trechos Vias Exclusivas (Ida e Volta)
19,4 km/h	Velocidade Média Faixas (B/C)
17,3 km/h	Velocidade Média Faixas (C/B)
3,64	Índice de Passageiros Transportados Por Quilômetro em Dias Úteis (IPK)
746	Quantidade de Passageiros Transportados Por Veículo em Dias Úteis (PVD)
7.798	Quilometragem Percorrida Média Mensal Por Veículo do Sistema (PMM)
9,4 Milhões (100%)	Passageiros Transportados Dias Úteis
41%	Crédito Comum
32%	Vale Transporte
6%	Estudante Passe Livre
11%	Gratuidade do Idoso
6%	Dinheiro (em espécie, a bordo)
1%	Estudante
3%	Deficientes

Os **Valores Notáveis** apresentados dignificam a envergadura do Sistema que a SPTrans gerencia, e sua expressão não encontra paradigma em outra cidade ou megacidade do planeta que opere um sistema de transporte de média capacidade sobre pneus.

A SPTrans, entretanto, não possui ativos que produzam receitas operacionais. Sua principal fonte de receitas é o gerenciamento do Sistema de Transporte, que compreende a mobilização de pessoal profissional qualificado para a gestão da política pública que compreende o transporte e a mobilidade urbana.

A arrecadação tarifária, as compensações aportadas pelo Tesouro Municipal para cobrir o custo das gratuidades estatuídas em atos do Poder Público, assim como o custeio da bilhetagem eletrônica e os custos incorridos pela regularização dos fluxos de transporte iniciados a partir das garagens dos operadores, estendendo-se pelos terminais de passageiros, pelo viário estratégico e pelos pontos e paradas de ônibus, constituem a matriz do transporte público da Cidade.

Os projetos de intervenção urbana sob a responsabilidade da Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes e que privilegiam a infra e a superestrutura dedicada ao transporte público são também gerenciados pelo corpo técnico da Companhia. É o demonstrado a seguir.

Valores Gerenciados - Anual

Em MMR\$

Itens	2017	2018
Remuneração Sistema Coletivo Urbano	4.800,0	4.956,5
Compensações Tarifárias	2.900,0	2.956,6
Transporte Mobilidade Reduzida ATENDE	80,1	87,0
Requalificação de Corredores	35,0	63,6
Projetos de Acessibilidade nos Terminais	1,2	11,8
Requalificação Terminais Urbanos	-	10,8
Total	7.816,3	8.086,3



As Demonstrações Contábeis são elaboradas de acordo com as práticas adotadas no Brasil e a Legislação Societária (Lei nº 6.404/76) assim como as modificações introduzidas pela Lei nº 11.638/07 e suas alterações posteriores pela Lei nº 11.941/09. Também são respeitadas as normas vigentes da Comissão de Valores Mobiliários – CVM e do Comitê de Pronunciamentos Contábeis – CPC, recepcionados pelo Conselho Federal de Contabilidade – CFC, obedecidos e contemplados também os critérios da *International Financial Reporting Standards – IFRS* acolhidos pelas leis brasileiras.

DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS ENCERRADAS EM DEZEMBRO
(em milhares de reais)

A T I V O					P A S S I V O				
	2.017	2.016	AV%	AH%		2.017	2.016	AV%	AH%
CIRCULANTE	137.550	129.334	46,1	6,4	CIRCULANTE	106.857	117.449	35,8	9
Disponibilidades	11.329	15.579	3,8	(27,3)	Fornecedores	14.448	17.498	4,8	17
Disponibilidades gerenciadas	24.100	16.777	8,1	43,6	Empréstimos e financiamentos	653	616	0,2	(6)
Contas a receber	52.781	44.250	17,7	19,3	Obrigações trabalhistas	9.234	18.209	3,1	49
Contas a receber gerenciadas	2.358	7.431	0,8	(68,3)	Parcelamentos consolidados -INSS	5.658	5.658	1,9	-
Outros créditos	49.021	47.996	16,4	2,1	Parcelamentos consolidados - Outros	19.009	20.344	6,4	6
Despesas do exercício seguinte	15	31	-	(51,6)	Outras exigibilidades	7.732	8.921	2,6	13
Perdas estimadas em créditos de liquidação duvidosa	(2.054)	(2.730)	(0,7)	24,8	Outras exigibilidades gerenciadas	26.458	24.208	8,9	(9)
					Contribuição social a pagar	277	-	0,1	(100)
					Férias e encargos sociais	23.388	21.995	7,8	(6)
NÃO CIRCULANTE	160.686	163.173	53,9	(1,5)	NÃO CIRCULANTE	368.871	349.114	123,7	(5)
REALIZÁVEL A LONGO PRAZO	55.718	56.388	18,7	(1,2)	Empréstimos e financiamentos	9.504	10.456	3,2	9
Depósitos judiciais	22.343	22.660	7,5	(1,4)	Parcelamentos consolidados - INSS	114.582	114.582	38,4	-
Outros créditos	33.375	33.728	11,2	(1,0)	Parcelamentos consolidados - Outros	12.014	16.550	4,0	27
					Créditos de acionistas	35.710	35.710	12,0	-
					Provisão para passivos contingentes	191.749	166.075	64,3	(15)
INVESTIMENTOS	64	64	-	-	Outras exigibilidades	5.312	5.741	1,8	7
IMOBILIZADO	104.785	106.544	35,1	(1,7)	PATRIMÔNIO LÍQUIDO	(177.492)	(174.056)	(59,5)	(2)
INTANGÍVEL	119	177	-	(32,8)	Capital social realizado	1.387.929	1.380.439	465,4	0
					Capital social autorizado	1.966.770	1.966.770	659,5	-
					Capital a subscrever	(578.841)	(586.331)	(194,1)	1
					Reserva de capital	2.714	2.714	0,9	-
					Reserva de reavaliação	59.565	59.565	20,0	-
					Adiantamentos para aumento de capital	1.586	6.024	0,5	(73)
					Prejuízos acumulados	(1.629.286)	(1.622.798)	(546,3)	(0)
TOTAL DO ATIVO	298.236	292.507	100,0	2,0	TOTAL DO PASSIVO	298.236	292.507	100,0	(1)

RESULTADO DO EXERCÍCIO

Receita operacional líquida	303.748	265.668	100,0	14,3
Custo dos serviços prestados	(211.638)	(190.279)	(69,7)	(11,2)
Receitas (despesas) operacionais	(92.158)	70.782	(30,3)	(230,2)
Resultados financeiros	(5.159)	(5.261)	(1,7)	1,9
Resultado antes dos tributos s/ o lucro	-5.207	140.910	(1,7)	(103,7)
Provisão para CSLL	(1.281)	-	(0,4)	(100,0)
Resultado líquido do exercício	(6.488)	140.910	(2,1)	(104,6)

Ativo: os bens e direitos da entidade (aplicação de recursos).

Ativo Circulante: são direitos que tenham sua realização com prazo inferior a um ano.

Ativo Não Circulante: são direitos que tenham sua realização com prazo superior a um ano, e deve ser subdividido em realizável a longo prazo, investimentos, imobilizado e intangível.

Realizável a Longo Prazo: são direitos que tenham sua realização com prazo superior a um ano.

Investimentos: participação em outras sociedades.

Imobilizado: todos os bens de permanência duradoura, destinados ao funcionamento normal da sociedade.

Intangível: os direitos que tenham por objeto bens incorpóreos destinados à manutenção da sociedade.

Passivo: as obrigações para com terceiros (origem de recursos).

Passivo Circulante: são obrigações vencíveis com prazo inferior a um ano.

Passivo Não Circulante: são obrigações que possuem vencimento com prazo superior a um ano.

Patrimônio Líquido: representa os valores que os sócios ou acionistas têm na empresa em um determinado momento. O balanço patrimonial, a diferença entre o valor dos ativos e dos passivos representa o PL (Patrimônio Líquido), que é o valor contábil devido pela pessoa jurídica aos sócios ou acionistas.

7. APROVAÇÃO

Esta Carta Anual de Políticas Públicas e de Governança Corporativa 2017 foi aprovada pelo Conselho de Administração em 27 de abril de 2018.

8. REVISÕES

HISTÓRICO DE REVISÕES		
REVISÃO	DATA	ALTERAÇÃO
0	27.04.18	Emissão inicial.

Prefeitura da Cidade de São Paulo

Prefeito
Bruno Covas

Secretário Municipal de Mobilidade e Transportes
João Octaviano Machado Neto

São Paulo Transporte S/A - SPTrans

Diretor Presidente
Paulo César Shingai

Diretor de Operações
Wagner Chagas Alves

Diretor de Planejamento de Transporte
Levi dos Santos Oliveira

Diretor de Gestão da Receita e Remuneração
Sandro Augusto Cuoghi

Diretor de Administração e de Infraestrutura
Sergio Krichanã Rodrigues

Diretor de Relações Internas
Paulo Feu de Brito

Chefe de Gabinete da Presidência
Albino Silva da Rocha