



SÃO PAULO TRANSPORTE S/A
Gerência de Auditoria Interna

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

SÃO PAULO TRANSPORTE S/A - SPTRANS

CNPJ 60.498.417/0001-58 NIRE 3530001471-5

CONSELHO FISCAL

ATA N° CF 10/23

Ata da Reunião Ordinária do Conselho Fiscal da São Paulo Transporte S/A, realizada em 23 de outubro de 2023.

Aos vinte e três dias do mês de outubro de dois mil e vinte e três, às dez horas, em sessão secretariada na Sede da São Paulo Transporte S/A, sita na Rua Boa Vista, nº 236, nesta Capital, em atendimento às exigências contidas no Parágrafo único do Artigo 21 do Estatuto Social da Companhia; aos Pronunciamentos manifestados e às Interpretações, Orientações e Revisões igualmente emitidas pelo Comitê de Pronunciamentos Contábeis (CPC); às diretrizes estabelecidas no Artigo 163 da Lei Federal nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, que rege as Sociedades Anônimas; e às regras instituídas pela Lei Federal nº 13.303, de 30 de junho de 2016, intitulada Lei de Responsabilidade das Estatais, reuniram-se, por meio de videoconferência, os Membros do Conselho Fiscal da Companhia, que esta Ata subscrevem.

Visando ao cumprimento da respectiva pauta, também participaram da reunião: a Sra. Luciana Durand Garda, Chefe de Gabinete da Presidência; o Sr. Anderson Clayton Nogueira Maia, Diretor de Administração e de Infraestrutura; a Sra. Eliane Resmini, Sócia Responsável Técnica da *Russel Bedford GM Auditores Independentes*; os Srs. Ricardo Silva e Elian Rocha, Gerente e Auditor Sênior junto à *Russel Bedford*, respectivamente; a Sra. Laura Lopes de Araújo Maia, Superintendente de Recursos Humanos; a Sra. Selma Quaresma da Silva, Superintendente Financeira; o Sr. Pedro de Amorim Lopes, Responsável pela Gerência de Auditoria Interna, em substituição; a Sra. Fernanda Donata de Souza Surita, Gerente de Administração de Recursos Humanos; o Sr. Mauro José de Araújo Lima, Gerente Contábil; o Sr. Ricardo Fischer da Luz, Responsável pela Assessoria de Conformidade, Gestão de Riscos e Controle Interno; o Sr. Maurício de Moraes, Responsável pela Assessoria de Governança de Tecnologia da Informação e Comunicação o Sr. Cláudio Roberto Rodrigues, Analista de Gestão Sênior da Gerência Contábil; os Srs. Pedro de Souza Rama, Alferes Soares Alves e Felipe Ramon de Carvalho, representando a Gerência de Desenvolvimento e Inovação Tecnológica (Superintendência de Engenharia Veicular e Mobilidade Especial); a Sra. Fabiana Fuyumi Morimoto; o Sr. Gabriel Rocha Mol Rangel e o Sr. Rodrigo Morvillo El Khouri, Assessora, Analista de Gestão Pleno e Administrador Técnico de Projetos, respectivamente, junto à Assessoria de Conformidade, Gestão de Riscos e Controle Interno; os Srs. Daniel Batista Camargo e Sebastião Pereira Ramos, Auditores Internos incumbidos da elaboração e publicação da presente Ata.

Verificado o quórum necessário e concluídas as saudações, iniciaram-se os trabalhos com apreciação do primeiro item da pauta, a saber: apresentação, por parte da **sra. Eliane Resmini, Representante da Russel Bedford Auditores Independentes**, de informações acerca: **(I) do processo de saneamento da ressalva e das recomendações assinaladas no exame das Contas e dos Controles do exercício de 2022 e; (II) do Plano de Trabalho para exame das Contas e dos Controles Internos do exercício de 2023.** A sra. Eliane apresentou o plano de trabalho dos auditores independentes e a metodologia a ser aplicada, referente às demonstrações financeiras do exercício de 2023. Descreveu o objeto e os serviços a serem executados, descrevendo de forma sintética todos os relatórios a serem emitidos. Em seguida, discriminou as etapas/fases dos trabalhos de auditoria. Com respeito ao cronograma físico das atividades, concordou com a necessidade de revisão das datas programadas junto às equipes da SPTrans. Por fim, informou os principais riscos já identificados, a saber: **(i)** revisão da vida útil do ativo imobilizado e intangível; **(ii)** impairment dos ativos não financeiros; **(iii)** avaliação dos processos judiciais e respectivas contingências; **(iv)** contas ativas e passivas referentes ao gerenciamento do sistema municipal de transporte; **(v)** continuidade operacional da companhia; **(vi)** provisões constituídas para passivos contingentes; **(vii)** parcelamentos fiscais e previdenciários; **(viii)** despesas com pessoal; **(ix)** passivo atuarial (o que envolverá, entre outros procedimentos, a análise do relatório que será produzido por consultoria especializada, contratada pela companhia); **(x)** diversos créditos e débitos mantidos pela companhia, junto à Prefeitura Municipal da Cidade de São Paulo e à Tupi Transportes Urbanos. Estando o colegiado satisfeito com as informações e esclarecimentos prestados, a equipe de auditoria independente foi dispensada, com os devidos agradecimentos.

O segundo tema da pauta foi tratado pela **sra. Laura**, que forneceu ao colegiado um panorama de uma série de fatos incidentais, relacionados ao **não cumprimento das metas relativas à reformulação do Plano de Carreira da Companhia**. Iniciou suas considerações esclarecendo que a reformulação do plano de carreira se fez necessário, por ter sido elaborado em 2010 e, já não mais satisfazer as necessidades da companhia, além de apresentar distorções em faixas de progressão de alguns cargos, além da necessidade de fusão de algumas funções. No entanto, concluída a reformulação, houve um pedido de reanálise por parte do Conselho de Administração. Diante de um cenário de muitos desligamentos, além do risco de perda de novos talentos, em 2019 a Superintendência de Recursos Humanos optou por realizar um mapeamento organizacional, ao invés de prosseguir na reformulação inicial do plano de carreira. Todos os processos de trabalho existentes na companhia foram mapeados e, a partir disto, o quadro de vagas foi redimensionado, visando um processo seletivo externo e um processo interno. Diante deste cenário, percebeu-se que a reformulação do plano de carreira não fazia mais sentido, sendo necessária a elaboração de um novo plano de cargos e salários. A sra. Laura também salientou que a Superintendência de Recursos Humanos vem fazendo tratativas para a contratação de uma consultoria que a possa auxiliar neste processo. Pedindo a palavra, o sr. Henrique sugeriu que, no futuro, a companhia providencie aditivos formais aos itens do *Compromisso de Desempenho Institucional (CDI)* cujo objeto seja perdido, evitando assim que estes itens não constem como “descumpridos”, junto à administração direta. Não havendo mais questionamentos sobre o tema, as senhoras Laura e Fernanda foram dispensadas, após os devidos agradecimentos.

Para tratarem do terceiro item da ata _ **apresentação por parte da Superintendência de Engenharia Veicular e Mobilidade Especial, de estudo sobre a continuidade da operação do sistema trólebus e de eventuais alternativas a esse sistema** _ o sr. Pedro concedeu a palavra aos **senhores Pedro, Alferes e Felipe**. A apresentação “*renovação de frota por tecnologias limpas*” inicia destacando a atribuição da SPTrans em fomentar o desenvolvimento tecnológico com vistas ao conforto, à acessibilidade e à preservação do meio ambiente. Descreve a implantação do programa ECOFROTA entre os anos de 2009 e 2014, com base na lei municipal nº 14.933, de 05/06/2009, que institui a política de mudança do clima no município de São Paulo, e as experiências realizadas com veículos movidos a biodiesel, diesel de cana, etanol, gás metano, veículos elétricos híbridos e a baterias. Durante esse processo experimental, a SPTrans conduziu suas análises embasando-se nos seguintes quesitos: **(i) ambiental - combustíveis com**

base em fontes renováveis e respectivos níveis de emissão; (ii) financeiro – investimento em tecnologia veicular / infraestrutura e custos operacionais; (iii) técnico-operacional - capacidade de transporte, confiabilidade, disponibilidade da tecnologia veicular, do combustível e da infraestrutura, conforto, acessibilidade e flexibilidade operacional. Em seguida, foi realizado um relevante histórico relacionando os aspectos contratuais, desde a assinatura dos contratos de prestação de serviços de transporte em 2019 e a instrução técnica, estabelecida desde 2022, sobre a metodologia para cálculo de emissões e o desenvolvimento em conjunto com o Instituto de Energia e Meio Ambiente (IEMA) de ferramentas para apoiar o planejamento e renovação da frota de ônibus no município de São Paulo (PlanFrota). Com respeito à eletro mobilidade, foram abordados os aspectos do plano piloto de 2018 tais como: **(a)** consulta à empresa concessionária de energia local (AES Eletropaulo) relativa à disponibilidade de energia nas 41 garagens, prazo e custo para execução de obras de rede, quando se fizessem necessárias adequações e disponibilização de indicadores de interrupção de energia nas garagens; **(b)** critérios técnicos e operacionais aplicados na escolha da operadora: quilometragem diária da linha, média de passageiros/veículo dia; quantidade de veículos por linha; proximidade do ramal de alta tensão; **(c)** financiamento e fornecimento de veículos e da infraestrutura de recarga: energia de origem fotovoltaica, transmissão da energia, instalação de subestações, instalação de 15 (quinze) carregadores, operação e manutenção. Durante a operação do projeto, entre dezembro de 2019 e junho de 2023, constatou-se que a frota piloto deixou de emitir: **(1)** 87.500 toneladas de dióxido de carbono (CO₂); **(2)** 205 toneladas de óxidos de nitrogênio (NO_x) e; **(3)** 1,72 toneladas de materiais particulados (MP); além de evitar o consumo de aproximadamente 37 milhões de litros de óleo diesel. Dando prosseguimento à apresentação, o sr. Alferes traçou um breve histórico do sistema trólebus, enfatizando o período entre 1994 e 2007/2014, o que equivale ao processo de transferência das operações para as empresas privadas (frota pública – operação privada), até a renovação de toda a frota, devido a depreciação total; passando por considerações sobre a infraestrutura atual, o mapa da rede aérea de trólebus, seus principais componentes, desde o processo de modernização. Com respeito ao **contrato vigente para operação e manutenção da infraestrutura elétrica** (novembro de 2018 a outubro de 2023), o sr. Alferes informou que, com base em dados de julho de 2023, o Consórcio Via Aérea (empresa contratada) recebe a **quantia mensal de R\$ 1.661.829,46**. Em relação ao **contrato vigente de fornecimento de energia elétrica**, firmado com a ENEL, (fornecimento de corrente-alternada em média tensão entre 13,2 e 20 quilovolts, tarifa Verde A4, 22 estações transformadoras retificadoras e demanda contratada de 12,7 megawatts), para o período de janeiro a julho de 2023, **o valor médio mensal pago foi de R\$ 1.832.054,16**. Finalmente, sobre o **contrato de concessão do serviço de transporte coletivo público de passageiros**, firmado com o CONSÓRCIO TRANSVIDA - AMBIENTAL TRANSPORTES COLETIVOS (Lote ARO do Grupo Local de Articulação Regional, vigência de 15 anos, 2019-2034), o sr. Alferes destacou como **ponto relevante**, o item **3.35.1.1.1.** do referido instrumento jurídico-contratual, a saber :

“A vida útil estimada dos veículos trólebus é de 15 (quinze anos) podendo ser, excepcionalmente, estendida até 03 (três) anos, após manifestação formal da concessionária, condicionada à avaliação anual pelo Poder Público dos itens mecânicos e de carroceria, considerando-se especialmente as condições do viário da região onde se instalam a infraestrutura elétrica desse subsistema, e tendo em vista a longevidade dos componentes de tração elétrica”.

Diante disso, foi esclarecido ao colegiado que, diante da programação de substituição de um total acumulado de 201 trólebus, entre 2022-29 (apenas 1 substituição efetivada, até o momento) e, conforme estudos de impacto financeiro acerca da renovação da frota de trólebus + manutenção e operação da rede de infraestrutura, o próprio *Consórcio Transvida-Ambiental Transportes Coletivos* tem se posicionado em prol da futura adoção de uma frota composta por ônibus movidos a baterias elétricas. Em todos os cenários hipotéticos estudados, existem vantagens comparativas por parte do sistema baseado em baterias elétricas, quando comparado aos sistemas trólebus e diesel (tomando os custos do sistema diesel como referencial, os custos do sistema de baterias é de 32,24% deste valor e o sistema trólebus é de 82,53%). Concluindo, os estudos apontam para um custo mensal (a partir de maio de 2022) do sistema trólebus da ordem de R\$ 94.840 (remuneração + manutenção da infraestrutura elétrica)

versus um custo mensal de R\$ 86.137 do sistema de baterias elétricas (já inclusa a manutenção da infraestrutura elétrica e excluída a de alta tensão). Não havendo questionamentos por parte dos conselheiros, o corpo técnico responsável pela apresentação foi dispensado com os devidos agradecimentos pelas informações reportadas.

Dando prosseguimento à pauta de reunião, o sr. Pedro anunciou o quarto tema a ser apreciado pelo colegiado: **exame do balancete referente ao mês de agosto de 2023**, abordado pelos **senhores Mauro e Cláudio**. O sr. Mauro informou que o evento contábil mais distinto ocorrido no período refere-se ao recebimento de R\$ 99 milhões, referentes à desapropriação da garagem da Vila Leopoldina. O sr. Henrique solicitou esclarecimentos sobre as variações registradas sobre a rubrica “operações descontinuadas”, que foram devidamente prestados. Não havendo mais questionamentos sobre o tema, os senhores Mauro e Cláudio foram dispensados, após os devidos agradecimentos.

Dando prosseguimento, foi dada a palavra à **sra. Selma**, que realizou uma **análise do Relatório de Execução Orçamentária, (orçamento financeiro previsto até dezembro/23 e realizado até setembro/23)**. Destacou: **(i)** uma variação de -0,7% de passageiros catracados em setembro de 2023, em comparação com setembro de 2022; **(ii)** crescimento de 30 milhões de passageiros no acumulado entre janeiro e setembro de 2023, em comparação com o mesmo período de 2022; **(iii)** uma redução de 65 milhões de passageiros idosos no período entre janeiro e setembro de 2023, em comparação ao ano de 2019; **(iv) com respeito ao demonstrativo financeiro da conta sistema para o mês de setembro de 2023**, destaque para uma variação de -10,31% na receita total de setembro em comparação com agosto de 2023, variação de -6,66% nos recursos originários da PMSP e um cenário de estabilidade nos desembolsos totais, entre agosto e setembro de 2023, ficando a composição dos recursos da conta sistema em 45,9% via arrecadação tarifária e 54,1% por meio de subsídio da PMSP, no acumulado do exercício de 2023 (setembro: 47,8% via arrecadação e 52,2% via subsídio); **(v)** queda de R\$ 37.199 mil. na arrecadação tarifária durante o mês de setembro de 2023, em relação ao mesmo período de 2022 (-8,5%); **(vi)** crescimento de R\$ 520.397 mil. no total de desembolsos realizados entre janeiro e setembro de 2023, quando comparados ao mesmo período de 2022 (apesar de uma redução de 4,87% nos desembolsos de setembro de 2023, quando comparados aos de setembro de 2022); **(vii)** um total de 16.462 atendimentos realizados pelo serviço ATENDE+, em setembro de 2023, registrando demanda reprimida de 4.238 pedidos de atendimento (estabilidade no número de vans entre agosto e setembro de 2023: 540 veículos em operação); **(viii) com respeito aos demonstrativos da SPTrans para setembro de 2023**, destaque para uma variação de -91,37% na receita total do mês de setembro, em comparação à receita total registrada em agosto (lembrando que a receita total de agosto de 2023, da ordem de R\$ 117.189 mil. deveu-se, em grande parte, ao recebimento relativo à desapropriação do imóvel da Vila Leopoldina); **(ix)** no acumulado do exercício de 2023, ao final de setembro, a destinação dos desembolsos da companhia apresentou a seguinte composição: 71,5% - pessoal, 21,6% - terceirizações, 5,7% - despesas gerais e 1,2% - fornecedores (percentuais relativos a um total de R\$ 493.210.737 em desembolsos, jan-set 2023); **(x)** necessidade de recursos da ordem de R\$ 3.814.563 (receitas de R\$ 119.414.729; dotação orçamentária de R\$ 338.761.578; recursos relativos a despesas de exercícios anteriores [saldo de 2022] de R\$ 31.219.866); **(xi)** encerrando, a sra. Selma apresentou informações gráficas relativas ao acompanhamento do **Compromisso de Desempenho Institucional** (projetado x realizado), atualizadas até setembro, com destaque à composição da receita total no período (R\$ 32.535 mil. em setembro de 2023). Não havendo questionamentos sobre sua apresentação, a sra. Selma foi dispensada, com os devidos agradecimentos.

Na sequência, o sr. Pedro passou a palavra ao **sr. Maurício**, que abordou o sexto tópico previsto em pauta, ou seja, **análise da Política de Segurança da Informação, da gestão de riscos cibernéticos**. Com respeito à **política de segurança da informação** da companhia, o sr. Maurício destacou: **(a)** publicação em 29 de outubro de 2021; **(b)** realização do primeiro *workshop* sobre o tema, realizado pela consultoria *Gartner* em abril de 2023, para 70 participantes em funções de gestão; **(c)** segundo *workshop*, realizado

pela consultoria *Gartner* em julho de 2023, aberto a toda a companhia; **(d)** terceiro *workshop*, previsto para ser realizado pela consultoria *Kryptus* no mês de novembro de 2023; **(e)** realização de treinamento corporativo, via EAD, durante o mês de agosto de 2023, com participação de 1.607 pessoas, ou seja, 94,6% do quadro total de colaboradores (1.558 empregados e 49 estagiários); **(f)** tratamento do incidente de segurança registrado em novembro de 2022 (o tratamento e acompanhamento estendem-se desde dezembro de 2022, uma vez que o inquérito policial não está concluído); **(g)** elaboração do **Plano de Continuidade de Negócios**, com auxílio da consultoria *Kryptus* (julho de 2023). No que tange à gestão de riscos cibernéticos, os destaques foram: **(h)** a elaboração do **Plano de Continuidade de Negócios**, com auxílio da consultoria *Kryptus* (julho de 2023); **(i)** conclusão do processo de migração do data center, com respectivo início da unificação do monitoramento; **(j)** implantação do monitoramento das estações de trabalho (fluxos de transferências de documentos); **(k)** detalhamento de riscos cibernéticos - ataques (**RC13**), degradação de sistemas corporativos (**RC14.1**), degradação de sistemas de monitoramento (**RC14.2**), falha crítica de equipamentos e hardware da infraestrutura corporativa (**RC15.1**), falha crítica de equipamentos de hardware da infraestrutura corporativa (**RC15.2**), obsolescência do ambiente tecnológico do Bilhete Único (**RC16.1**), obsolescência da infraestrutura do Sistema de Bilhete Único (**RC16.2**); **(l)** programação de treinamento das áreas subordinadas à *Superintendência de Tecnologia da Informação e Comunicação* sobre riscos durante o mês de novembro de 2023. Ao final da apresentação o colegiado agradeceu ao sr. Maurício pelos esclarecimentos prestados.

Para promover uma **análise do processo de aderência às regras da LGPD (Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais)**, foi dada a palavra ao **Dr. Rodrigo**, que deu ênfase às seguintes ações realizadas: **(1)** separação do tratamento de dados pessoais da área de tecnologia da informação e comunicação; **(2)** fluxo do processo de implementação da LGPD: *Planejamento (entendimento do contexto do negócio; análise de políticas e normas; identificação de pessoas chave; definição de cronograma) - Diagnóstico (avaliação: mapeamento de dados pessoais e fluxo de processos; riscos: definição de gaps e estudo de probabilidades de incidência e impacto de ocorrência) - Plano de Ação (definição de ações e estabelecimento de prazos) - Implementação (gestão do projeto e implementação das ações definidas) - Ciclo de Auditoria (estabelecimento do programa de auditoria; execução de auditoria interna por áreas de negócios e execução de auditoria independente)*; **(3)** criação do grupo de trabalho SMT-FIPE em agosto de 2020; **(4)** análises de conformidade de processos junto à SMT e empresas a ela vinculadas, entre 2020 e 2021, visando mapear processos e dados pessoais para adequação à LGPD; **(5)** extinção do grupo de trabalho em abril de 2021 e criação do *Comitê de Segurança da Informação e Comunicação*, a princípio, com a finalidade de também atender a área de dados pessoais; **(6)** nomeação do encarregado pelo tratamento de dados pessoais (DPO); **(7)** plano de adequação (2021); **(8)** publicação da política de privacidade no site da SPTrans (meados de 2021); **(9)** registro de incidente de segurança em novembro de 2022: exposição num fórum de hackers de um arquivo contendo dados pessoais do Bilhete Único, atualizados até abril de 2020, com a devida comunicação à ANPD e aos titulares dos dados, seguida da instauração de processo penal para investigação do crime e autoria; **(10)** designação de novo encarregado pela proteção de dados (DPO), em maio de 2023; **(11)** novo projeto de adequação, estrito à LGPD e focado na proteção de dados pessoais, contendo nova proposta de mapeamento e maior autonomia; **(12)** disponibilização de treinamento aos empregados, visando melhor tratamento de dados pessoais (meados de 2023); **(13)** criação do *Comitê de Governança em Privacidade e Proteção de Dados* (CPD) em 15/08/2023, especificamente para a LGPD (total de 24 membros de diversas áreas; composto por grupos de trabalho separados por área; aprova as atualizações de diretrizes, política e normas da companhia referentes à LGPD, entre outras atribuições). Em seguida, o Dr. Rodrigo disponibilizou o cronograma dos aprimoramentos no projeto LGPD, com previsão de ações até 17/11/2023, ressaltando que a companhia já preenche os requisitos mínimos legais, além de acompanhar a agenda regulatória da ANPD. Não havendo questionamentos, o Dr. Rodrigo foi dispensado com os devidos agradecimentos.

Dando continuidade à pauta, sr. Pedro convidou o **sr. Fischer** para tratar do sétimo ponto previsto na pauta: **análise dos trabalhos relativos à gestão de riscos corporativos**. Com a finalidade de cientificar os conselheiros recém empossados sobre a atuação da *Assessoria de Conformidade, Gestão de Riscos e*

Controle Interno (DP/ACO), o sr. Fischer apresentou detalhadamente os seguintes pontos: **(a)** uma cronologia da gestão de riscos na SPTrans; **(b)** o processo de elaboração do mapa de riscos da companhia (metodologia utilizada; riscos críticos; tratamento e monitoramento); **(c)** a atualização e revisão do mapa de riscos (revisão da metodologia; riscos críticos [RC]; riscos de interesse [RM]; tratamento e monitoramento); **(d)** adesão da companhia ao *Programa Nacional de Prevenção à Corrupção (PNPC)*; **(e)** adesão antecipada ao *Programa de Integridade e Boas Práticas (PIBP)* - Decreto Municipal nº 59.496/2020 (a companhia encontra-se no **Passo 4** de um total de 6, ou seja, está na fase de Análise e Plano de Ação para Tratamento de Riscos de Integridade); **(f)** participação na *Parceira Público-Privada (PPP): Terminais de Ônibus* (apreciação da matriz de riscos do plano de administração; da matriz de riscos do plano de obras; do programa de integridade e dos relatórios de conformidade). Por fim, o sr. Fischer informou que a DP/ACO tem instituída a meta de "**atingir 91% de formalização dos controles internos e planos de contingência dos riscos críticos da empresa**" - sendo ela integrante do Plano de Metas da SPTrans. Em setembro/23, o índice de formalização era de 84,48%, enquanto em outubro/23, evoluiu para 88,36%. O índice é composto pela aferição de 5 (cinco) parâmetros, sendo eles: **(i)** seleção dos riscos críticos para tratamento; **(ii)** levantamento dos controles internos; **(iii)** levantamento das contingências; **(iv)** normatização do(s) controle(s) interno(s) e **(v)** normatização da(s) contingência(s). Fazendo uso da palavra, o sr. Antonino questionou sobre os riscos financeiros da companhia, principalmente os associados às questões tarifárias e renovação tecnológica, ao que o sr. Fischer esclareceu se tratar de um risco classificado como de maior impacto, dentro da execução do plano de negócios da companhia e complementou que este risco vem sendo tratado de forma primorosa por parte da Diretoria de Administração e Infraestrutura através da estratégia de contingenciamentos de projetos. Não havendo mais questionamentos, o senhor Fischer foi dispensado após os devidos agradecimentos.

Como parte do oitavo e último ponto previsto em pauta, os membros do colegiado manifestaram ciência e puderam tirar eventuais dúvidas referentes ao acompanhamento mensal das seguintes documentações: **(a) Ouvidoria** (Reapresentação do Relatório referente a **agosto de 2023**, devidamente concluído); **(b) Movimentação de Pessoal** (Planilha emitida pela Área de Recursos Humanos em **setembro de 2023**); **(c) Licitações e Contratos** (Planilhas emitidas pela Gerência de Contratações Administrativas em **setembro de 2023**); **(d) Reuniões da Diretoria Executiva**, conforme Atas de nº 38/2023 a 42/2023; **(e) Reunião do Conselho de Administração** realizada em 30/08/2023 - Ata nº 011/23. O sr. Henrique solicitou maiores esclarecimentos sobre o relatório da Ouvidoria, que foram devidamente prestados pela sra. Luciana. Em seguida, os srs. Henrique e Antonino fizeram sugestões pontuais sobre a estrutura das atas das reuniões da Diretoria Executiva, referentes a um pedido de padronização das informações sobre as empresas, objetos, valores aditivos de contratos e viagens relatadas em ata.

Por fim, concluída a pauta previamente estabelecida, foi oferecida a palavra a quem dela quisesse fazer uso e, diante da ausência de qualquer manifestação, esta reunião foi declarada encerrada às doze horas e trinta minutos.

HENRIQUE DE CASTILHO PINTO

Presidente do Conselho Fiscal

PATRÍCIA DI DONATO FIRMINO

Membro do Conselho Fiscal

ANTONINO DOS SANTOS GUERRA NETO

Membro do Conselho Fiscal

ENZO LUCIO ONDEI

Membro do Conselho Fiscal



Antonino dos Santos Guerra Neto
Conselheiro(a) Fiscal

Em 23/11/2023, às 10:20.



Patrícia Di Donato Firmino
Conselheiro(a) Fiscal

Em 27/11/2023, às 08:39.



Enzo Lúcio Onde
Conselheiro(a) Fiscal

Em 27/11/2023, às 10:01.



Henrique de Castilho Pinto
Conselheiro(a) Fiscal

Em 27/11/2023, às 10:05.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site <http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **093384370** e o código CRC **B7DE5082**.

Referência: Processo nº 5010.2023/0004261-0

SEI nº 093384370