



SÃO PAULO TRANSPORTE S/A
Assessoria de Desenvolvimento Organizacional e Qualidade
Rua Boa Vista, 236, - Bairro Centro - São Paulo/SP - CEP 01014-000
Telefone: (11) 3396-7849 - www.sptrans.com.br

São Paulo, data da assinatura eletrônica

INTERESSADO: São Paulo Transporte S/A - SPTrans

ASSUNTO: Assembleia Geral Ordinária - Envio de documentos referentes ao exercício findo em 31/12/2025.

DP/GAB

Tendo em vista a realização de Assembleia Geral Ordinária dos Acionistas da São Paulo Transporte S/A em 28 de abril de 2026, encaminhamos a essa Chefia de Gabinete cópia dos documentos a seguir relacionados, referentes ao exercício findo em 31 de dezembro de 2025 para envio à Secretaria de Governo Municipal-**SGM**, à Secretaria de Mobilidade Urbana e Transporte - **SMT**, à Secretaria da Fazenda - **SF**, ao Departamento de Defesa de Capitais e Haveres do Município - **DECAP**, à Divisão de Administração de Finanças da Secretaria de Mobilidade Urbana e Transporte - **SMT/DAF**, à Câmara Municipal de São Paulo - **CMSP**, ao Tribunal de Contas do Município de São Paulo - **TCMSP**, ao Conselho de Defesa dos Capitais do Estado - **CODEC** e à Procuradoria Geral do Estado - **PGE**.

- Relatório Integrado da Administração (153631417);
- Balanço e Demonstrações Contábeis (153566811);
- Relatório dos Auditores Independentes - RAI (153563978);
- Relatório de Asseguração Limitada dos Auditores Independentes (153565870);
- Manifestação da Diretoria Executiva Sobre as Contas do Exercício de 2025 (153561750);
- Manifestação do Comitê de Auditoria Estatutário - CAE (153562528);
- Parecer do Conselho Fiscal (153624697); e
- Parecer do Conselho de Administração (153566059).

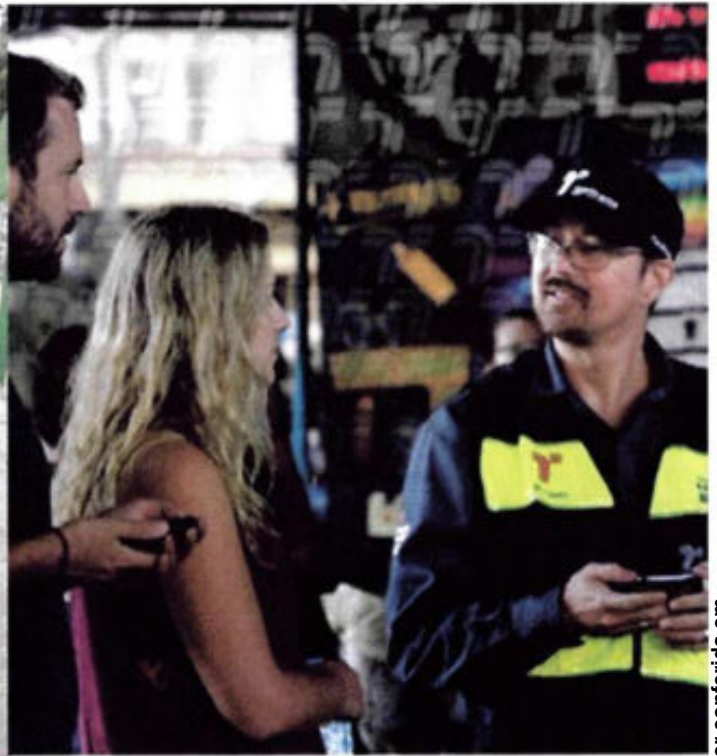


Rosana Roque do Nascimento
Analista de Gestão Master
Em 27/03/2026, às 08:21.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site
<http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **153558176** e o código
CRC **ED79362E**.

Referência: Processo nº 5010.2026/0005219-0

SEI nº 153558176



RELATÓRIO INTEGRADO DA ADMINISTRAÇÃO



2025





SUMÁRIO EXECUTIVO

Em 2025, a SPTrans completou 30 anos de atividade, consolidando-se na gestão de um dos maiores sistemas de transporte público do mundo, com foco em sustentabilidade, inclusão e modernização tecnológica. A Empresa atuou estrategicamente para garantir a mobilidade diária de milhões de pessoas na Cidade de São Paulo, promovendo significativas transformações econômicas, sociais e ambientais.

1. IDENTIDADE CORPORATIVA, GOVERNANÇA E INTEGRIDADE

Reconhecimento Internacional e Liderança Climática

A atuação da SPTrans, na garantia de mobilidade a milhões de pessoas, obteve reconhecimento global, em 2025, ao superar a marca de 1.149 ônibus movidos a energia limpa (bateria e trólebus): a Prefeitura de São Paulo foi laureada com o prêmio internacional *Local Leaders Awards* da *Bloomberg Philanthropies*, na categoria "Transporte Limpo e Confiável", durante o Fórum de Líderes Locais da COP 30.

Governança, Conformidade e Auditoria

- **Auditoria Interna e Intervenções:** A Auditoria Interna atuou ativamente como a terceira linha de defesa, com destaque para a mobilização de 50% de sua força de trabalho no processo de intervenção das empresas Transwolff e UPBus, garantindo conformidade técnica aos atos dos Interventores.
- **Proteção de Dados (LGPD):** O Programa de Governança em Privacidade avançou com o Projeto de Mapeamento de Processos e de Dados Pessoais. Em 2025, o Encarregado de Dados atendeu 80 pedidos de titulares referentes a acessos e correções nos sistemas do Bilhete Único e 12 reclamações referentes a incidentes de segurança.
- **Comitê de Conduta:** O Comitê recebeu 76 demandas no ano (aumento de 49% em relação a 2024), realizando 67 oitivas e demonstrando a credibilidade crescente dos canais de integridade internos.
- **Transparência:** A SPTrans atingiu novamente a nota máxima no Indicador de Transparência Ativa (ITA) da Controladoria Geral do Município.

2. INOVAÇÃO TECNOLÓGICA E REVOLUÇÃO ENERGÉTICA

Eletrificação da Frota

- **Expansão:** O Sistema encerrou o ano com 1.149 veículos eletrificados (960 a bateria e 189 trólebus), operando em 99 linhas exclusivas ou mistas. Esse avanço representa 52% da meta do Programa de Metas (PdM) de atingir 2.200 ônibus limpos até 2028.
- **Aprovação Tecnológica:** Foram analisados 24 projetos (22 a bateria e 2 a biometano), resultando na aprovação de 5 novos modelos prontos para operação, somando-se a um portfólio de 19 modelos já aprovados de montadoras como Volvo, Mercedes-Benz e Volkswagen.

- **Infraestrutura de Recarga:** O sistema operou com demanda instalada de 61.670 kW, suportada por carregadores de 180 kW nas garagens. Para o curto prazo, já foram solicitados mais 57.930 kW à Enel, praticamente dobrando a capacidade atual.

Sistema de Monitoramento e Gestão Operacional (SMGO)

Considerado o coração tecnológico da nova operação, o SMGO consolida-se como a plataforma de suporte à operação em tempo real.

- Foram concluídas as Fases 1, 2 e 3 do protocolo de comunicação *International Technology for Public Transport – ITxPT*, permitindo a interoperabilidade de dados como localização, contagem de passageiros e imagens de CFTV.
- Em 2025, foi realizado o *Factory Acceptance Test (FAT)* de cerca de 300 funcionalidades, preparando o sistema para o teste piloto no início de 2026.

Novos Modais: Aquático-SP, DRT e Teleférico

- **Aquático-SP:** Em seu primeiro ano de operação plena na Represa Billings, o transporte hidroviário realizou mais de 46 mil viagens e transportou 931 mil passageiros, reduzindo o tempo de deslocamento de 1h20 para 17 minutos. Estudos batimétricos já foram contratados para a expansão do modal (Atracadouro Apurá) e a viabilização do Aquático Guarapiranga.
- **Veículo Leve Elétrico (DRT):** A SPTrans avaliou a viabilidade técnica do DRT (*Digital Rail Transit*), veículo elétrico guiado digitalmente (sem trilhos), com capacidade para até 332 passageiros e vida útil de 30 anos, ideal para substituir VLTs em corredores de alto custo de implantação.
- **Teleférico Urbano:** Foram realizados estudos para teleféricos (ex: Brasilândia-CEU Paz e Jabaquara-Jardim São Savério) como conectores de áreas de alta declividade e baixa acessibilidade, transportando até 3.000 passageiros/hora/sentido.

3. DESEMPENHO ECONÔMICO-FINANCEIRO

A SPTrans gerenciou um orçamento de R\$ 12,7 bilhões em 2025, aplicados 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.

Desempenho do Sistema de Transporte

- **Receita Tarifária:** O Sistema arrecadou R\$ 5,01 bilhões, um crescimento nominal de 11,5% impulsionado pelo reajuste tarifário de janeiro de 2025 (a tarifa básica passou de R\$ 4,40 para R\$ 5,00). Descontada a inflação, o crescimento real foi de 6,0%.
- **Remuneração às Concessionárias:** A remuneração das Concessionárias, incluindo o Serviço Atende+ alcançou R\$ 12,280 bilhões, em 2025, justificados pelos reajustes contratuais anuais e inclusão de novas tecnologias.
- **Compensações Tarifárias:** Para cobrir a diferença estrutural entre arrecadação e custos, a Prefeitura (com apoio de dotações específicas) repassou R\$ 7,12 bilhões em compensações tarifárias, um acréscimo de 6,9% frente ao ano anterior.



Relatório Integrado da Administração 2025

Desempenho Corporativo da SPTrans

- Os ingressos financeiros somaram R\$ 601,48 milhões em receitas (receitas do gerenciamento, especialmente as decorrentes de serviços e taxas de comercialização; receitas próprias, oriundas dos aluguéis de equipamentos e imóveis; e receitas diversas, além das decorrentes da execução do Contrato de Gerenciamento com a SMT).
- As despesas totais da SPTrans foram de R\$ 700,15 milhões, com um aumento de 25,4% em relação a 2024, com impactos previstos, tendo em vista os reajustes contratuais das atividades existentes, a inclusão de novas atividades, bem como o Programa de Demissão Voluntária – PDV.
- A SPTrans encerrou 2025 com um resultado financeiro negativo em R\$ 65,2 milhões, passando de um saldo inicial de R\$ 144,8 milhões, para um saldo final de R\$ 79,5 milhões.

Plano de Investimentos

Foram aplicados R\$ 285,1 milhões em programas e projetos de aprimoramento da infraestrutura do Sistema de Transporte. Deste montante:

- R\$ 160,5 milhões para manutenção de Terminais e bilheteria.
- Mais de R\$ 133 milhões em obras e projetos de Corredores e novos Terminais.

4. INCLUSÃO SOCIAL, GRATUIDADES E GESTÃO TARIFÁRIA

- **Domingão Tarifa Zero:** Completando dois anos de operação, o programa transportou mais de 310 milhões de passageiros aos domingos e feriados. O programa possui 97,51% de aprovação geral, tendo como principais destinos parques (destaque para o Ibirapuera) e centros culturais.
- **Linhas Paulistar:** Para otimizar o fluxo aos domingos, foram criadas três linhas temáticas (Cultura, Parques, Lazer) operadas por ônibus 100% elétricos, com intervalos de 20 minutos e aprovação de 100% dos usuários.
- **Mamãe Tarifa Zero:** Lançado em março de 2025, o benefício atendeu famílias inscritas no CadÚnico, com crianças entre 0 e 4 anos, devidamente matriculadas em uma creche da rede municipal e que morem a mais de 1,5 quilômetro da instituição. Foram entregues 4.539 cartões, beneficiando majoritariamente mulheres negras, responsáveis exclusivas pelo sustento familiar (98,92% de satisfação) e com 99% de aprovação entre os beneficiários.

Gestão do Bilhete Único e Combate a Fraudes

Consolidado como o maior Sistema de Bilhetagem Eletrônica do país, o Bilhete Único gerencia 13 milhões de cartões ativos.

- **Facilidades Digitais:** O site de atendimento teve um salto de 1,9 milhão (2024) para 4,2 milhões de acessos (2025). O serviço de entrega em casa distribuiu mais de 40 mil cartões diretamente na residência dos usuários em até 10 dias úteis no endereço escolhido.
- **Evolução da Infraestrutura de Segurança dos Cartões:** Houve a ativação dos *appliances* criptográficos THALES, em substituição às antigas placas criptográficas IBM e houve a migração dos módulos de segurança (SAM) utilizados nos validadores embarcados e na rede de recarga, substituindo o modelo legado SAM PIC pelo moderno chip P71 da NXP,

habilitando a elevação do nível de segurança dos cartões para o padrão Security Level 3 (SL3).

- **Combate à Fraude:** Por meio do Sistema de Reconhecimento Facial (RECON) e regras de inteligência, 630.943 cartões foram apreendidos ou cancelados por uso indevido. O Processo de Apuração de Irregularidades (PAI) focou em fraudes de operadores, detectando 1.074 utilizações indevidas e gerando recuperação e multas de R\$ 152 mil em 2025.

Serviço Atende+ e Transporte Escolar Gratuito (TEG)

- O Serviço Atende+ mobilizou 662 veículos adaptados e 134 táxis acessíveis para realizar 3,15 milhões de viagens programadas a 19.471 beneficiários atendidos.
- O Transporte Escolar Gratuito (TEG) operou com mais de 4.100 veículos, atendendo cerca de 146 mil alunos por mês durante o ano letivo, com rigorosa supervisão logística.

5. PLANEJAMENTO URBANO E INFRAESTRUTURA

Integração Metropolitana (Metrô, CPTM e EMTU)

A SPTrans trabalhou em cooperação técnica com o Governo do Estado para garantir conectividade entre o sistema de ônibus e as redes sobre trilhos e intermunicipais:

- **Metrô:** Análise dos terminais e readequação de linhas para a expansão da Linha 2 – Verde (Aricanduva/Penha), Linha 4 – Amarela, Linha 6 – Laranja, Linha 15 – Prata, Linha 17 – Ouro e diretrizes para as futuras linhas 19 – Celeste, 20 – Rosa e 22 – Marrom.
- **CPTM:** Planejamento e vistorias para implantação do Terminal anexo à nova Estação Varginha (Linha 9 – Esmeralda).
- **BRT ABC:** Elaboração de estudos técnicos para o pré-dimensionamento do futuro Terminal Tamanduateí e para a definição das estratégias de integração com o Terminal Sacomã do Expresso Tiradentes, ambos com alocação de linhas municipais de São Paulo.

Corredores de Ônibus e Faixas Exclusivas

São Paulo detém a maior rede de prioridade viária do Brasil: 135 km de Corredores Municipais e 590 km de Faixas Exclusivas. A velocidade média em faixas exclusivas alcançou 19 km/h, e em corredores, 20 km/h (desempenho 25% superior às vias comuns).

- **Novos Projetos BRT:** Avanços nos projetos do Corredor BRT Aricanduva, participando da definição conceitual, técnica e funcional dos sistemas de tecnologia ITS – *Intelligent Transportation System* (Sistema Inteligente de Transporte), e do Corredor BRT Radial Leste (Trechos I e II).
- **Melhorias:** Acompanhamento técnico das melhorias propostas no âmbito da requalificação do Corredor Itapecerica-João Dias-Santo Amaro e avaliação técnica para melhoria de continuidade operacional do Corredor Itaquera-Líder.

Construção e Ampliação de Terminais

A infraestrutura de transbordo passou por profundos estudos e modelagens:

- **Em desenvolvimento:** Projetos operacionais e de dimensionamento físico para os Terminais Itaim Paulista, Perus, Pedreira e Cocaia (estes dois últimos essenciais para a integração com o Aquático-SP, na zona sul).
- **Obras em Andamento:** O Novo Terminal Itaquera teve sua Fase 1 concluída (ampliação das áreas de plataforma, implantação de passarela, melhoria de acessos e da circulação no setor do terminal) e segue em obras para a Fase 2.

6. GESTÃO AMBIENTAL, LICENCIAMENTO E DESCARBONIZAÇÃO

Impactos da Transição Energética e PROCONVE

A modernização da frota e a substituição do diesel resultaram em melhorias tangíveis na qualidade do ar da Cidade.

- **Redução de Poluentes:** A introdução da frota elétrica evitou a emissão de 63.464 toneladas de CO₂, 153 toneladas de NOx e 1,28 toneladas de Material Particulado.
- **Adequação ao Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores (PROCONVE):** A SPTrans garantiu 99,9% da frota em conformidade com o padrão P7 (EURO V), tendo a substituição dos veículos de tecnologia da fase P5 – EURO III reduzido drasticamente a carga de poluentes locais.

Licenciamento e Mitigação de Passivos (TCA e TAC)

A SPTrans gerenciou 45 processos administrativos de licenciamento ambiental e avançou na regularização de garagens e terminais:

- **Terminais:** 100% dos Terminais do bloco Sul obtiveram a Licença Ambiental de Operação (LAO). Obtenção de Licença Prévia para o Terminal São Mateus e início dos processos de licenciamento ambiental para os Terminais Anhanguera e Perus.
- **Termos de Compromisso Ambiental (TCAs) e Termos de Ajustamento de Conduta (TACs):** A SPTrans geriu importantes Termos de Compromisso Ambiental (TCAs) e firmou Termos de Ajustamento de Conduta (TACs) compensatórios, incluindo o compromisso de plantio compensatório de mudas arbóreas.

7. QUALIDADE, FISCALIZAÇÃO E SATISFAÇÃO DO USUÁRIO

Índice de Qualidade do Transporte (IQT) e de Permeabilidade (IPTC)

- **IQT:** O desempenho das 39 Concessionárias foi monitorado por 11 indicadores e a nota média do Sistema manteve o conceito “Bom” (entre 76 e 92,99 pontos). Além disso, 100% das Concessionárias obtiveram certificações ISO 9001, 14001 e 39001.
- **IPTC:** 95,91% da população tem acesso a um ponto de ônibus em até 300 metros de sua residência. A Rede Noturna alcançou 65,3% de cobertura da malha viária atendida por linhas de ônibus.

Fiscalização e Segurança Operacional

A fiscalização para garantir o cumprimento das obrigações contratuais e legais exigiram forte atuação em campo.

- Foram realizadas 113.259 ações de fiscalização em campo, resultando em 1.866 veículos suspensos e 171 apreendidos. Além disso, o Transporte Diferenciado (Táxis, Escolar,



Relatório Integrado da Administração 2025

Fretamento, lotação, moto frete, OTTC e carga-frete) passou por 205.011 vistorias preventivas e repressivas.

- Foram emitidos 328.469 Autos de Infração às empresas, aplicando penalidades que ultrapassaram R\$ 92 milhões.
- O Programa de Redução de Acidentes (PRAT) analisou a conduta de 1.830 motoristas, afastando 281 para reciclagem e exames psicotécnicos. Essa política reduziu os sinistros fatais: a Cidade registrou um intervalo médio de 5 dias entre ocorrências de sinistros fatais, uma redução de cerca de 4% em relação a 2024.

Satisfação do Usuário e Operações Especiais

- A pesquisa geral (8.000 amostras) registrou o Índice de Satisfação do Usuário (ISU) em 3,50 (escala de 1 a 5). O aspecto "Atendimento e Comunicação" foi o melhor avaliado (3,83). O tempo médio de viagem aumentou para 1h24min, mas a satisfação dos usuários em relação ao tempo total de viagem subiu de 37,8% (2024) para 44,4% (2025). Apesar da elevação no tempo percebido de deslocamento, observou-se melhora na satisfação dos usuários.
- **Operações Especiais:** A SPTrans criou linhas especiais e geriu logística intensa para grandes eventos na Cidade, como o Carnaval (mobilizando mais de 12 mil veículos para 7,7 milhões de passageiros), GP de Fórmula 1, Lollapalooza, Natal Iluminado e Virada Cultural.

8. NOSSA GENTE, RELAÇÕES INSTITUCIONAIS E COMUNICAÇÃO

Recursos Humanos e Valorização da Diversidade

- **Perfil do Quadro:** A SPTrans encerrou 2025 com 1.627 empregados. A redução de 10,35% em relação a 2024 deu-se pela execução planejada de um Plano de Demissão Voluntária (PDV).
- **Diversidade e Inclusão:** 32,45% do quadro é composto por pessoas autodeclaradas pretas ou pardas. O contínuo esforço contra o racismo e por equidade garantiu à SPTrans a renovação do Selo Igualdade Racial, conferido pela SMDHC. Há também 80 profissionais com deficiência integrados no corpo funcional.
- **Capacitação:** A Empresa investiu cerca de R\$ 366 mil no treinamento de 1.582 empregados, além de manter 70 jovens aprendizes e 53 estagiários.

Comunicação, Identidade e Responsabilidade Social

- **Nova Marca:** Para marcar os 30 anos da SPTrans e refletir a era da transição energética, a Empresa renovou sua identidade visual. O novo logotipo mantém o histórico da marca, mas incorpora um design associado ao processo de modernização, sobretudo, com a chegada de novos serviços, como o Aquático-SP, o Programa "Domingão Tarifa Zero", ônibus a bateria e outras tecnologias de energia limpa, o SMGO e tantos outros projetos em andamento, que farão parte do futuro da Empresa e da mobilidade urbana na Cidade.
- **Campanhas de Cidadania:** A SPTrans ampliou as campanhas *Ponto Final ao Abuso Sexual* e *Ponto Final ao Racismo*, com forte presença nos ônibus e redes sociais. Teve destaque, também, a campanha "Todos Colaboram, Todos Viajam Melhor", com dicas divertidas de como cada um pode ajudar a viagem a ser mais confortável para todos.

**Relatório Integrado da Administração 2025**

- **Presença Digital:** O alcance nas redes sociais foi expressivo. A SPTrans encerrou o ano com 378.440 seguidores (conquista de 56.720 novos seguidores em 2025) e gerou mais de 26 milhões de visualizações em suas publicações, adotando linguagem cidadã e educativa, para aproximar a Empresa da rotina do cidadão.
- **Engajamento Comunitário:** Com o Aquático-SP, a SPTrans realizou ações de educação ambiental com 250 estudantes do CEU Navegantes, ensinando sobre a preservação da Represa Billings, logística de transporte fluvial e promovendo o pertencimento cidadão sobre os ativos públicos da Cidade. Como estratégia de engajamento, também, foi apresentada a mascote do Aquático-SP, uma capivara, cujo nome Capi Tânia foi escolhido por votação popular.



SUMÁRIO

MENSAGEM DA DIRETORIA	2
ABRANGÊNCIA	3
SOBRE ESTE RELATÓRIO	3
IDENTIFICAÇÃO DA EMPRESA	3
OBJETO SOCIAL – MISSÃO, VISÃO, PRINCÍPIOS E VALORES DE CONDUTA	4
ESTRUTURA ORGANIZACIONAL	6
RELACIONAMENTO COM PÚBLICOS DE INTERESSE (STAKEHOLDERS)	7
GOVERNANÇA CORPORATIVA	8
BOAS PRÁTICAS DE GESTÃO DE RISCOS E CONTROLES INTERNOS	13
NOSSO NEGÓCIO	14
BALANÇO SOCIAL	14
INOVAÇÃO NO SISTEMA DE TRANSPORTE POR ÔNIBUS	18
COMUNICAÇÃO E RELACIONAMENTO COM A SOCIEDADE	20
PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO	23
PLANEJAMENTO DO TRANSPORTE COLETIVO	28
PLANEJAMENTO DA REDE DE TRANSPORTE	52
PLANEJAMENTO E GESTÃO AMBIENTAL	60
DESENVOLVIMENTO E INOVAÇÃO TECNOLÓGICA VEICULAR – MEIO AMBIENTE	69
PLANEJAMENTO DE ENGENHARIA VEICULAR	70
INFRAESTRUTURA DO SISTEMA DE TRANSPORTE	82
GERENCIAMENTO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE	85
GESTÃO DO BILHETE ÚNICO	119
FISCALIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE	127
GESTÃO DA RECEITA E REMUNERAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE	135
DESEMPENHO FINANCEIRO	138
NOSSA GENTE	146
APOIO AOS PROCESSOS DE NEGÓCIOS	158
SUMÁRIO DE CONTEÚDO GRI	165



Relatório Integrado da Administração 2025

MENSAGEM DA DIRETORIA

GRI 2-22

Em 2025, a SPTrans completou 30 anos de atividade, mas contabiliza mais de 75 anos de história, considerando toda a experiência herdada da nossa antecessora: a Companhia Municipal de Transportes Coletivos – CMTC. Há tempos, nossas ações são impulsionadas pelo comprometimento e orgulho em promover entregas para garantir a mobilidade diária de milhões de pessoas por toda a Cidade.

Destacamos nossa contribuição significativa para que a maior Cidade da América Latina assumisse seu protagonismo sustentável. Com um programa inovador de aquisição e financiamento para eletrificação da frota de ônibus, superamos a marca de mil ônibus movidos a energia limpa à disposição da população e, com isso, a Prefeitura de São Paulo recebeu o prêmio internacional Local Leaders Awards (Líderes Locais Pelo Clima), na categoria “Transporte Limpo e Confiável”, da *Bloomberg Philanthropies*, durante o Fórum de Líderes Locais da COP 30, no Rio de Janeiro.

O Aquático-SP, primeiro Transporte Público Hidroviário da Cidade, ligando o Parque Mar Paulista – Bruno Covas e o Parque Linear Cantinho do Céu pela represa Billings, completou um ano de operação, com o registro de mais de 931 mil passageiros transportados de forma gratuita. O Aquático - SP recebeu de braços abertos a sua mascote Capi Tânia, que teve o nome escolhido com 52% dos mais de 20 mil votos. A capivara, Guardiã da Natureza, representa o nosso compromisso com o respeito e a preservação do meio ambiente.

O acesso à Cidade, o fortalecimento do Sistema de Transporte e a melhoria da qualidade de vida também foram contemplados por meio do Programa Domingão Tarifa Zero que, em 2 anos, transportou mais de 310 milhões de passageiros. O Programa cresceu e ganhou as linhas Paulistar, 1, 2 e 3, com os circuitos Cultura, Parque e Lazer, para facilitar ainda mais a apropriação das pessoas das principais atrações da Cidade.

A população ganhou com a modernização de mais três Terminais: Amaral Gurgel, Lapa e Vila Nova Cachoeirinha, além da conclusão do processo de Parceria Público Privada – PPP para os Terminais do Bloco Leste, que receberão um novo conceito de atendimento, principalmente, nas áreas de sustentabilidade e inclusão.

Avançamos com a implantação e a capacitação dos empregados para uso da nova ferramenta do Sistema de Monitoramento e Gestão Operacional – SMGO, garantindo um salto significativo nos processos de planejamento, monitoramento e gestão, com benefícios para o trabalho das equipes e para a comunidade que servimos.

Fechamos as comemorações dos 30 anos da Empresa com uma nova marca e com visual mais moderno. A nova identidade preserva a trajetória da SPTrans, mas comunica inovação, tecnologia e sustentabilidade, refletindo os nossos projetos e compromissos.

Neste Relatório, comprovamos que a SPTrans tem grande capacidade de inovação e é muito valiosa e necessária para São Paulo. Convido você a conhecer as nossas entregas e conquistas em 2025 e como estamos construindo o futuro da mobilidade em nossa Cidade.

VICTOR HUGO BORGES
Diretor Presidente

DP DO DT DG DA DE

2/167



Relatório Integrado da Administração 2025

ABRANGÊNCIA

GRI 2-3 | 2-14

Os dados e as informações apresentadas neste Relatório correspondem à gestão da São Paulo Transporte – SPTrans no período de 1º de janeiro a 31 de dezembro de 2025, contempladas, quando pertinente, com informações relativas aos primeiros meses de 2026. 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.

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

Dessa forma, a Diretoria da SPTrans, atendendo às determinações legais e estatutárias, submete este Relatório Integrado à apreciação e aprovação da Assembleia Geral, formado pelo Relatório da Administração e de Sustentabilidade, acompanhado das Demonstrações Contábeis.

SOBRE ESTE RELATÓRIO

GRI 3-3

Para a definição dos temas relevantes e estratégicos para o Relato, foram considerados o Programa de Metas da Prefeitura de São Paulo – 2025/2028, o Planejamento Estratégico SPTrans 2022/2026, o CDI – Compromisso de Desempenho Institucional 2022/2026 e os critérios ESG correspondentes às ações positivas da Empresa nos aspectos ambientais, de responsabilidade social e de governança corporativa, alinhadas aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS). Foram consideradas, também, as demandas recebidas dos nossos principais *stakeholders*, por meio dos diversos canais de relacionamento e mídias e das pesquisas realizadas junto aos usuários do Sistema de Transporte e munícipes e empregados. Este Relatório Integrado da Administração foi desenvolvido adotando como referência os parâmetros do *Global Reporting Initiative* – GRI.

IDENTIFICAÇÃO DA EMPRESA

GRI 2-1 | 2-6

SÃO PAULO TRANSPORTE S/A

CNPJ: 60.498.417/0001-58

NIRE: 3530001471-5

Sede: São Paulo – SP

Tipo de Capital: Fechado

Tipo de Estatal: Sociedade de economia mista

Abrangência de Atuação: Municipal

Acionista Controlador: Prefeitura do Município de São Paulo

Setor de Atuação: transporte público e mobilidade urbana

Tipo Societário: Sociedade anônima

DP DO DT DG DA DE

3/167



Relatório Integrado da Administração 2025

COMPOSIÇÃO ACIONÁRIA EM 2025

Representamos a seguir, nossa composição acionária.

CAPITAL	EM AÇÕES	EM MOEDA (R\$)
Autorizado	538.035.332.545	1.966.770.254,00
Realizado	116.122.565.661	1.399.373.719,00

Fonte: Gerência Contábil

ACIONISTAS	AÇÕES INTEGRALIZADAS	PARTICIPAÇÃO (%)	EM MOEDA (R\$)
Prefeitura de São Paulo	116.082.534.220	99,965527%	1.399.200.141,00
Governo de São Paulo	40.015.290	0,034460%	173.499,00
Light Serviços de Eletricidade S/A	9.710	0,000008%	42,00
Nelson de Lara Cruz	378	0,000000%	2,17
Antonio Carlos Rizeque Malufe	1	0,000000%	0,01
Caio Luz Cibella de Carvalho	1	0,000000%	0,01
Carlos Galeão Camacho	1	0,000000%	0,01
Clovis de Barros Carvalho	1	0,000000%	0,01
Francisco Vidal Luna	1	0,000000%	0,01
Gilberto Nascimento Silva	1	0,000000%	0,01
Manuelito Pereira M. Júnior	1	0,000000%	0,01
Marcelo Cardinale Branco	1	0,000000%	0,01
Roberto Antonio Vallin Bellocchi	1	0,000000%	0,01
Roberto Susuqui	1	0,000000%	0,01
Outros*	6053	0,000005%	34,73
TOTAL	116.122.565.661	100,000000%	1.399.373.719,00

* Acionistas detentores de ações "ao portador" que não se apresentaram para a transformação em ações "nominativas", conforme artigo 19 da Lei Federal nº 8.088, de 31/10/1990.

Fonte: Gerência Contábil

OBJETO SOCIAL – MISSÃO, VISÃO, PRINCÍPIOS E VALORES DE CONDUTA

GRI 2-23

Somos uma Companhia que tem por objeto a prestação de serviços de planejamento, gestão e fiscalização do serviço de transporte coletivo urbano de passageiros, e a realização de estudos para sua exploração, nos termos da Lei Municipal nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001.

A consecução de nosso objeto compreende, também, a contratação de terceiros para a execução de obras, serviços e atividades diversas, englobados na prestação do serviço ou a ele vinculados.

Conforme nosso Estatuto, podemos assumir outras atribuições afins ao Sistema de Transporte, que tenham por finalidade contribuir para sua racionalização e aperfeiçoamento nos termos do artigo 29 da Lei Municipal nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001.

DP DO DT DG DA DE

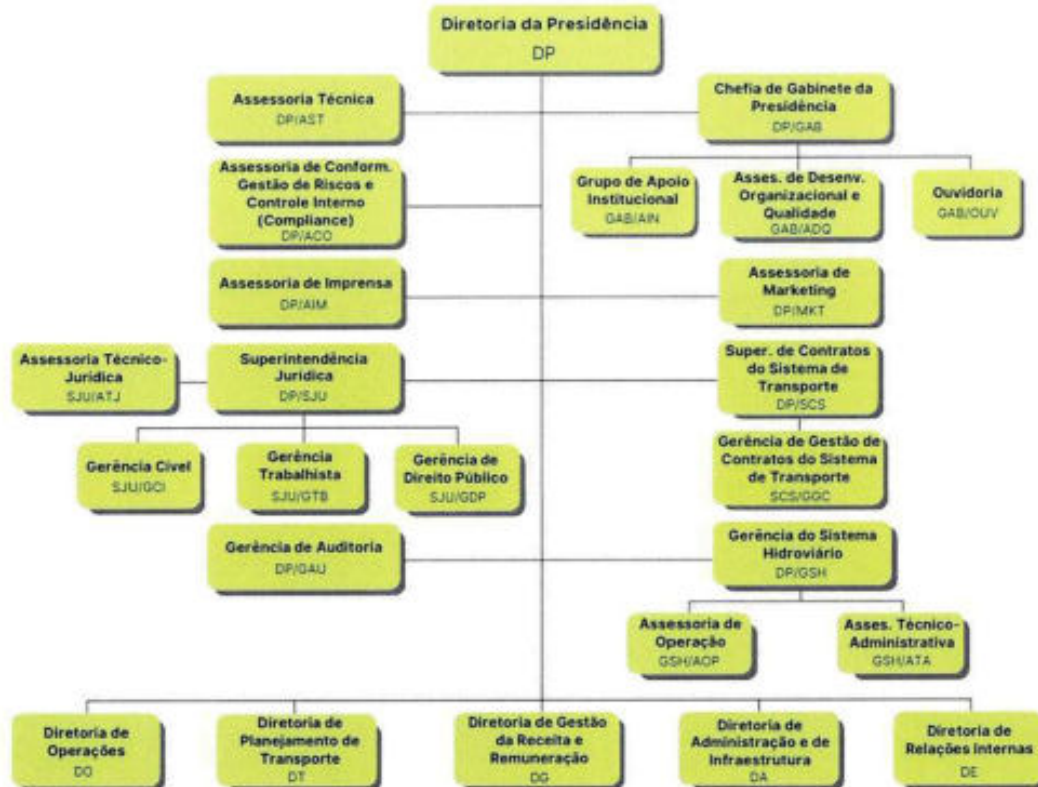
4/167



DP DO DT DG DA DE

5/167

ESTRUTURA ORGANIZACIONAL



Composição dos Órgãos Estatutários

GRU 2-9 | 2-10 | 2-11

Conselho de Administração

Eurípedes Sales – Presidente do Conselho

Membros

Clara Bezerra

Edson Coelho Araújo Filho

Fabiano Martins de Oliveira

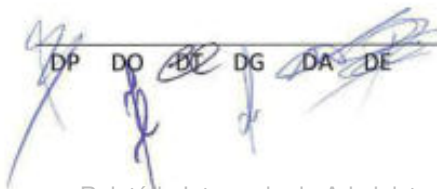
Jessica Souza Ferreira (representante do acionista minoritário)

Luciana Sant'Ana Nardi

Luis Felipe Vidal Arellano

Paulo Cesar Tagliavini

Paulo Roberto Ligeiro (representante dos empregados)



6/167



Relatório Integrado da Administração 2025

Diretoria Executiva

Victor Hugo Borges - Diretor Presidente
 Caio Vinicius de Moura Luz – Diretor de Planejamento de Transporte
 Claudio Bispo dos Santos (representante dos empregados)
 Fábio Papaléo Marins – Diretor de Gestão da Receita e Remuneração
 Fernando Candido da Silva – Diretor de Operações
 Mauro Antônio Gumiero Voltarelli – Diretor de Administração e de Infraestrutura

Conselho Fiscal

Enzo Lúcio Ondeí – Presidente do Conselho

Membros

Adolfo Cascudo Rodrigues - Titular
 Adriana Azevedo Pannunzio – Titular (representante do acionista minoritário)
 Ricardo Cezar de Moura Jucá - Suplente (representante do acionista minoritário)

Comitê de Auditoria Estatutário – CAE

Demetrio Cokinos
 Geraldo Affonso Ferreira Filho
 Ricardo Lemos

Comitê de Elegibilidade – COE

Laura Lopes de Araujo Maia
 Roberta Russo
 Rosana Roque do Nascimento

RELACIONAMENTO COM PÚBLICOS DE INTERESSE (STAKEHOLDERS)

GRI 2-29

Diariamente a SPTrans tem a responsabilidade de garantir o transporte de milhões de pessoas, que se deslocam para diferentes pontos em toda a Cidade, na sua maioria, com destino ao local de trabalho, o que torna a informação e o relacionamento questões estratégicas para que o serviço de transporte seja executado de maneira segura e confiável.

Os públicos de interesse que tem impacto e têm influência na prestação dos serviços de transporte coletivo público de passageiros estão identificados no quadro a seguir.

DP DO BT DG DA DE

7/167

INFLUÊNCIA	Prefeitura do Município de São Paulo (acionista controlador), Governo do Estado de São Paulo (acionista minoritário) SMT/SETRAM, Departamento de Transporte Público – DTP, Companhia de Engenharia de Tráfego – CET, outros órgãos e empresas municipais e estaduais, cidadãos, usuários do Sistema de Transporte, empregados (ativos e afastados), estagiários e menores aprendizes, comunidade, fornecedores, Concessionárias, outros operadores de transporte e imprensa.
RESPONSABILIDADE	Prefeitura do Município de São Paulo, Órgãos Reguladores, SMT/SETRAM, DTP, Conselho de Administração, Fornecedores, Concessionárias e Prestadores de Serviço.
PROXIMIDADE	Setores: transporte, trânsito, construtivo, publicitário, comunicação e marketing, comércio e serviços, tecnologia e órgãos públicos.
REPRESENTATIVIDADE	Civis, Imprensa, Sindicatos, Associações, CMTT, Organizações, Organismos Certificadores.

GOVERNANÇA CORPORATIVA

GRI 2-9 | 2-23 | 2-24 | 2-26 | 205-2

ESTRUTURA DE GOVERNANÇA DA SPTRANS



Programa de Integridade e Boas Práticas – PIBP

O Programa de Integridade e Boas Práticas (PIBP) é um conjunto de mecanismos e procedimentos internos destinados a detectar e prevenir fraudes, corrupção, irregularidades e desvios de conduta, além de promover a melhoria da gestão, transparência e eficiência.

DP DO DT DG DA DE

8/167

Instituído pela Portaria CGM nº 117/2020 e fundamentado no artigo 46 do Decreto Municipal nº 59.496/2020, o PIBP estrutura-se em ciclos de implementação e é monitorado por meio do Indicador de Maturidade do PIBP (IM-PIBP), que compõe o Índice de Governança e de Integridade (IGI) da CGM-SP.

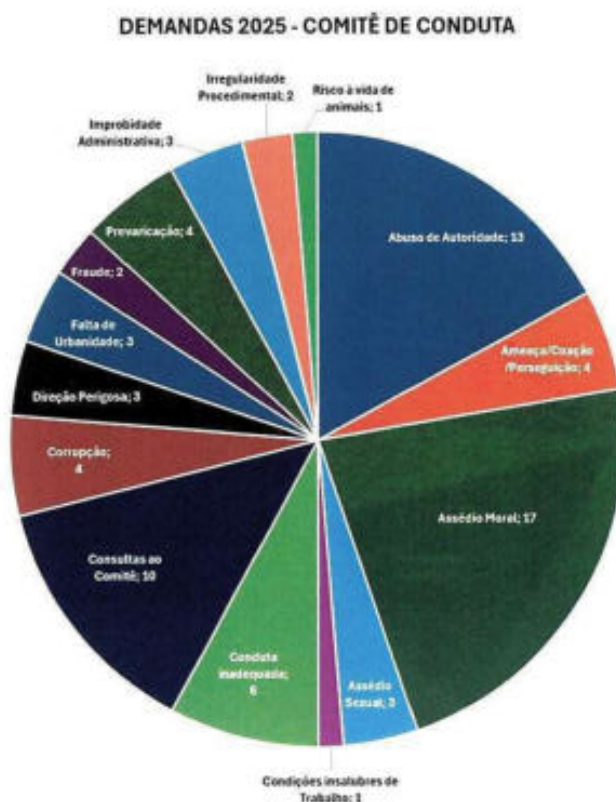
Até o presente momento, não foram estabelecidos prazos e cronogramas específicos às unidades da Administração Indireta. Tem-se a expectativa de publicação das diretrizes para desenvolvimento e implementação do Programa de Integridade e Governança Estatal (PIGE) nas empresas municipais, fundamentado nos princípios ESG (Ambiental, Social e de Governança), com previsão de entrada em vigor em 2026, conforme Meta 123 do Programa de Metas 2025-2028 (versão final) da Prefeitura do Município de São Paulo.

Comitê de Conduta – CON

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

Em 2025, o Comitê de Conduta recebeu 76 (setenta e seis) atendimentos, um aumento de 49% (quarenta e nove por cento) com relação ao ano anterior, considerando consultas, orientações, denúncias e, além dos atendimentos, realizou 67 oitivas, o que demonstra a credibilidade crescente nesse Canal.

No gráfico a seguir podemos observar as demandas por natureza:



Fonte: Comitê de Conduta

DP DO DT DG DA DE

9/167

Toda demanda recebida é analisada junto às respectivas Áreas, a fim de possibilitar adoção de medidas cabíveis para resolução. Dos 76 registros de atendimento, três tornaram-se Processos de Sindicância.

Código de Conduta e Integridade

Em 2025, foi aplicado treinamento referente ao Código de Conduta, no formato de Ensino à Distância – EaD, a 135 empregados, difundindo seus preceitos e regras com a finalidade de tornar o ambiente de trabalho confiável, amigável, sadio e seguro, no qual todos possam exercer suas funções.

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

<https://transparencia.prefeitura.sp.gov.br/wp-content/uploads/2021/09/Codigo-de-Conduta-maio2021.pdf>
https://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/institucional/sptrans/acesso_a_informacao/index.php?p=179590
<http://130.1.0.50/dp/codigo-de-conduta/>

Comitê de Governança de Atendimento ao Cidadão – CGA

Em 2025, as ações do CGA seguiram as premissas e objetivos dispostos na Política Municipal de Atendimento ao Cidadão que serviram de base para a elaboração de nossa Política de Atendimento, avançando na qualidade do atendimento aos usuários do Sistema de Transporte Público Municipal e contribuindo com os serviços prestados pela SPTrans.

Dentre as principais ações empreendidas pelo CGA, destacam-se: a análise sobre os avanços da implantação do Bilhete Único Mamãe Tarifa Zero; a explanação sobre a migração dos cadastros do Bilhete Único para o site de Atendimento; a análise de ferramenta de Avaliação da Satisfação do Cidadão, quando do atendimento no Posto Central; apresentação de nova plataforma mais intuitiva e moderna de Atendimento do Bilhete Único; elaboração e apresentação do Manual para uso dos Totens de Autoatendimento; aprovação do Plano de Comunicação de temas tratados pelo CGA para divulgação na intranet para os empregados; e a disponibilização de forma permanente aos empregados de informativos sobre “Orientações para boas respostas” e “Cartas de Serviços”.

Além dessas ações, destaque para a aquisição de Totens de Autoatendimento, a serem disponibilizados em duas áreas que realizam atendimento presencial, contribuindo com maior autonomia, reduzindo o tempo de espera do cidadão, agilizando e contribuindo com todo o processo.

Assim, buscando atingir os objetivos e diretrizes da Política de Atendimento ao Cidadão, o CGA buscou escalar a qualidade dos serviços prestados, facilitando o acesso dos cidadãos aos serviços e informações e fortalecendo a confiança na SPTrans, na Administração Pública e em seus Agentes Públicos.

Proteção de Dados Pessoais

GRI 418-1

Em 2025, em atendimento à Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (LGPD), a SPTrans consolidou e deu continuidade ao seu Programa de Governança em Privacidade, em Proteção de Dados Pessoais e em Segurança da Informação, estruturando ações integradas voltadas à proteção dos direitos dos titulares de dados pessoais e à redução de riscos institucionais.

DP DO DI DG DA DE



10/167

Em 2025 houve a reorganização do Comitê reuniu-se em seis oportunidades ao longo do ano de 2025, que implementou, em julho de 2025, o Plano de Governança em Privacidade, em Proteção de Dados Pessoais e em Segurança da Informação para o biênio 2025-2027, que constitui o planejamento tático das ações institucionais da SPTrans quanto à proteção de dados pessoais.

O Comitê também deliberou, no contexto do Programa, a implementação do Projeto de Mapeamento de Processos da SPTrans; do Projeto de Mapeamento de Dados Pessoais, destinado à instituição do registro das operações de tratamento de dados pessoais, nos termos do art. 37 da LGPD; do Projeto de Mapeamento de Contratos, com a finalidade de promover o registro das operações de tratamento de dados pessoais existentes nos contratos, acordos de cooperação e instrumentos congêneres firmados pela SPTrans; do Projeto de Inventário de Ativos de Tecnologia da Informação, destinado a inventariar *softwares* e *hardwares* utilizados pela Empresa, a partir de metodologia em desenvolvimento; e da Política de *Cookies* para as páginas institucionais da SPTrans, com previsão de entrada em funcionamento no exercício de 2026.

Em 2025, todos os pedidos recebidos por intermédio do Encarregado de Dados da SPTrans foram devidamente analisados e atendidos, nos termos da legislação aplicável, tendo sido recepcionados 80 pedidos relacionados ao acesso, à correção, à atualização e à eliminação de dados pessoais constantes dos sistemas do Bilhete Único; e 12 reclamações de titulares referentes a incidentes de segurança relacionados a violações à privacidade e à proteção de dados pessoais.

Auditoria Interna

Em 2025, a Auditoria Interna consolidou seu papel como a terceira linha de defesa da SPTrans, como um instrumento essencial de suporte à governança corporativa, provendo avaliações independentes que garantiram a eficácia dos controles internos e da gestão de riscos, contribuindo diretamente para a sustentabilidade organizacional e a transparência dos atos de gestão.

Destaque para a atuação no processo de intervenção das empresas Transwolff e UPBus (Decreto Municipal nº 63.328/24), com a mobilização estratégica de 50% da força de trabalho para o Grupo de Trabalho de Apoio à Intervenção, para a garantia de respaldo e conformidade técnica dos atos administrativos dos Interventores.

A Auditoria Interna também atuou no fortalecimento da Governança Corporativa, junto ao Comitê de Auditoria Estatutário (CAE) e ao Conselho Fiscal (CF) da SPTrans, por meio do aprimoramento de ações para garantir o fluxo constante de informações relacionadas ao processo de intervenção, além de avaliações permanentes do desempenho das Concessionárias, permitindo que os Conselheiros e Membros do Comitê tomassem decisões tempestivas, embasadas e protegidas de riscos informacionais, garantindo deliberações fundamentadas nas melhores práticas de auditoria. O uso da Inteligência Artificial Generativa permitiu uma redução de 40% no tempo dedicado a processos operacionais da Área, permitindo alocação do trabalho do corpo técnico em análises de maior complexidade, sob as diretrizes da Lei Geral de Proteção de Dados – LGPD.

Além disso, a Auditoria Interna manteve a fiscalização rigorosa do contrato de auditoria independente, mediante supervisão direta e o acompanhamento *in loco*, garantindo que as auditorias refletissem a real qualidade dos controles internos, aumentando a confiança dos usuários das demonstrações contábeis e assegurando a estrita conformidade das medições financeiras à qualidade acordada, protegendo o patrimônio e a imagem da SPTrans.

DP DO DT DG DA DE

11/167



Relatório Integrado da Administração 2025

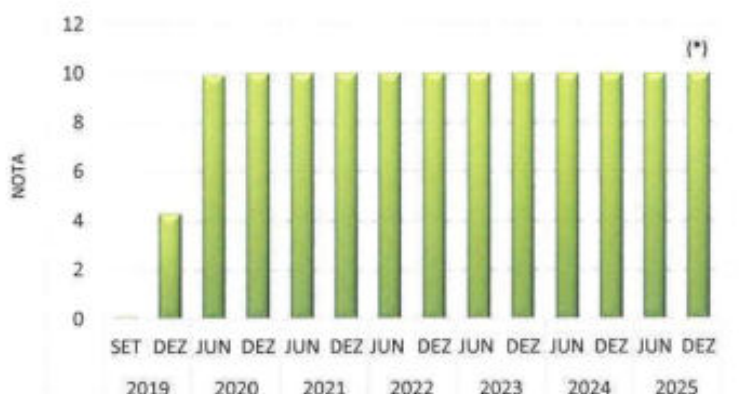
Transparência

Índice de Transparência Ativa – ITA

Em 2025, a SPTrans manteve seu compromisso em divulgar informações de interesse público, independente de solicitação, com o objetivo de facilitar o acesso e reduzir custos com a prestação de informações.

Assim, a Empresa, novamente, atingiu a nota máxima no Indicador de Transparência Ativa – ITA.

Evolução do Indicador de Transparência Ativa



Fonte: CGM - Coordenadoria de Promoção da Integridade – Divisão de Transparência Ativa e Dadas Abertas
 (*) O Relatório Executivo ITA referente a dezembro de 2025 ainda não foi disponibilizado.

Melhoria Contínua dos Processos da SPTrans

Entre os meses de setembro e outubro de 2025, foi realizado o Projeto de Mapeamento de Processos da SPTrans, resultando em 397 processos documentados por todas as Áreas, com a finalidade de promover a melhoria contínua dos processos da Empresa e o tratamento de riscos relacionados à segurança da informação, à privacidade e à proteção de dados pessoais. Este projeto precedeu o Mapeamento de Dados Pessoais, iniciado em novembro de 2025, no contexto do Plano de Governança em Privacidade, em Proteção de Dados Pessoais e em Segurança da Informação da SPTrans.

Sistema Normativo

No exercício de 2025, visando o fortalecimento dos Controles Internos foram implantados diversos Instrumentos Normativos destacando-se: 13 Normas e Procedimentos, Manuais e Instruções de Trabalho, totalizando 127 instrumentos normativos vigentes.

DP DO DT DG DA DE

12/167



BOAS PRÁTICAS DE GESTÃO DE RISCOS E CONTROLES INTERNOS

GRI 2-12 | 2-15 | 2-16 | 2-22 | 2-27 | 3-3 | 205-1 | 205-2

Responsável pelo Controle Interno (RCI)

Os responsáveis pelo controle interno de cada órgão e entidade da Administração Pública integram o sistema de controle interno municipal, sendo a Controladoria Geral do Município (CGM) o órgão central do sistema de controle interno na Cidade de São Paulo.

Atualmente, a SPTrans detém 2 (dois) RCI(s) (titular e suplente), que atuam como pontos focais para interlocução entre CGM e SPTrans no que diz respeito ao controle interno.

Conformidade

O Comitê de Conformidade, Gestão de Riscos e Controle Interno - CCG da SPTrans é uma instância permanente desde 2018, reunindo membros de diversas Áreas e apoiando a Assessoria de Conformidade, Gestão de Riscos e Controle Interno em atividades de prevenção, identificação de riscos e proposição de ações corretivas.

Durante o período de relato, não foram identificadas na SPTrans situações significativas de não conformidade com leis e regulamentos ou multas pagas decorrentes de inconformidades da Empresa.

Gestão de Riscos e Controles Internos

Em 2025, a SPTrans iniciou o monitoramento de uma nova matriz de riscos, atualizada e revisada ao final de 2024. Abaixo, a evolução das matrizes elaboradas pela SPTrans:

Processos	Ano		
	2020	2022	2025
Avaliação de Riscos	Avaliação apenas do Nível de Risco Inerente (NRI), combinação de impacto e possibilidade	Além do NRI, avalia-se o Nível de Confiança (NC) dos controles internos existentes, o risco de controle (RC) e, por fim, o Nível de Risco Residual (NRR)	Idem 2022
Total de Riscos Mapeados	94	77	76
Riscos Categorizados como Críticos – RCs	31	32	28
Riscos Categorizados como de "Interesse" – RMs	Categoria não existente	21	27

Fonte: Assessoria de Conformidade, Gestão de Riscos e Controle Interno

Uma das métricas utilizadas para observar a evolução no processo de Gestão de Riscos da SPTrans é a evolução da formalização dos controles internos, conforme demonstrado na tabela abaixo:

DP DO DT DG DA DE

Riscos	Ciclo		
	2020	2022	2025
Riscos Críticos – RCs	31	32	28
% de RCs com controles internos formalizados	58,06%	80,60%	91,47%
RCs contendo algum controle interno formalizado	18	27	26
RCs que não contêm controle interno formalizado	13	5	2

Fonte: Assessoria de Conformidade, Gestão de Riscos e Controle Interno

NOSSO NEGÓCIO
GRI 2-6

GRANDES NÚMEROS



Fonte: Superintendência de Planejamento Estrutural e Avaliação de Transporte

BALANÇO SOCIAL
GRI 3-3 | 203-2

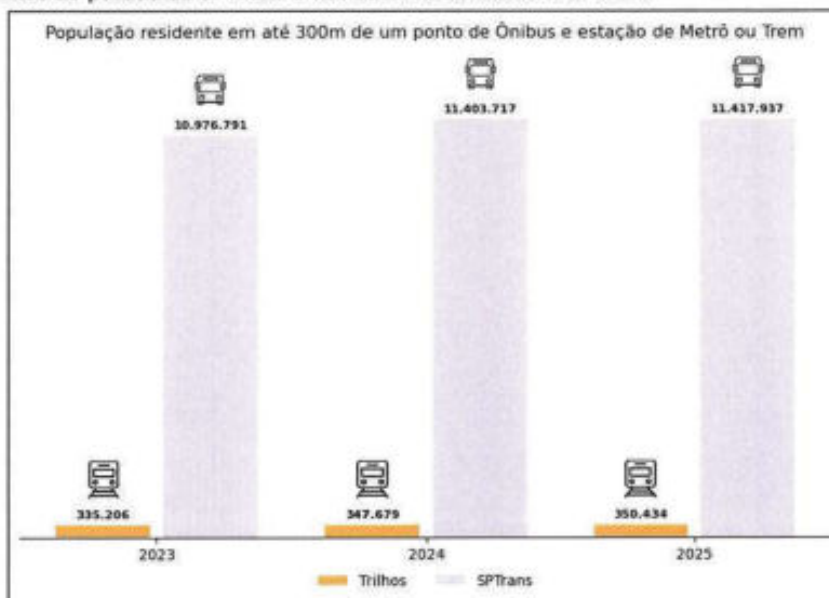
O Papel do Sistema de Transporte por Ônibus

O Sistema de Transporte por Ônibus opera de forma ininterrupta, 24 horas por dia, consolidando-se como o principal meio de transporte público da Cidade, realizando cerca de 148 mil viagens em dias úteis, assegurando ampla capilaridade territorial e o atendimento a áreas não alcançadas por outros modais, em razão da flexibilidade operacional e da capacidade de adaptação da rede de ônibus às dinâmicas urbanas.

Atendimento da Rede de Transporte por Ônibus

A SPTrans realiza o mapeamento da população residente em até 300 metros de um ponto de ônibus e estações de metrô ou trem, com o objetivo de avaliar o nível de capilaridade e acessibilidade da rede de transporte coletivo.

O gráfico a seguir apresenta a comparação dos resultados obtidos em 2023, 2024 e 2025, a partir de dados dos pontos de parada da SPTrans e dos setores censitários do IBGE.



95,91% da população tem acesso a um ponto de ônibus em até 300 m de sua residência

Fonte: Gerência de Avaliação de Mobilidade e Experiência dos Usuários

Permeabilidade do Sistema Transporte 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. O detalhamento de seus indicadores e o detalhamento dos resultados referentes a 2025 constam em uma seção própria deste Relatório. O gráfico a seguir mostra um resumo comparativo dos resultados de 2023, 2024 e 2025.

Índice de Permeabilidade do Transporte Coletivo



Fonte: Gerência de Avaliação de Mobilidade e Experiência dos Usuários

DP DO DT DG DA DE

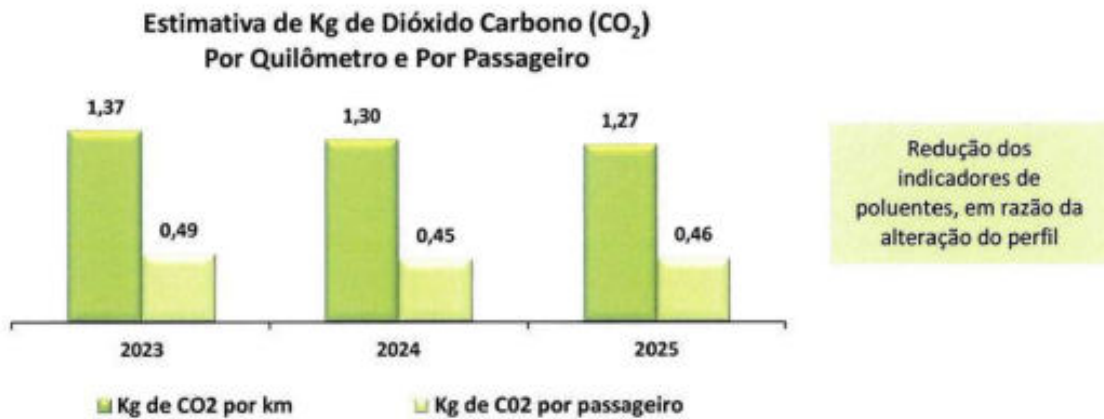
15/167

De modo geral, o IPTC apresentou uma redução de 0,03 pontos percentuais em 2025 em relação a 2024, indicando uma leve variação no nível de permeabilidade da rede, a ser analisada à luz das dinâmicas operacionais, territoriais e de oferta do Sistema de Transporte, ao longo do período.

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). Esses compromissos se traduziram em metas e iniciativas específicas voltadas à mitigação das emissões associadas à frota de ônibus do transporte público municipal, em seu Plano de Metas 2025-2028.

O gráfico a seguir apresenta uma estimativa de kg de dióxido de carbono (CO₂) por quilômetro e por passageiro referente a 2023, 2024 e 2025.



Fonte: Gerência de Avaliação de Mobilidade e Experiência dos Usuários

Em 2025, encerramos o ano com um total de 99 linhas operadas com a frota de ônibus movidos a bateria elétrica.

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

O Gráfico a seguir compara a ocorrência de sinistros fatais a cada 1 milhão de km rodados, entre 2023 e 2025.



Fonte: Gerência de Avaliação de Mobilidade e Experiência dos Usuários

Na análise da série histórica, verifica-se que houve uma variação no indicador, com aumento em relação ao ano anterior, após um período de resultados mais favoráveis. A evolução do indicador deve ser analisada considerando a quilometragem operada e o número de sinistros fatais.

	2023	2024	2025
KM percorrida	741.415.579	743.574.823	730.270.037
Sinistros Fatais	71	70	73

Fonte: Gerência de Avaliação de Mobilidade e Experiência dos Usuários

O gráfico a seguir compara o intervalo de dias entre as ocorrências de sinistros fatais, de 2023 a 2025.

Quantidade de dias para ocorrer um sinistro fatal (Sistema)



Fonte: Gerência de Avaliação de Mobilidade e Experiência dos Usuários

Associando à quilometragem operada na média diária (considerando os 365 dias do ano), verifica-se que, para ocorrer um sinistro fatal no Sistema de Transporte, em 2025, foram levados, em média, 5 dias, representando redução de cerca de 4% em relação a 2024, refletindo alterações no comportamento do indicador, ao longo do período analisado.

Índice de Qualidade do Transporte (IQT)

O Índice de Qualidade do Transporte (IQT) tem como objetivo avaliar o atendimento, pelas Concessionárias responsáveis pela operação do Sistema de Transporte, aos requisitos de qualidade estabelecidos pela SPTrans. O detalhamento dos indicadores e dos resultados para 2025 constam em seção específica deste Relatório. O Gráfico a seguir compara a média do IQT de 2023, 2024 e 2025.



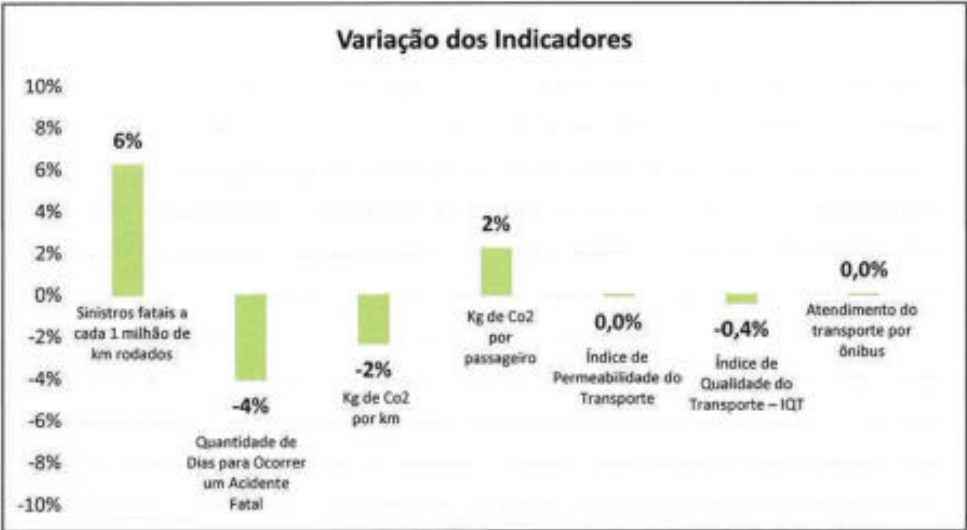
Entre 2023 e 2025, os resultados mantiveram-se classificados como "bom"

Fonte: Gerência de Avaliação de Mobilidade e Experiência dos Usuários

DP DO DE DG DA DE

Variação dos Indicadores Sociais

O gráfico a seguir apresenta a variação dos indicadores sociais, entre 2024 e 2025.



Os resultados dos indicadores revelam um desempenho globalmente estável

Fonte: Gerência de Avaliação de Mobilidade e Experiência dos Usuários

O Balanço Social de 2025 evidencia uma organização em processo de aprimoramento contínuo, que reconhece seus avanços, enfrenta seus desafios de forma transparente e reafirma o compromisso com a melhoria da qualidade do transporte público, a inclusão social, a segurança e o atendimento às necessidades da população.

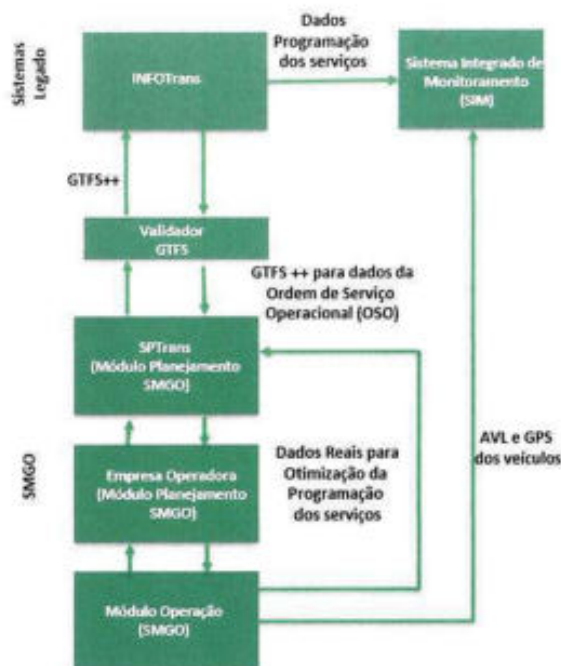
INOVAÇÃO NO SISTEMA DE TRANSPORTE POR ÔNIBUS

GRI 3-1 | 3-3 | 203-1 | ODS 9

Sistema de Monitoramento e Gestão Operacional – SMGO

Ao longo de 2025, a SPTrans intensificou o desenvolvimento e a implantação do SMGO. Esse sistema consolida-se como uma plataforma estratégica, concebida para dar suporte à operação em tempo real, ao planejamento operacional inteligente e à integração com serviços e sistemas correlatos, estabelecendo avanços relevantes em infraestrutura digital, governança da informação e interoperabilidade sistêmica.

Um dos eixos centrais desse processo foi a adequação e a parametrização do módulo de planejamento operacional. De forma complementar, avançou o desenvolvimento do *General Transit Feed Specification - GTFS++*, iniciativa estruturante para integração robusta de dados entre o Infotrans – repositório corporativo de informações operacionais do sistema – e o módulo de planejamento do SMGO.



Fluxo de Dados entre o SMGO e os sistemas legados

Paralelamente, foi realizado o mapeamento detalhado dos processos operacionais dos serviços Atende+ e Transporte Escolar Gratuito – TEG.

No âmbito da conectividade e da comunicação entre plataformas, a SPTrans concluiu, em 2025, o desenvolvimento das Fases 1, 2 e 3 do protocolo de comunicação *International Technology for Public Transport* - ITxPT, entre a Unidade Central de Processamento (UCP), equipamento instalado nos veículos, e o SMGO.

A estrutura de protocolos desenvolvida permite a interoperabilidade dos principais conjuntos de dados operacionais do sistema, abrangendo, entre outros, informações de localização dos veículos, eventos de abertura e encerramento de viagens, contagem de passageiros, comunicações por *Voice over Internet Protocol* - VoIP entre veículos, Centros de Operação das Concessionárias COC(s) e o Centro de Operações da SPTrans - COP, além de imagens de sistemas de Circuito Fechado de Televisão - CFTV.

A SPTrans, em articulação com os fornecedores dos equipamentos embarcados do tipo UCP e do Validador de Bilhetagem Eletrônica, acompanhou o desenvolvimento do novo protocolo de comunicação para envio, em tempo real, de dados relacionados ao uso do Bilhete Único nos veículos, contemplando, entre outros elementos, o momento da validação do cartão, a localização do veículo e informações de identificação do cartão (tipo e numeração).

As informações resultantes dessa comunicação serão consumidas pelo SMGO e utilizadas para exibição da quantidade de passageiros transportados no Módulo de Operação, além de subsidiar a geração de relatórios gerenciais e operacionais.

DP DO DT DG DA DE

Essas fases de desenvolvimento estabeleceram uma base tecnológica robusta para o compartilhamento de dados em tempo real entre os equipamentos de bordo e os centros de operação. A Fase 4, última etapa prevista do protocolo, com implantação programada para 2026, contemplará a integração da telemetria, ampliando significativamente o escopo de dados disponíveis e fortalecendo as capacidades de suporte à operação preditiva e prescritiva.

Adicionalmente, em 2025, foi realizado o *Factory Acceptance Test* (FAT) das funcionalidades correspondentes à Fase 1 de implantação do SMGO, totalizando aproximadamente 300 funcionalidades, de um conjunto de 726 previstas no escopo global do sistema. O FAT consistiu na validação técnica e funcional das soluções desenvolvidas, assegurando a aderência aos requisitos operacionais, técnicos e de usabilidade estabelecidos.

Em complemento, foram realizados treinamentos práticos e imersivos, reproduzindo condições reais de uso do SMGO, com profissionais da SPTrans e das Concessionárias.

A evolução do SMGO, ao longo de 2025, evidencia o compromisso da SPTrans com a inovação tecnológica, com a modernização da gestão operacional e com a melhoria contínua da qualidade dos serviços prestados à população. A previsão é de que a solução entre em uso no início de 2026, no contexto do teste piloto do SMGO.

Nomenclatura de Pontos de Parada e Integração com o SMGO

No contexto da implantação do SMGO, estão em desenvolvimento diversas atividades de ajuste e adaptação das informações existentes nas bases de dados da SPTrans. Entre elas, destaca-se a atribuição de nova nomenclatura a todas as paradas do sistema, incluindo paradas comuns, desmembradas, paradas em corredores, paradas de passagem em estações metroferroviárias, paradas em Terminais e pontos iniciais e finais de linhas (Terminais Principais – TP(s) e Terminais Secundários – TS(s)).

Em 2025, foi estabelecida rotina de atualização mensal da nomenclatura das paradas, com inclusão de novos nomes e ajustes decorrentes de desativações ou alterações operacionais. A base atualizada está disponível em formato de mapa geoespacial, desenvolvido pela SPTrans, fortalecendo a consistência da informação, a integração entre sistemas e a qualidade dos dados disponibilizados para gestão e para o público.

COMUNICAÇÃO E RELACIONAMENTO COM A SOCIEDADE

GRI 2-24 | 2-25 | 2-26 | 2-29 | 413-1 | ODS 8 | ODS 11 | ODS 16

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

Serviço de Informação ao Cidadão – e-SIC

O e-SIC, sob a responsabilidade da Ouvidoria, possibilita aos cidadãos o acesso a informações, documentos, estatísticas e dados de responsabilidade da SPTrans, respeitando a Lei de Acesso à Informação e contribuindo com a Transparência Passiva e Ativa, com 447 registros de pedidos de informação, em 2025.

DP DO DT DG DA DE

20/167

Posto de Apoio à Mulher

Em parceria com a Secretaria Municipal de Direitos Humanos e Cidadania – SMDHC e a Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito – SMT, o Posto de Apoio à Mulher, localizado no Terminal Sacomã, conta com profissionais qualificados para prestar atendimento humanizado, que acolhe, orienta e encaminha, de acordo com a demanda, mulheres vítimas de assédio ou abuso no transporte público, além das denúncias de violência doméstica.

A Ouvidoria também acompanha as demandas registradas sobre importunação sexual praticada no interior dos ônibus, que segue procedimento junto às áreas técnicas, em busca de identificar o autor da importunação e cobrar ações em casos de funcionários de operadoras, com o registro de acolhimento de 79 mulheres, em 2025.

PROCON

Em 2025, foram registrados 627 requerimentos realizados por meio do PROCON. Esses processos foram devidamente encaminhados às áreas técnicas responsáveis para análise, com rigoroso acompanhamento dos prazos e subsequente envio das manifestações ao Órgão e ao cidadão interessado.

SP156/Portal 156 da PMSP

Em 2025, a SPTrans recebeu, triou e encaminhou 90.982 demandas originadas do SP156/Portal 156 da Prefeitura de São Paulo, canal de comunicação aberto ao cidadão e aos usuários do Sistema de Transporte, conforme quadro comparativo por tipo de demanda, a seguir.

Tipo de Demanda	2024	2025	Var.(%)
Reclamação	83.839	83.418	-0,50
Solicitação	5.816	5.624	-3,30
Elogio	1.820	1.940	6,59
Total	91.475	90.982	-0,54

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

Ouvidoria

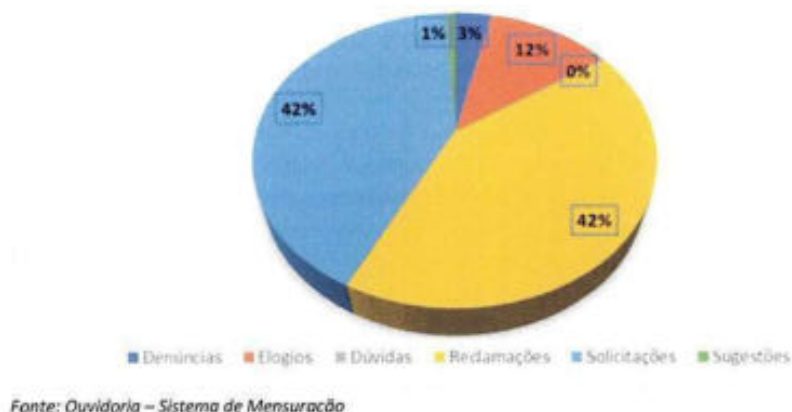
Com o intuito de ser um canal permanente de diálogo com a sociedade, a Ouvidoria da SPTrans, em 2025, manteve o compromisso com o cidadão que utiliza o Sistema de Transporte, assegurando imparcialidade em seu atendimento e buscando soluções de forma ética e transparente para suas demandas.

Em 2025, foram registradas 3.979 demandas (recepcionadas por meio de cartas, atendimento presencial e principalmente por e-mail), que representaram um decréscimo de 10,70% em relação ao total de 2024.

DP DO DI DG DA DE

21/167

Tipo de Manifestações



Monitoramento de Demandas: Ouvidoria Geral do Município

No exercício de 2025, foram registradas 680 novas demandas oriundas da OGM, enquanto, no exercício de 2024, foram 707 demandas (queda de, aproximadamente, 3,82%.)

Nota-se, também, que o tempo médio de respostas, em dias, no acumulado do exercício de 2025, foi de 13,49 dias, enquanto no acumulado do exercício de 2024, foi de 15,16 dias, tendo havido melhora no tempo médio de respostas, em 2025.

Integração Territorial

Canal de diálogo com Subprefeituras, órgãos públicos, comunidades e instituições, identificando demandas relacionadas à operação do Sistema de Transporte, apoiando o planejamento urbano e contribuindo para a definição e o ajuste dos serviços de transporte.

Para garantir um diálogo efetivo e qualificar o tratamento das demandas, a SPTrans adotou processos organizados, análises técnicas, reuniões e visitas técnicas, além da elaboração de Carta Orientativa para o Portal SP 156, voltada à padronização das solicitações relacionadas ao transporte coletivo. No período, também foram realizadas reuniões de integração com Subprefeitos e governos locais, e encontros com Conselheiros Participativos, em articulação com a CET e a Casa Civil, ampliando o diálogo institucional e territorial.

Em 2025, foram analisados cerca de 939 processos, envolvendo solicitações de apoio e alterações operacionais, avaliação de impactos territoriais e acompanhamento de ações conjuntas com outros órgãos, conforme apresentado a seguir.

DP DO DE DG DA DE

22/167

ATENDIMENTOS 2025	
ÓRGÃOS	QUANTIDADE
Subprefeituras	101
Câmara Municipal	411
Prefeitura/Secretarias	23
Conselho de Segurança	30
Conselho Participativo	24
Vistorias	115
Outros – Reuniões Online	19
Outros – Reuniões Presenciais	66
Empresas Privadas	5
Diversos*	145
TOTAL	939

Fonte: Assessoria de Integração Territorial

*Diversos inclui Ouvidoria, Imprensa e Governo do Estado

Atendimento à Imprensa

Em 2025, prestamos atendimentos às Rádios, TV(s), Jornais e Revistas para coleta de dados e/ou informações e acompanhamento de entrevistas, sendo que, desse número, 63 foram Notas Preventivas que anteciparam a divulgação de mudanças ou novidades relativas ao Sistema de Transporte.

No quadro a seguir demonstramos o comparativo das atividades realizadas, entre 2024 e 2025.

QUADRO COMPARATIVO		
ATIVIDADES	2024	2025
Atendimentos à Imprensa (e-mail - telefone - WhatsApp - entrevistas)	3.432	4.018
Autorização Link	177	199
Briefings/levantamentos	23	31
Notas de Esclarecimentos	21	17
Clipping diário	9.774	14.953
Entrevistas com porta voz	4	10
Notas à Imprensa	0	0
Notas para Site	7	49
Notas Preventivas	80	63
Respostas a Reclamações	121	195
Releases	1.353	781

Fonte: Assessoria de Imprensa

PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO

GRI 2-12 | ODS 8 | ODS 11

Ao final do ciclo de metas 2021-2024, a SPTrans alcançou 81% dos compromissos estratégicos estabelecidos.

O planejamento para o período 2025-2028 está alinhado aos planos municipais vigentes, ao Termo de Compromisso de Desempenho Institucional – CDI, firmado com a Prefeitura do Município de São Paulo, em conformidade com os princípios e requisitos estabelecidos pela Lei nº 13.303/2016.

DP DO DT DG DA DE

23/167

**Relatório Integrado da Administração 2025**

A futura revisão do PlanMob deverá incorporar as diretrizes e metas do Programa de Metas – PdM 2025-2028, atualmente em implantação, assegurando coerência entre planejamento estratégico, programação governamental e execução das políticas públicas. Em 2025, a SPTrans manteve acompanhamento permanente do contexto da política de transporte municipal e metropolitana, com o objetivo de atualizar informações, alinhar estratégias e garantir a aderência dos planos setoriais às diretrizes vigentes.

Em 2025, o Programa de Metas foi finalizado após a realização de audiências públicas presenciais e consulta pública no Portal Participe+ da PMSP, sendo posteriormente publicado e disponibilizado para consulta online. Para o quadriênio em vigência, foram selecionadas metas prioritárias para o setor de transporte público coletivo e mobilidade urbana, orientando a atuação institucional da SPTrans e da SMT.

Para o quadriênio em vigência foram selecionadas como prioritárias as seguintes Metas para o setor do transporte público coletivo e mobilidade urbana, cujas destacadas, no total de 12, têm a participação da SMT/SPTrans como responsáveis pela execução.

DP DO DT DG DA DE

24/167

Metas do PdM 2025–2028 | Mobilidade e Infraestrutura

Meta	Descrição	Tipo de Intervenção	Modal / Sistema	Foco de Impacto
14	Entregar o novo Centro de Operações (COP) da SPTrans	Equipamento estratégico / gestão	Ônibus / Sistemas	Governança, eficiência operacional, monitoramento
15	Iniciar a operação do BRT Aricanduva	Corredor estruturador	Ônibus (BRT)	Capacidade, redução de tempo, priorização TC
16	Iniciar a operação do BRT Radial Leste (T1) e obras T2	Corredor estruturador	Ônibus (BRT)	Mobilidade de massa, integração metropolitana
17	Requalificar 8,3 km da Av. Celso Garcia	Requalificação viária	Ônibus / viário	Qualidade urbana, fluidez, segurança
18	Entregar o Corredor Itaquera–Lider	Corredor de ônibus	Ônibus	Regularidade, confiabilidade
19	Requalificar faixa da Av. Amador Bueno	Faixa exclusiva	Ônibus	Prioridade ao TC, regularidade
20	Requalificar faixa da Av. Ipiranga	Faixa exclusiva	Ônibus	Velocidade, confiabilidade
21	Requalificar o Corredor Itapetininga	Corredor de ônibus	Ônibus	Capacidade, conforto
22	Requalificar faixa da Av. Interlagos	Faixa exclusiva	Ônibus	Velocidade operacional
23	Entregar 14 requalificações de terminais	Equipamentos de apoio	Ônibus	Conforto, acessibilidade, integração
24	Entregar o novo Terminal Itaquera	Novo terminal	Ônibus	Capacidade, organização, integração
25	Iniciar obras do Terminal Itaim Paulista	Novo terminal	Ônibus	Inclusão urbana, atendimento periférico
26	Iniciar obras do Terminal Perus	Novo terminal	Ônibus	Atendimento territorial
27	Iniciar construção do Terminal Pedreira/Mar Paulista	Novo terminal	Ônibus / Aquático	Integração modal
28	Iniciar construção do Terminal Cocala	Novo terminal	Ônibus	Capilaridade, atendimento local
29	Contratar 2 novos atracadouros na Bilings	Infraestrutura hidroviária	Aquático	Diversificação modal, sustentabilidade
30	Estudos para o Aquático Guarapiranga	Planejamento / estudos	Aquático	Expansão modal, sustentabilidade
31	Prolongar Av. Carlos Caldeira Filho	Prolongamento viário	Viário / ônibus	Conectividade urbana
32	Duplicar Av. Senador Teotônio Vilela	Obra viária	Viário / ônibus	Capacidade, redução de gargalos
33	Duplicar Ponte Jurubatuba	Ponte	Viário / ônibus	Conectividade, fluidez
35	Iniciar obras da Ponte Graúna–Gaivotas	Ponte	Viário / ônibus	Acessibilidade, integração
36	Entregar Túnel Cecília Lottenberg	Túnel	Viário / ônibus	Fluidez, redução de tempos
37	Prolongar Av. Roberto Marinho até Imigrantes	Prolongamento viário	Viário / ônibus	Conectividade estrutural
41	Construir Túnel Sena Madureira	Túnel	Viário / ônibus	Reorganização de fluxos
42	Prolongar Av. Imperador até J.A. Pinotti	Prolongamento viário	Viário / ônibus	Acesso territorial
43	Entregar Ponte Piratuba–Lapa	Ponte	Viário / ônibus	Integração interbairros
44	Prolongar Av. Marquês de São Vicente (Boulevard)	Requalificação urbana	Viário / ônibus	Qualificação urbana
54	Iniciar obras do Bonde São Paulo (VLE)	Novo modal elétrico	VLE	Inovação, descarbonização, requalificação do Centro

Tabela 5 - Metas do PdM 2025–2028 – PMSP
Fonte: Gerência de Planejamento Estrutural

O Planejamento Estratégico da SPTrans é estruturado a partir da metodologia do *Balanced Scorecard* – BSC. A utilização das perspectivas do BSC no Planejamento Estratégico permite à SPTrans estabelecer uma visão integrada de desempenho, assegurando o alinhamento entre estratégia, metas, indicadores e iniciativas, bem como o monitoramento sistemático dos resultados.

DP BO ~~DE~~ DG DA DE

25/167

MAPA ESTRATÉGICO



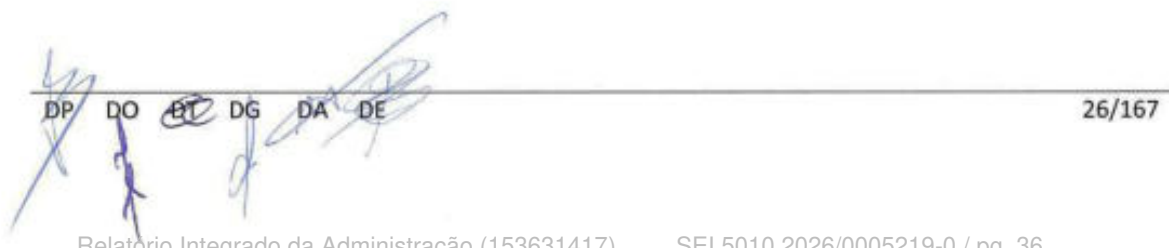
Foi definido o conjunto inicial de 72 metas finalísticas, desdobradas em 114 ações a serem monitoradas, que orientam a atuação institucional da Companhia no Ciclo 2025-2028, conforme gráfico a seguir.

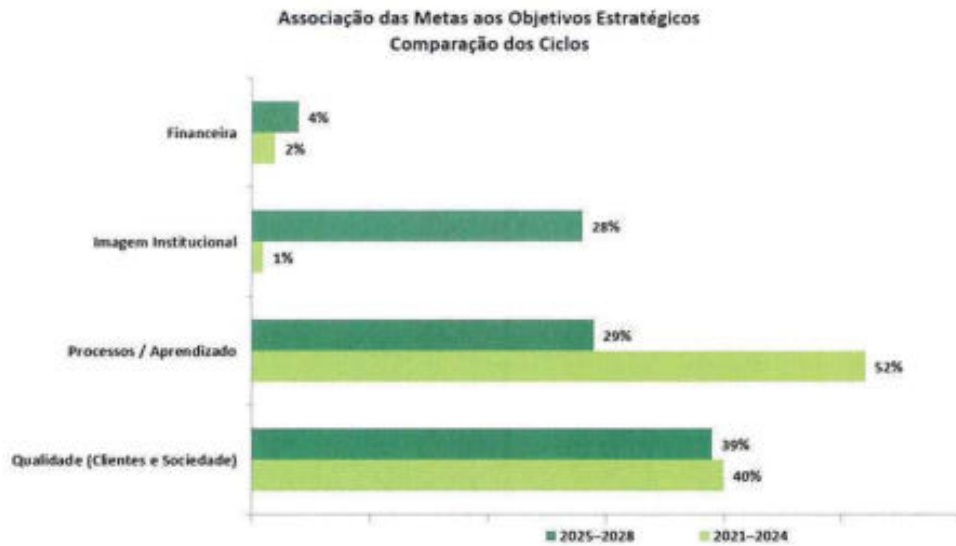
**Alinhamento da SPTrans aos Instrumentos de Planejamento e Sustentabilidade
Plano de Metas 2025-2028**



Fonte: Superintendência de Planejamento e Avaliação de Mobilidade

O gráfico a seguir apresenta a comparação da distribuição das metas estratégicas da SPTrans por objetivo estratégico, nos ciclos 2021-2024 e 2025-2028, evidenciando mudanças relevantes no foco estratégico da SPTrans, ao longo do tempo.

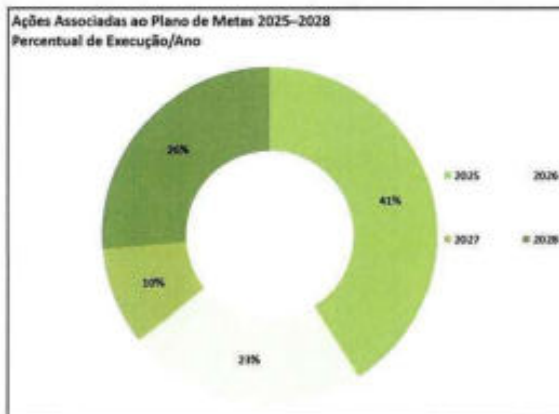




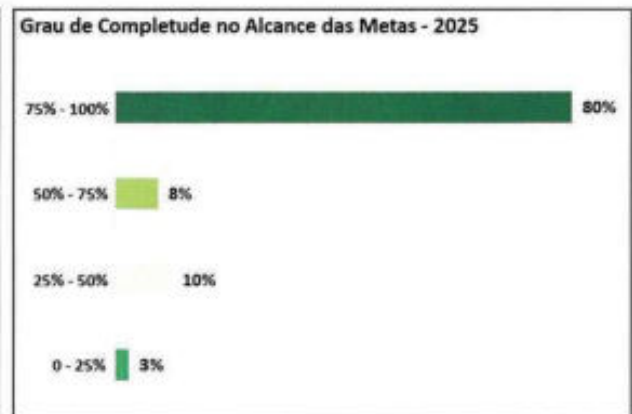
Fonte: Superintendência de Planejamento e Avaliação de Mobilidade

Na comparação entre os ciclos, fica evidenciada a evolução da estratégia corporativa da SPTrans, com a transição de um foco predominantemente interno e operacional para uma abordagem mais equilibrada, orientada ao cidadão, à imagem institucional e à sustentabilidade da gestão no médio e longo prazo.

Os gráficos a seguir, apresentam o Percentual de Execução das Ações/Ano e o Grau de Completude das Metas.



Fonte: Superintendência de Planejamento e Avaliação de Mobilidade



Fonte: Superintendência de Planejamento e Avaliação de Mobilidade

DP DO DT DG DA DE



PLANEJAMENTO DO TRANSPORTE COLETIVO

GRI 2-6 | 2-28 | 2-29 | 3-3 | 203-1 | 203-2 | 413-1 | ODS 8 | ODS 9 | ODS 10 | ODS 11

Sob a orientação da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte – SMT, a SPTrans elabora, atualiza e implementa planos, estudos e projetos que integram o planejamento da rede de transporte coletivo público do Município de São Paulo – MSP, assegurando sua compatibilização com os planos e projetos da Prefeitura, do Governo do Estado e do Governo Federal. Essa atuação visa garantir conformidade com as políticas públicas, diretrizes de desenvolvimento urbano, ordenamento territorial e mobilidade urbana, promovendo uma abordagem integrada, sistêmica e alinhada às estratégias de longo prazo da cidade.

Com esse objetivo, são desenvolvidos estudos técnicos, diagnósticos, modelagens e propostas estruturantes que subsidiam a formulação de projetos e ações voltadas à qualificação do transporte coletivo público urbano, ao aumento da eficiência operacional, à melhoria da acessibilidade e à ampliação da atratividade do sistema, em consonância com os princípios da sustentabilidade, inclusão social e eficiência no uso do espaço urbano.

Planos Setoriais e Legislação Urbana

A atuação da SPTrans no planejamento, monitoramento e apoio à implementação dos principais instrumentos de política urbana e de mobilidade demonstra alinhamento consistente com os princípios de transparência, responsabilidade pública, gestão baseada em evidências e foco no impacto social e ambiental. A integração entre planejamento urbano, mobilidade, uso do solo e desenvolvimento econômico evidencia uma abordagem sistêmica e de longo prazo, orientada à promoção da eficiência no uso dos recursos públicos, à redução de externalidades negativas, como congestionamentos e emissões, e à ampliação do acesso equitativo aos serviços de transporte.

Em 2023, foi realizada a revisão intermediária programada do PDE, promulgada pela Lei Municipal nº 17.975, de 8 de julho de 2023. Essa revisão manteve as diretrizes estruturantes do Plano, seu período de vigência e o eixo central de articulação entre uso do solo e transporte, promovendo ajustes pontuais em dispositivos legais, quadros e mapas, de modo a atualizar e aperfeiçoar o instrumento sem descaracterizar sua estratégia original.

A participação ativa na elaboração, revisão e monitoramento do PDE, revisado em 2023, do PlanMob e do Programa de Metas reforça o compromisso institucional com processos participativos, com a prestação de contas à sociedade e com a melhoria contínua das políticas públicas.

Projetos em parceria com o Governo do Estado de São Paulo para Integração Física dos Sistemas Municipal e Metropolitano de Transporte em São Paulo

Os Serviços de Transporte de São Paulo compreendem, além das linhas de ônibus municipais, as linhas de metrô, de trem metropolitano e de ônibus intermunicipais, que conectam a Capital aos demais municípios da Região Metropolitana de São Paulo – RMSP.

Nesse contexto, a SPTrans atua de forma articulada com a Secretaria dos Transportes Metropolitanos – STM, a Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô, a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM (e suas concessionárias) e, no que se refere às linhas intermunicipais, com a Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo – ARTESP, assegurando alinhamento técnico e institucional entre o sistema municipal e os sistemas metropolitanos.

DP DO DT DG DA DE

28/167

No âmbito dessa atuação integrada, são analisadas e acompanhadas ações relacionadas à implantação e requalificação de corredores e Terminais de ônibus, criação e adequação de baias, dimensionamento de infraestrutura, ajustes no viário interno e externo de Terminais e estações metropolitanas, revisão de circulações operacionais e aprimoramento da integração física entre os modais.

A articulação institucional é operacionalizada por meio de reuniões técnicas presenciais e virtuais, grupos de trabalho interinstitucionais, vistorias conjuntas em campo e acompanhamento sistemático das áreas de intervenção. Esse modelo de governança colaborativa fortalece o planejamento integrado, assegura maior previsibilidade na implantação das ações e contribui para a entrega de soluções consistentes, com foco na eficiência da gestão pública, na redução de riscos e na melhoria contínua da experiência do usuário.

Cooperação Técnica Metropolitana: Participação no Comitê Diretor de Transporte Integrado – CDTI

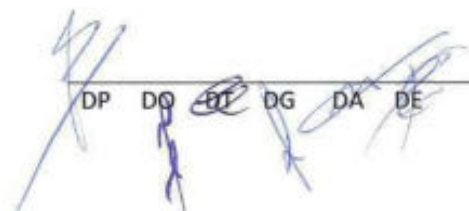
A atuação da SPTrans no âmbito do CDTI reforça o modelo de governança colaborativa adotado pelo Município, contribui para a redução de sobreposições e conflitos entre intervenções estaduais e municipais, amplia a previsibilidade na execução de projetos estruturantes e fortalece a coerência entre planejamento e operação, em benefício da eficiência do sistema e da qualidade do serviço prestado à população.

O CDTI está estruturado em quatro Câmaras Temáticas, dentre as quais se destaca a Câmara de Planejamento de Transportes, responsável pela análise e compatibilização de ações com impacto direto na rede de mobilidade. No exercício de 2025, a SPTrans participou ativamente das reuniões técnicas dessa Câmara, contribuindo para a avaliação, articulação e compatibilização de projetos e intervenções com impacto sobre o sistema de transporte por ônibus, com foco na mitigação de riscos operacionais, na otimização da implantação das obras, na preservação da continuidade do serviço e na melhoria da integração entre os modais.

Projetos em Cooperação Técnica: SPTrans – Metrô – CPTM – Artesp – EMTU

A SPTrans atua de forma sistemática no âmbito do Comitê Diretor de Transporte Integrado – CDTI na análise e discussão de projetos das Companhias do Metropolitano de São Paulo – Metrô e Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM e da Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo – ARTESP, com o objetivo de assegurar a adequada integração física, funcional e operacional entre os sistemas metroviário, ferroviário metropolitano e o de ônibus municipais, assim como de projetos de novos Corredores e/ou Terminais de Ônibus Intermunicipais, ampliações e reformas de infraestrutura existente que estejam inseridas no perímetro municipal ou que interfiram na operação do sistema municipal. Essa atuação busca antecipar impactos, mitigar riscos de descontinuidade operacional e maximizar os benefícios das intervenções para os usuários do transporte público.

A atuação da SPTrans nesse processo contribui para a entrega de soluções integradas, orientadas à eficiência do Sistema de Transporte, à melhoria da experiência do usuário e à ampliação do acesso da população aos serviços de transporte coletivo, em consonância com os princípios de planejamento integrado, gestão de riscos e gestão orientada a resultados.

 DP DO DT DG DA DE 29/167

Projetos em Cooperação Técnica: SPTrans – Metrô

Linha 2 – Verde (extensão em implantação e trechos em projeto)

Em 2025, as discussões abrangeram, em especial, as interfaces entre a extensão da Linha 2 – Verde e as obras do futuro Corredor Aricanduva (BRT), bem como a integração com as futuras estações Aricanduva, Penha de França e Gabriela Mistral, além da extensão Dutra, incluindo a definição da localização da estação Fernão Dias e do Pátio Paulo Freire. Essas análises tiveram como foco a mitigação de riscos de sobreposição de intervenções, a preservação da continuidade do atendimento por ônibus, a adequada organização dos fluxos de embarque e desembarque e a otimização da integração intermodal.

No que se refere à extensão da Linha 2 – Verde no sentido Oeste, foram realizadas tratativas específicas sobre a localização de paradas de ônibus, a reorganização da circulação viária e a integração de passageiros no entorno da futura estação Cerro Corá, visando compatibilizar diretrizes de projeto, minimizar impactos operacionais e assegurar acessibilidade, segurança e eficiência na integração entre os modos.

A atuação da SPTrans nessas tratativas contribui para o alinhamento entre planejamento e execução das obras, para a redução de riscos associados à implantação de grandes empreendimentos de infraestrutura, para a racionalização de investimentos públicos e para a entrega de soluções integradas, orientadas à eficiência do sistema e à melhoria da experiência do usuário, em consonância com os princípios de governança, planejamento integrado e gestão orientada a resultados.

Linha 4 – Amarela (extensão em projeto)

A atuação da SPTrans concentra-se na análise técnica dos efeitos da nova infraestrutura metroviária sobre o sistema de ônibus municipal, incluindo a redistribuição de demanda, a necessidade de ajustes na rede, a reconfiguração de itinerários, a adequação de pontos de parada e a reorganização dos fluxos de embarque e desembarque. Essas avaliações visam antecipar impactos operacionais e maximizar os benefícios da integração entre os modos.

Linha 6 – Laranja (em implantação)

A SPTrans, em conjunto com a Companhia de Engenharia de Tráfego – CET, participou ativamente da elaboração de análises técnicas e estudos relativos aos projetos de Terminais de Ônibus associados às novas estações, bem como das interfaces de integração com as linhas de ônibus municipais. Essa atuação teve como objetivo assegurar a adequada integração física e operacional entre o sistema metroviário e o sistema sobre pneus, antecipando impactos e mitigando riscos à continuidade e à eficiência da operação.

Dentre os estudos desenvolvidos, destacam-se o projeto funcional para atendimento e as estimativas de volume de passageiros no entorno do futuro terminal da estação João Paulo I; o projeto funcional e as análises de acessibilidade e acesso viário ao terminal da estação Brasilândia; e o levantamento de linhas de ônibus, associado ao projeto funcional do terminal junto à futura estação Maristela, anteriormente denominada Vila Cardoso. Esses trabalhos subsidiaram a definição de layouts, dimensionamento de áreas operacionais e organização dos fluxos de embarque e desembarque, com foco em segurança, acessibilidade e eficiência operacional.

 DP DO DT DG DA DE 30/167

Adicionalmente, foram realizadas avaliações operacionais e análises técnicas dos projetos de geometria viária no entorno das futuras estações Santa Marina, Água Branca, Sesc Pompéia e PUC, visando compatibilizar as intervenções viárias com a circulação dos ônibus, reduzir conflitos de tráfego, melhorar a fluidez operacional e assegurar condições adequadas de integração entre os modais. No caso da Estação Santa Marina, foi considerada de forma específica a conexão com o corredor de ônibus Inajar–Rio Branco–Centro, ao longo da Avenida Marquês de São Vicente, em articulação com a Estação de Transferência Pedro Corazza, de modo a garantir a adequada integração física, funcional e operacional entre o metrô e o sistema de ônibus estruturador da região.

A atuação conjunta da SPTrans e da CET nesse processo contribui para o alinhamento entre planejamento e execução das obras, para a racionalização de investimentos públicos, para a redução de riscos associados à implantação de novas infraestruturas e para a entrega de soluções integradas, orientadas à eficiência do sistema e à melhoria da experiência do usuário, em consonância com os princípios de governança colaborativa, planejamento integrado e gestão orientada a resultados.

Linha 15 – Prata (extensão em implantação)

A SPTrans cooperou com a elaboração de estudos técnicos necessários ao desenvolvimento dos projetos de extensão da Linha 15 na direção Leste, até as futuras estações Boa Esperança e Jacu-Pêssego, bem como na direção Centro, até a Estação Ipiranga, com integração à Linha 10 – Turquesa da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM.

Linha 17 - Ouro (em implantação)

A SPTrans, em cooperação com a Companhia de Engenharia de Tráfego – CET e empresa de consultoria especializada contratada pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô, participou da compatibilização técnica entre o projeto da estação Chucrí Zaidan e o Terminal Água Espraiada, com vistas à adequada integração física, funcional e operacional entre os dois modos de transporte.

Adicionalmente, foram realizados estudos técnicos para a análise e reconfiguração das paradas de ônibus ao longo da Avenida Jornalista Roberto Marinho, considerando os impactos das obras e da futura operação da Linha 17 – Ouro, com o objetivo de preservar a continuidade do atendimento, reduzir interferências no tráfego, otimizar a localização dos pontos de parada e melhorar a experiência dos usuários durante e após a implantação do empreendimento.

Linha 19 - Celeste (planejada)

A SPTrans realizou representação técnica no Comitê Diretor de Transporte Integrado – CDTI, participando das reuniões do subgrupo responsável pela implantação da Linha 19 – Celeste, com foco no acompanhamento sistemático do projeto, na articulação interinstitucional e na compatibilização das interfaces com o sistema de ônibus municipal.

Além da participação nas reuniões do subgrupo, a SPTrans, em parceria com a Companhia de Engenharia de Tráfego – CET, atuou na análise operacional dos projetos básicos, dos desvios de tráfego e dos aspectos da situação final nas regiões de Jardim Julieta, São Bento e Anhangabaú, incluindo estudo específico do entorno do Terminal Bandeira e da área dos Correios

DP DO ~~PT~~ DG DA DE

31/167

Linha 20 Rosa (planejada)

Representação técnica nas reuniões do subgrupo da câmara temática da Linha 20 – Rosa no CDTI que tratam do projeto de implantação dessa linha. A SPTrans trabalhou nas avaliações de pré-dimensionamento das futuras estações Livieiro, Cursino, Abraão de Moraes e Indianópolis. Outro tema que esteve em debate foi a localização da futura estação Cerro Corá que fará a conexão entre a Linha 20 – Rosa e a Linha 2 – Verde. Todas as estações da Linha 20 atualmente têm projetos em desenvolvimento pelo Metrô e estão em discussão com a SPTrans.

Linha 22 Marrom (planejada)

A SPTrans participou das reuniões do Subgrupo do Comitê Diretor de Transporte Integrado – CDTI da Linha 22 – Marrom, com foco no acompanhamento dos estudos de traçado da linha, a articulação interinstitucional e na compatibilização das interfaces com o sistema de ônibus municipal.

No período, foram abordados, entre outros temas, a continuidade da diretriz do Terminal Monte Belo, na região da Rodovia Raposo Tavares, os projetos básicos com definição e localização das estações ao longo do traçado, desde Cotia até o bairro do Sumaré, bem como a apresentação de informações operacionais da linha pela Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô.

A atuação da SPTrans nas discussões técnicas busca maximizar os benefícios dessa interligação, otimizar a reorganização das linhas de ônibus no entorno das futuras estações e minimizar impactos sobre a operação existente.

Projetos em Cooperação Técnica: SPTrans – CPTM

Linha 9 – Esmeralda (extensão em implantação)

A extensão Sul da Linha 9 – Esmeralda foi concluída com a operação normal e regular da estação Varginha a partir de outubro de 2025. Com a inauguração da estação seguem as tratativas para a implantação do terminal de ônibus anexo. Nesse sentido foi realizada atualização dos estudos referentes à implantação do futuro terminal junto à estação, com a participação de técnicos da CPTM e da SPTrans. Foram realizadas vistorias às obras do futuro terminal, assim como a atualização preliminar do modelo operacional proposto e estimativa da população beneficiada.

A extensão Sul da Linha 9 – Esmeralda foi concluída, com início da operação normal e regular da estação Varginha a partir de outubro de 2025. Com a entrada em operação da estação, foram intensificadas as tratativas para a implantação do terminal de ônibus anexo, com foco na integração física, funcional e operacional entre o sistema ferroviário metropolitano e o sistema de ônibus municipais.

Foi realizada a atualização dos estudos técnicos referentes à implantação do futuro terminal junto à estação, com a participação de equipes da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM e da SPTrans. Essas análises abrangeram a revisão do layout funcional, a organização dos fluxos de embarque e desembarque, a adequação do viário de acesso e a compatibilização das circulações operacionais, visando antecipar impactos, mitigar riscos e assegurar acessibilidade, segurança e eficiência na integração entre os modos.

DP DO ~~DT~~ DG DA DE

32/167

Adicionalmente, foram realizadas vistorias técnicas às obras do futuro terminal, bem como a atualização preliminar do modelo operacional proposto e a estimativa da população beneficiada. Esses insumos subsidiam o planejamento da oferta, a reorganização das linhas de ônibus no entorno da estação e a priorização de investimentos, contribuindo para a racionalização do uso da infraestrutura existente e para a ampliação do acesso da população aos serviços de transporte coletivo.

Projetos em Cooperação Técnica: SPTrans – Artesp/EMTU

Corredor BRT ABC

O Corredor BRT ABC é um projeto estruturador de ligação entre os municípios de São Bernardo do Campo, Santo André e São Caetano do Sul e a Estação Tamanduateí (Metrô e CPTM), com terminal de ônibus anexo no Município de São Paulo. O empreendimento substituiu a proposta anterior de ligação por monotrilho (antiga Linha 18 – Bronze) e constitui eixo estratégico de integração metropolitana e de requalificação da mobilidade no eixo sudeste da Região Metropolitana de São Paulo.

Para o desenvolvimento do projeto, foi instituída, no âmbito do Comitê Diretor de Transporte Integrado – CDTI, uma Câmara Temática específica do BRT ABC, com representação técnica da SPTrans. Essa instância tem como finalidade a articulação interinstitucional, a compatibilização de diretrizes e a coordenação das interfaces entre os sistemas municipais e metropolitanos de transporte.

As obras do novo corredor metropolitano foram iniciadas em 2022 e tiveram continuidade em 2025. No período, a SPTrans participou da elaboração de estudos técnicos para o pré-dimensionamento do futuro Terminal Tamanduateí e para a definição das estratégias de integração com o Terminal Sacomã do Expresso Tiradentes, ambos com alocação de linhas municipais de São Paulo.

O Corredor BRT ABC será integrado à Linha 10 – Turquesa da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM, à Linha 2 – Verde do Metrô e ao sistema Expresso Tiradentes, configurando-se como eixo estruturador de redistribuição de demanda, ampliação da capilaridade do sistema e fortalecimento da intermodalidade. A atuação da SPTrans nesse processo busca maximizar os benefícios dessa integração, otimizar a reorganização das linhas municipais no entorno dos Terminais e reduzir impactos sobre a operação existente.

Planos e Projetos Urbanos em Cooperação Técnica: SPTrans – PMSP

Projetos em Cooperação Técnica: SPTrans – CET

Faixas Exclusivas

As ações de implantação e requalificação de faixas exclusivas visam ampliar a velocidade operacional dos ônibus, aumentar a regularidade e a confiabilidade do serviço, reduzir tempos de viagem e contribuir para a atratividade do transporte coletivo, com impactos diretos sobre a qualidade da experiência do usuário, a inclusão territorial e a redução de externalidades negativas do transporte individual.

DP DO DP DG DA DE 33/167

A análise da viabilidade de implantação e de melhorias na sinalização das faixas exclusivas é parte de um esforço coordenado de cooperação entre a SMT, a SPTrans e a CET, no sentido da unificação de uma política de mobilidade e transporte que atenda às diretrizes do Plano de Mobilidade Urbana de São Paulo – PlanMob.

Assim, foram realizados estudos e emitidos pareceres técnicos para desativação, ampliação ou modificação do horário de diversas faixas existentes, bem como identificados e selecionados novos trechos para implantação.

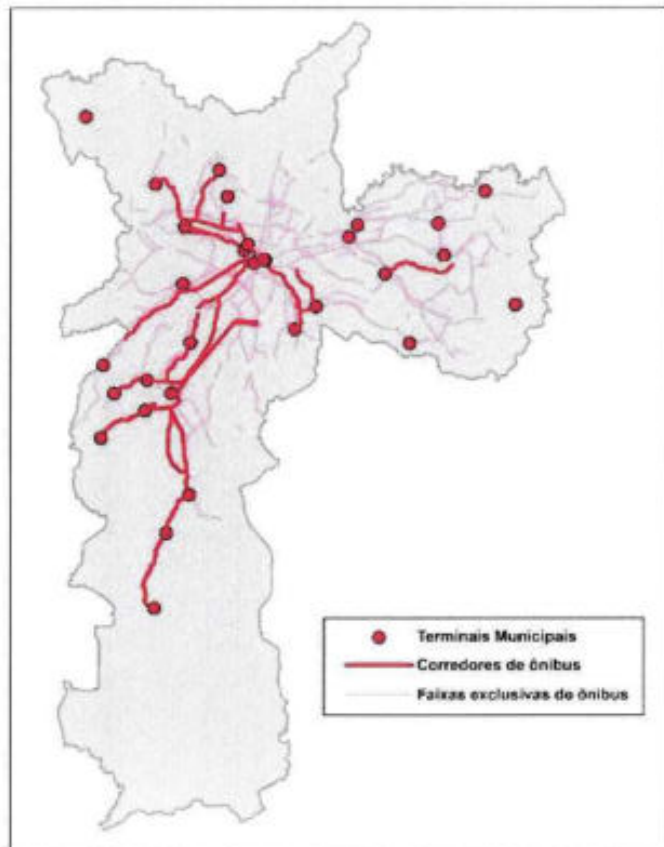


Faixa exclusiva de ônibus na Av. 23 de Maio - SP
Foto: Renato S. Cerqueira / Fonte: Agência Estado

O sistema viário da Cidade possui cerca de 20 mil quilômetros de extensão, dos quais aproximadamente 4.600 quilômetros são percorridos pelo serviço municipal de ônibus, o que representa cerca de 23% de cobertura do sistema viário total. Considerando ainda os cerca de 135 quilômetros de corredores municipais, 15 quilômetros de corredores metropolitanos em operação e os 590 quilômetros de faixas exclusivas, São Paulo dispõe de aproximadamente 740 quilômetros de vias com prioridade ao transporte coletivo, o que corresponde a cerca de 4,0% da malha viária da cidade. Esse percentual configura o maior volume de vias dedicadas ao transporte por ônibus no país, consolidando São Paulo como referência nacional em políticas de priorização do transporte coletivo no viário urbano.

Faixas Exclusivas em São Paulo

590 km Faixas Exclusivas
135 km Corredores Municipais
15 km Corredores Metropolitanos



Fonte: SPTrans/CET

DP DO DT DG DA DE

34/167

Dentre outras colaborações e parcerias com a CET em 2025, podem ser destacadas: a duplicação da Av. Paulo Guilguer Reimberg; a duplicação do trecho Sul da Estrada do M'Boi Mirim; o estudo do viário no entorno do Museu de Arte de São Paulo - MASP, incluindo a Rua Carlos Comenale e levantamentos de informações operacionais para a Rua Sena Madureira. Ainda em parceria com a CET foram avaliadas pesquisas volumétricas para o VLT na área central.

Sistema SICLO

Continua em implantação o Sistema Cicloviário do Município de São Paulo – SICLO, nesta etapa a SPTrans colaborou com a avaliação do projeto de lei encaminhado pela CET e PMSP, que visa a regulamentação da Lei Municipal nº 16.885/2018, que criou o SICLO. Ainda sob essa temática foram analisadas propostas de implantação de ciclofaixas de lazer na Subprefeitura Mooca.

Projetos em Cooperação Técnica: SPTrans – SIURB e SPObras

A SPTrans e a SIURB mantêm diversos projetos desenvolvidos conjuntamente, com destaque para o planejamento, projeto e construção de corredores de ônibus. Em 2025, a SPTrans prestou suporte técnico à SIURB e à SPObras em projetos viários estratégicos, com foco na análise de interfaces com o Sistema de Transporte, na avaliação de impactos operacionais e na compatibilização das intervenções com a rede de transporte coletivo.

Como exemplos de intervenções viárias analisadas no período, destacam-se:

- a. Parque Linear da Avenida Jornalista Roberto Marinho;
- b. Ligação Viária Pirituba – Lapa;
- c. Ponte Graúna–Gaivotas (Represa Billings);
- d. Boulevard Juscelino Kubitschek;
- e. Avenida Celso Garcia (Meta 17 do Programa de Metas); e
- f. Requalificações Viárias – Avenidas Amador Bueno da Veiga, Imirim e Interlagos (Metas 19, 20 e 22).

A participação da SPTrans nesses processos reforça o modelo de governança colaborativa adotado pelo Município, contribui para o alinhamento entre planejamento e execução das obras, reduz riscos associados à implantação de grandes intervenções viárias e assegura que os investimentos em infraestrutura urbana estejam orientados à eficiência do Sistema de Transporte, à melhoria da experiência do usuário e à promoção da mobilidade sustentável.

Projetos em Cooperação Técnica: SPTrans – SMUL e SPUrbanismo

Bonde SP

A SPTrans deu continuidade, em 2025, à colaboração técnica para a elaboração do projeto Bonde SP, iniciativa voltada a implantação de um novo sistema de transporte coletivo utilizando veículos leves elétricos, no contexto de um projeto mais amplo de requalificação e revitalização das áreas centrais do Município.



35/167

O Projeto Bonde SP representa oportunidade estratégica de diversificação da matriz de transporte, de indução à mobilidade sustentável, de requalificação urbana e de fortalecimento da atratividade do transporte coletivo na região central da cidade. A cooperação intersecretarial entre SPTrans, SMUL e SPUrbanismo reforça o modelo de governança integrada adotado pelo Município, contribui para o alinhamento entre planejamento urbano e planejamento da mobilidade e amplia a capacidade institucional de entrega de soluções inovadoras orientadas à eficiência, à inclusão e à melhoria da experiência do usuário.

A proposta está estruturada em dois itinerários circulares ao longo das principais vias da região central da Cidade e na implantação de um pátio de manobras nas proximidades do Rio Tamanduateí, na Avenida do Estado. Os dois circuitos previstos são a Linha I – Sibipiruna (anteriormente denominada Linha Vermelha) e a Linha II – Jequitibá (anteriormente denominada Linha Azul), concebidos para promover a conexão entre polos de atração, equipamentos urbanos e áreas de interesse cultural, comercial e institucional do Centro.

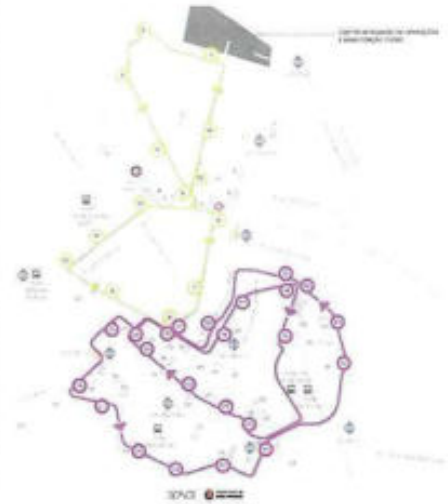


Imagem: Bonde SP na área Central
Estudos de viabilidade/Fonte: SMUL

Com o objetivo de subsidiar tecnicamente o projeto desenvolvido pela SMUL, em 2025 foi realizado estudo em colaboração entre a SPTrans e a Companhia de Engenharia de Tráfego – CET, voltado à definição da localização de pontos de pesquisa para contagem volumétrica veicular, visando avaliar as condições de circulação, os padrões de tráfego e os potenciais impactos da implantação do sistema sobre o viário existente. Paralelamente, a SPTrans acompanhou o processo de publicação da Proposta de Manifestação de Interesse – PMI, assegurando alinhamento institucional e monitoramento das etapas do projeto.

No mesmo exercício, a SPTrans desenvolveu estudos específicos para a integração do Bonde SP ao sistema municipal de transporte por ônibus, com foco na articulação entre os serviços e na racionalização da oferta. Foi elaborada proposta operacional detalhada para as linhas municipais que se integram ou interagem com os traçados previstos para o Bonde SP, considerando ajustes de itinerário, seccionamento, unificação de linhas com características similares, eliminação de sobreposições e reorganização da oferta, quando necessário.

A abordagem adotada buscou otimizar o uso da infraestrutura existente, reduzir redundâncias, melhorar a eficiência operacional, ampliar a legibilidade da rede e assegurar uma integração funcional e equilibrada entre os modos, contribuindo para a mitigação de riscos operacionais e para a qualificação da experiência do usuário.

A atuação da SPTrans nesse processo tem se concentrado na análise da compatibilidade das propostas com a rede de transporte por ônibus, na avaliação das interfaces operacionais, na estimativa de demanda potencial, na organização dos fluxos de integração modal e na verificação dos impactos sobre a circulação viária e sobre o atendimento aos usuários. Essa participação visa assegurar que as soluções em desenvolvimento estejam alinhadas às necessidades operacionais do sistema de transporte coletivo, às diretrizes de mobilidade urbana e aos objetivos de qualificação do espaço público.

O Projeto Bonde SP configura-se, assim, como oportunidade estratégica de diversificação da matriz de transporte, indução à mobilidade sustentável, requalificação urbana e fortalecimento da atratividade do transporte coletivo na região central da Cidade.

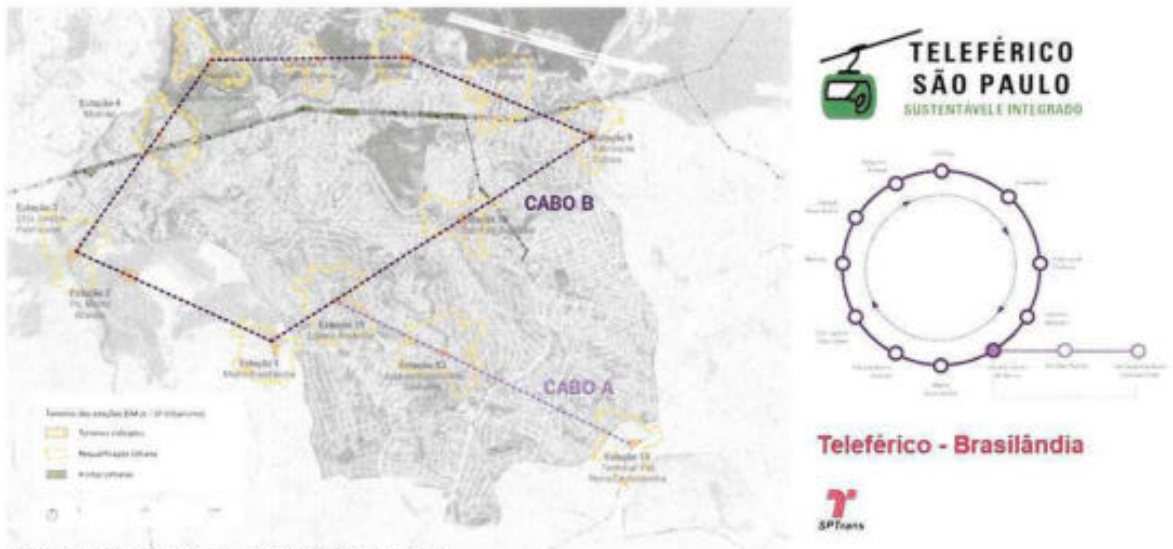
DP DO ~~DT~~ DG DA DE

36/167



DP DO DT DG DA DE

No âmbito da proposta do Teleférico Brasilândia, apresentada pela SPUrbanismo para implantação de teleférico na região da Brasilândia, com integração à Linha 6 – Laranja do Metrô, a atuação concentrou-se na análise de viabilidade operacional, na estimativa de carregamento do modo em função da capacidade ofertada e na avaliação da demanda potencial das áreas de influência, com base em dados da Pesquisa Origem e Destino 2023, bem como a construção de cenários para macrossimulação de alternativas de atendimento. As análises consideraram padrões de deslocamento, geração e atração de viagens, redistribuição de demanda e impactos sobre a rede de ônibus municipal, com vistas a antecipar efeitos operacionais, mitigar riscos de sobreposição de oferta e assegurar integração funcional entre os modos.



Teleférico Brasilândia – Ligação em estudo / Fonte: SMUL

Projetos Viários e de Espaços Abertos

A SPTrans, prestou, ainda, suporte técnico em estudos voltados à remodelação, requalificação e ativação de espaços urbanos, incluindo propostas de uso e reorganização do entorno de corredores de ônibus e áreas estratégicas da Cidade. A atuação teve como foco a análise das interfaces com o sistema de transporte coletivo, a avaliação de impactos sobre a circulação, a acessibilidade e a mobilidade ativa, bem como a compatibilização das intervenções com as necessidades operacionais da rede de ônibus municipal.

- Estação Bruno Covas – Mendes – Vila Natal
- Largo da Batata
- Viaduto Diário Popular
- Regulamentação da ZEP e ZEUP

DP DO DT DG DA DE

Operações Urbanas Consorciadas e Planos de Intervenção Urbana

A SPTrans presta suporte técnico às Operações Urbanas Consorciadas – OUC e aos Planos de Intervenção Urbana – PIU elaborados pela Prefeitura do Município de São Paulo – PMSP, contribuindo de forma estruturante para a qualificação das propostas de transporte público coletivo e mobilidade urbana em áreas objeto de intervenções urbanísticas estratégicas. Essa participação é fundamental para assegurar que o desenho urbanístico e as diretrizes de ocupação do solo sejam compatíveis com a capacidade de atendimento do sistema de transporte coletivo, promovendo coerência entre adensamento, oferta de infraestrutura e acessibilidade, além de mitigar riscos de sobrecarga operacional e de degradação da qualidade do serviço.

No âmbito das Operações Urbanas e dos PIU, o papel da SPTrans consiste em defender os interesses do transporte coletivo público frente às demais demandas da gestão municipal e às contribuições apresentadas por representantes da sociedade civil, que participam das audiências públicas, consultas e grupos de trabalho desses instrumentos. A atuação busca assegurar que as propostas incorporem soluções adequadas de mobilidade, priorização do transporte coletivo, integração modal e qualificação do espaço público.

Operações Urbanas Consorciadas – OUC

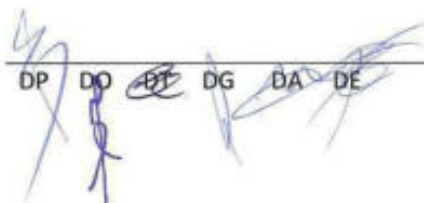
As Operações Urbanas Consorciadas – OUC configuram-se como instrumentos de intervenção urbana de grande porte e de longo prazo, envolvendo de forma integrada a maioria das secretarias municipais, com o objetivo de promover transformações urbanas profundas, estruturantes e de impacto territorial significativo. Esses processos demandam coordenação intersetorial, planejamento integrado e governança robusta, dada a complexidade das intervenções e a multiplicidade de interesses envolvidos.

As OUC incorporam, em seu escopo, elementos urbanos estruturantes, incluindo: planos de intervenção viária, geralmente amparados por leis de alinhamento específicas; propostas de revisão dos parâmetros urbanísticos de uso e parcelamento do solo; e planos urbanísticos integrados destinados a orientar a transformação de amplos territórios urbanos, abrangendo tanto o perímetro da Operação quanto suas áreas de influência.

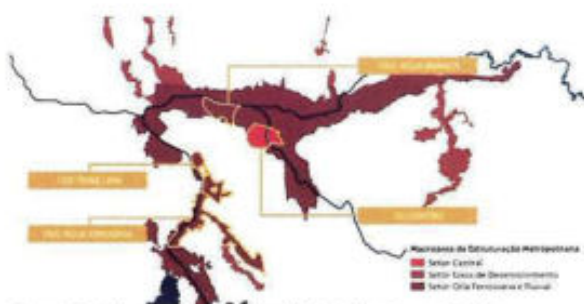
A participação da SPTrans nas Operações Urbanas Consorciadas – OUC contribui para o alinhamento entre planejamento urbano, financiamento da infraestrutura e planejamento da mobilidade, para a mitigação de riscos de desequilíbrio entre adensamento e oferta de transporte, para a racionalização do uso de recursos públicos e para a promoção de uma Cidade mais acessível, eficiente e inclusiva.

Em 2025, a SPTrans acompanhou os desdobramentos dos anúncios de venda de Certificados de Potencial Adicional de Construção – CEPAC das Operações Urbanas, avaliando os potenciais impactos sobre a geração de recursos para aplicação em transporte coletivo por meio do Fundo de Desenvolvimento Urbano – FUNDURB, bem como eventuais alterações nos planos de obras viárias associadas.

DP DO DT DG DA DE



39/167



Operações Urbanas no Município de São Paulo / Fonte: PMSP



Sobreposição de áreas ao longo dos EETU e perímetros das OUC / Fonte: PMSP – SPUrbanismo

Atualmente estão em andamento as seguintes Operações Urbanas:

- OUC – Água Branca;
- OUC – Água Espraiada;
- OUC – Faria Lima;
- OUC – Bairros do Tamanduateí; e
- Operação Urbana Centro.

Planos de Intervenção Urbana – PIU

Os Planos de Intervenção Urbana – PIU possuem escala territorial mais localizada e destinam-se a formular soluções específicas para setores da cidade que demandam atenção diferenciada, seja em função de processos de degradação urbana, subutilização do espaço, conflitos de uso, necessidade de requalificação de equipamentos públicos ou de reorganização da mobilidade. Esses instrumentos envolvem, entre outras ações, a estruturação de parcerias para a gestão de equipamentos e próprios municipais, o redesenho urbano, a recuperação de áreas degradadas, intervenções pontuais em perímetros de Operações Urbanas, o desenvolvimento de projetos de melhorias viárias e a compatibilização de intervenções setoriais.

A atuação da SPTrans nesses processos tem como objetivo assegurar que as propostas de intervenção urbana sejam compatíveis com a capacidade de atendimento do sistema de transporte, promovam a priorização do transporte coletivo, garantam a acessibilidade universal e contribuam para a melhoria da experiência do usuário, além de mitigar riscos operacionais decorrentes de alterações no uso e ocupação do solo.

Em 2025, os Planos de Intervenção encontravam-se divididos nos seguintes grupos:

- a. Em desenvolvimento pela SMUL e SPUrbanismo: PIU Arco Tietê; PIU Arco Leste; PIU Polo Barra Funda;
- b. Em tramitação no Poder Legislativo: PIU Arco Pinheiros; PIU Ginásio do Ibirapuera;
- c. Em fase de regulamentação pela PMSP: PIU Setor Central; PIU Vila Leopoldina – Villa Lobos; PIU Arco Jurubatuba; PIU Bairros do Tamanduateí;
- d. Em fase de implantação pela PMSP: PIU NESP (imp.); PIU Pacaembu (imp.);
- e. Concluídos e ainda não implantados: PIU Anhembi; PIU Princesa Isabel;
- f. Em espera, temporariamente suspensos ou descontinuados: PIU Jockey Club; PIU Minhocão; PIU Nações Unidas; PIU Rio Branco; PIU Terminal Campo Limpo; Terminal Capelinha; PIU Vila Olímpia.

DP DO DT DG DA DE

No âmbito dos desdobramentos mais recentes dos Planos de Intervenção Urbana relacionados à atuação da SPTrans sobre o Sistema de Transporte, podem ser destacados: PIU Polo Barra Funda, PIU Arco Leste e PIU Arco Tietê.

Corredores Exclusivos de Ônibus – SPTrans

Do ponto de vista ambiental, os corredores contribuem para a redução das emissões de poluentes locais e de gases de efeito estufa ao priorizarem o transporte coletivo de alta capacidade, estimularem a migração modal do transporte individual para o coletivo e potencializarem os ganhos decorrentes da renovação da frota com veículos de matriz energética mais limpa. Ao reduzir tempos de viagem e períodos de marcha lenta, também colaboram para a diminuição do consumo energético e da poluição sonora, reforçando o compromisso com a sustentabilidade ambiental e a mitigação dos impactos da mobilidade sobre o clima e a saúde pública.

Sob a ótica social, os corredores ampliam o acesso da população — especialmente dos grupos mais dependentes do transporte público — às oportunidades de emprego, educação, saúde e serviços, promovendo inclusão, equidade territorial e redução das desigualdades no acesso à cidade. Por meio da qualificação dos pontos de parada, da melhoria das condições de acessibilidade universal e da integração com os modos ativos, contribuem para a segurança, o conforto e a autonomia de pessoas com deficiência, idosos e demais usuários com mobilidade reduzida.

Além disso, os corredores são elementos estratégicos para a integração física e funcional com os sistemas de alta capacidade sobre trilhos, fortalecendo a intermodalidade, a racionalização da rede e o uso eficiente dos recursos públicos, em consonância com princípios de planejamento responsável e gestão orientada por evidências. Sua implantação está associada a processos de planejamento, avaliação técnica, acompanhamento de desempenho e participação social, reforçando a transparência, a prestação de contas e a boa governança na condução das políticas públicas de mobilidade.

Por se tratar de infraestruturas permanentes no tecido urbano, reconhecidas pelos usuários e consolidadas como referências espaciais e funcionais na cidade, os corredores são concebidos de forma a assegurar a melhor inserção urbana possível. Nesse sentido, incorporam soluções de qualificação paisagística e arquitetônica, promovem a requalificação do espaço público, a valorização do entorno urbano e a melhoria da caminhabilidade, contribuindo para cidades mais humanas, seguras e resilientes. Dessa forma, os corredores de ônibus não apenas qualificam o sistema de transporte coletivo, mas também geram valor público de longo prazo, alinhado aos princípios de desenvolvimento sustentável, responsabilidade social e gestão eficiente dos recursos urbanos.



Exemplo de corredor exclusivo de ônibus - Corredor Berrini / Fonte: SPTrans

DP DO DT DG DA DE

Propostas para Corredores Previstos no PDE, PdM e PlanMob/SP

A implantação de novos corredores representa um investimento estruturante com elevado retorno social, especialmente quando direcionada a áreas que ainda não dispõem desse tipo de infraestrutura, contribuindo para a redução de desigualdades territoriais no acesso ao transporte coletivo. Ao priorizar o ônibus em corredores dedicados, promove-se maior regularidade, confiabilidade e previsibilidade do serviço, ampliando a atratividade do transporte público, estimulando a migração modal e gerando impactos positivos na qualidade de vida, na inclusão social e na mobilidade cotidiana da população.

A seguir, estão apresentadas as ações referentes aos corredores planejados ou em implantação, as quais estão inseridas nos principais instrumentos de planejamento do Município — Plano Diretor Estratégico (PDE 2014 e sua revisão em 2023), Programa de Metas da gestão 2025–2028 e Plano de Mobilidade Urbana de São Paulo (PlanMob/SP) —, evidenciando o alinhamento entre diretrizes estratégicas, investimentos em infraestrutura e a promoção de uma mobilidade urbana mais eficiente, inclusiva e sustentável.

Corredor BRT Aricanduva (Meta 15 – PdM 2025-2028)

A proposta do Corredor BRT Aricanduva tem como objetivo qualificar de forma estruturante o fluxo de ônibus e o desempenho operacional das linhas que utilizam o eixo viário da Avenida Aricanduva, gerando reflexos positivos em uma ampla área de influência da Zona Leste do Município de São Paulo. A intervenção visa promover maior regularidade, confiabilidade e velocidade operacional, reduzindo tempos de viagem e custos de deslocamento, com impactos diretos na qualidade de vida dos usuários, na produtividade urbana e na atratividade do transporte coletivo. O BRT Aricanduva integra a Meta 15 do Plano de Metas da Prefeitura 2025–2028, evidenciando seu caráter estratégico no conjunto das políticas públicas de mobilidade.



Localização do BRT Aricanduva no Município de São Paulo. Fonte: Gerência de Planejamento Estrutural

O projeto conta com financiamento do Banco Mundial (BIRD), tendo a SPTrans participado ativamente das várias missões técnicas voltadas à elaboração do relatório para concessão do empréstimo. Esse processo envolveu o levantamento de dados e a sistematização de dados do projeto do corredor e de sua área de influência, análise dos aspectos operacionais, econômico-sociais e ambientais, a definição de indicadores e metas e a simulação das diversas etapas de implantação. Essa abordagem reflete práticas de planejamento orientadas por evidências, avaliação de impactos e gestão responsável dos recursos públicos, em consonância com princípios de transparência, eficiência e prestação de contas.

Em 2025, foram realizadas reuniões técnicas com as Concessionárias do Sistema e com a SPObras, para avaliação dos pontos de intersecção e de integração operacional com o futuro BRT Radial Leste. Essa compatibilização é fundamental para assegurar a continuidade da rede estrutural, a eficiência operacional, a racionalização da oferta e a melhor experiência do usuário, fortalecendo a intermodalidade e o desempenho sistêmico do transporte coletivo.

DP DO DT DG DA DE

42/167

ITS do BRT Aricanduva

Os sistemas eletrônicos de ITS – *Intelligent Transportation System* (Sistema Inteligente de Transporte) são componentes essenciais para a modernização e qualificação operacional dos corredores de ônibus, proporcionando aumento significativo da eficiência do transporte coletivo por meio do gerenciamento integrado do tráfego, do controle de prioridade semafórica, do posicionamento preciso dos ônibus nas plataformas, da gestão de diferentes tipologias veiculares e da supervisão em tempo real da operação.

A SPTrans participa da definição conceitual, técnica e funcional dos sistemas de ITS, contribuindo para a elaboração dos requisitos operacionais, especificações técnicas e parâmetros de desempenho, de modo a assegurar a plena aderência desses sistemas às necessidades da operação do transporte coletivo municipal, à lógica da rede estrutural e aos padrões de qualidade do serviço. Essa atuação envolve a definição dos sistemas de controle operacional, informação ao usuário, monitoramento de frota, integração com bilhetagem, comunicação de dados, segurança e apoio à regulação, em articulação com a SPObras responsável pela implantação do projeto.



Imagem ilustrativa do futuro BRT Aricanduva. Fonte: SPObras

Os ITS permitem o gerenciamento do tráfego no corredor, a otimização do embarque e desembarque de passageiros, o alinhamento automático dos veículos nas plataformas, a priorização do transporte coletivo nos cruzamentos, bem como a coleta e o tratamento de dados operacionais em tempo real. Esses recursos resultam em maior segurança operacional, pessoal e patrimonial, elevação da qualidade e confiabilidade dos serviços, redução de custos operacionais por meio da automação de processos, otimização da manutenção a partir da contagem de tempos, ciclos e quilometragem, e maior eficiência energética, inclusive na gestão da geração e do consumo de energia nas estações.

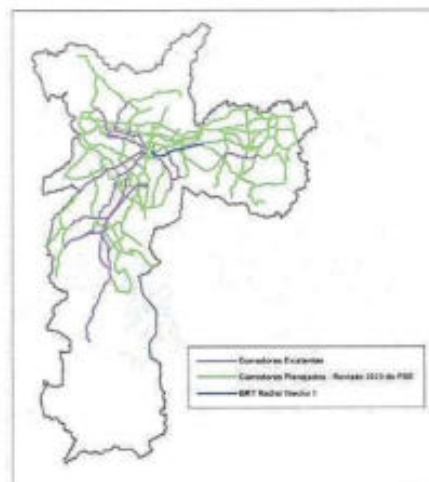
Além disso, a atuação da SPTrans na definição dos ITS assegura a compatibilização desses sistemas com as plataformas corporativas de gestão e monitoramento do sistema municipal, potencializando a integração futura com o Centro de Operações – COP e com o Sistema de Monitoramento e Gestão Operacional – SMGO, ambos em implantação pela SPTrans, e com iniciativas de informação em tempo real ao usuário. Essa abordagem reforça a governança tecnológica, a padronização de soluções, a sustentabilidade dos investimentos e a capacidade de evolução contínua do sistema, garantindo que os corredores implantados estejam preparados para operar com elevados níveis de desempenho, segurança, transparência e qualidade de serviço ao longo de todo o seu ciclo de vida.

DP DO DI DG DA DE

43/167

Corredor BRT Radial Leste (Meta 16 – PdM 2025-2028)

O Corredor BRT Radial Leste será implantado ao longo do principal eixo viário estruturador da Zona Leste do Município de São Paulo, configurando-se como uma das mais relevantes intervenções de qualificação da mobilidade urbana na região. Com implantação sob responsabilidade da SPObras, essa infraestrutura está inserida na Meta 16 do Plano de Metas da Prefeitura 2025-2028 e será implementada, em sua primeira fase, no trecho central da cidade, entre a região do Parque Dom Pedro II e as proximidades do cruzamento com a Avenida Aricanduva. O Plano de Metas prevê, durante sua vigência, o início da operação do Trecho I e o início das obras do Trecho II, evidenciando o caráter estratégico e estruturante do empreendimento.



Localização do BRT Radial Leste - Trecho I no Município de São Paulo / Fonte: Gerência de Planejamento Estrutural

Sob a perspectiva operacional e de integração modal, o BRT Radial Leste permitirá a conexão direta com estações da Linha 3 – Vermelha do Metrô e das Linhas 11 – Coral, 12 – Safira e 13 – Jade da CPTM, ampliando a capilaridade e a eficiência da rede de transporte coletivo.

Ao longo do eixo, o corredor também viabilizará a integração com os futuros corredores BRT Aricanduva e Itaquera-Líder, bem como com a futura extensão da Linha 2 – Verde do Metrô, fortalecendo a intermodalidade, a racionalização da rede e a conectividade entre os principais polos de geração e atração de viagens da Zona Leste.

Do ponto de vista social, a implantação do BRT Radial Leste contribuirá para a redução dos tempos de deslocamento, aumento da confiabilidade do serviço e melhoria do acesso da população a oportunidades de emprego, educação, saúde e serviços, especialmente em uma região de alta densidade populacional e elevada dependência do transporte público. A priorização do transporte coletivo de alta capacidade promove inclusão, equidade territorial e redução das desigualdades no acesso à cidade, com impactos positivos diretos na qualidade de vida e na mobilidade cotidiana dos usuários.



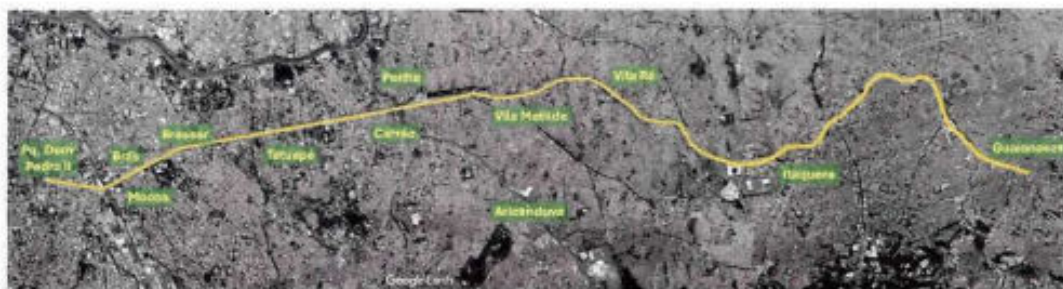
Imagem ilustrativa do futuro BRT Radial Leste em São Paulo
Fonte: Prefeitura de São Paulo

Em 2025, foram realizadas vistorias técnicas conjuntas entre a SPTrans, a CET e a São Paulo Obras – SPObras, voltadas ao esclarecimento de pontos específicos das obras do Trecho I, assegurando a compatibilização entre projeto, operação e condições de circulação no entorno. Para o Trecho II, a SPTrans realizou análises detalhadas dos projetos de geometria viária e de sinalização desenvolvidos pela SPObras, com a elaboração de relatório técnico específico, contribuindo para o aprimoramento da proposta sob a ótica da operação do transporte coletivo e da segurança viária.

Ainda no âmbito do Trecho II, foram discutidos o posicionamento dos pontos de parada previstos em projeto e a supressão de paradas associada à implantação de obras de arte, de forma a avaliar os impactos sobre a acessibilidade dos usuários, os tempos de caminhada, a cobertura do serviço e a qualidade da experiência de viagem. Essa atuação técnica da SPTrans reforça o compromisso com o planejamento orientado por evidências, a defesa do interesse público, a segurança operacional e a centralidade do usuário na concepção da infraestrutura.

DP DO DT DG DA DE

44/167



Região Leste de São Paulo com o traçado do corredor / Fonte: SPTrans – Imagem: Google

Melhorias em Corredores Existentes – SPTrans

A melhoria contínua do desempenho dos corredores de ônibus, por meio do aprimoramento de seus aspectos físicos, operacionais e funcionais constitui atividade sistemática e estratégica da SPTrans.

A realização de estudos voltados à reforma e ampliação dessas infraestruturas, à melhoria das condições de acessibilidade, à integração intermodal, ao aperfeiçoamento da operação e à elevação do desempenho operacional tem como finalidade assegurar o adequado dimensionamento da oferta, a regularidade dos serviços e a eficiência na operação das linhas de ônibus.

Corredor Itaquera – Líder – complementação (Meta 18)

O Corredor Itaquera–Líder configura-se como uma infraestrutura estratégica de interligação com o futuro BRT Aricanduva e com o Trecho III do futuro BRT Radial Leste, desempenhando papel relevante na articulação da rede estrutural de transporte coletivo da Zona Leste. Ao atravessar os Terminais Carrão e Itaquera, o corredor possibilitará integração direta com a Linha 3 – Vermelha do Metrô, com a Linha 11 – Coral da CPTM, com a Estação de Transferência Itaquera e com o polo regional de comércio e serviços de Itaquera, ampliando a conectividade, a capilaridade e a eficiência do sistema.



Trecho do Corredor Itaquera-Líder em operação – parada com ultrapassagem / Foto: Paulo Guereta / Fonte: SECOM

A maior parte da extensão do corredor foi concluída em 2024, consolidando importante avanço na qualificação da infraestrutura de transporte coletivo na região. Em 2025, a SPTrans realizou a avaliação técnica de traçados complementares entre o trecho existente e a Estação de Transferência Itaquera, com vistas à melhoria da continuidade operacional, à otimização da acessibilidade dos usuários e à plena integração funcional do corredor com os demais eixos estruturais, reforçando a coerência da rede e a qualidade da experiência de deslocamento.

Corredor Itapeverica – João Dias – Santo Amaro (Meta 21)

Constituído eixo estruturante fundamental para a mobilidade da região Sudoeste do Município, conectando áreas de elevada densidade populacional e forte geração de viagens. No período, a SPTrans realizou o acompanhamento técnico das melhorias propostas no âmbito da requalificação do corredor, com foco nas intervenções a serem implantadas no pavimento e nas paradas, visando à melhoria das condições de circulação, acessibilidade, conforto e segurança dos usuários. Essas ações contribuem para a elevação do desempenho operacional, a qualificação da infraestrutura existente e a melhoria da experiência de deslocamento, em consonância com as diretrizes de priorização do transporte coletivo e de requalificação do espaço público.

DP DO RT DG DA DE

45/167

Corredor Expresso Tiradentes

A SPTrans acompanhou tecnicamente o projeto de extensão da Linha 15 – Prata do Metrô, no trecho compreendido entre a Estação Vila Prudente e a futura Estação Ipiranga da CPTM, avaliando suas interfaces físicas, operacionais e funcionais com o corredor. Essa atuação teve como objetivo assegurar a adequada integração intermodal, a compatibilização dos fluxos de passageiros, a preservação da eficiência operacional do corredor e a qualificação da conectividade entre os sistemas sobre pneus e sobre trilhos, reforçando a racionalidade da rede estrutural de transporte coletivo e a qualidade do atendimento aos usuários.

Terminais de Integração – SPTrans

Os Terminais de Ônibus são componentes fundamentais do Sistema de Transporte. Configuram-se como equipamentos necessários para o desempenho e a integração das linhas, favorecendo os deslocamentos e sua implantação tem potencial para impactos sociais e econômicos positivos aos usuários e para a Cidade.

O desempenho dos Terminais existentes é sistematicamente acompanhado pela SPTrans e, sempre que verificada a necessidade, são realizados estudos com objetivo de identificar oportunidades de implementar melhorias em termos de desempenho e condições de operação.

Projetos de novos Terminais de Ônibus constam dos planos urbanos da Cidade (Revisão do PDE 2014 e PlanMob/SP 2015) e têm horizontes de implantação a médio e longo prazo, a depender do porte, localização e tipo de empreendimento. São realizados estudos com a finalidade de calcular o seu dimensionamento e as melhores condições de acesso e operação, frente às restrições viárias e de topografia. O objetivo é alcançar o melhor desempenho operacional possível das linhas que atendem aos Terminais.

A seguir, estão apresentadas algumas ações realizadas em 2025, referentes aos Terminais existentes e planejados.

Estudos de Novos Terminais Previstos no PDE, PdM e PlanMob

Terminal Itaim Paulista (Meta 25)

O Terminal Itaim Paulista é um dos equipamentos previstos na Revisão 2023 do PDE 2014 e no PlanMob/SP 2015 e está associado aos Corredores planejados Itaim – São Mateus e Celso Garcia (no trecho da Av. São Miguel e Mal. Tito).

No período, a SPTrans desenvolveu o projeto operacional com reestudo de toda a bacia de alimentação de linhas e pré-dimensionamento físico, com vistas à definição da capacidade, dos fluxos internos e das condições de operação. No contexto do projeto PIU Arco Leste, foi solicitada à SPUrbanismo a alteração das diretrizes viárias da Rua Manuel Barbalho de Lima, junto ao córrego do Lageado, para compatibilização com os projetos elaborados para a implantação do novo Terminal Itaim Paulista.



Localização do Terminal Itaim Paulista/Fonte: SPTrans imagem: Google

DP DO DT DG DA DE

46/167

A implantação do terminal apresenta potencial para qualificar a integração entre o sistema por ônibus e o sistema sobre trilhos, racionalizar a rede de linhas, ampliar a capacidade de atendimento e melhorar a experiência de deslocamento dos usuários na região, contribuindo para a eficiência do sistema, a inclusão territorial e o fortalecimento da rede estrutural de transporte coletivo.

Terminal Pedreira (Meta 27)

Com a inclusão do Terminal Pedreira no Programa de Metas 2025-2028, foram retomados os estudos técnicos destinados à sua viabilização e implantação, reconhecendo-se o caráter estratégico do equipamento para a organização da rede de transporte coletivo na região.

No período, foram desenvolvidos novos cenários de simulação operacional, a partir da elaboração de proposta atualizada de reestruturação das linhas, já considerando as condições vigentes do sistema e a operação do Projeto Aquático-SP.

As análises contemplaram a avaliação de fluxos, capacidade, integração modal e impactos operacionais, com o objetivo de assegurar o adequado dimensionamento do terminal, a racionalização da oferta e a melhoria da conectividade entre os modais. A implantação do Terminal Pedreira apresenta potencial para qualificar a integração intermodal, ampliar a eficiência do sistema, reduzir tempos de deslocamento e melhorar a experiência dos usuários, em consonância com as diretrizes de planejamento municipal, inclusão territorial e fortalecimento da rede estrutural de transporte coletivo.

Terminal Cocaia (Meta 28)

Assim como o Terminal Pedreira, o Terminal Cocaia foi incluído no Programa de Metas 2025-2028, compondo um novo conjunto de investimentos estratégicos na região da Represa Billings, em complemento ao Projeto Aquático-SP. A implantação do terminal insere-se na lógica de fortalecimento da rede estrutural de transporte coletivo na Zona Sul, com potencial para qualificar a integração modal, ampliar a capacidade de atendimento e melhorar a conectividade da região.

No período, foram realizadas reuniões técnicas com a Secretaria Municipal de Urbanismo e Licenciamento – SMUL e com a equipe do Programa Mananciais, com foco na definição da localização do terminal e na avaliação das alternativas de sistema viário de acesso. Essas tratativas tiveram como objetivo assegurar a adequada inserção urbana do equipamento, a compatibilização com as diretrizes ambientais e urbanísticas da área de mananciais e a viabilidade operacional da proposta, em consonância com as diretrizes de planejamento municipal, sustentabilidade ambiental e qualificação da mobilidade na região.

DP DO DI DG DA DE

48/167

Transporte Hidroviário na Represa Billings – Aquático – SP

No período de 01/01 a 31/12/2025, foi registrado o atendimento de 656.955 passageiros, por meio de 33.472 viagens, perfazendo um total de 931.100 passageiros e 46.153 viagens, desde o início da operação, em maio de 2024.

Paralelamente, foi realizada a instrução processual de contratações, bem como o acompanhamento, gestão e fiscalização dos contratos necessários para a eficiência e segurança da execução do serviço público de operação de travessias na represa Billings, sob responsabilidade da SPTrans, firmados pela Secretaria Executiva de Transporte e Mobilidade Urbana – SETRAM.



Embarcação no Terminal Hidroviário Pq. Linear Cantinho do Céu/
Foto: Edson Lopes / Fonte: SECOM-PMSP

Expansão das Ligações Hidroviárias na Represa Billings

Foi realizado levantamento técnico para a definição do local mais adequado à implantação do Atracadouro Jardim Apurá, considerando critérios de acessibilidade, inserção urbana, viabilidade operacional, condições de navegação e integração com a rede de transporte coletivo. Em paralelo, foram elaborados cenários operacionais com base em estudos de demanda das ligações entre os atracadouros Cantinho do Céu, Cocaia, Jardim Apurá e Pedreira, com o objetivo de avaliar fluxos potenciais, dimensionar a oferta, estimar tempos de viagem e subsidiar a configuração futura das linhas do sistema hidroviário.

Essas análises integram a estratégia de expansão do Projeto Aquático na região da Represa Billings, Meta 29 do PdM 2025-2028, buscando assegurar a complementaridade entre os modais, a ampliação do acesso da população ao transporte coletivo, a eficiência operacional do sistema e a qualificação da mobilidade na Zona Sul, em consonância com as diretrizes de planejamento municipal, sustentabilidade ambiental e inclusão territorial.

Transporte Hidroviário na Represa Guarapiranga

Com a aprovação popular do Projeto Aquático, encontram-se em desenvolvimento estudos técnicos voltados à ampliação do serviço para a Represa Guarapiranga, no âmbito da estratégia de diversificação e qualificação da mobilidade na Zona Sul do Município, conforme Meta 30 do PdM 2025-2028. No período, foram elaborados estudos preliminares de análise de origens e destinos dos usuários das linhas de ônibus da região.

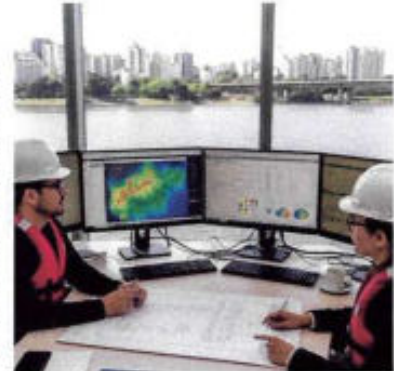
Paralelamente, foram realizados estudos para a definição de possíveis locais de implantação de atracadouros, considerando critérios de acessibilidade, inserção urbana, viabilidade operacional, condições de navegação e compatibilização ambiental. Também foi desenvolvida proposta operacional de serviços alimentadores e construídos cenários para simulação de demanda dos atracadouros propostos, visando subsidiar o dimensionamento da oferta, a avaliação de tempos de viagem e a configuração futura da rede hidroviária.

DP DO ~~DE~~ DG DA DE

49/167

Estudos Batimétricos para Expansão do Aquático – SP

No âmbito de suas atribuições de planejamento, avaliação e estruturação de soluções inovadoras de mobilidade, e em alinhamento às diretrizes do Plano de Metas da Prefeitura de São Paulo, a SPTrans conduziu o processo de contratação de estudo especializado em levantamentos hidrográficos batimétricos multifeixe nos Reservatórios Billings e Guarapiranga, etapa fundamental para viabilizar a expansão do Sistema de Transporte Público Hidroviário – Aquático SP. A iniciativa está diretamente associada às metas municipais de ampliação do acesso ao transporte coletivo, integração territorial, qualificação da mobilidade nas áreas periféricas e promoção de soluções sustentáveis.



Batimetria

A contratação assegura a obtenção de dados geográficos e hidrográficos de alta precisão, essenciais para a segurança da navegação, o planejamento técnico do transporte sobre águas e a tomada de decisão baseada em evidências. Os levantamentos batimétricos permitem a verificação das profundidades e a definição precisa das áreas navegáveis, constituindo a base técnica para a localização de atracadouros, berços de atracação, bacias de evolução e rotas de navegação das futuras hidrovias urbanas, em consonância com os objetivos de ampliar a conectividade e reduzir desigualdades territoriais.

Essas informações são imprescindíveis para a elaboração dos Estudos Ambientais, dos Estudos de Viabilidade Técnico-Econômica e dos Projetos Básico e Executivo, incluindo a implantação do atracadouro Apurá e a viabilização do Aquático Guarapiranga, contribuindo para a expansão do atendimento em regiões com menor oferta de transporte estruturado e maior vulnerabilidade socioespacial.

O estudo abrange áreas estratégicas para a expansão do sistema, priorizando o alcance e o benefício direto à população, como o Reservatório Billings (cerca de 34 km² do Compartimento Pedreira no município) e o Reservatório Guarapiranga (cerca de 27 km² no município, com orla de 65,5 km de alto potencial). Ao direcionar os esforços para esses territórios, a SPTrans reforça seu papel na implementação das políticas públicas de mobilidade da cidade, promovendo inclusão social, melhoria da acessibilidade e valorização do espaço urbano de forma integrada.

Veículo Leve Elétrico (DRT/VLT)

O estudo avaliou a aplicabilidade dos sistemas DRT (Digital Rail Transit) e VLE para o contexto paulistano, em comparação com outras soluções de transporte de média capacidade. O DRT, operado sobre pneus e guiado digitalmente por pregos magnéticos, câmeras, GPS e navegação inercial, foi analisado quanto à sua viabilidade técnica, econômica e urbanística.

Entre os principais resultados, destacam-se:

- Capacidade entre 162 e 332 passageiros, superior ao BRT e equivalente a sistemas de VLT;
- Capacidade de vencer rampas de até 15% e raio de curva de 15 m, adequados à topografia acidentada de São Paulo, superando os limites do VLT tradicional;
- Prazo reduzido de implantação, estimado em aproximadamente 11 meses para 12 km, frente a cerca de 48 meses para um VLT de 15 km;
- Propulsão elétrica, com modelos equipados com supercapacitores ou célula de hidrogênio, reforçando o alinhamento com a agenda de descarbonização;
- Vida útil estimada em 30 anos, equivalente ao VLT e superior à dos ônibus elétricos.

DP DO DT DG DA DE

50/167

O estudo demonstra que o DRT pode atuar como modal estratégico intermediário, viabilizando soluções de maior qualidade em corredores onde o VLT se mostra financeiramente inviável. A ausência de trilhos e catenárias reduz impactos urbanos, favorece intervenções paisagísticas e contribui para a valorização do patrimônio histórico, em consonância com os princípios de desenvolvimento urbano sustentável e de integração com as comunidades locais.

Teleférico Urbano

O estudo avaliou a aplicação do teleférico urbano como modo complementar em áreas com topografia acentuada e baixa acessibilidade, com foco nos sistemas de gôndola desengatável monocabo (1S), considerados os mais adequados ao contexto paulistano. A análise demonstrou que essa tecnologia, com capacidade de até 3.000 passageiros por hora e por sentido, pode desempenhar papel estratégico como alimentadora da rede estrutural de transporte, especialmente em regiões onde intervenções convencionais demandariam elevados custos de desapropriação ou obras de grande impacto.

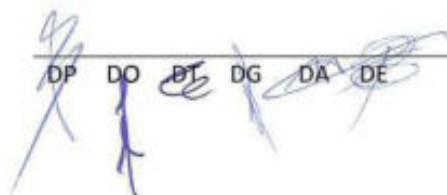
Foram analisados, entre outros, os projetos Brasilândia–CEU Paz e Jabaquara–Jardim São Savério, este último com 3,3 km de extensão e cinco estações, com potencial de redução expressiva dos tempos de deslocamento e ampliação da integração com o sistema de ônibus por meio do Bilhete Único.

O estudo apontou que o teleférico, ao vencer barreiras geográficas históricas e proporcionar deslocamentos mais rápidos, seguros e sustentáveis, configura-se como alternativa viável para promover inclusão social, melhorar a conectividade urbana e ampliar o acesso da população a oportunidades de trabalho, educação e serviços, em alinhamento com os princípios relativos a comunidades locais, acessibilidade e impacto social.

Participação em Programas, Grupos de Trabalho, Conselhos e Comissões e Trocas de Experiências com Stakeholders

A SPTrans mantém participação ativa e qualificada em fóruns institucionais, conselhos, comitês, grupos técnicos, e em apresentações e trocas de experiências com *stakeholders*, conforme relacionado a seguir:

- Conselho Municipal de Trânsito e Transporte – CMTT;
- Câmaras Temáticas do CMTT;
- Comitê Diretor de Transporte Integrado – CDTI;
- Câmara Técnica de Legislação Urbanística – CTLU;
- Comissão de Aprovação de Projetos de Parcelamento do Solo – CAPPS;
- Grupo Técnico Intersecretarial do Sistema de Informação Geográfica do Município – GTI/SIG;
- Comissão de Transporte Coletivo Regular da Região Metropolitana de São Paulo – RMSP;
- Observatório Metropolitano da Mobilidade de São Paulo – OMMU-SP;
- Viagem à Moscou, Rússia, com visitas técnicas e participação em curso focado no aprimoramento do público de transporte;
- Participação no evento 22º Rio de Transportes;
- Encontros do Grupo de Benchmarking da WRI Brasil;
- Arena ANTP; e
- Apresentações e diálogo na Universidade de São Paulo – USP.



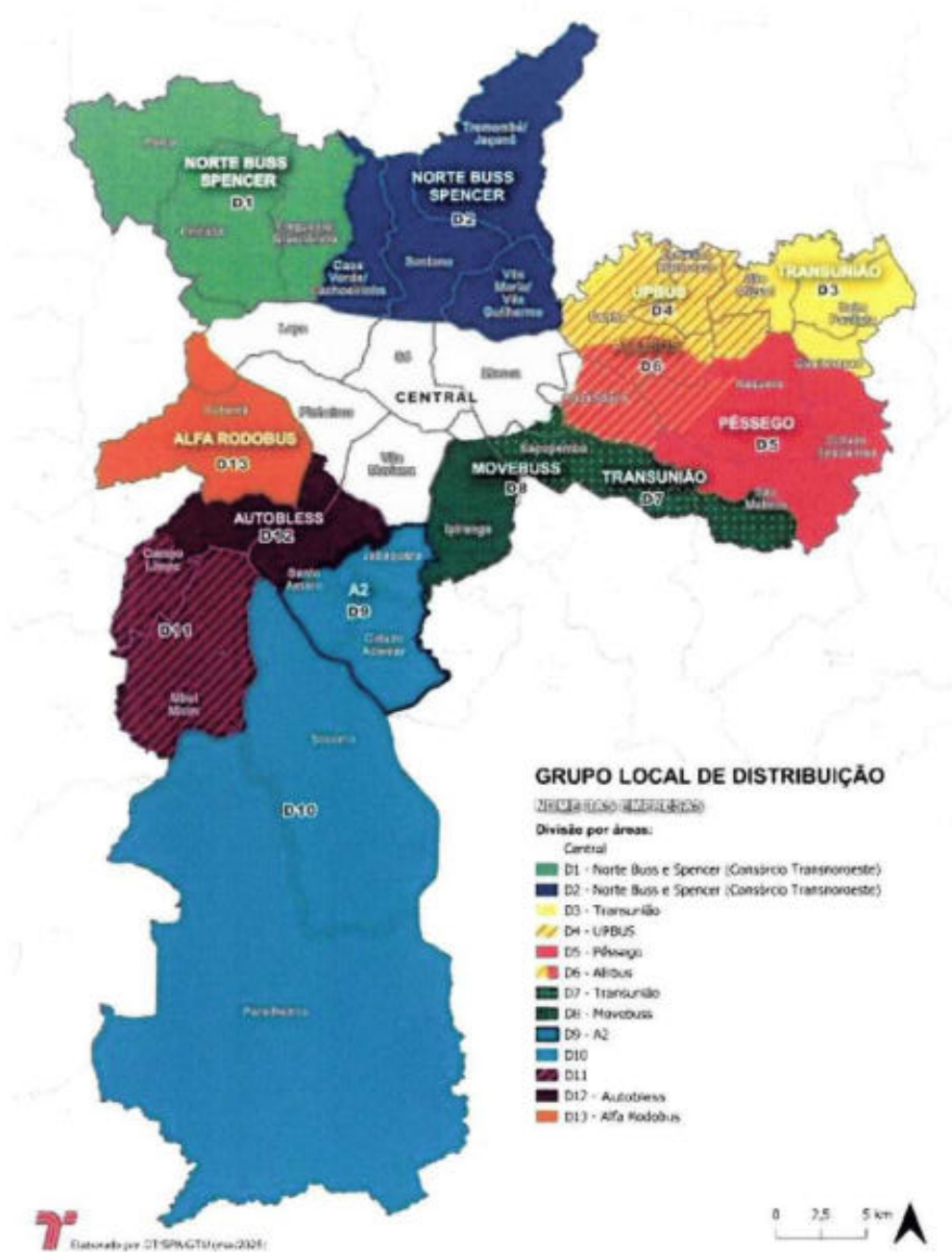
51/167

Grupo Local de Articulação Regional



DP DO DT DG DA DE

Grupo Local de Distribuição



Fonte: Gerência de Avaliação de Mobilidade e Experiência dos Usuários

DP DO DE DG DA DE



Relatório Integrado da Administração 2025

O quadro a seguir sintetiza a operação das linhas do Sistema de Transporte de cada Área de Operação.

MÊS DE REFERÊNCIA: DEZEMBRO/2025							
GRUPO	REGIÃO	ÁREA	LOTE	CONSORCIO/EMPRESA	LINHAS BASE	LINHAS ATENDIMENTO	LINHAS NOTURNAS
ESTRUTURAL	NOROESTE	1	E1	Consórcio Bandeirante de Mobilidade E1	37	10	6
	NORTE	2	E2	Sambaíba Transportes Urbanos Ltda.	31	5	2
	LESTE	3	E3	Viação Metrópole Paulista S/A	36	18	8
	SUDESTE	5	E4	Via Sudeste Transportes S/A	25	4	7
	SUL	6	E5	Mobibrasil Transporte São Paulo Ltda	20	8	2
	SUL	6	E6	Viação Grajaú S/A	20	20	4
	SUDOESTE	7	E7	Viação Metrópole Paulista S/A	21	10	4
	SUDOESTE	7	E8	Consórcio Transvida	36	7	1
	OESTE	7	E9	Viação Gatusa Transportes Urbanos Ltda	13	1	1
LOCAL DE ARTICULAÇÃO REGIONAL		4	AR0	Consórcio Transvida	13	3	2
	NOROESTE	1	AR1	Consórcio Bandeirante de Mobilidade AR1	25	7	7
	NORTE	2	AR2	Sambaíba Transportes Urbanos Ltda.	60	4	17
	NOROESTE	3	AR3	Viação Metrópole Paulista S/A	49	6	11
	LESTE	4	AR4	Express Transportes Urbanos Ltda	33	4	11
	SUDESTE	5	AR5	Via Sudeste Transportes S/A	40	4	8
	SUL	6	AR6	Mobibrasil Transporte São Paulo Ltda	19	7	2
	SUDOESTE	7	AR7	Consórcio KBPX	14	1	2
	OESTE	8	AR8	Viação Gato Preto Ltda	30	4	6
LOCAL DE DISTRIBUIÇÃO	SUDOESTE	7	AR9	Consórcio Transvida	47	10	14
	NOROESTE	1	D1	Consórcio Transnordeste	49	14	6
	NORTE	2	D2	Consórcio Transnordeste	31	7	4
	NOROESTE	3	D3	Transuniao Transportes S/A	32	6	1
	NOROESTE	3	D4	UPRUS Qualidade em Transportes S.A.	12	0	1
	LESTE	4	D5	Pêssego Transportes Ltda	38	6	2
	LESTE	4	D6	Allibus Transportes Ltda	40	8	3
	SUDESTE	5	D7	Transuniao Transportes S/A	8	2	0
	SUDESTE	5	D8	Movebus Soluções em Mobilidade Urbana Ltda	30	5	3
	SUL	6	D9	A2 Transportes Ltda	24	9	2
	SUL	6	D10	Transuniao Transportes S/A	48	19	4
	SUDOESTE	7	D11	Consórcio Transvida	38	17	7
	SUDOESTE	8	D12	Auto Bless Transportes Ltda	21	2	1
	OESTE	8	D13	Alfa Rodobus S/A Transportes, Administração e Participação	9	0	1
ESTRUTURAL					238	63	35
LOCAL DE ARTICULAÇÃO REGIONAL					329	50	80
LOCAL DE DISTRIBUIÇÃO					380	95	35
SISTEMA					945	227	150
AQUÁTICO-SP					1	0	

Em 2025, A SPTrans criou um total de 10 novas linhas regulares no Sistema de Transporte e promoveu a ampliação da oferta de lugares. A iniciativa decorre de reprogramações operacionais, adequações de frota e ajustes nos quadros horários, com foco em ganhos de capacidade, eficiência e melhor distribuição da oferta nas regiões com maior necessidade, com destaque para:

- Linha TEA – criada a linha 2034-10 – Metrô Tietê – Centro TEA Circular como uma solução dedicada de mobilidade inclusiva, voltada ao atendimento do Centro Municipal para Pessoas com Transtorno do Espectro Autista de São Paulo, localizado na zona norte da Cidade.

O atendimento foi estruturado com três veículos em circulação, com funcionamento nos dias úteis, das 8h30 às 19h30 e, aos sábados, das 8h30 às 17h. Desde o início da operação, em maio de 2025, a linha registrou o transporte de aproximadamente 16,5 mil passageiros, até o final de 2025.

- Linhas Liviero – as linhas 4491-21 – VI. Liviero – Metrô Santos Imigrantes e 519L-10 – VI. Liviero – Metrô São Judas, em operação desde setembro e outubro de 2025, respectivamente, foram implantadas com o objetivo de ampliar e tornar mais eficiente a integração dos usuários ao sistema metroviário, além de contribuir para o equilíbrio operacional de outras linhas do sistema, melhorando a distribuição da demanda na região. Em 2025, as linhas transportaram mais de 31 mil e 49 mil passageiros, respectivamente.

DP DO DE DG DA DE

55/167

- **Linha Estação Varginha** – a linha de ônibus 695Y-42 – Term. Parelheiros – Est. Varginha, em operação desde novembro de 2025, oferece aos passageiros transportados uma integração direta e rápida com a rede metroferroviária, conectando o Terminal Parelheiros à estação Varginha da Linha 9 – Esmeralda, que iniciou sua operação comercialmente em 25 de outubro. Até o final de 2025, a linha registrou mais de 466 mil embarques, evidenciando a relevância do serviço na ampliação do acesso ao sistema metroferroviário e na melhoria da mobilidade na região.
- **Linhas Paulistar** – como marco comemorativo dos 100 dias do Programa Domingão Tarifa Zero, que impulsionou a demanda para destinos turísticos, a SPTrans estruturou o projeto Linhas Paulistar, com foco em qualificar a experiência do usuário e reduzir o tempo de espera.

Foram criadas três linhas temáticas, operadas exclusivamente com ônibus 100% elétricos, em funcionamento todos os domingos das 8h00 às 19h, com intervalos regulares de 20 minutos:

- A **Linha Paulistar 1** atende o circuito cultura, conectando o Centro Histórico e equipamentos como o Museu da Língua Portuguesa, o Theatro Municipal e a Pinacoteca;
- A **Linha Paulistar 2** estrutura o circuito parques, integrando áreas verdes estratégicas, como os Parques da Independência, Ibirapuera e Aclimação;
- A **Linha Paulistar 3** compõe o circuito lazer, atendendo o Estádio do Pacaembu e o entorno da Avenida Paulista.

Até o final de 2025, as linhas Paulistar transportaram mais de 21 mil passageiros.



Mais informações estão disponíveis no site da SPTrans: <https://www.sptrans.com.br/paulistar>.

OP DO BT DG DA DE

Operações Especiais para Grandes Eventos

Os indicadores de desempenho do turismo na capital, especialmente os relacionados ao fluxo de visitantes, apontam crescimento, passando de 37,7%, em 2024, para 42,7%, em 2025.

Diante desse cenário, em 2025, a SPTrans estruturou operações especiais de transporte para os principais eventos da Cidade, com planejamento técnico, reprogramações operacionais, criação de linhas especiais e desvios de itinerários.

No Grande Prêmio de São Paulo de Fórmula 1, a operação mobilizou 7 linhas especiais, com 12 veículos na sexta-feira e 48 veículos no sábado e no domingo, conectando pontos estratégicos como a Avenida Paulista, o Terminal Santo Amaro e o Aeroporto de Congonhas. Foram realizados desvios de itinerários na região do autódromo, impactando 107 linhas ao longo do evento.

O Carnaval de São Paulo exige planejamento antecipado e intensa coordenação do Sistema de Transporte, em razão da ampla distribuição territorial dos eventos e do elevado volume de deslocamentos. Em 2025, a SPTrans estruturou uma operação especial abrangendo os períodos de pré-carnaval, carnaval e pós-carnaval, com alterações em um total de 1.678 linhas. No período, foram mobilizados 12.615 veículos e transportados mais de 7.771.607 passageiros.

Outras operações relevantes incluíram a Fórmula E, com linha expressa operada por 14 veículos, 100% elétricos e reprogramação de 12 linhas; o *Lollapalooza*, com duas linhas especiais e desvios em 44 linhas; e a Virada Cultural, com acréscimo de 25% da frota dominical e linha exclusiva com ônibus elétricos na Região Central.

Também foram realizadas operações diferenciadas para eventos como Finados, FUVEST, ENEM, Virada Cultural, Revelando São Paulo, Festival das Cerejeiras, *The Town*, Festival do Japão, Produções Artísticas da SPCINE, além de diversos *shows* em grandes equipamentos como a Arena Allianz Parque e o Estádio Cícero Pompeu de Toledo (Morumbis), Evento no *Campus* da USP, corridas de rua diversas, entre outros.

Operação Especial Natal Iluminado

Em 2025, a SPTrans estruturou uma operação especial de transporte, com foco em ampliar a oferta de serviço, incentivar o uso do transporte público e garantir deslocamentos seguros e acessíveis durante o evento. A operação mobilizou aproximadamente 150 veículos, sendo aproximadamente 50% com tecnologia elétrica, todos caracterizados e iluminados para a ocasião.

Foram implantadas três linhas especiais gratuitas, com funcionamento aos finais de semana e destino à Avenida Paulista, principal polo do evento, partindo da Rua Alvinópolis, na Estação Vila Matilde, do Shopping Interlagos e da Avenida Luiz Dumont Villares, no Metrô Parada Inglesa. As partidas ocorreram a partir das 18h, acompanhando o pico de demanda noturno.

Adicionalmente, foi criada uma linha especial de circulação na Região Central e na própria Avenida Paulista, operada com três veículos 100% elétricos e iluminados, em funcionamento diário das 18h às 23h30, com cobrança regular de tarifa. Durante o período de operação, a linha registrou 11.797 embarques.



57/167



Relatório Integrado da Administração 2025

Projeto Corredores Verdes

A Portaria do Prefeito nº 1.184, de 17 de junho de 2025, instituiu o Grupo de Trabalho Intersecretarial dos Corredores Verdes de Transporte – GT-CVT, responsável pela elaboração do projeto conceitual desses Corredores da Cidade de São Paulo. A SPTrans integra o Grupo de Trabalho e contribui para a iniciativa por meio do reforço da operação com tecnologia limpa, incluindo a ampliação do número de veículos elétricos em circulação nos corredores contemplados.

A Avenida Nove de Julho foi definida como o primeiro trecho do projeto Corredor Verde, com infraestrutura urbana orientada à sustentabilidade, incluindo pontos de ônibus com placas solares, ampliação de áreas permeáveis para escoamento das águas pluviais e incremento de vegetação.

Em 2025, a SPTrans atuou de forma estratégica no reforço da operação com tecnologia limpa nesse Corredor, ampliando de 9 para 47 o número de veículos elétricos em circulação, o que representa um aumento acima de 400% da frota elétrica no trecho.

Planejamento em Números

Foram elaborados planos operacionais de linhas, reprogramações horárias e ajustes na frota, além de alteração de itinerários para manutenção da operação decorrentes de obras, eventos, interdições, entre outras demandas.

O quadro a seguir sintetiza o volume de atividades do Planejamento da Rede de Transporte realizadas, as quais, ainda, são precedidas de reuniões técnicas, vistorias, estudos e projetos de readequações.

Atividades - 2025	Áreas																								TOTAL				
	1			2			3			4			5			6			7			8							
	E	AR	D	E	AR	D	E	AR	D	E	AR	D	E	AR	D	E	AR	D	E	AR	D	E	AR	D	E	AR	D		
Criação de Linhas	2	2	3	2	4	2	0	1	0				3	2	0	3	0	2	7	1	4	2	0	1	2	2	11	24	10
Regulares	0	0	1	0	3	0	0	0	0				1	0	0	3	0	1	1	0	0	0	0	0	0	1	8	1	
Eventos	2	2	2	2	1	2	0	1	0				2	2	0	0	0	1	6	1	4	2	0	1	2	2	10	16	9
Alteração de Itinerários	13	15	34	9	44	20	49	42	42				44	47	18	14	28	21	16	18	33	30	28	7	31	18	148	236	235
Alteração de Denominação	0	0	0	6	10	0	0	0	0				3	0	0	0	0	1	0	0	4	8	0	1	2	2	12	23	2
Reativação operação de Linha	0	0	0	5	2	0	2	0	1				2	0	0	0	0	7	0	0	1	6	0	0	0	0	15	10	1
Cancelamento de Linhas	4	2	3	14	9	2	42	1	2				2	4	1	1	1	7	0	0	5	3	0	1	2	2	74	20	14
Regulares	2	0	0	0	0	0	0	0	1				0	1	0	0	0	1	0	0	0	1	0	0	0	0	3	1	2
Eventos	2	2	3	14	9	2	42	1	1				2	3	1	1	1	6	0	0	5	2	0	1	2	2	71	19	12
Alteração de TP / TS	16	29	26	5	3	2	11	8	7				13	4	2	4	6	1	2	4	1	7	6	0	0	0	36	66	55
Reprogramação Horária	457	288	356	358	670	156	341	278	133				451	384	86	95	328	412	157	617	296	123	312	138	308	215	2.101	2.370	2.501
Seccionamento de Linhas	0	0	0	0	0	0	0	0	0				0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	6	6	6
Alteração de Frota	273	149	222	286	521	132	211	182	92				279	264	62	68	302	324	129	497	265	106	299	115	259	172	1.536	1.711	1.980
Transferência de Linhas	0	0	0	0	0	0	0	0	0				0	1	0	0	0	0	0	0	0	2	0	0	0	0	6	2	1
DOP's	41	35	28	43	47	22	37	30	38				81	66	17	30	44	65	33	63	71	36	44	12	79	46	286	351	339
OSO's	10	10	9	21	22	6	10	9	10				22	14	6	14	12	26	13	25	20	12	21	2	25	18	97	127	113
Anexos da OSO	441	207	349	443	773	224	390	323	192				480	442	127	165	395	507	169	688	384	181	530	152	349	269	2.444	2.647	3.089

LEGENDA

D - Grupo de Distribuição
AR - Grupo Local de Articulação Regional
E - Grupo Estrutural
TP - Terminal Principal
TS - Terminal Secundário
DOP - Dados Operacionais Previstos
OSO - Ordem de Serviço Operacional

DP

DO

DE

DG

DA

DE

58/167

Pontos de Parada do Sistema de Transporte

Os pontos de parada são elementos essenciais da infraestrutura do Sistema de Transporte para embarque e desembarque de passageiros e influenciam diretamente a facilidade de uso dos serviços. Sua adequada implantação envolve condições como calçamento e iluminação apropriados, sinalização do espaço destinado aos ônibus, abrigo contra intempéries e a disponibilização de informações sobre como utilizar os serviços.

A implantação, remanejamento, reinstalação, restabelecimento, substituição ou supressão de pontos de parada, sejam totens ou abrigos, faz parte de um processo sistemático que garante o atendimento às características de qualidade requeridas. Existem instalados 22.186 mil pontos de parada, sob responsabilidade da SPTrans.

Além do atendimento às necessidades do planejamento operacional das linhas, recebemos, analisamos e tratamos demandas de pessoas físicas ou jurídicas e de órgãos públicos, considerando as condições do passeio público, distanciamento entre paradas, dentre outros itens estipulados em norma e procedimentos internos.

Esse processo envolve a realização de vistorias, elaboração de croquis e de relatórios técnicos indicando ou não a viabilidade do atendimento à demanda, conforme critérios estabelecidos. Quando viáveis, as demandas são encaminhadas à SPObras, empresa responsável pelas implantações e alterações.

As necessidades identificadas para implantação de sinalização horizontal junto aos pontos de parada, onde ocorrem estacionamentos irregulares, são encaminhadas à CET para garantir que os coletivos possam atender aos embarques e desembarques de passageiros parando próximo às calçadas, objetivando a melhoria do acesso, promovendo conforto e segurança para os usuários, em especial, àqueles com mobilidade reduzida.

A seguir os resultados das vistorias aos Pontos de Parada.

VISTORIAS		
POR TIPO	2024	2025
Implantação	487	305
Remanejamento	274	349
Reinstalação	41	31
Restabelecimento	16	23
Substituição	51	242
Supressão	33	29
TOTAL DE VISTORIAS	902	979

Fonte: Área de Pontos e Abrigos

154
novos módulos
de abrigo

242
equipamentos
substituídos em
2025, ante 51
em 2024

Informações ao Usuário

A SPTrans vem aprimorando continuamente os mecanismos de comunicação com os usuários.

As informações referentes às linhas de ônibus, com respectivos intervalos por período do dia e indicação de integração com o sistema metroferroviário, são definidas e atualizadas pela SPTrans e disponibilizadas por meio de adesivos afixados nos pontos de parada. Esses materiais incluem mapas do entorno, com a indicação dos principais serviços públicos em um raio de aproximadamente 300 metros, além da identificação por cores das regiões da Cidade, facilitando a orientação dos usuários.

Como parte do aprimoramento da comunicação com os usuários, a SPTrans disponibiliza QR Code integrado aos adesivos dos pontos de parada e aos instalados nos pontos de controle das linhas:

DP DO DT DG DA DE

59/167

- **QR Code Ponto de Parada** – permite ao usuário rápido acesso à localização dos veículos da linha desejada por meio do sistema “Olho Vivo”, além de informações como: quadro de horário, itinerários, pontos de parada ao longo do trajeto e eventuais alterações operacionais, incluindo desvios decorrentes de obras e eventos.
- **QR Code Linha** – instalado junto ao ponto de controle da linha (TP - Terminal Principal ou TS - Terminal Secundário), permite que o usuário salve o código no *smartphone* e acesse, a qualquer momento, informações atualizadas sobre sua linha, como: horários, itinerário e eventuais alterações operacionais.

PLANEJAMENTO E GESTÃO AMBIENTAL

GRI 2-27 | 3-3

A SPTrans coloca a sustentabilidade no centro de sua estratégia. Nosso objetivo é planejar e operar o Sistema de Transporte, minimizando impactos negativos e garantindo responsabilidade ambiental a longo prazo.

Em 2025, esta gestão consolidou sua atuação em cinco frentes principais:



Fonte: Assessoria de Planejamento Ambiental

Licenciamento Ambiental

Em 2025, a SPTrans gerenciou um total de 45 processos administrativos, com equilíbrio entre a expansão da rede (sob responsabilidade direta da SPTrans) e a regularização de equipamentos já em operação (sob responsabilidade das Concessionárias do Sistema de Transporte). Esse trabalho garante que tanto os novos projetos da SPTrans quanto os Terminais já existentes, operados por empresas parceiras, funcionem em conformidade.

A maioria dos processos foi concluída, está em atendimento da licença ambiental ou em andamento do processo de licenciamento ambiental, conforme demonstrado a seguir.

DP DO DP DG DA DE

60/167



Abaixo, estão os principais marcos de 2025 para o licenciamento ambiental:

- Janeiro: iniciamos os processos para os Terminais Anhanguera e Perus;
- Março: foram definidas as regras ambientais (Termo de Referência) para o Terminal Anhanguera;
- Abril: obtivemos a Licença Ambiental Prévia para o Terminal São Mateus, tendo o plano para este novo terminal sido aprovado ambientalmente;
- Maio: avançamos com os estudos para a Requalificação da Celso Garcia, focando em transformar um dos eixos mais importantes da Cidade; e
- Setembro: trabalhamos para concluir a regularização dos Terminais Jd. Ângela e Guarapiranga, reforçando o compromisso com os passageiros da Zona Sul.

Alguns projetos, por sua natureza inovadora, exigem estudos de altíssima complexidade (EIA-RIMA) e debates constantes para garantir a conformidade ambiental:

- Aquático-SP: em processo de definição da tipologia do estudo e do enquadramento no licenciamento ambiental; e
- Programa de Mobilidade Sul: em fase de complementações técnicas, após audiências públicas.

Além disso, mantivemos o monitoramento contínuo das infraestruturas existentes, para garantir que operem sempre dentro das normas e de forma sustentável:

- Corredores: renovação de licenças para os corredores Pirituba-São João, Eixo Rio Bonito, Expresso Tiradentes e Guarapiranga; e
- Expansão Zona Leste: no Corredor Leste Itaquera I, estamos unificando licenças para otimizar a gestão e avançando para a Licença de Instalação no trecho II.

Em continuidade ao monitoramento dos equipamentos de transporte em operação, nosso trabalho, em conjunto com as Concessionárias, trouxe os seguintes resultados em 2025:

- SPE Sul: 100% dos Terminais com Licença Ambiental de Operação (LAO) deferida; e
- SP Noroeste: todos os 8 Terminais já tiveram seus protocolos realizados e aguardam análise técnica do órgão ambiental (SVMA).

DP DO DT DG DA DE

61/167

A gestão contínua das exigências ambientais em Terminais de Ônibus gera impactos positivos diretos na qualidade de vida da população e na sustentabilidade urbana.

Impactos Positivos - Licenciamento Ambiental dos Terminais



Fonte: Assessoria de Planejamento Ambiental

Manejo Arbóreo

No âmbito da SPTrans, o manejo arbóreo é essencial para proteger usuários e colaboradores, preservar estruturas e garantir a segurança da operação de ônibus em Terminais, Pátios e Garagens. As ações de manejo visam tanto a preservação da saúde das árvores quanto a prevenção de quedas de galhos ou exemplares arbóreos, reduzindo riscos de acidentes.

A SPTrans busca conciliar prevenção de acidentes, continuidade e eficiência da operação do transporte público com a legalidade e responsabilidade ambiental, promovendo espaços mais seguros, o bem-estar da sociedade e uma arborização urbana saudável.



Fonte: Assessoria de Planejamento Ambiental

DP DO DT DG DA DE

62/167

Nos Terminais sob regime de concessão, as solicitações de manejo são realizadas diretamente pelas Concessionárias, em seus próprios processos, cabendo à SPTrans o acompanhamento e a fiscalização das intervenções.

Compensação Ambiental

Termo de Compromisso Ambiental – TCA

Com o objetivo de qualificar e expandir continuamente a infraestrutura do transporte público, a SPTrans vem aprimorando seus processos de gestão, controle e acompanhamento dos instrumentos ambientais, assegurando que todas as intervenções sob sua responsabilidade sejam conduzidas de forma planejada, eficaz e em conformidade com a legislação vigente.

A SPTrans celebra Termos de Compromisso Ambiental TCA(s) vinculados a intervenções em infraestrutura de transporte, voltadas à melhoria operacional, implantação de novos Terminais e Corredores, à segurança dos usuários e à ampliação da acessibilidade.

A seguir, apresenta-se um panorama geral da quantidade de TCA(s) vinculados às intervenções em infraestrutura de transporte, incluindo também aqueles emitidos para obras de requalificação de Terminais, atualmente sob gestão das Concessionárias do Sistema de Transporte e sob fiscalização da SPTrans.

Panorama dos TCA(s)



Fonte: Assessoria de Planejamento Ambiental

No que se refere às concessões dos Terminais dos blocos Sul e Noroeste, a SPTrans tem acompanhado de perto os trabalhos de requalificação dos Terminais, com especial atenção à celebração do Termo de Compromisso Ambiental. Esse acompanhamento visa garantir o cumprimento integral das compensações ambientais exigidas, evitando o surgimento de passivos ambientais futuros.

Além dos Terminais, a SPTrans faz a gestão dos TCA(s) de projetos vitais, tais como a implantação e adequação da acessibilidade do Corredor Itaquera e do Terminal Hidroviário Mar Paulista.

DP DO DT DG DA DE

Conquistas em Números (2025)



Fonte: Assessoria de Planejamento Ambiental

Termos de Ajustamento de Conduta – TAC

A SPTrans mantém acompanhamento sistemático de seus passivos e riscos ambientais, adotando medidas voltadas à garantia da conformidade legal e ao aprimoramento contínuo de sua gestão ambiental.

Em 2025, foram realizadas tratativas de três processos de TAC, todos decorrentes de multas ambientais aplicadas pela Secretaria do Verde e Meio Ambiente – SVMA. Os processos vêm sendo conduzidos de forma técnica, em articulação com as Subprefeituras e a SVMA, visando apresentar as soluções mais adequadas para a regularização das inconformidades e o cumprimento das obrigações ambientais estabelecidas pelos Autos de Infração e Multa.

- **Processo de TAC – Avenida Vereador José Diniz 01:** prevê como medida compensatória o plantio de 949 mudas arbóreas, conforme Projeto Técnico de Reparação de Dano Ambiental (PTRDA) aprovado;
- **Processo de TAC – Avenida Vereador José Diniz 02:** estabelece o compromisso de plantio compensatório de 297 mudas e doação de 602 mudas ao viveiro municipal, igualmente condicionados à definição de projeto PTRDA, ainda sob análise do Órgão Ambiental responsável;
- **Processo de TAC – Garagem Gatusa:** prevê medidas compensatórias à construção de pátio de estacionamento de veículos pela antiga CMTC sobre Área de Preservação Permanente (APP). A estimativa é o plantio reparatório de 219 mudas, condicionado à aprovação de PTRDA, atualmente em fase de elaboração do processo de contratação.

Gestão Ambiental dos Terminais

A partir da celebração dos contratos de concessão dos Terminais de Ônibus, a SPTrans assumiu o papel fundamental de fiscalizadora dos serviços delegados. Essa supervisão visa assegurar que todas as atividades operacionais e de engenharia estejam em estrita conformidade com os contratos estabelecidos, as normas técnicas vigentes e a legislação ambiental aplicável.

O objetivo central desta gestão é garantir a conformidade legal e ambiental durante a execução das obras de acessibilidade e requalificação das infraestruturas.

As atividades de gestão ambiental realizadas durante 2025 estão fundamentadas em cinco pilares estratégicos, que abrangem desde a regularização jurídica até o manejo de ativos naturais:

DP DO ~~DT~~ DG DA DE

64/167

ATIVIDADES DA GESTÃO AMBIENTAL DOS TERMINAIS



Fonte: Assessoria de Planejamento Ambiental

Gestão Ambiental de Garagens e Pátios de Estacionamento

A SPTrans é responsável por fiscalizar e estabelecer diretrizes para a gestão ambiental das Garagens e Pátios de estacionamento operados pelas Concessionárias do Sistema de Transporte. Os anexos 5.2.2 – Manual de Infraestrutura Básica de Garagens e 5.2.3 – Procedimentos de Gestão Ambiental, integrantes do contrato de concessão, fixam exigências documentais, de infraestrutura e de gestão ambiental para esses equipamentos.

Cumpra às Concessionárias encaminharem a documentação de cada equipamento e elaborar os programas de monitoramento ambiental para análise da SPTrans. Além disso, cabe à SPTrans realizar vistorias técnicas bienais sobre os quesitos de gestão ambiental ou no caso de haver inclusão de novas Garagens e/ou Pátios ao Sistema de Transporte.

Em 2025, foram realizadas 7 vistorias ambientais pontuais em decorrência de intervenções ou mudanças de local, com objetivo de garantir a funcionalidade do Sistema de Transporte.

Em virtude da transição energética da frota municipal, foi iniciado o processo de atualização do Manual de Infraestrutura Básica de Garagens e do Manual de Procedimentos de Gestão Ambiental, de modo que a infraestrutura e a gestão ambiental das garagens do Sistema de Transporte contemplem essa nova tecnologia.

Considerando os contratos de financiamento para eletrificação da frota de ônibus com o Banco Mundial e o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), a atualização do Manual passará também a contemplar as diretrizes do Plano de Ação Ambiental e Social acordado com as instituições bancárias envolvidas. Dessa forma, busca-se adequar as especificações técnicas tanto à eletrificação quanto às salvaguardas socioambientais, modernizando a fiscalização da SPTrans.

Programas, Ações e Governança Ambiental

Em 2025, a SPTrans ampliou sua atuação ambiental por meio da consolidação de programas, ações estruturantes e instâncias de governança, com foco na conformidade legal, na sustentabilidade e na resiliência climática do Sistema de Transporte. Dentre as iniciativas, destacam-se:

DP DO ~~DT~~ DG DA DE 65/167



Programas, Ações e Governança Ambiental
Fonte: Assessoria de Planejamento Ambiental

As iniciativas se concentram na regularização de passivos ambientais, na elaboração de manuais de boas práticas e na celebração e acompanhamento de TCA(s) e TAC(s), visando assegurar o atendimento às normas vigentes e reduzir riscos operacionais e jurídicos. Destacam-se, nesse contexto, os processos relacionados à regularização de Garagens, Terminais e áreas de infraestrutura de transporte.

No âmbito da gestão ambiental da infraestrutura, destacam-se a adoção das diretrizes do Banco Mundial na implementação da gestão socioambiental das obras do Novo Centro de Operações (COP), bem como o desenvolvimento de diretrizes técnicas para o licenciamento ambiental de empreendimentos de transporte, e a elaboração do Manual de Boas Práticas Ambientais, em articulação com a CETESB, SVMA e de representantes de outros modais de transporte, como ARTESP/EMTU, Metrô e CPTM, no âmbito do Comitê Diretor de Transporte Integrado - CDTI.

A SPTrans também avançou na padronização de procedimentos ambientais, com a elaboração de manuais de boas práticas voltados à operação de Terminais e à execução de obras de infraestrutura, promovendo uma gestão ambiental mais eficiente, preventiva e alinhada às diretrizes municipais.

No eixo de transição energética e mitigação das emissões, a empresa manteve atuação estratégica na eletrificação da frota de ônibus, contribuindo para a redução de emissões de gases de efeito estufa e para o fortalecimento de uma matriz energética mais limpa e resiliente.

Complementarmente, a SPTrans reforçou sua participação em políticas públicas e comitês ambientais, com destaque para a atuação junto à Secretaria Executiva de Mudanças Climáticas (SECLIMA) e o Grupo de Trabalho do Plano Municipal de Educação Ambiental (PMEA), apoiando a definição de diretrizes técnicas e ações institucionais voltadas à sustentabilidade.

De forma integrada, essas ações reforçam o compromisso da SPTrans com a mitigação de impactos ambientais, a prevenção de sanções legais e o fortalecimento da governança ambiental, contribuindo para um Sistema de Transporte público mais sustentável e alinhado às metas climáticas do Município de São Paulo.

DP DO DT DG DA DE 66/167

PLANEJAMENTO TERRITORIAL

O planejamento territorial se desdobra em 5 áreas de atividade principais:

1. Estudos de Viabilidade;
2. Declaração de Utilidade Pública;
3. Desapropriação e Imissão na Posse;
4. Projeto de Lei de Alinhamento Viário; e
5. Cessão de Uso.

Estudos de Viabilidade

Realização de análises e pesquisas territoriais para identificar as áreas necessárias à implantação dos empreendimentos.

Em 2025, foram realizados estudos de viabilidade para 08 novos empreendimentos de infraestrutura de transporte:

ANÁLISES E ESTUDOS PRELIMINARES DE ÁREAS PARA AFERIR ASPECTOS AMBIENTAIS E TERRITORIAIS	2024	2025
Implantação de novos Terminais	4	3
Implantação de novos Corredores	4	0
Requalificação viária / viária de acesso	1	1
Áreas para apoio do funcionamento do Sistema de Transporte (Garagens/Estação de Transferência)	6	4

Fonte: Assessoria de Planejamento Ambiental

Declaração de Utilidade Pública

Elaboração do material técnico necessário para a obtenção do Decreto de Utilidade Pública (DUP);

Em 2025, demos prosseguimento a 10 processos de Solicitação de Decreto de Utilidade Pública (DUP), os quais se encontram atualmente com os seguintes status: protocolados os materiais técnicos (3); aguardando assinatura do Decreto (6), processos publicados não ajuizados (5), como podemos observar mais detalhadamente na tabela abaixo:

EMPREENDIMENTO	FINALIDADE	SITUAÇÃO	Nº DE IMÓVEIS
Área EMAE	Implantação de garagem para eletrificação da frota	Aguardando assinatura do decreto e publicação DUP	1
Corredor Itaquera II - Trecho Binário	Alargamento viário para implantação do novo trecho do Corredor Itaquera	Demanda a elaboração de Plantas de alinhamento viário para aprovação de Lei para subsidiar Decreto de Utilidade Pública	Em definição
Garagem Adriano Bertozzi (Alfa Rodobus)	Implantação de garagem da frota de transporte público do município	Aguardando assinatura do decreto e publicação DUP	1
Ampliação do Terminal Campo Limpo	Ampliação do Terminal Campo Limpo e implantação de garagem para eletrificação da frota	Aguardando assinatura do decreto e publicação DUP	2
Viário de acesso Secundário - Terminal Cocaia	Alargamento do viário de acesso ao Terminal Cocaia	Decreto publicado, aguardando elaboração de projeto e elementos expropriatórios	Sem informação (INCRA)

DP DO ~~DT~~ DG DA DE

67/167

EMPREENHIMENTO	FINALIDADE	SITUAÇÃO	Nº DE IMÓVEIS
Bolsões de Apoio ao Viário de Acesso ao Terminal Cocaia	Implantação de bolsões de apoio ao viário de acesso ao Terminal Cocaia	Decreto publicado, aguardando elaboração de projeto e elementos expropriatórios	Sem informação (INCRA)
MobiBrasil (Parelheiros)	Implantação de garagem para eletrificação da frota	Processo suspenso a pedido da MobiBrasil, para verificar a viabilidade ambiental	1
Estação Paraisópolis	Instalação de ponto terminal de ônibus	Decreto publicado, aguardando elaboração de projeto e elementos expropriatórios	1
Avenida Senador Teotônio Vilela (Sancetur)	Implantação de garagem para eletrificação da frota	Decreto publicado, aguardando elaboração de projeto e elementos expropriatórios	1
Ajuste Geométrico Estrada do Alvarenga	Ajustes geométricos na Estrada do Alvarenga X Av. Emérico Richter	Aguardando assinatura do decreto e publicação DUP	15

Fonte: Assessoria de Planejamento Ambiental

Desapropriação e Imissão na Posse

Execução das medidas e atividades para subsidiar a desapropriação de imóveis e garantir a imissão na posse das áreas.

A SPTrans, em conjunto com a Prefeitura de São Paulo e seguindo rigorosamente o arcabouço legal vigente (como o Decreto-Lei nº 3.365/1941 e a Constituição Federal), conduz esses processos com o máximo de transparência e ética. A premissa fundamental é assegurar que os cidadãos cujas propriedades são necessárias para a execução de obras de interesse público recebam um tratamento justo e equitativo, com uma indenização justa, prévia e em dinheiro e reassentamento adequado, quando for o caso.

Durante o exercício de 2025, demos prosseguimento aos processos de desapropriação iniciados no ano anterior. Das 124 ações de desapropriação ajuizadas, obtivemos 99 imissões na posse até o término de 2025, representando um índice de resolutividade de aproximadamente 80%. Esse desempenho evidencia o êxito na gestão dos processos e garante a segurança jurídica necessária para o cumprimento do cronograma físico das obras/projetos dos empreendimentos. A continuidade das ações remanescentes para o próximo ciclo segue monitorada, assegurando que o fluxo de liberação de áreas mantenha a eficiência observada.

O Departamento de Desapropriações - DESAP da Procuradoria Geral do Município de São Paulo é o responsável por conduzir as diligências para a imissão na posse ou as vistorias administrativas para a entrega voluntária da posse. Essas ações contam com o acompanhamento de uma equipe técnica da SPTrans.

Essa atividade apresenta diversos aspectos e desafios, e toda a estratégia é cuidadosamente organizada para atender às necessidades dos expropriados. O objetivo é fornecer os recursos necessários para que os mandados sejam cumpridos da melhor maneira possível, com tranquilidade e sem causar prejuízos a nenhuma das partes envolvidas.

A manutenção de um canal de comunicação aberto, claro e constante com a população é considerada um pilar estratégico no processo de desapropriação. A SPTrans reconhece a importância de desmistificar o processo, que muitas vezes é complexo e gera ansiedade e incerteza.

A Empresa oferece apoio contínuo aos moradores impactados, fornecendo orientações sobre as etapas do processo, prazos e formas de contato para que possam sanar eventuais dúvidas.

DP DO DT DG DA DE

68/167



Relatório Integrado da Administração 2025

Essa interação proativa ajuda a construir confiança e colaboração, garantindo que os cidadãos afetados não apenas entendam seus direitos plenamente, mas também se sintam amparados durante todo o trâmite, desde a declaração de utilidade pública até a imissão na posse e o recebimento da justa indenização.

Projeto de Lei de Alinhamento Viário

Adoção de providências relativas à obtenção da Lei de Alinhamento Viário.

O Projeto de Lei de Alinhamento Viário é etapa fundamental e prévia do Planejamento Territorial e é necessário quando a intervenção urbana altera o desenho oficial das ruas da Cidade, exigindo aprovação legislativa antes que o prefeito possa decretar a utilidade pública da área.

Em 2025, as atividades referentes à alinhamento viário foram iniciadas com o desenvolvimento das peças gráficas necessárias para a aprovação da Lei de alinhamento viário do empreendimento Corredor Itaquera II – Trecho Binário (Polo Institucional). Essa aprovação é essencial para que se possa solicitar a Declaração de Utilidade Pública - DUP.

Tal medida se faz necessária pois o projeto exige uma alteração física no traçado da Rua Tomazzo Ferrara, com a criação do binário. As demais áreas afetadas pela nova geometria proposta pelo empreendimento já estão contempladas pela Lei Municipal nº 16.020/14.

Cessão de Uso

Realização de tratativas junto a outros órgãos governamentais (da esfera municipal ou não) para obtenção de cessão de uso para áreas públicas necessárias à implantação de equipamentos de transporte.

Para a implantação dos empreendimentos de transporte, muitas vezes, torna-se necessário ocupar áreas pertencentes a outras esferas de governo tanto municipal quanto estadual ou mesmo federal.

Neste caso, como o município não pode desapropriar áreas públicas (estaduais, federais e municipais), é solicitada uma cessão de uso da área.

Em 2025 foram iniciados os processos de pedido de cessão de área para 2 (dois) empreendimentos:

- Área do Metrô-SP: situada à Av. Adélia Chohfi para implantação do Terminal São Mateus;
- Área da CPTM: sob a via férrea para implantação do Corredor Itaquera.

DESENVOLVIMENTO E INOVAÇÃO TECNOLÓGICA VEICULAR – MEIO AMBIENTE

GRI 2-6 | 3-3 | 203-1 | 302-1 | 305-1 | 305-5 | 305-7 | 308-1 | 416-1 | 416-2 | ODS 9 | ODS 11

A SPTrans tem como responsabilidade, além da gestão do Sistema de Transporte, o fomento ao desenvolvimento tecnológico considerando a mitigação do impacto ambiental causado pela operação desse Sistema.

Com relação às alternativas energéticas ao diesel de petróleo, a SPTrans realizou e vem realizando pesquisas, estudos, além de contatos e reuniões com os diversos fabricantes, com o objetivo de analisar as tecnologias veiculares quanto ao impacto ambiental e a eficiência operacional no Sistema de Transporte.

O trabalho foi orientado de maneira a identificar as tecnologias veiculares de transporte diferenciadas e que podem ser promissoras.

DP DO DT DG DA DE

69/167

PLANEJAMENTO DE ENGENHARIA VEICULAR

GRI 2-6 | 416-1 | 416-2

Evolução dos Padrões Técnicos

Na SPTrans, a engenharia não é estática. Nossos padrões técnicos evoluem constantemente, impulsionados por três pilares:

- **Inovação Tecnológica:** adoção de novos materiais e sistemas;
- **Voz do Passageiro:** ajustes baseados em demandas reais dos usuários; e
- **Compliance Legal:** adaptação rigorosa às legislações vigentes.

Rumo à Descarbonização

O ano de 2025 foi um marco no desenvolvimento da frota sustentável. Trabalhamos em parceria com fabricantes de carrocerias e fornecedores globais para acelerar a introdução de matrizes energéticas limpas.

Ciclo de Desenvolvimento em Números

- **24 Projetos analisados:** 22 de tração elétrica a bateria e 2 em biometano (gás).
- **Prototipagem:** 12 "veículos cabeça de série" produzidos e submetidos a testes de conformidade.
- **Aprovação final:** 5 modelos de ônibus, prontos para operação, abrangendo diversas configurações de chassis e carrocerias.

Identidade Visual de Veículos

A SPTrans gerencia e fiscaliza a identidade visual do Sistema de Transporte, garantindo que a comunicação interna e externa dos veículos siga as diretrizes do nosso Manual de Identidade Visual.

Assim como a tecnologia evolui, nossa imagem também acompanha esse movimento. Revisamos constantemente o manual para incluir novas normas e garantir uma frota moderna e padronizada.

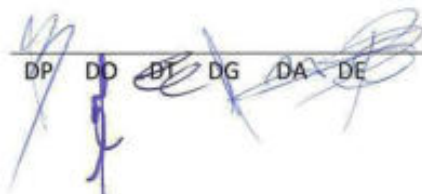
Destaques e Entregas de 2025

Em 2025, atuamos em frentes estratégicas para modernizar a frota e fortalecer a transparência.

- **Mobilidade Elétrica:** aprovação da nova identidade visual para os veículos elétricos a bateria.

DP DO DT DG DA DE

70/167



- **Transparência no Financiamento:** criação de adesivos de identificação para veículos financiados pelo BNDES e FGTS.



Verde BNDES
Pantone 348 C / Pantone 355 U
C100 M0 Y100 K10
R0 G153 B51

Fonte Arial Negrito



White 7725-10
(Fundo Branco)

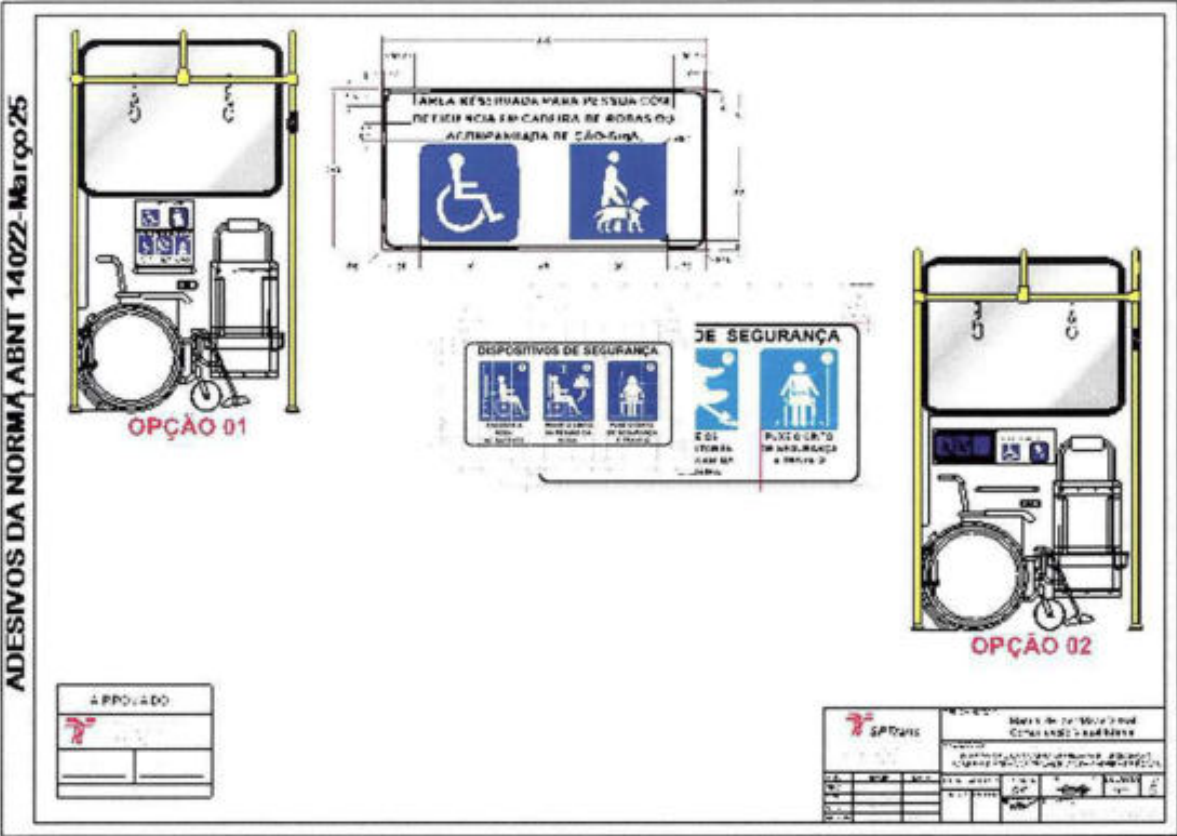
170,0 mm

Azul BNDES
Pantone 287 C / Pantone 294 U
C100 M70 Y0 K20
R30 G66 B139

DP DO DT DG DA DE

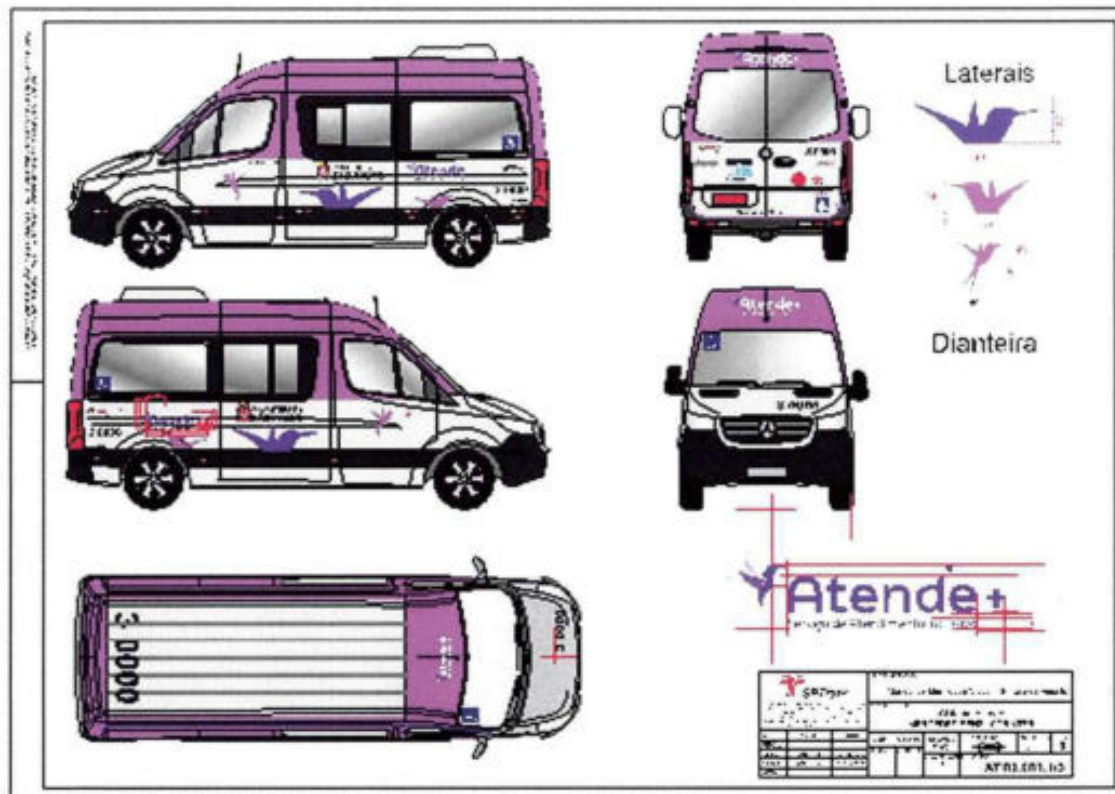
72/167

➤ **Conformidade Legal:** atualização dos leiautes conforme Norma ABNT NBR 14.022 – março de 2025.



~~DP~~ ~~DO~~ ~~DE~~ ~~DG~~ ~~DA~~ ~~DE~~

➤ **Evolução de Marca:** estudos para a nova logomarca do Serviço Atende+.



TRAÇÃO ELÉTRICA

Sistema Trólebus

Mobilidade Elétrica – O legado e a Eficiência dos Trólebus

O Sistema de Trólebus de São Paulo se reafirma como uma das soluções mais maduras e sustentáveis para o transporte de massa. Com emissão zero de poluentes e baixo impacto sonoro, essa frota de 189 veículos é vital para a qualidade de vida nas Regiões Leste e Central da capital.

Infraestrutura e Robustez

Para manter a operação contínua, contamos com uma rede de suporte e alta complexidade:

DP DO DT DG DA DE

Alimentação

22 Estações Transformadoras Retificadoras

Suporte

2 Bases de Manutenção (prontidão técnica 24h)

INFRAESTRUTURA ELÉTRICA

SISTEMA TRÓLEBUS

CIDADE DE SÃO PAULO



Indicadores de Performance (KPIs)

Em 2025, a operação superou com folga os padrões de qualidade estabelecidos, demonstrando a maturidade da gestão de infraestrutura:

INDICADOR	META CONTRATUAL	RESULTADO 2025	PERFORMANCE
Disponibilidade de Energia	Mínimo 98%	99,84%	✅ Excelente
Tempo Médio de Atendimento (TMA)	Máximo 90 min	48,34 min	✅ 46% mais rápido

Fonte: Superintendência de Engenharia Veicular e Mobilidade Especial

Ônibus Elétrico a Bateria

Evolução Estratégica – Da Frota Piloto à Escala de Mercado

Em novembro de 2019, a Cidade de São Paulo iniciou a transição energética do transporte público com uma frota piloto de 15 ônibus elétricos a bateria. O que começou como um teste de viabilidade se converteu, em 2025, em um ecossistema competitivo e diversificado. A validação técnica da SPTrans não apenas aprovou novos modelos, mas reduziu a dependência tecnológica ao ampliar o leque de fornecedores.

Com a entrada de gigantes como Volvo, Mercedes-Benz (MBB) e Volkswagen, o sistema paulistano superou a fase de prototipagem. Hoje, a SPTrans conta com 19 modelos aprovados e outros 5 em processo de aprovação, garantindo resiliência no fornecimento e variedade de tipologias para diferentes demandas urbanas.

Eletrificação da Frota

O estudo apresentou um panorama consolidado da evolução da eletrificação do transporte público municipal, que em 2025 ultrapassou a marca de mil veículos em operação, considerando ônibus a bateria e trólebus. Esse avanço representa um marco relevante na política de descarbonização da frota e na redução de emissões de gases de efeito estufa, em consonância com os compromissos ambientais do Município e com as diretrizes de sustentabilidade.

DP DO DT DG DA DE

75/167

Destacou a necessidade de expansão coordenada da infraestrutura elétrica para assegurar a continuidade e a escalabilidade do programa, mitigando riscos operacionais e garantindo a confiabilidade do serviço. No âmbito das análises técnicas, foram realizadas reuniões especializadas para avaliação de soluções complementares à recarga convencional, incluindo a tecnologia de carregamento sem fio, já testada em países como Israel, Suécia e Alemanha. Essa alternativa apresenta potencial de integração às vias, Garagens e Terminais, ampliando a flexibilidade operacional e reduzindo o tempo de indisponibilidade dos veículos.

O relatório reafirma a eletrificação como eixo estruturante da política de mobilidade sustentável, destacando que sua consolidação depende de planejamento energético integrado, inovação tecnológica e governança interinstitucional, em alinhamento com os princípios do uso eficiente de energia, redução de emissões e geração de valor ambiental.

Radiografia da Frota e Impacto Operacional

1.149 veículos
compõem a frota
eletrificada, sendo:
960 ônibus a bateria



Esses veículos não são apenas unidades de transporte, eles representam o cumprimento rigoroso do Manual de Padrões Técnicos da SPTrans, que garante autonomia e desempenho em condições reais de operação.

Infraestrutura e Governança – O Desafio da Recarga

A eletrificação exige mais do que veículos, demanda uma revolução logística nas Garagens. Para assegurar a operacionalidade, a SPTrans implementou duas frentes de controle:

- **Monitoramento de Campo:** visitas técnicas e acompanhamento de obras em 20 garagens estratégicas (como Via Sudeste, Santa Brígida e Metrópole), garantindo que a infraestrutura de recarga acompanhe o ritmo de chegada dos veículos.
- **Comitê Técnico (Sinergia Institucional):** a criação de um fórum semanal entre SPTrans, Concessionárias e ENEL-SP remove gargalos burocráticos e técnicos no fornecimento de energia, tratando a infraestrutura como um ativo crítico e compartilhado.

DP DO DT DG DA DE

76/167

Eficiência Energética e Projeção de Demanda

Atualmente, o Sistema de Transporte opera com uma demanda instalada de 61.670 kW, suportada majoritariamente por carregadores de alta potência (180 kW). No entanto, o olhar analítico está no futuro: a solicitação de mais 57.930 kW junto à concessionária de energia revela um planejamento de expansão que praticamente dobrará a capacidade atual a curto prazo.



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

A SPTrans atua sistematicamente na mitigação do impacto ambiental dos veículos do Sistema de Transporte, utilizando as diretrizes do PROCONVE como régua de eficiência. A transição tecnológica da frota é o principal vetor para a redução de poluentes locais (NOX e MP) e gases de efeito estufa (CO₂).

O Programa de Controle da Poluição do Ar por Veículos Automotores – PROCONVE foi instituído em 1986, pelo Conselho Nacional do Meio Ambiente – CONAMA, com o objetivo de controlar e reduzir a emissão de gases poluentes emitidos pelos automóveis, caminhões e ônibus.

Esse Programa, a partir de sua criação, foi evoluindo de forma gradativa, com a redução dos níveis de emissões de gases poluentes ao longo dos anos, cujas fases estão demonstradas na tabela a seguir.

DP DO DT DG DA DE

77/167

LIMITES DAS EMISSÕES PARA VEÍCULOS PESADOS MOVIDOS A DIESEL (g/kw.h)								
FASES PROCONVE	EQUIVALÊNCIA EURO	CO	HC	NOx	MP	RESOLUÇÃO CONAMA	VIGÊNCIA	TEOR DE ENXOFRE - S (Diesel)
FASE I		14	3,5	18		18/1985	1989 a 1992	
FASE II	EURO 0	11,2	2,45	14,4	0,6	08/1993	1993	3.000 a 10.000 ppm
FASE III	EURO 1	4,9	1,23	9	0,4	08/1993	1994 a 1997	3.000 a 10.000 ppm
FASES IV	EURO 2	4	1,1	7	0,15	08/1993	1998 a 2004	3.000 a 10.000 ppm
FASE P5	EURO 3	2,1	0,66	5	0,1	315/2002	2005 a 2008	500 a 2.000 ppm
FASE P6	EURO 4	1,5	0,46	3,5	0,02	315/2002	2009 a 2011	50 ppm
FASE P7	EURO 5	1,5	0,46	2	0,02	403/2008	a partir de 2012	50 ppm (10 ppm a partir de 2013)

CO	monóxido de carbono	HC	hidrocarbonetos	NOx	óxidos de nitrogênio	MP	material particulado	S	enxofre
----	---------------------	----	-----------------	-----	----------------------	----	----------------------	---	---------

Atingimos a marca de 99,9% da frota em conformidade com o padrão P7 (EURO V). A substituição dos veículos de tecnologia da fase P5 – EURO III reduziu drasticamente a carga de poluentes locais. O início da fase P8 – EURO VI, embora represente 0,1% da frota atual, estabelece o novo padrão de referência para as próximas renovações, visando à máxima redução possível em motores a combustão interna.

Programa de Acompanhamento da Substituição de Frota por Alternativas Mais Limpas

Em conformidade com a evolução do marco regulatório municipal, destacamos a aprovação do substitutivo ao Projeto de Lei nº 825/2024, em janeiro de 2025. Essa alteração na Lei nº 14.933/2009 é um direcionador estratégico para a operação, pois estabelece metas claras de transição energética. O compromisso da Prefeitura do Município de São Paulo - PMSP de atingir 2.200 ônibus de matriz limpa até 2028 funciona hoje como o principal KPI de conformidade ambiental da nossa frota.

Ao final de 2025, a frota de tração elétrica atingiu 1.149 veículos (composta por 17% de trólebus e 83% de veículos a bateria). Esse número representa um avanço de 52% em direção à meta de 2028.

Mais do que uma mudança numérica, a expansão da frota elétrica resultou em uma descarbonização direta da operação. A substituição tecnológica permitiu:

- **Redução de Emissões (Escopo 1):** queda proporcional nas emissões de GEE e material particulado em Corredores críticos;
- **Eficiência Energética:** evitou o consumo de mais de 2 milhões de litros de diesel, reduzindo a dependência de combustíveis fósseis e mitigando riscos de volatilidade de preços de *commodities*.

O quadro evolutivo da frota durante 2025 e a quantificação de poluentes que deixaram de ser emitidos pela implantação da frota elétrica estão demonstrados a seguir:

DP DO DE DG DA DE

78/167

QUADRO EVOLUTIVO DOS VEÍCULOS COM TRAÇÃO ELÉTRICA - 2025



Fonte: Superintendência de Engenharia Veicular e Mobilidade Especial

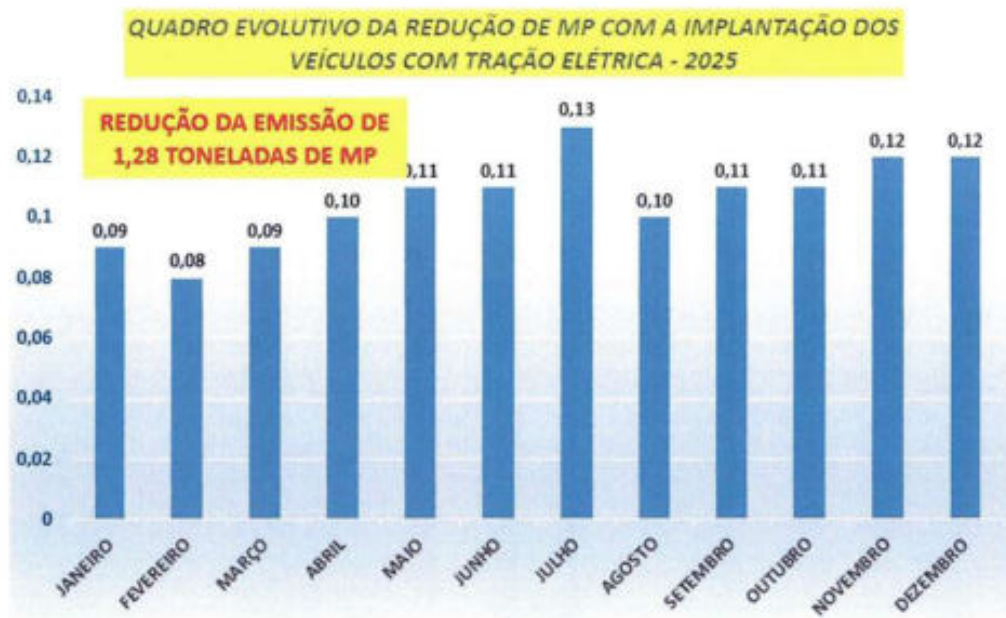
O ganho ambiental, comparando com a data base estipulada pela legislação de dezembro de 2016, está demonstrado nos gráficos a seguir.

QUADRO EVOLUTIVO DA REDUÇÃO DE NOx COM A IMPLANTAÇÃO DOS VEÍCULOS COM TRAÇÃO ELÉTRICA - 2025



Fonte: Superintendência de Engenharia Veicular e Mobilidade Especial

DP DD DT DG DA DE

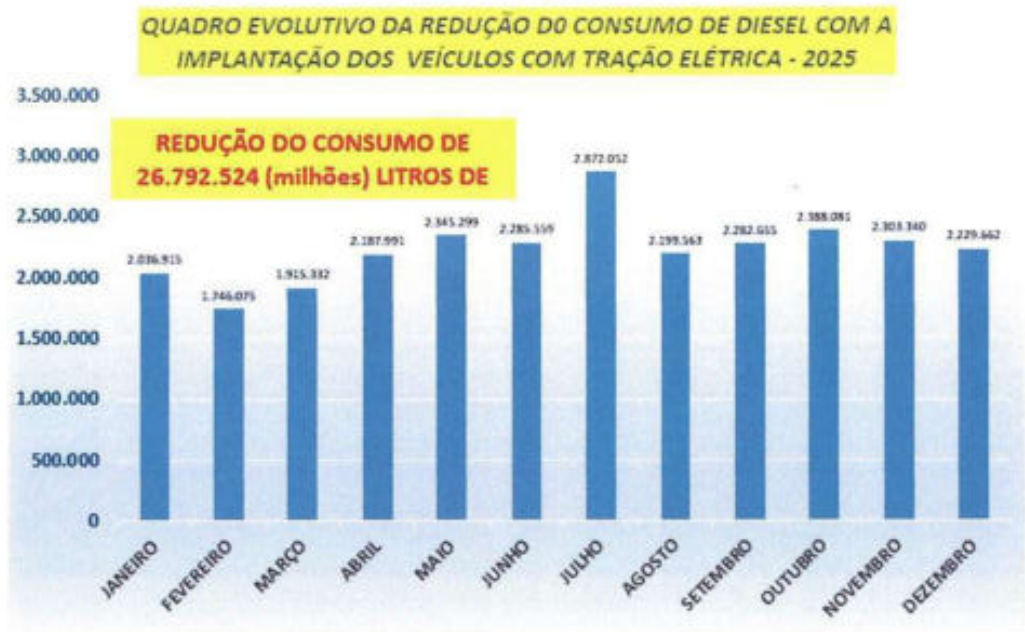


Fonte: Superintendência de Engenharia Veicular e Mobilidade Especial



Fonte: Superintendência de Engenharia Veicular e Mobilidade Especial

DP DO DT DG DA DE



Fonte: Superintendência de Engenharia Veicular e Mobilidade Especial

Consumo de Combustível da Frota de Veículos Auxiliares

Em 2025, foram realizados 4.613 atendimentos com veículos auxiliares para os empregados, a fim de apoiar as atividades administrativas e operacionais da SPTrans. A frota teve seu consumo de combustíveis e a quilometragem monitorados, assim como as estimativas de emissões de gases de efeito estufa, com base em indicadores da CETESB e do Instituto de Energia e Meio Ambiente – IEMA.

A utilização predominante de veículos *flex*, com maior uso de etanol, contribuiu para a redução dos impactos ambientais e para uma operação mais sustentável.

CONSUMO DE COMBUSTÍVEL - FROTA DE VEÍCULOS AUXILIARES					
ANO	COMBUSTÍVEL	QUANTIDADE (Média de Veículos)	CONSUMO (Litros)	KM	CO ₂ (Toneladas)
2025	Diesel	9	14.059	100.102	37,54
	Etanol	118	451.853	2.895.053	555,78
	Gasolina	35	13.129	344.053	26,13
	TOTAL	162	TOTAL GERAL DE EMISSÃO DE CO ₂		619,45
2024	Diesel	9	14.787	106.045	39,48
	Etanol	118	476.760	3.068.600	586,41
	Gasolina	29	14.674	381.473	29,20
	TOTAL	156	TOTAL GERAL DE EMISSÃO DE CO ₂		655,09

Fonte: Gerência de Logística e Superintendência de Engenharia Veicular e Mobilidade Especial

DP DO DT DG DA DE

Na tabela abaixo, estão demonstrados os fatores de emissão enviados pela CETESB/IEMA para o cálculo:

ÍNDICES DE EMISSÃO DE CO ₂ (kg/litros)		
DIESEL	ETANOL	GASOLINA
2,67	1,23	1,99

Fórmula para o cálculo da emissão de CO₂: Consumo de Combustível (litros) x Fator de Emissão (kg/litros) = kg de CO₂

Para o cálculo da emissão de CO₂ da frota de veículos auxiliares da SPTrans, foram utilizados os seguintes indicadores:

- Quilometragem percorrida pela frota;
- Tipo de combustível utilizado;
- Consumo de combustível;
- Fatores de emissão por tipo de combustível. Esses fatores foram fornecidos pela CETESB e Instituto de Energia e Meio Ambiente – IEMA.

Adequação de Infraestrutura para Veículos Auxiliares Elétricos

Iniciadas as ações para adequação da infraestrutura civil destinada à futura instalação de carregadores para veículos elétricos nas unidades da SPTrans, iniciativa relacionada ao novo contrato de locação de veículos auxiliares, que entrará em vigor em 2026 e contará com 80 veículos elétricos em sua frota auxiliar. Os serviços se encontram em andamento, contemplando estudos técnicos e adequações elétricas necessárias para garantir condições seguras e adequadas à operação dos carregadores.

Mesmo em fase de implantação, a ação representa um avanço importante na modernização da infraestrutura da SPTrans, contribuindo para a redução de emissões, o uso mais eficiente de energia e o fortalecimento das práticas de sustentabilidade.

INFRAESTRUTURA DO SISTEMA DE TRANSPORTE

GRI 203-1 | 413-1

Somos responsáveis por implantar, readequar e manter a infraestrutura do Sistema de Transporte, realizando projetos, reformas, adequações e manutenção da infraestrutura já implantada. Em 2025, foram liberados para pagamento 92 processos de medição, totalizando R\$ 113.807.318,10, referentes aos contratos vigentes.

DP DO BT DG DA DE

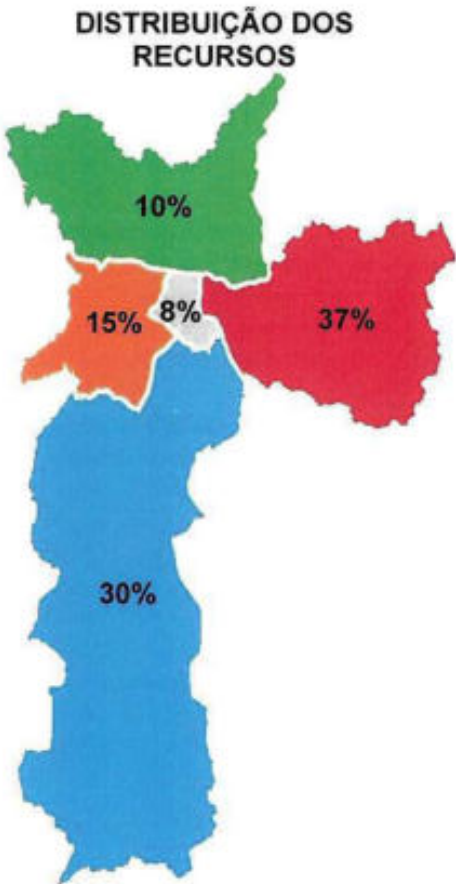
82/167



Relatório Integrado da Administração 2025

MANUTENÇÃO DE INFRAESTRUTURA

Serviços e Quantidades Executados em 2025



Região Norte		
Serviços	Área (m2)	Abrangência
Operação Tapa-buraco	5.164,50	313 buracos
Reconfiguração Geométrica de Viário	514,73	98,66 m
Implantação de Sinalização Horizontal	-	3 via(s)
Pavimento Flexível (Reparo Profundo)	8.152,90	2.230,30 m
Recuperação de Sarjetas, Guias, BL	3,85	11,00 m

Região Oeste		
Serviços	Área (m2)	Abrangência
Operação Tapa-buraco	17.787,00	1.078 buracos
Recuperação de Pavimento Rígido	231,58	13 placas

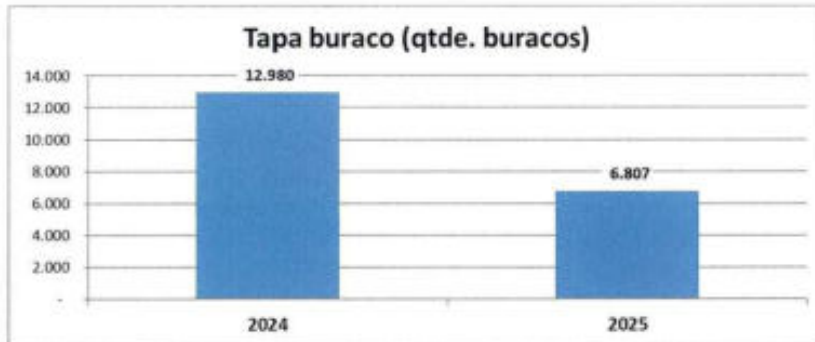
Região Centro		
Serviços	Área (m2)	Abrangência
Operação Tapa-buraco	10.362,00	628 buracos
Recuperação de Pavimento Rígido	118,55	7 placas
Reconfiguração Geométrica de Viário	27,43	274,30 m
Implantação de Sinalização Horizontal	-	1 via(s)
Recuperação de Sarjetas, Guias, BL	9,59	21,30 m

Região Leste		
Serviços	Área (m2)	Abrangência
Operação Tapa-buraco	45.639,00	2.766 buracos
Reconfiguração Geométrica de Viário	3.389,77	342,95 m
Implantação de Sinalização Horizontal	-	3 via(s)
Recuperação de Sarjetas, Guias, BL	15,60	39,00 m
Regularização de Pavimento	348,64	46,00 m

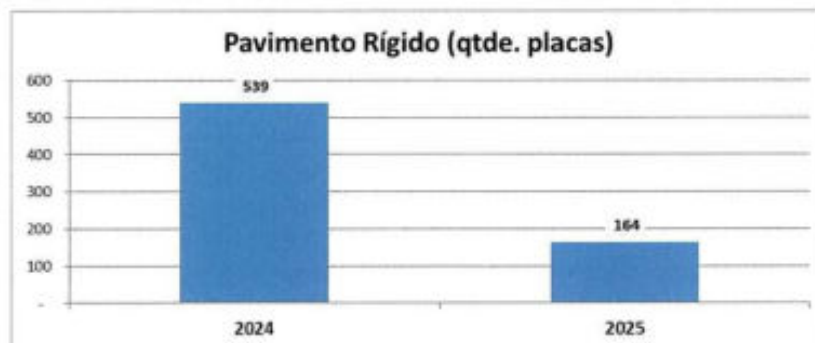
Região Sul		
Serviços	Área (m2)	Abrangência
Operação Tapa-buraco	33.363,00	2.022 buracos
Recuperação de Pavimento Rígido	2.633,60	144 placas
Reconfiguração Geométrica de Viário	693,00	82,50 m
Implantação de Sinalização Horizontal	-	1 via(s)
Recuperação de Sarjetas, Guias, BL	58,21	129,35 m
Regularização de Pavimento	405,47	133,60 m

Fonte: Gerência de Infraestrutura

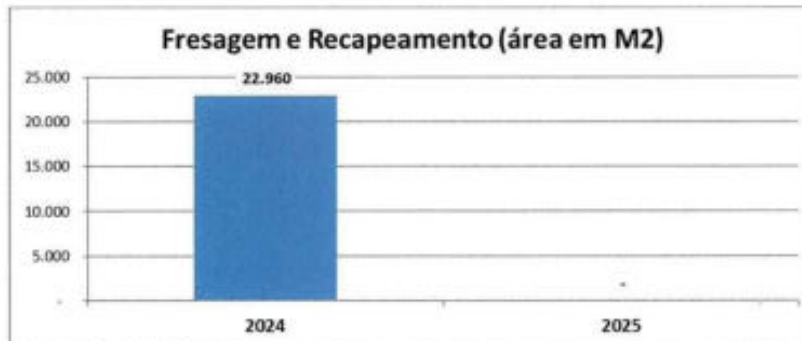
DP DO DT DG DA DE



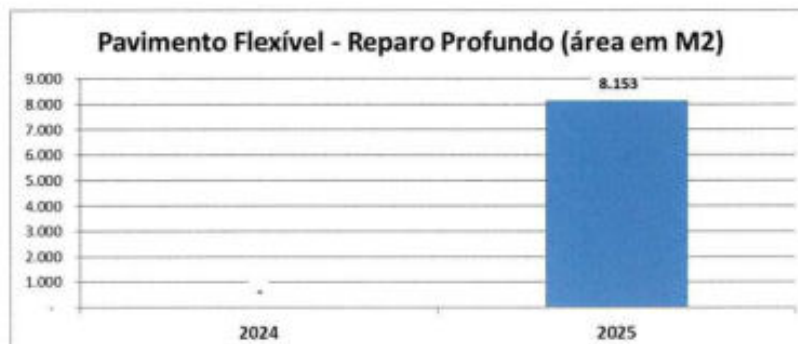
Fonte: Gerência de Infraestrutura



Fonte: Gerência de Infraestrutura



Fonte: Gerência de Infraestrutura



Fonte: Gerência de Infraestrutura

DP DO DT DG DA DE

Dos principais serviços, os recursos foram distribuídos conforme quadro a seguir.

RECURSOS DISTRIBUIDOS - (R\$ - REAJUSTADO)		
PRINCIPAIS SERVIÇOS	2024	2025
Operação Tapa-buraco	72.329.621,59	40.580.158,92
Pavimento Rígido	6.410.206,67	2.177.346,56
Fresagem e Recapeamento	2.679.707,10	-
Pavimento Flexível – Reparo Profundo	-	2.436.774,91
Reconfiguração Geométrica de Viário	2.012.080,25	1.310.805,45
VALOR TOTAL	87.340.605,68	46.934.333,44

Fonte: Gerência de Infraestrutura

GERENCIAMENTO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE

GRI 2-6 | 2-22 | 2-29 | 3-3 | 201-1 | 203-1 | 203-2 | 413-1 | 413-2 | ODS 3 | ODS 5 | ODS 8 | ODS 9 | ODS 10 | ODS 11

Avaliação do Desempenho e da Qualidade dos Serviços de Transporte

Índice de Qualidade do Transporte – IQT

O IQT tem como finalidade promover a melhoria contínua dos serviços prestados no Sistema de Transporte, por meio do estabelecimento de um ranking de desempenho das empresas operadoras. O índice é calculado a partir de um conjunto de indicadores vinculados a categorias de avaliação que refletem os principais processos envolvidos na produção do serviço de transporte.

O IQT constitui, assim, um instrumento estruturado de avaliação da qualidade da prestação dos serviços, por meio da atribuição de pontuação às Concessionárias, com base em uma sistemática de ponderação dos indicadores, expressa em uma escala de 0 a 100 pontos. O desempenho mínimo exigido em contrato é o conceito “Regular”, cuja nota deve ficar acima de 60 pontos.

Os processos de apuração e divulgação dos indicadores de avaliação do transporte ocorrem em ciclos semestrais e são divididos por subsistema:

- **Estrutural (E):** composto por ônibus maiores que utilizam as principais vias da Cidade (avenidas e Corredores) até o centro, conforme figura 1.
- **Articulação Regional (AR):** composto por ônibus de porte médio que ligam o bairro aos grandes Corredores e outras regiões, conforme figura 2;
- **Distribuição (D):** composto por ônibus de pequeno porte que circulam dentro dos bairros e alimentam Terminais, estações do Metrô/CPTM e subcentros regionais, conforme figura 3.

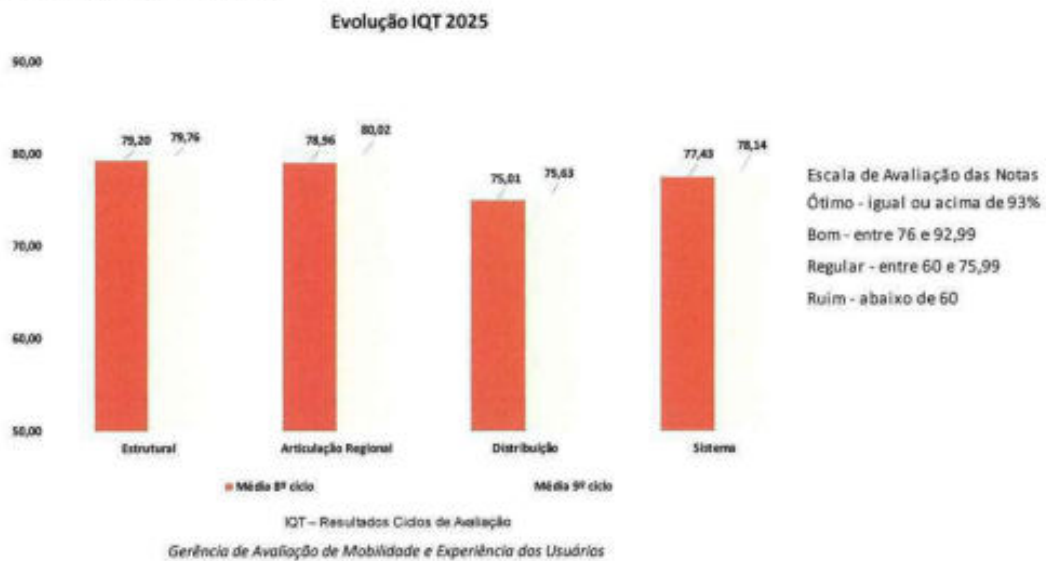
O IQT é composto por 11 indicadores que qualificam o serviço em termos de satisfação do usuário, serviços operacionais, manutenção, recursos humanos e meio ambiente. Esses indicadores estão relacionados a seguir:

- IQF – Quantidade de quilômetros operados entre falhas;
- ISQ – Quantidade de sinistros a cada 1.000.000 de quilômetros percorridos;
- ICV – % de cumprimento das viagens programadas;

DP DO DT DG DA DE 85/167

- IOP – Número de passageiros em pé por m²;
- IRO – Número de passageiros transportados a cada reclamação de conduta de operador;
- IPP – % de pontualidade nas partidas realizadas;
- IRS – Número de passageiros transportados a cada reclamação do serviço;
- ISU – Índice de satisfação do usuário;
- ICF – % de cumprimento de frota;
- ICL – Conservação, limpeza e manutenção da frota;
- IEP – Veículos aprovados em inspeção de poluentes.

Os resultados do IQT por subsistema, referentes ao 8º e ao 9º ciclos de avaliação, ocorridos em 2025, estão apresentados no gráfico a seguir.



A leitura do gráfico evidencia que, mantidos os subsistemas nos mesmos patamares de classificação, as notas médias apresentaram melhoria no 9º ciclo em relação ao 8º ciclo de avaliação. Observa-se que os três subsistemas registraram evolução positiva dos resultados. Mesmo nos subsistemas com desempenho relativamente inferior, os resultados permanecem em níveis elevados e compatíveis com os padrões contratuais estabelecidos.

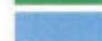
A SPTrans avaliou 39 empresas, distribuídas entre os 32 lotes estabelecidos nos contratos vigentes, verifica-se nas médias semestrais (8º e 9º ciclos) de 2025 apresentados a seguir, a existência de empresas que alcançaram desempenho mensal classificado como “Ótimo” nos três subsistemas de avaliação.

Resultados do 8º e 9º Ciclos do IQT – Grupo Estrutural, Local de Articulação Regional e Local de Distribuição

Grupo	Lote	Empresas	Média	
			8º Ciclo	9º Ciclo
ESTRUTURAL	E1	Santa Brígida	86,87	86,21
		Gato Preto	83,51	81,91
	E2	Sambaíba	74,99	75,06
	E3	Metrópole	75,25	77,54
	E4	Via Sudeste	78,83	81,46
	E5	Mobibrasil	79,12	78,99
	E6	Grajaú	75,07	75,33
	E7	Metrópole	76,56	76,48
	E8	Campo Belo	84,51	85,73
		Transpass	75,26	74,82
ARTICULAÇÃO REGIONAL	E9	Gatusa	87,29	87,65
	AR0	Ambiental	78,51	81,46
	AR1	Santa Brígida	90,66	87,89
		Gato Preto	88,40	87,32
	AR2	Sambaíba	72,43	72,52
	AR3	Metrópole	75,54	76,70
	AR4	Express	77,75	80,44
	AR5	Via Sudeste	81,39	81,10
	AR6	Mobibrasil	82,32	84,09
	AR7	KPBX	87,55	84,20
		Nova Paineira	82,23	87,88
	AR8	Gato Preto	81,74	84,60
	AR9	Campo Belo	89,08	87,30
		Transpass	72,08	73,84
DISTRIBUIÇÃO	D1	Norte Buss	79,78	79,71
		Spencer	76,33	77,41
	D2	Norte Buss	68,64	68,64
		Spencer	62,87	68,84
	D3	Transunião	70,10	71,60
	D4	Upbus	73,81	71,39
	D5	Pêssego	70,64	75,68
	D6	Allibus	85,92	88,25
	D7	Transunião	68,86	67,28
	D8	Movebuss	79,54	77,68
	D9	A2	56,03	56,59
	D10	Transwolff	72,01	71,43
	D11	Transwolff	77,14	76,53
	D12	Transcap	75,46	78,16
	D13	Alfa Rodobus	91,56	86,69

Fonte: Gerência de Avaliação de Mobilidade e Experiência dos Usuários

Escala de Avaliação

	Ótimo – acima de 93
	Bom – entre 76 e 92,99
	Regular – entre 60 e 75,99
	Ruim – abaixo de 60

Certificações ISO

A SPTrans realiza o acompanhamento dos processos de certificação da qualidade das Concessionárias, conforme previsto nos contratos, que estabelecem que essas deverão obter certificações de Sistema de Gestão da Qualidade série NBR ISO/9001, Ambiental série NBR ISO/14001 e de Segurança Viária série NBR ISO/39001, nas versões vigentes, conforme prazos estabelecidos.

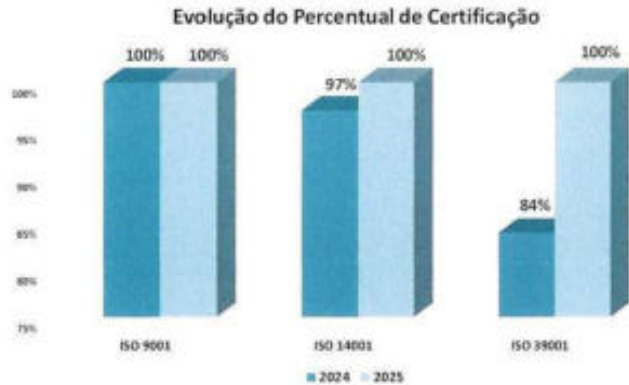
DP DO  DG DA DE 

87/167



Relatório Integrado da Administração 2025

O gráfico a seguir apresenta o percentual de atendimento às certificações exigidas até dezembro de 2025, evidenciando que 100% das empresas operadoras apresentaram as certificações requeridas.



Fonte: Gerência de Avaliação de Mobilidade e Experiência dos Usuários

Velocidade Comercial Média dos Veículos

As tabelas a seguir apresentam o desempenho da velocidade média nos corredores, faixas exclusivas e no Sistema de Transporte como um todo, em 2025, permitindo a comparação entre os diferentes tipos de infraestrutura viária.

Velocidade Comercial Média (Km/h) dos Veículos do Sistema de Transporte Coletivo

ÁREA DE OPERAÇÃO	SUBINFRAESTRUTURAS	PIEDRAHUA	PIEDRAHUA	ENTREDO	ENTREDO
		ENTREDO - CENTRO (L/2)	ENTREDO - CENTRO - BARRIO (L/2)	ENTREDO - R/1 E L/2	ENTREDO - R/1 E L/2
		2025	2025	2025	2025
1. BARRIO	ENTREDO - BARRIO	16	15	16	23
2. BARRIO	ENTREDO - BARRIO	14	14	14	23
3. BARRIO	ENTREDO - BARRIO	16	15	15	24
4. BARRIO	ENTREDO - BARRIO	16	15	15	22
5. BARRIO	ENTREDO - BARRIO	16	15	15	24
6. BARRIO	ENTREDO - BARRIO	15	14	15	23
7. BARRIO	ENTREDO - BARRIO	14	13	14	22
8. BARRIO	ENTREDO - BARRIO	15	14	15	23
MÉDIA GERAL		15	15	15	23

15 km/h
Velocidade
média

DP DO DE DG DA DE

Velocidade Comercial Média (Km/h) dos Veículos do Sistema de Transporte Coletivo nas Faixas Exclusivas

ÁREA DE OPERAÇÃO	CORRESPONDÊNCIA	PILOTA DA MANHÃ	PILOTA DA TARDE	ENTRADA DA	ENTRADA NOITE
		SENTRON BARRIO - CENTRO (B/C)	SENTRON CENTRO - BARRIO (C/B)	SENTRON B/C E C/B	SENTRON C/B E C/B
		2025	2025	2025	2025
1 - NOROESTE	PILOTA DA MANHÃ	19	16	17	26
1 - NOROESTE	PILOTA DA TARDE	18	16	17	27
2 - NOROESTE	PILOTA DA MANHÃ	19	17	17	29
2 - NOROESTE	PILOTA DA TARDE	21	19	20	30
3 - NOROESTE	PILOTA DA MANHÃ	18	16	17	27
3 - NOROESTE	PILOTA DA TARDE	18	16	16	27
4 - NOROESTE	PILOTA DA MANHÃ	20	16	18	27
4 - NOROESTE	PILOTA DA TARDE	19	17	18	27
MÉDIA GERAL		19	17	17	28

19 km/h
Velocidade
média

Velocidade Comercial Média (Km/h) dos Veículos do Sistema de Transporte Coletivo nos Corredores Exclusivos

ÁREA DE OPERAÇÃO	CORRESPONDÊNCIA	CORRESPONDÊNCIA EXCLUSIVA	PILOTA DA MANHÃ	PILOTA DA TARDE	ENTRADA DA	ENTRADA NOITE
			SENTRON BARRIO - CENTRO (B/C)	SENTRON CENTRO - BARRIO (C/B)	SENTRON B/C E C/B	SENTRON C/B E C/B
			2025	2025	2025	2025
1 - NOROESTE	PILOTA DA MANHÃ	SENTRON BARRIO - CENTRO (B/C)	18	17	18	26
1 - NOROESTE	PILOTA DA TARDE	SENTRON CENTRO - BARRIO (C/B)	21	19	21	30
2 - NOROESTE	PILOTA DA MANHÃ	SENTRON BARRIO - CENTRO (B/C)	19	19	19	28
2 - NOROESTE	PILOTA DA TARDE	SENTRON CENTRO - BARRIO (C/B)	31	43	38	40
3 - NOROESTE	PILOTA DA MANHÃ	SENTRON BARRIO - CENTRO (B/C)	20	18	20	29
3 - NOROESTE	PILOTA DA TARDE	SENTRON CENTRO - BARRIO (C/B)	22	20	22	31
4 - NOROESTE	PILOTA DA MANHÃ	SENTRON BARRIO - CENTRO (B/C)	19	19	20	30
4 - NOROESTE	PILOTA DA TARDE	SENTRON CENTRO - BARRIO (C/B)	19	14	18	26
5 - NOROESTE	PILOTA DA MANHÃ	SENTRON BARRIO - CENTRO (B/C)	23	20	26	32
5 - NOROESTE	PILOTA DA TARDE	SENTRON CENTRO - BARRIO (C/B)	17	16	20	29
6 - NOROESTE	PILOTA DA MANHÃ	SENTRON BARRIO - CENTRO (B/C)	16	17	20	29
6 - NOROESTE	PILOTA DA TARDE	SENTRON CENTRO - BARRIO (C/B)	17	17	20	28
7 - NOROESTE	PILOTA DA MANHÃ	SENTRON BARRIO - CENTRO (B/C)	23	23	23	35
7 - NOROESTE	PILOTA DA TARDE	SENTRON CENTRO - BARRIO (C/B)	20	19	21	29
MÉDIA GERAL			20	19	21	29

20 km/h
Velocidade
média

Esses resultados indicam que as vias dotadas de infraestrutura dedicada aos ônibus apresentaram desempenho aproximadamente 25% superior em relação às vias sem viário exclusivo, evidenciando a efetividade dos corredores e faixas exclusivas na melhoria da fluidez e da confiabilidade operacional do transporte coletivo.

DP DO DT DG DA DE

89/167

Avaliação da Mobilidade e Experiência dos Usuários

A SPTrans é responsável pelo gerenciamento dos serviços de transporte público coletivo em uma das maiores metrópoles do mundo, atuando em um contexto de elevada complexidade operacional, diversidade territorial e intensa demanda por deslocamentos. Nesse cenário, a avaliação contínua da mobilidade e da experiência dos usuários constitui atividade estratégica e permanente, fundamental para assegurar a qualidade, a eficiência, a confiabilidade e a adequação dos serviços prestados à população.

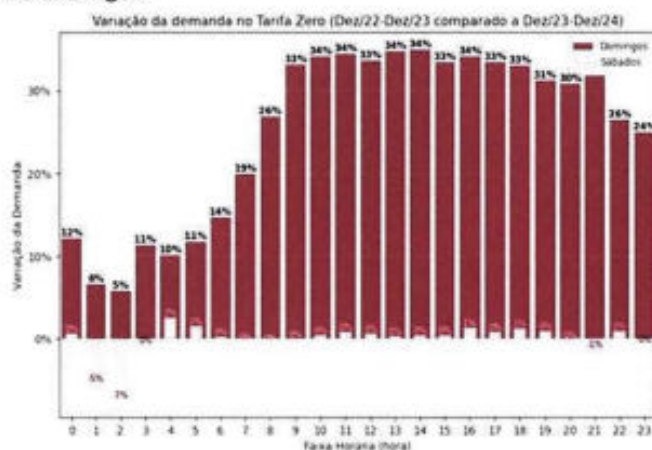
A gestão do Sistema de Transporte é sustentada por um conjunto estruturado de indicadores de desempenho e qualidade dos serviços, que permitem o monitoramento sistemático de aspectos como regularidade, pontualidade, cumprimento de viagens, oferta, lotação, tempos de deslocamento, confiabilidade operacional, conforto, acessibilidade e segurança. Esses indicadores são essenciais para a identificação de desvios de padrão, avaliação de tendências, priorização de ações corretivas e orientação de investimentos, contribuindo para a melhoria contínua do serviço e para o uso eficiente dos recursos públicos.

Em 2025, destacam-se as análises realizadas sobre a qualidade dos serviços prestados pelas Concessionárias do Sistema de Transporte, abordadas a seguir.

Tarifa Zero – Avaliação da Demanda e Frequência de Uso

Em 2025, o Programa “Domingão Tarifa Zero” alcançou a significativa marca de 100 dias de operação. Desde seu lançamento em 17/12/2023, o Programa tem sido um sucesso, garantindo a gratuidade do transporte público aos domingos, no Natal, Ano Novo e no Aniversário da Cidade.

As análises realizadas, demonstraram que a implementação da gratuidade aos domingos alterou de forma significativa os padrões de deslocamento e de uso do transporte público pela população, ampliando o acesso à Cidade e às oportunidades de lazer, cultura, convivência e serviços, ao eliminar a barreira financeira de acesso ao Sistema, conforme dados a seguir:



Fonte: Gerência de Avaliação de Mobilidade e Experiência do Usuário

Aos sábados não se verifica variação significativa da demanda, o que permite isolar e evidenciar o efeito Tarifa Zero como o principal fator indutor da mudança observada aos domingos.

DP DO DI DG DA DE

90/167

Com relação ao acesso ao transporte público, verificou-se crescimento mais acentuado entre jovens de até 19 anos e adultos na faixa etária de 50 a 59 anos. Observou-se crescimento nas viagens de curta (até 3 km) e de maior extensão, sendo que, na faixa de 25 a 30 km, a demanda apresentou aumento de 26%.

O impacto do Programa, por gênero e por tipo de sistema de transporte, apresentou frequência de uso bem próxima entre homens e mulheres, registrando um aumento superior a 30%, percentual três vezes superior ao observado no sistema sobre trilhos. Ainda, sobre as viagens realizadas, foi possível delimitar os 16 principais destinos da Cidade que concentram maior volume de destinos e analisar os fluxos de deslocamentos associados. Essa análise permitiu identificar pontos críticos, riscos à qualidade do serviço e oportunidades de melhoria.

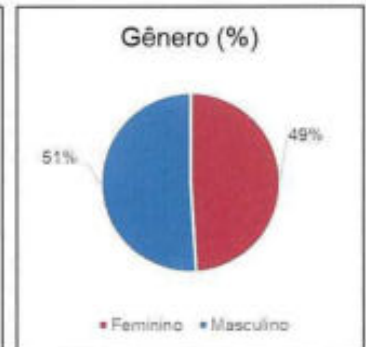
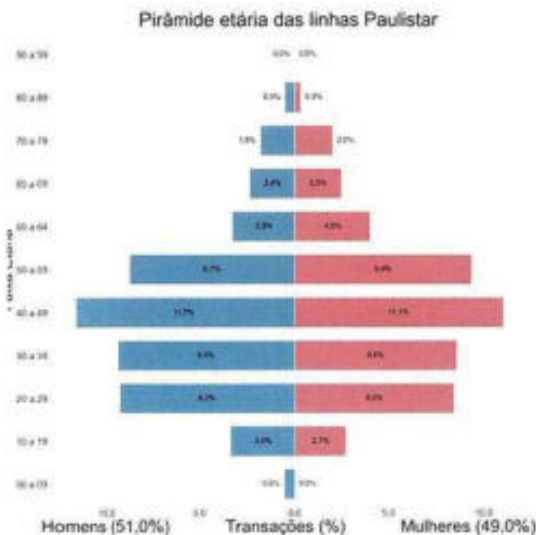
A partir desse sucesso, foi desenvolvido o Painel Tarifa Zero, produto semanal gerado após os dias do programa, com um resumo do Programa Domingão Tarifa Zero.



Elaboração: Gerência de Avaliação de Mobilidade e Experiência do Usuário

Linhas Paulistar

A SPTTrans realizou, no período de 28/09 a 26/10/2025, avaliação específica para analisar a receptividade das linhas, seu desempenho inicial e o perfil dos usuários atendidos. Nesse intervalo foram transportados 4.875 passageiros. Os dados são apresentados a seguir.



2,2%
Usuários PCD

48%
Dos embarques não utilizaram BU (Cartão bordo)

Perfil passageiros Linhas Paulistar
Elaboração: Gerência de Avaliação de Mobilidade e Experiência dos Usuários

DP DO DT DG DA DE

91/167

Com relação à distribuição horária da demanda, há predominância de embarques das 11h às 16h59, com destaque para a faixa das 14h, seguindo o comportamento típico dos sistemas de ônibus da Cidade aos domingos, com predominância de embarques entre-picos. Ainda, foi possível mapear os distritos de residência dos passageiros das três linhas, permitindo a análise territorial da origem da demanda.

Linhas eletrificadas

Anualmente, a SPTrans realiza o monitoramento das linhas que passam a incorporar veículos elétricos, tanto trólebus quanto ônibus a bateria, mapeando a evolução da frota e sua inserção na rede.

Considerando o mês de novembro de 2025 (por ser o último mês típico do ano), a SPTrans mensurou que 194 linhas (das 1.386 ativas no mês) operaram com ao menos 1 veículo elétrico, na maioria de seus dias operacionais (50% ou mais dos dias de operação de cada linha).

Das 194 linhas elétricas citadas, apenas 2 operaram exclusivamente com trólebus, 7 operaram com frota mista entre trólebus e bateria, 28 operaram exclusivamente com frota de veículos movidos à bateria e o restante (157 linhas) operaram com frota mista entre veículos movidos a diesel e movidos à bateria.

Considerando o mês de novembro de 2025, foram analisadas 37 linhas que operaram exclusivamente com veículos elétricos, para verificação objetiva da distribuição, do padrão de atendimento e da consolidação da operação de baixa emissão, cujos resultados são apresentados a seguir.

	Linhas	Nome	Paradas Elétricas Monitoradas	Quilometragem elétrica	Média de veículos Elétricos / Dia	
					Bateria	Trólebus
Exclusivamente Trólebus	4112-10	STA MARGARDA MARIA - PÇA DA REPÚBLICA	1.222	15.786	0	8
	2290-21	SÃO MATEUS - TERM. PQ. D. PEDRO II	141	2.934	0	8
Trólebus e Bateria	342M-10	TERM. SÃO MATEUS - TERM. PENHA	8.450	137.945	2	38
	2290-10	TERM. SÃO MATEUS - TERM. PQ. D. PEDRO II	8.041	189.933	1	47
	3160-10	TERM. VL. PRUDENTE - TERM. PQ. D. PEDRO II	6.411	53.294	2	17
	2100-10	TERM. VL. CARRÃO - PÇA. DA SE	6.052	93.076	3	40
	4113-10	GENTIL DE MOURA - PÇA. DA REPÚBLICA	3.622	75.501	4	18
	2002-10	TERM. PQ. D. PEDRO II - TERM. BANDEIRA	3.359	30.006	10	1
	2100-21	TERM. VL. CARRÃO - TERM. PQ. D. PEDRO II	967	14.702	10	11
	408A-10	MACHADO DE ASSIS - CARDOSO DE ALMEIDA	3.299	33.766	11	0
Exclusivamente Bateria (Linhas Regulares)	3414-10	VL. DAULA - TERM. PQ. D. PEDRO II	3.023	41.728	11	0
	6412-10	PARASÓPOLIS - PAULISTA	1.837	57.584	15	0
	606C-10	CIRCULAR - CANTINO DO CÉU	1.627	2.436	2	0
	3139-10	JO. VL. FORMOSA - PÇA. JOÃO MENDES	1.557	24.207	7	0
	3032-10	TERM. VL. CARRÃO - CIRCULAR	1.282	18.666	7	0
	4037-10	TERM. VL. CARRÃO - CIRCULAR	1.155	15.944	6	0
	N405-11	TERM. VL. CARRÃO - METRÔ ITAQUERA	541	5.412	2	0
	N402-11	METRÔ ITAQUERA - TERM. VL. CARRÃO	475	6.453	3	0
	2101-10	PÇA. SILVIO ROMERO - PÇA. DA SE	468	7.842	3	0
	5119-23	TERM. JOÃO DIAS - INSTITUTO LUCY MONTEIRO	459	3.008	1	0
	2101-41	PÇA. SILVIO ROMERO - TERM. VL. PRUDENTE	187	3.219	1	0
	965A-10	PARAISO - PACAEMBU	164	3.219	6	0
	4491-21	VL. LUIZ RO - METRÔ SANTOS IMIGRANTES	150	3.414	3	0
	920P-10	TERM. PQ. D. PEDRO II - PINACOTECA	138	2.572	5	0
	606F-10	CIRCULAR G.P. SP - AUTODROMO	134	652	12	0
Exclusivamente Bateria (Linhas de Eventos de nov/25)	607F-10	TERM. STO. AMARO - FÓRMULA 1	75	779	13	0
	2002-31	TERM. PQ. D. PEDRO II - NATAL ILUMINADO	35	716	3	0
	606A-10	AEROPORTO - G.P. SP	28	737	11	0
	906T-1	TRANOMASP - G.P. SP (Via Aeroporto)	21	422	11	0
	906T-10	TRANOMASP - G.P. SP (Via Aeroporto)	19	416	9	0
	606P-10	SHOP SP MARKET - FÓRMULA 1	18	102	9	0
	607F-1	TERM. STO. AMARO - G.P. SP	11	88	6	0
	339A-62	ALVINOPOUS (METRÔ VL. NATILDE) - ONIBUS DO PASSEIO ILUMINADO	8	313	8	0
	339A-69	ALVINOPOUS (METRÔ VL. NATILDE) - ONIBUS DO PASSEIO ILUMINADO	7	274	4	0
	339A-72	ALVINOPOUS (METRÔ VL. NATILDE) - ONIBUS DO PASSEIO ILUMINADO	6	235	3	0
	6691-64	INTERLAGOS - ONIBUS DO PASSEIO ILUMINADO	6	205	2	0
	6691-63	INTERLAGOS - ONIBUS DO PASSEIO ILUMINADO	5	171	2	0

Linhas em operação exclusivamente com veículos elétricos em novembro/2025.

Fonte: Gerência de Avaliação de Mobilidade e Experiência do Usuário.

DP DQ DT DG DA DE

92/167



Relatório Integrado da Administração 2025

No mês de novembro de 2025, os veículos elétricos do sistema municipal percorreram aproximadamente 3,6 milhões de quilômetros, distribuídos em 261 mil viagens, evidenciando a consolidação da operação elétrica em escala relevante dentro da rede de transporte público.

Esses dados permitem mensurar de forma objetiva a contribuição da eletrificação para a redução de emissões locais, melhoria da qualidade do ar e mitigação de impactos ambientais associados à operação do Sistema de Transporte.

Aplicando-se a mesma metodologia do indicador de atendimento da rede utilizado pela SPTrans — que mensura o percentual da população com acesso, no mínimo, a uma parada de ônibus a até 300 metros de sua residência — foi construído o indicador de Atendimento da Rede Elétrica. No mês de referência, esse indicador alcançou 60%, o que corresponde a cerca de 6,8 milhões de munícipes residentes a uma distância máxima de 300 metros de um ponto de parada atendido por, ao menos, uma linha operada com veículos elétricos.

Painéis Informativos

Índice de Permeabilidade do Transporte Coletivo – IPTC

No contexto dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) para Cidades e Comunidades Sustentáveis da Organização das Nações Unidas (ONU), a Meta Municipal 11.2 da Prefeitura de São Paulo consiste em, até 2030, proporcionar o acesso para todos a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e com preços módicos, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade: mulheres, crianças, idosos, pessoas com deficiência, pessoas negras e de regiões periféricas, notadamente por meio da expansão do transporte público, fazendo com que 70% das viagens realizadas por veículos motorizados sejam por modo coletivo e pelo transporte ativo, de forma que as viagens por bicicleta cheguem a, pelo menos, 3,2% do total.

Com o objetivo de monitorar, qualificar e orientar o atendimento a essas metas, foi desenvolvido o Índice de Permeabilidade de Transporte Coletivo (IPTC), um indicador sintético que caracteriza espacialmente a qualidade da oferta dos serviços de transporte e sua distribuição pela Cidade.

O IPTC é composto por um conjunto de indicadores ponderados, retratados de forma resumida, a seguir:

Indicador	Peso
Ocupação Média dos Veículos BC/PM	3
Atendimento da Rede Diurna	2
Frequência Média nos Pontos BC/PM	
Atendimento da Rede Noturna	1
Intervalo Médio das Linhas BC/PM	
Idade Média da Oferta de Viagens	
Acesso a Empregos	
Declividade	

IPTC - indicadores e suas ponderações

Fonte: Gerência de Avaliação de Mobilidade e Experiência do Usuário

DP DO DI DG DA DE 93/167

O IPTC é classificado em cinco categorias diferentes, a depender do percentil em que o distrito se encontra. Com base no percentil é atribuída uma nota entre 0 e 100. Na tabela a seguir as pontuações de corte para cada classificação:

Classificação	Percentil - Março de 2020	Nota
Muito Baixa	Até 12,5%	0 a 63,6
Baixa	12,6% até 37,5%	63,7 a 69,3
Média	37,6% até 62,5%	69,4 a 73,4
Alta	62,6% até 87,5%	73,5 a 82,0
Muito Alta	87,6% até 100%	82,1 a 100

Classificação do IPTC

Fonte: Gerência de Avaliação de Mobilidade e Experiência do Usuário

Ao longo de 2025, o IPTC e suas variáveis foram consolidados ao nível dos distritos da Cidade, permitindo a análise regionalizada e o monitoramento histórico-espacial das decisões de planejamento e investimento. Essa é uma forma concisa e rápida de consultar e viabilizar o IPTC em diferentes regiões da Cidade em um único produto.

Em 2025, também foi realizada uma análise histórica da média da Cidade, com atualização metodológica para ponderação dos indicadores pela população residente de cada distrito, assegurando maior precisão, equidade e representatividade dos resultados. A base de cálculo adotou o *grid* estatístico do IBGE, com agregação posterior por distrito, considerando pontos de parada em um raio de até 300 metros, garantindo consistência técnica e transparência na construção dos indicadores.

A seguir, são apresentados os resultados dos oito indicadores que compõem o indicador geral da Cidade.

Atendimento da Rede Diurna

O Indicador "Atendimento da Rede Diurna" consiste no percentual da população que acessa ao menos um ponto de parada da rede de transporte diurna, em até 300 m em linha reta (distância euclidiana).

Em novembro de 2025, o Índice de Atendimento da Rede Diurna atingiu 95,9%, indicando que a ampla maioria da população residente no Município encontra-se a até 300 metros de um ponto de parada do transporte coletivo diurno. Esse resultado evidencia a elevada capilaridade da rede e a efetividade do Sistema de Transporte na promoção do acesso ao transporte público.

O indicador apresentou ligeiro crescimento, em relação a 2024, conforme demonstrado na tabela ao lado, sinalizando avanço contínuo na ampliação da acessibilidade da rede. Ressalta-se que o resultado de 2020 foi diretamente impactado pela pandemia de Covid-19, o que afeta a comparabilidade direta com os anos subsequentes.

Ano	Cobertura Diurna na Cidade de São Paulo (%)	Diferença em relação ao ano anterior
2019	95,42	-
2020	95,4	-0,02
2021	95,55	0,15
2022*	95,62	0,07
2023	95,7	0,08
2024	95,86	0,16
2025	95,9	0,04

Cobertura Diurna 2019-2025 - Bateriação: Gerência de Avaliação de Mobilidade e Experiência do Usuário.



94/167

Atendimento da Rede Noturna

O indicador de “Atendimento da Rede Noturna” considera exclusivamente as 150 linhas que compõem a rede noturna, em operação no período da 00h00 às 04h00. Não são incluídas, para fins de cálculo, as linhas diurnas que apenas iniciam ou encerram suas operações em torno da 03h00 ou após zero hora.

O indicador mensura o percentual da população que possui acesso a, pelo menos, um ponto de parada da Rede Noturna a uma distância máxima de 300 metros em linha reta (distância euclidiana).

Em novembro de 2025, o Indicador de Atendimento da Rede Noturna, foi de 65,3% de cobertura da malha viária atendida por linhas de ônibus da rede da madrugada, se mantendo estável em relação ao ano anterior.

Ano	Cobertura Noturna na Cidade de São Paulo	Diferença em relação ao ano anterior
2019	64,74	-
2020	64,87	0,13
2021	64,85	-0,02
2022	64,91	0,06
2023	65,07	0,16
2024	65,29	0,22
2025	65,34	0,05

Cobertura Noturna 2019-2025 - Elaboração: Gerência de Avaliação de Mobilidade e Experiência do Usuário.

Intervalo Médio das Linhas BC/PM

O indicador do “Intervalo Médio das Linhas BC/PM”, mensura o tempo médio de espera nos pontos de parada entre veículos de uma mesma linha nos pontos de parada. A escala desse indicador varia de 0 (mais que 60 minutos de intervalo) a 100 (até 5 minutos de intervalo).

Dessa forma, o indicador é maior quanto maior a frequência de ônibus em uma linha, independentemente da quantidade de linhas que atendam ao ponto.

Na média de toda Cidade, em 2025, o indicador de intervalo médio das linhas na hora de pico foi de 11 minutos e 54 segundos, com ligeira diminuição em relação ao ano anterior.

Ano	Intervalo Médio na Cidade de São Paulo	Diferença em relação ao ano anterior (%)
2019	10min 03s	-
2020	12min 03s	2min 00s
2021	11min 54s	-1min 50s
2022	11min 42s	-1min 47s
2023	11min 55s	0min 13s
2024	12min 01s	0min 05s
2025	11min 54s	-1min 52s

Frequência Média nos Pontos BC/PM

O Indicador de “Frequência Média nos Pontos BC/PM” consiste na quantidade de vezes que veículos são monitorados nos pontos de parada por hora, no sentido Bairro-Centro (BC) e no pico manhã (PM). A escala desse indicador varia de 0 (1 veículo por hora) a 100 (30 veículos por hora) e é feita a média das frequências por ponto ponderadas pela demanda. Dessa forma, o indicador é maior quanto maior a frequência de ônibus em uma linha, independentemente da quantidade de linhas que atendam ao ponto.

O indicador em 2025 teve 23 veículos por hora, mantendo-se estável em relação aos dois últimos anos.

Ano	Frequência média na Cidade de São Paulo (ônibus por hora)	Diferença em relação ao ano anterior
2019	26	-
2020	23	-3
2021	23	0
2022	24	1
2023	23	-1
2024	23	0
2025	23	0

Frequência Média 2019-2025 - Elaboração: Gerência de Avaliação de Mobilidade e Experiência do Usuário.

DP DO DT DG DA DE

95/167

Ocupação Média dos Veículos BC/PM

O Indicador de "Ocupação Média dos Veículos BC/PM" mensura a taxa média de ocupação dos veículos, expressa pela quantidade de passageiros em pé por metro quadrado, no pico manhã (PM), das 05h00 às 08h59, por trecho entre pontos de parada. Foram considerados cinco dias úteis para composição do indicador e a média foi ponderada pelo carregamento das linhas em todas as faixas horárias. A escala desse indicador varia de 0 (taxa de ocupação acima de 10 passageiros por metro quadrado) a 100 (taxa de ocupação somente com passageiros sentados).

Em 2025 a ocupação média dos veículos foi de 1,31 passageiros em pé por m², apresentando ligeira diminuição com relação ao ano anterior.

Ano	Ocupação Média dos Veículos (passageiros em pé por m ²)	Diferença em relação ao ano anterior (%)
2019	1,18*	-
2020	0,67*	-0,61
2021	1,09*	0,42
2022	1,14*	0,05
2023	1,26*	0,12
2024	1,38	0,12
2025	1,31	-0,07

Ocupação Média dos Veículos 2019-2025 - Elaboração: Gerência de Avaliação de Mobilidade e Experiência do Usuário.

Idade Média da Oferta de Viagens

O indicador de "Idade Média da Oferta de Viagens" consiste na idade média dos veículos ponderada pelas viagens monitoradas no período do pico manhã, entre 05h00 e 08h59. A escala desse indicador varia de 0 (acima de 10 anos) a 100 (menos de 1 ano).

A Idade Média da Oferta de Viagens calculada para novembro de 2025 no Município foi de 6,1 anos, que evidencia um padrão de frota relativamente jovem. Destacam-se positivamente alguns distritos da região Norte, que apresentaram idade média inferior a 5 anos.

O indicador tem apresentado crescimento desde 2022. A título de exemplo, em relação aos anos de 2025 e de 2024, observou-se um crescimento de 0,49 anos, conforme a tabela ao lado.

Ano	Idade média da Frota de Viagens (em anos)	Diferença em relação ao ano anterior (%)
2019	6,15	-
2020	5,07	-1,98
2021	4,58	-0,49
2022	5,03	0,45
2023	5,11	0,08
2024	5,61	0,5
2025	6,1	0,49

Acesso a Empregos

O Indicador de "Acesso a Empregos" mensura o percentual de postos de trabalho acessíveis em até 60 minutos de deslocamento por transporte público, a partir de qualquer local da Cidade. Para isso, a Cidade foi dividida em hexágonos de 0,24 km². Em sequência, foi calculado o tempo de viagem por transporte público entre todos os hexágonos, de forma a obter o tempo de viagem entre quaisquer dois locais da Cidade, com precisão de 300 metros.

Em novembro de 2025, o Município apresentou, em média, acessibilidade a 20,2% dos empregos formais em até 60 minutos por transporte público.

A análise espacial evidencia forte concentração de acessibilidade nos distritos centrais, com destaque para República (79,7%) e Sé (76,2%), que apresentam os maiores percentuais de empregos acessíveis no tempo considerado.



DP DO DT DG DA DE

96/167

Ao lado, uma compilação histórica dos dados de acessibilidade a empregos desde 2019, com o percentual de acessibilidade médio do Município.

Considerando-se a média ponderada por população do Município inteiro, o indicador apresentou variações consideráveis na série histórica, tendo seu ápice em 2020. Em 2025, houve um aumento de 0,73% em relação a 2024.

Ano	Acesso a Empregos na Cidade de São Paulo (% de empregos acessíveis)	Diferença em relação ao ano anterior (%)
2019	20,39	-
2020	25,32	4,93
2021	21,91	-3,41
2022	23,67	1,76
2023	21,15	-2,52
2024	19,49	-1,66
2025	20,22	0,73

Acessibilidade a Empregos 2019-2025 - Elaboração: Gerência de Avaliação de Mobilidade e Experiência do Usuário.

Declividade

O Indicador "Declividade" mensura a inclinação média das vias por quadricula, com base na cartografia topográfica disponibilizada pelo GeoSampa (2019). Esse indicador influencia diretamente na qualidade da experiência do usuário, seja no acesso (caminhada) até um ponto de parada ou no deslocamento dentro do veículo.

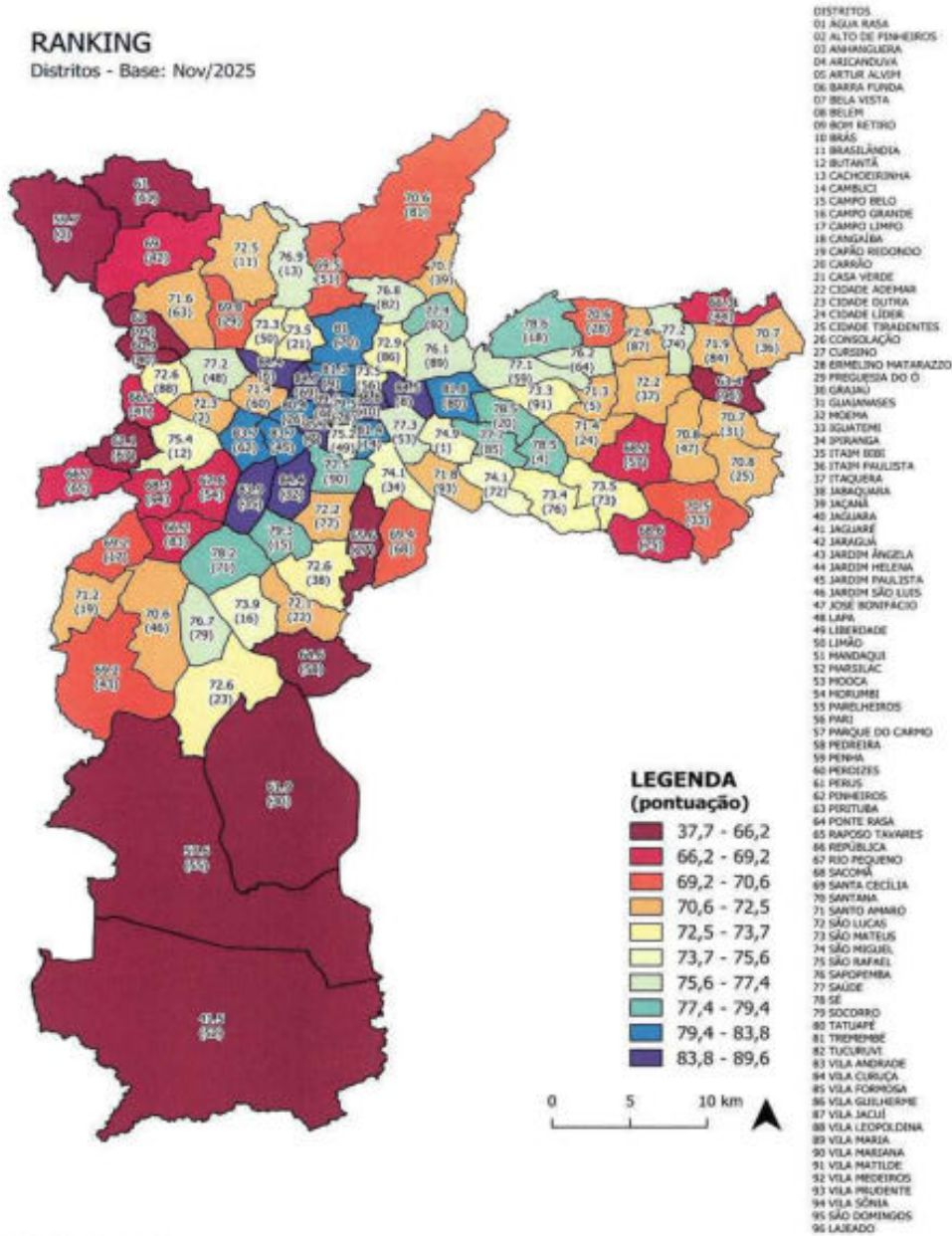
A escala desse indicador varia de 0 (acima de 10% de declividade) a 100 (0% de declividade). A média geral para a Cidade, ponderada pela população, é de 4,33.

Ranking Geral

O mapa a seguir apresenta a espacialização do Índice de Permeabilidade do Transporte para cada distrito. Observa-se como cada distrito da Cidade performou no IPTC em 2025. Pode-se identificar os distritos com maiores notas de IPTC no mês (República, 90% e Brás, 87%) e os com piores notas (Marsilac, 42% e Parelheiros, 58%). Em paralelo, identificamos que, para novembro de 2025, o indicador demonstrou que a região mais central do Município tende a apresentar notas maiores, enquanto as regiões mais afastadas do centro tendem a apresentar notas mais baixas. Isso se relaciona com as oportunidades de emprego e necessidade de ônibus de menor porte para operar em região com dificuldades operacionais, que, apesar de demonstrar o acesso do transporte em todas as regiões da Cidade, essas regiões obtêm notas menores no IPTC.

DP DO DT DG DA DE

RANKING
Distritos - Base: Nov/2025



Ranking Geral IPTC por Distritos
Fonte: Gerência de Avaliação de Mobilidade e Experiência do Usuário

O IPTC da Cidade de São Paulo manteve-se praticamente estável em relação ao ano anterior, alcançando, em 2025, a nota de 72,16.

DP DO DT DG DA DE

Ano	IPTC Cidade de São Paulo	Diferença em relação ao ano anterior (%)
2019	74,07	-
2020	74,98	0,91
2021	74,26	-0,72
2022	74,23	-0,03
2023	73,21	-1,02
2024	72,19	-1,02
2025	72,16	-0,03

Total da cidade de São Paulo 2019-2025 - Elaboração: Gerência de Avaliação de Mobilidade e Experiência do Usuário.

Painel dos Terminais

A SPTrans elabora mensalmente um painel-síntese de avaliação dos Terminais, com o objetivo de monitorar o desempenho operacional, o perfil de uso e os impactos sociais associados a cada equipamento.

O painel consolida informações em três grandes blocos analíticos:

Informações Gerais e Estruturais

Reúne dados essenciais para caracterização física, operacional e de integração do Terminal.

Perfil de Uso e Passageiros (Dia Útil)

Permite compreender o perfil socioeconômico, os padrões de utilização e a dimensão social do atendimento.

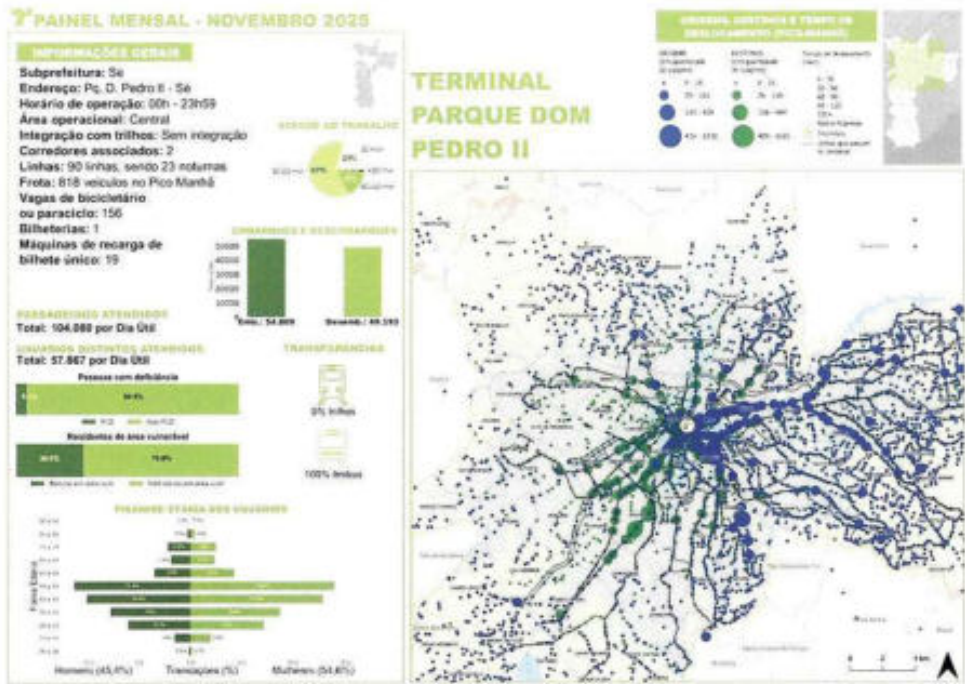
Mapa de Origem e Destino

Apresenta a visualização espacial das origens e destinos dos usuários, incluindo o tempo de deslocamento do Terminal para toda a Cidade no pico da manhã.

DP DO DT DG DA DE



Relatório Integrado da Administração 2025



Painel Mensal - Novembro/2025 - Terminal Parque Dom Pedro II
Fonte: Gerência de Avaliação de Mobilidade e Experiência do Usuário

A revitalização dos Terminais a partir da PPPs Noroeste e Sul, possibilitou disponibilizar no SIM o acesso a mais de 400 câmeras, conforme dados a seguir:

Terminal	Câmeras	Qtd. Linhas
Santo Amaro	57	20
Casa Verde	5	3
Pirituba	35	16
Bandeira	19	1
Guarapiranga	26	10
Varginha	35	16
Jardim Ângela	10	13
Grajaú	44	16
Lapa	25	12
Parelheiros	5	3
Capelinha	36	17
João Dias	17	19
Vila Nova Cachoeirinha	22	11
Princesa Isabel	24	10
Pinheiros	22	6
Campo Limpo	29	16
Água Espraiada	8	4
Amaral Gurgel	6	1
Jardim Britânia	6	6
Total	431	200

Fonte: Superintendência de Tecnologia da Informação e Administração

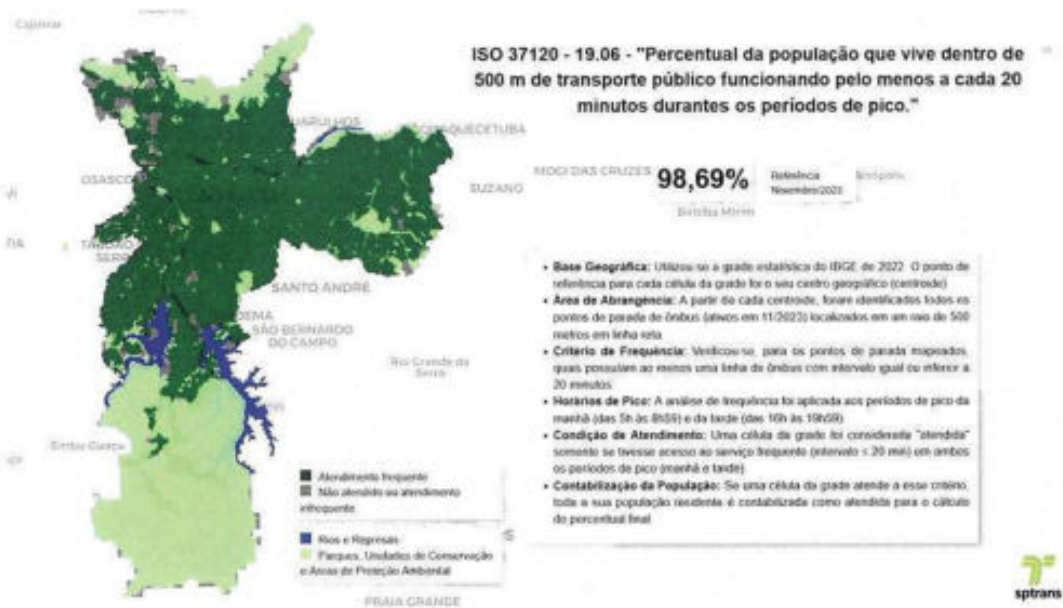
DP DO DT DG DA DE

Indicador de Atendimento Frequente

Em 2025, foi solicitada a obtenção de Certificação ISO 37120 (Cidades e comunidades sustentáveis) para a PMSP. Assim, foi construída pela Secretaria Municipal de Inovação e Tecnologia – SMIT, em parceria com a SPTrans, uma metodologia de cálculo para o indicador 19.06 da ISO (Percentual da população que vive dentro de 0,5 km de transporte público funcionando pelo menos a cada 20 minutos durante os períodos de pico).

Para o cálculo do indicador, foram utilizadas quatro fontes de dados: a grade estatística do IBGE de 2022; a delimitação geográfica do município de São Paulo, da plataforma GeoSampa de 2024; a localização dos pontos de parada ativos do Sistema de Transporte, do cadastro no Sistema de Informações de Oferta de Transporte Coletivo da Cidade de São Paulo (InfoTrans); e os horários de partida previstos de cada linha da SPTrans, do cadastro do InfoTrans.

A seguir, o resultado do indicador acompanhado de um breve descritivo de premissas adotadas e de um mapa que apresenta os locais aprovados ou não pela métrica do indicador.



Indicador de Atendimento Frequente conforme estabelecido pela ISO 37120 - 19.06
Elaboração: Gerência de Avaliação de Mobilidade e Experiência do Usuário

Após aplicação da metodologia, dentro das premissas de cálculo estabelecidas, calculou-se que o percentual da população que vive dentro de 0,5 km de transporte público funcionando pelo menos a cada 20 minutos durante os períodos de pico, é de 98,69%.

Mapa Geoespacial Multi-Análises

Em 2025, a SPTrans desenvolveu o Magma (Mapa Geoespacial Multi-Análises), uma ferramenta interativa de visualização e análise de dados de transporte, concebida para ampliar a transparência, a eficiência analítica e a capacidade institucional de tomada de decisão baseada em evidências. O Magma surgiu da necessidade de facilitar o acesso interno às informações analíticas já produzidas no âmbito da Diretoria de Planejamento de Transporte.

As fontes primárias de dados do Magma incluem, principalmente, as transações do Bilhete Único (Bilhetagem Eletrônica), os registros de localização dos veículos por meio de GPS e a base da própria rede de transporte, incluindo a programação dos serviços.

O Magma atua como uma camada integradora desses produtos, reunindo grandes volumes de dados processados e apresentando-os de forma organizada, intuitiva e especializada em mapas interativos. Essa abordagem permite uma leitura clara e territorializada do funcionamento do transporte público na Cidade de São Paulo.

Por meio da ferramenta, técnicos e gestores podem acessar informações detalhadas sobre o comportamento das linhas e da rede, realizando consultas granulares por faixa horária, tipo de dia (dia útil, sábado ou domingo) e sazonalidade ao longo do ano, além de comparações entre diferentes recortes temporais.

O Magma oferece um conjunto detalhado e integrado de indicadores de desempenho e características da rede, separados atualmente em três módulos:

Módulo Linhas

Esse módulo integra demanda, oferta, monitoramento de desempenho operacional, itinerários dos serviços, sequências dos pontos de parada e origens e destinos calculadas a partir da sequência de transações do Bilhete Único, ao longo do dia, pelos usuários do Sistema. Um exemplo foi reproduzido na figura a seguir, para a linha 875A-10, sentido TPTS (do terminal principal no Aeroporto ao terminal secundário em Perdizes), para a faixa crítica das 7h às 8h, nos dias úteis típicos do mês de novembro de 2025.

Seguem os detalhamentos dos conjuntos de dados disponibilizados nesse módulo:

- **Diagnóstico de Demanda e Oferta:** Visualização detalhada de volume estimado de embarques, desembarques e quantidade de veículos atendendo aos pontos de parada, assim como o carregamento (quantidade de passageiros por trecho), o nível de serviço e a quantidade de passageiros por metro quadrado (m²). Ao selecionar uma linha, a ferramenta identifica e destaca automaticamente a faixa crítica (trecho com maior ocupação), agilizando o diagnóstico de gargalos.
- **Monitoramento de Desempenho Operacional:** Apresentação das velocidades comerciais praticadas entre pontos de parada calculada a partir dos dados brutos de GPS e dados comparativos de oferta. O painel exibe partidas e frota (programadas *versus* monitoradas) por período, permitindo identificar o cumprimento real da operação e o volume de ônibus nos trechos, mitigando distorções de análise ao possibilitar uma visão unificada das informações.

DP DO PT DG DA DE 102/167

- **Itinerários e Infraestrutura de Linha:** Mapeamento completo dos itinerários nos dois sentidos (TPTS/TSTP), com visualização sequencial das paradas, incluindo nome, endereço, foto e atributos cadastrais.
- **Origem e Destino:** Representação gráfica das origens e destinos dos passageiros da linha selecionada no período da faixa horária, permitindo a análise visual das regiões de início e término da viagem, facilitando a interpretação das conexões dos pelos usuários para realização das viagens completas.

Módulo Pontos

Com foco nas paradas do Sistema de Transporte, esse módulo facilitou a visualização da rede de transporte disponível a partir dos pontos, com uma busca dinâmica integrada às linhas, e possibilita um comparativo e evolutivo histórico da rede ao permitir a escolha do mês de referência. O módulo permite:

- Visualizar gráficos de Embarque, Desembarque e Volume por hora específicos do ponto selecionado;
- Consultar a listagem de todas as linhas que atendem a parada com suas respectivas cores, com destaque visual do itinerário com a interação do usuário na lista, assim como o vínculo com o módulo de linhas a partir do itinerário destacado no mapa;
- Identificar atributos do ponto (ID, endereço, tipo de abrigo) e visualizar círculos proporcionais à movimentação total no mapa na funcionalidade de visualização dos pontos do entorno nos níveis de zoom mais altos;
- Analisar a conectividade da rede local, exibindo itinerários entre pontos atendidos e próximos;
- Análise detalhada da oferta e da rede para diferentes faixas horárias (período noturno, primeiras ou últimas faixas horárias do dia, finais de semana) e comparativos com meses anteriores.

Módulo Movimento

Módulo de análise visual da operação baseada em GPS, projetado para dar suporte à avaliação dinâmica do Sistema. Um exemplo desse módulo da ferramenta está na figura a seguir. Nela, foi escolhida a camada base de "Satélite" e a visualização da movimentação dos prefixos da linha 408A-10, no dia 05/01/2026. Cada prefixo aparece com uma cor distinta e seu rastro é apresentado por meio de círculos no mapa ao longo da linha do tempo. O módulo permite o "replay" ágil do rastreamento dos veículos, para qualquer dia e linha de meses recentes, possibilitando, dentre outras aplicações:

- Verificar a aderência dos veículos ao itinerário oficial e identificar desvios;
- Visualizar a tecnologia e a localização dos prefixos monitorados ao longo do dia;
- Listagem dos prefixos com viagens monitoradas na linha.

Pesquisas de Avaliação

A gestão da qualidade de serviços e produtos da SPTrans está estruturada em princípios de inclusão, materialidade, transparência, ética e responsabilidade corporativa. O conhecimento sistemático das expectativas, necessidades e percepções dos usuários constitui base essencial para a identificação de impactos relevantes e para o direcionamento de políticas, estratégias e recursos voltados à melhoria contínua dos serviços, à geração de valor público e ao fortalecimento da confiança da sociedade na atuação da Empresa.



103/167

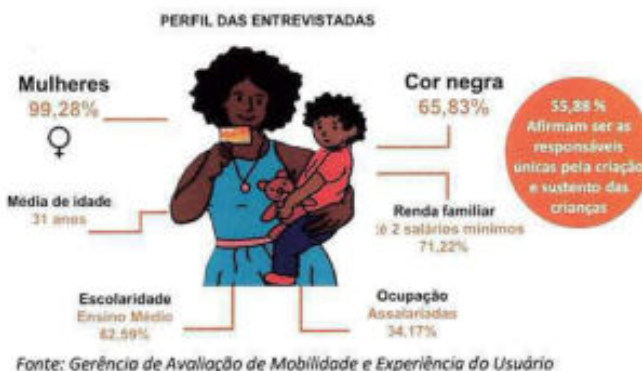
O foco no usuário, enquanto parte interessada central, é elemento estruturante de um sistema de gestão da qualidade eficaz e orientado à sustentabilidade no longo prazo. Ao incorporar de forma estruturada a voz dos usuários em seus processos decisórios, a SPTrans reforça seu compromisso com a prestação de contas, a governança responsável e a tomada de decisão baseada em evidências, contribuindo para o aprimoramento contínuo dos serviços e para a mitigação de riscos sociais e operacionais.

As pesquisas constituem instrumentos estratégicos do sistema de gestão da qualidade e representam mecanismo formal de escuta ativa, diálogo e engajamento social, permitindo identificar impactos relevantes, avaliar a percepção dos serviços prestados e orientar a priorização de ações e investimentos. Adicionalmente, possibilitam conhecer o perfil socioeconômico dos usuários, seus padrões de deslocamento, a utilização dos produtos e serviços ofertados e a imagem institucional percebida pela população, contribuindo para o alinhamento das decisões corporativas aos princípios de responsabilidade social, inclusão, equidade e desenvolvimento sustentável.

As pesquisas realizadas em 2025 consolidam um diagnóstico estratégico sobre a mobilidade urbana em São Paulo, evidenciando a importância do monitoramento contínuo para o ajuste dos serviços às demandas da população.

Mamãe Tarifa Zero

A pesquisa realizada permitiu avaliar de forma objetiva o impacto social do Programa Mamãe Tarifa Zero, evidenciando que o benefício atende prioritariamente mulheres negras e famílias de baixa renda, as quais são as únicas responsáveis pelo sustento de seus filhos, confirmando o alcance aos segmentos em maior situação de vulnerabilidade social no município.



Como fazia para levar as crianças antes do programa - RU Espontânea (%)	
Ônibus (pagava a tarifa)	62,95
A pé	23,74
Van particular	4,68
Veículo próprio	3,24
Carona com amigos/vizinhos/parentes	1,80
Veículo por aplicativo (Uber / 99 / outros)	1,44
Utilizava Vale Transporte do trabalho	0,72
Carona no ônibus	0,72
Metrô / Trem	0,72
Base amostral	278

Fonte: Gerência de Avaliação de Mobilidade e Experiência do Usuário

Além de validar o atendimento ao público-alvo, o levantamento revelou barreiras econômicas e territoriais relevantes enfrentadas pelas beneficiárias antes da concessão da gratuidade. Esses achados reforçam a materialidade do programa na redução de desigualdades e na ampliação do acesso à educação e à mobilidade.

DP DO DE DG DA DE

As sugestões das usuárias para ampliar a faixa etária das crianças atendidas (18,82%) e diversificar os meios de recarga (14,12%) são indicações valiosas para o aperfeiçoamento do programa. Ao ouvir que 29,41% desejam um processo de inscrição mais simplificado, a SPTtrans tem em mãos a oportunidade de tornar mais acessíveis seus sistemas digitais e elevar ainda mais a nota média de 9,66 obtida nesta avaliação.

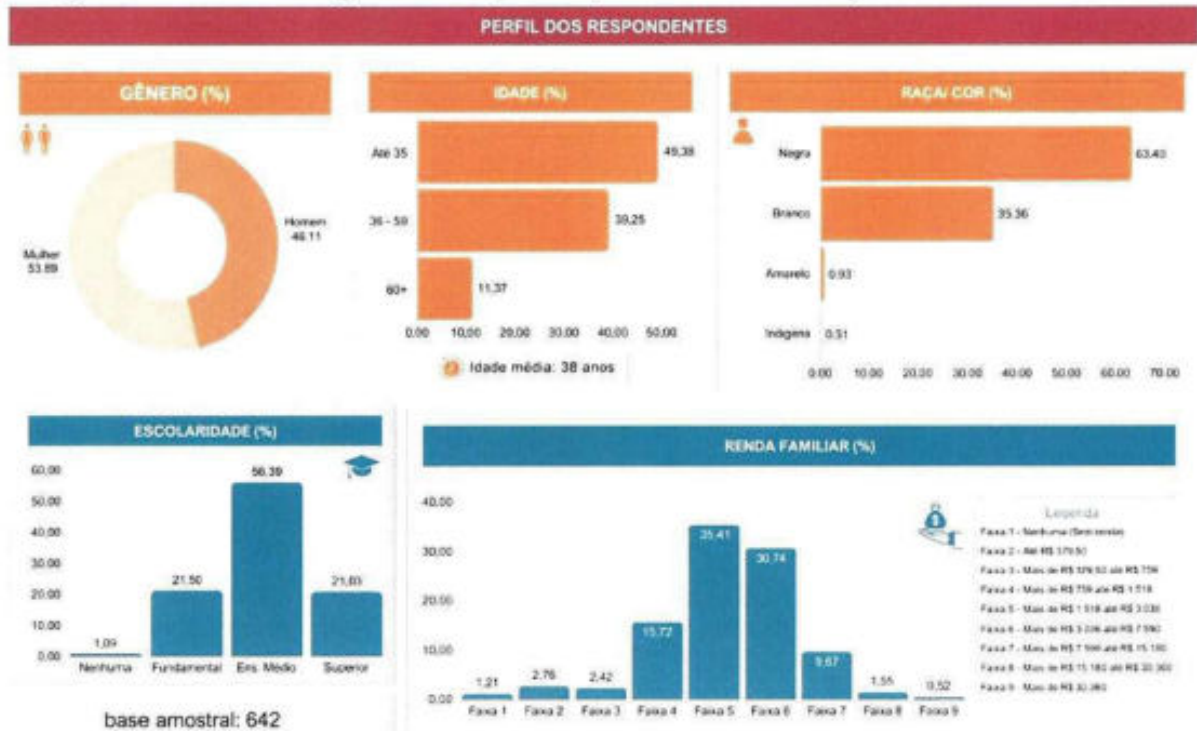


Os resultados posicionam o Programa Mamãe Tarifa Zero como instrumento efetivo de promoção da equidade, inclusão social e geração de valor público, refletido na taxa de aprovação de 98,92%.



Programa Domingão Tarifa Zero

Com o objetivo de assegurar escuta ativa, transparência e tomada de decisão baseada em evidências, foi realizada pesquisa junto aos usuários para identificar perfil, hábitos de uso, experiência de viagem e avaliação do Programa. Os resultados a seguir indicam o perfil do público usuário do serviço.



Fonte: Gerência de Avaliação de Mobilidade e Experiência do Usuário

DP DO DT DG DA DE

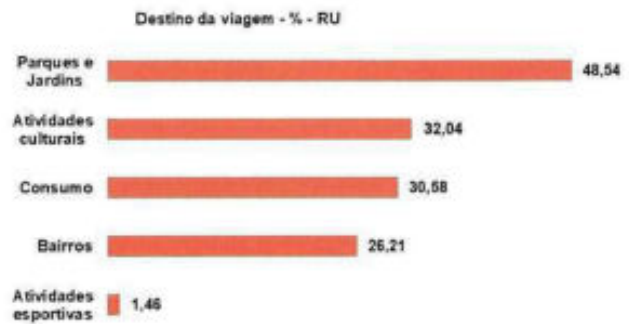
105/167

Quanto à principal finalidade das viagens, os resultados demonstram que o Programa cumpre seu propósito de ampliar o acesso da população às atividades culturais, de convivência e consumo, contribuindo para a vitalidade urbana e para a qualidade de vida.



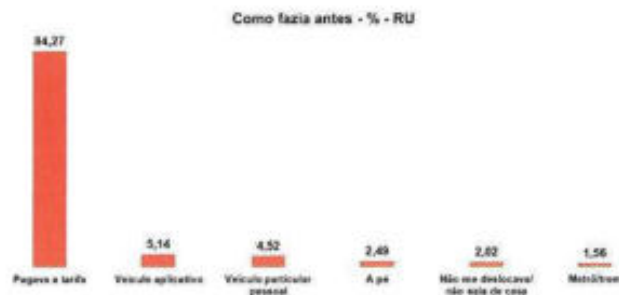
Fonte: Gerência de Avaliação de Mobilidade e Experiência do Usuário

Os destinos de viagem mais citados foram parques e jardins (48,54%), atividades culturais (32,04%) e atividades de consumo (30,58%). O destaque ficou para o Parque Ibirapuera e a Avenida Paulista, com 57,47% e 35,09% de menções, respectivamente.



Fonte: Gerência de Avaliação de Mobilidade e Experiência do Usuário

Antes da implementação do Programa, 84,27% dos usuários arcavam com o pagamento da tarifa e cerca de 2% não saíam de casa aos domingos, o que evidencia o impacto direto da gratuidade na ampliação do acesso, redução de exclusões e fortalecimento da participação social.



Fonte: Gerência de Avaliação de Mobilidade e Experiência do Usuário

DP DO DT DG DA DE

A aprovação geral do Programa "Domingão Tarifa Zero" foi de 97,51%.

97,51%
dos usuários **Aprovam** o
Domingão Tarifa Zero



Fonte: Gerência de Avaliação de Mobilidade e Experiência do Usuário

Aquático-SP

A pesquisa constitui instrumento estratégico para a SPTrans na validação do papel socioeconômico do transporte hidroviário, evidenciando que o modal se consolidou como ferramenta de produtividade, inclusão e geração de valor público para a Cidade.



A seguir, apresentamos o perfil dos usuários do Aquático-SP:



Fonte: Gerência de Avaliação de Mobilidade e Experiência do Usuário

Ao demonstrar que 53,57% das viagens têm como destino o trabalho, o estudo confirma o atendimento a uma demanda essencial de deslocamento, reforçando a relevância do serviço para a mobilidade cotidiana e para o suporte à atividade econômica local.

No âmbito da eficiência operacional e da qualidade do serviço, os resultados funcionam como validação técnica do projeto, destacando a agilidade como o principal diferencial percebido. A maior rapidez em comparação ao ônibus foi o aspecto positivo mais citado, o que se reflete no elevado índice de usuários que recomendariam o serviço.

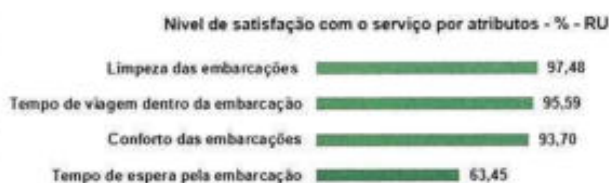


Fonte: Gerência de Avaliação de Mobilidade e Experiência do Usuário

DP DO DT DG DA DE

107/167

O tempo de espera, apontado como principal gargalo, assim como as questões ambientais relacionadas à poluição e ao mau cheiro das águas da represa, e a necessidade de melhor integração entre os horários dos ônibus e dos barcos, são utilizados como insumos para priorização de ações, mitigação de impactos e aperfeiçoamento da operação.



Fonte: Gerência de Avaliação de Mobilidade e Experiência do Usuário

Ao incorporar de forma sistemática a experiência real dos usuários na gestão, a pesquisa permite à SPTrans manter o elevado nível de satisfação geral de 90,34%.

Virada Cultural

Foi realizada pesquisa junto aos usuários da linha 2002-10 (Terminal Parque Dom Pedro II – Terminal Bandeira) durante o evento, a fim de aferir a satisfação, a receptividade às alterações operacionais e o perfil do público atendido. Os resultados são apresentados a seguir:

Perfil dos Respondentes



Fonte: Gerência de Avaliação de Mobilidade e Experiência do Usuário



Fonte: Gerência de Avaliação de Mobilidade e Experiência do Usuário

As finalidades de viagem foram diversas, demonstrando a multiplicidade de usos do transporte coletivo, mesmo em contexto do grande evento. Embora a Virada Cultural estivesse em andamento, o trabalho foi o principal motivo de deslocamento (28,83%), seguido da ida ao evento (18,02%).

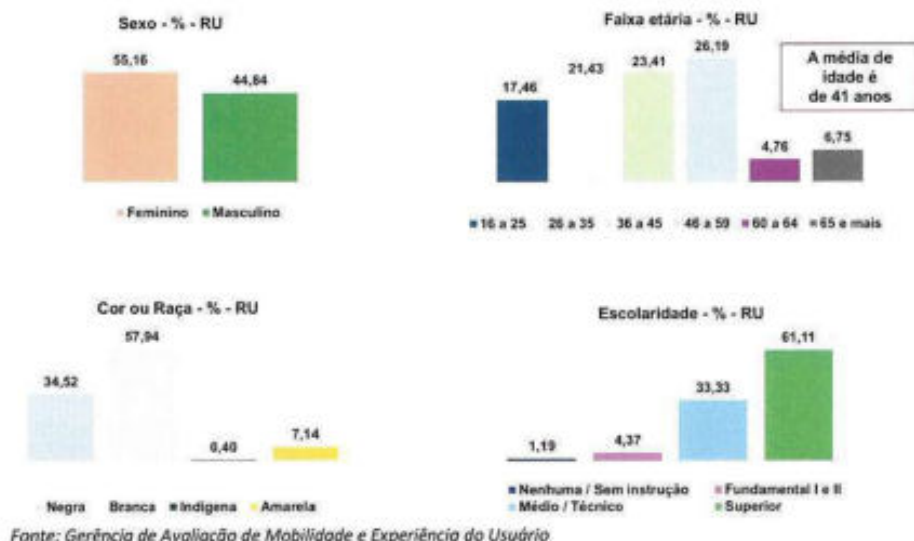
Entre os usuários que se deslocaram para a Virada Cultural, 85% buscavam atrações musicais, com destaque para os palcos do Anhangabaú (45%) e da República (25%). Além disso, 75% dos participantes utilizaram ou pretendiam utilizar a linha para circular entre diferentes atividades do evento, demonstrando o papel estratégico da linha na integração territorial e na mobilidade interna do evento.

DP DO DT DG DA DE 108/167

O serviço foi avaliado de forma positiva, com 75,68% dos usuários declarando-se satisfeitos ou muito satisfeitos, e as alterações de itinerário e reforço de frota aprovadas por 84,68% dos entrevistados, indicando boa aceitação das medidas adotadas e aderência às necessidades do público. As principais críticas referiram-se à maior demora para chegar ao destino (52,94%) e ao aumento do percurso (41,18%), percepção manifestada principalmente por usuários com finalidades de viagem distintas do evento, fornecendo insumos relevantes para o aperfeiçoamento do planejamento operacional em ações futuras.

Linhas Paulistar

Foi realizada pesquisa em dois domingos consecutivos (09/11 e 16/11/2025), junto aos usuários do serviço, abordando opinião, hábitos de uso e perfil dos respondentes. A seguir, são apresentados os resultados:



Embora 74,60% dos usuários residam na capital, o serviço demonstrou capacidade de atração turística, recebendo usuários de outros estados (como Minas Gerais, Bahia e Pará) e até de outros países (Argentina, Portugal, Chile e Coreia do Sul).

Entre os entrevistados, 70,63% realizavam a viagem acompanhados. As redes sociais foram o principal meio de conhecimento do programa (29,37%), evidenciando a relevância da comunicação digital na disseminação de políticas públicas. Observa-se ainda elevada aprovação da tecnologia de propulsão elétrica (98,81%), embora parte dos usuários não associe diretamente a cor verde dos veículos à sustentabilidade, apontando oportunidades de aperfeiçoamento na comunicação e educação ambiental.



Fonte: Gerência de Avaliação de Mobilidade e Experiência do Usuário

DP DG DT DG DA DE

Os destinos mais frequentes foram o Parque do Ibirapuera (21,31%), o Museu do Ipiranga (11,68%) e a Avenida Paulista (11,34%).

A avaliação do serviço aponta que os atributos com maior índice de satisfação foram conforto/lotação e atendimento dos operadores, conforme demonstrado ao lado.



Fonte: Gerência de Avaliação de Mobilidade e Experiência do Usuário

O Programa Paulistar obteve 100% de aprovação entre os entrevistados.



Fonte: Gerência de Avaliação de Mobilidade e Experiência do Usuário

Serviço Atende+

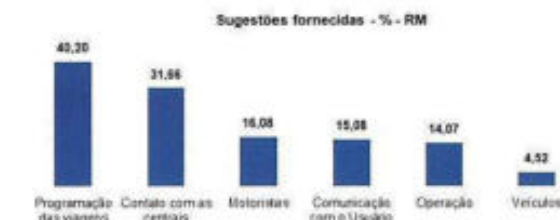
A pesquisa de avaliação do Serviço Atende+, realizada anualmente, teve como objetivo mensurar a qualidade do transporte porta a porta destinado a pessoas com deficiência física severa e Transtorno do Espectro Autista (TEA).



Fonte: Gerência de Avaliação de Mobilidade e Experiência do Usuário

A pesquisa também identificou oportunidades de aprimoramento. As sugestões dos usuários concentram-se principalmente na melhoria da programação das viagens, no fortalecimento dos canais de contato com as centrais de atendimento, dentre outros aspectos relevantes.

Aprovação do serviço Atende+ - RU - % 2025	
Aprova	99,67
Desaprova	0,33



Fonte: Gerência de Avaliação de Mobilidade e Experiência do Usuário

Recomendação do serviço - RU	Total - %
	2024 2025
Recomendaria	98,81 96,33
Talvez recomendaria	1,33 2
Não recomendaria	0,66 1,67
Total geral	100 100

Satisfação com o Transporte Público por Ônibus na Cidade de São Paulo

As pesquisas de satisfação constituem instrumento essencial para a identificação, mensuração e gestão dos impactos sociais associados à prestação do serviço de transporte público por ônibus, permitindo avaliar de forma sistemática a qualidade dos serviços, produtos e processos ofertados à população.

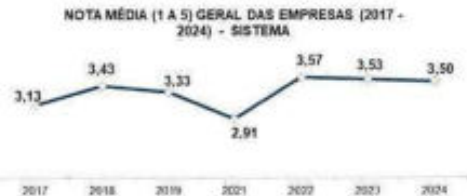
No âmbito do Sistema de Transporte, a pesquisa é realizada em atendimento aos requisitos estabelecidos nos contratos de concessão, com periodicidade anual.

A Pesquisa de Satisfação do Usuário, conduzida pela SPTrans, adota uma das maiores amostragens no campo da mobilidade urbana, totalizando 8.000 entrevistas, distribuídas por Grupos de Operação, Lotes e Empresas. A amostragem é do tipo probabilística, assegurando elevado grau de confiabilidade estatística e margem de erro controlada em cada lote, com distribuição proporcional à participação de cada setor no conjunto da demanda total, garantindo representatividade, comparabilidade e consistência dos resultados.

Anualmente, são avaliados fatores considerados relevantes para os usuários e para a qualidade do serviço, tais como: conforto dos veículos, rapidez da viagem, segurança pessoal e da viagem, confiança de chegar ao destino, regularidade no cumprimento dos horários, cobrança da tarifa, atendimento e comunicação, bem como aspectos relacionados aos cuidados com o meio ambiente.

A partir das notas atribuídas pelos usuários aos fatores e atributos das linhas pesquisadas, é calculado o Índice de Satisfação do Usuário (ISU) por Grupo de Operação e por Lote/Empresa, que compõe o Índice de Qualidade do Transporte (IQT). A satisfação é mensurada por meio de escala atitudinal de 1 a 5, sendo 5 a satisfação máxima e 1 a insatisfação máxima.

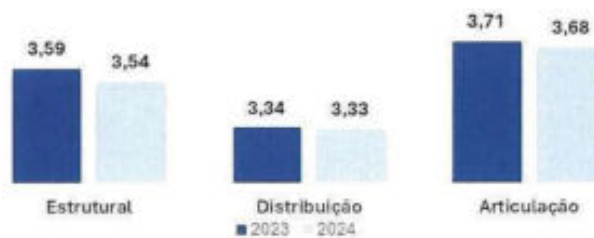
A pesquisa é realizada ao final do segundo semestre de cada ano. Os dados referentes à pesquisa de 2024, disponibilizados em 2025, indica uma leve variação do ISU geral do Sistema em relação ao ano anterior, de 3,53 para 3,50, permanecendo dentro do intervalo de segurança estabelecido.



Fonte: Gerência de Avaliação de Mobilidade e Experiência do Usuário

O Grupo Local de Articulação Regional apresentou o melhor desempenho médio (3,68), seguido pelo Grupo Estrutural, que obteve média de 3,54.

AVALIAÇÃO POR GRUPO DE OPERAÇÃO (2023 - 2024)



Fonte: Gerência de Avaliação de Mobilidade e Experiência do Usuário

DP DO BT DG DA DE

111/167



Relatório Integrado da Administração 2025

Entre os fatores avaliados, destacou-se "Atendimento e Comunicação", que registrou a média mais elevada (3,83), com desempenho ainda mais expressivo no Grupo Articulação Regional (4,02). Na sequência, os fatores "Segurança" e "Cobrança da Passagem" também se sobressaíram, alcançando médias de 3,79 e 3,68, respectivamente.

FATOR	AVALIAÇÃO DE FATORES POR GRUPO E SISTEMA 2023 - 2024							
	GRUPO				Sistema			
	Estrutural		Distribuição		Articulação		2023	2024
TOTAL	3,59	3,54	3,34	3,33	3,71	3,68	3,53	3,59
SEGURANÇA	3,40	3,39	3,22	3,20	3,53	3,55	3,37	3,38
ATENDEMENTO E COMUNICAÇÃO	3,41	3,47	3,16	3,17	3,52	3,45	3,35	3,34
COBRANÇA DA PASSAGEM	3,95	3,82	3,62	3,62	4,06	3,99	3,85	3,79
CONFORTO	3,64	3,58	3,35	3,38	3,75	3,68	3,56	3,53
RAPIDEZ	3,07	3,02	2,88	2,86	3,12	2,99	3,01	2,95
CUIDADOS COM O MEIO AMBIENTE	3,81	3,71	3,45	3,5	3,88	3,88	3,69	3,68
REGULARIDADE	3,91	3,88	3,62	3,64	4,03	4,02	3,83	3,83
Base Amostral	2.250	2.250	3.250	3.250	2.500	2.500	8.000	8.000

Fonte: Gerência de Avaliação de Mobilidade e Experiência do Usuário

Entre todas as empresas dos três Grupos, a Ambiental S.A., no lote AR-00, alcançou a maior média, com 3,81. Na análise por Grupo, destacaram-se as seguintes empresas com as melhores médias: Gatusa, no Grupo Estrutural, com 3,72; Movebuss, no Grupo Local de Distribuição, com 3,59; e Ambiental S.A., no Grupo Local de Articulação Regional, com 3,81.

Os resultados detalhados por Grupo e por empresa são apresentados a seguir:

AVALIAÇÃO DE EMPRESAS - GRUPO ESTRUTURAL - 2023 - 2024

EMPRESA	2023	2024
TOTAL	3,59	3,54
GATUSA - E-09	3,71	3,72
SANTA BRÍGIDA - E-01	3,65	3,7
GATO PRETO - E-01	3,72	3,7
SAMBAIBA - E-02	3,68	3,66
VIA SUDESTE - E-04	3,71	3,64
CAMPO BELO - E-08	3,75	3,57
MOBIBRASIL - E-05	3,51	3,55
VIAÇÃO GRAJAÚ - E-06	3,50	3,43
TRANSPPASS - E-08	3,47	3,43
VIAÇÃO METRÓPOLE - E-03	3,48	3,40
VIAÇÃO METRÓPOLE - E-07	3,42	3,24
Base amostral	2.250	2.250

Fonte: Gerência de Avaliação de Mobilidade e Experiência do Usuário

DP DC DT DG DA DE

AVALIAÇÃO DE EMPRESAS - GRUPO LOCAL DE ARTICULAÇÃO REGIONAL 2023 - 2024

EMPRESA	2022	2023
TOTAL	3,71	3,68
AMBIENTAL S.A. - AR-00	3,71	3,81
MOBIBRASIL - AR-06	3,74	3,80
GATO PRETO - AR-01	3,66	3,72
VIA SUDESTE - AR-05	3,85	3,72
SAMBAIBA - AR-02	3,79	3,72
KBPX - AR-07	3,70	3,70
CAMPO BELO - AR-09	3,60	3,70
GATO PRETO - AR-08	3,76	3,66
SANTA BRÍGIDA - AR-01	3,65	3,61
VIAÇÃO METRÓPOLE - AR-03	3,60	3,59
EXPRESS - AR-04	3,71	3,57
TRANSPPASS - AR-09	3,57	3,45
Base amostra	2.500	2.500

Fonte: Gerência de Avaliação de Mobilidade e Experiência do Usuário

AVALIAÇÃO DE EMPRESAS GRUPO DISTRIBUIÇÃO - 2023 - 2024

EMPRESA	2023	2024
TOTAL	3,34	3,33
MOVEBUSS - D-08	3,48	3,59
ALFA RODOBUS - D-13	3,63	3,52
TRANSWOLFF - D-11	3,44	3,47
ALLIBUS - D-06	3,44	3,45
UPBUS S.A. - D-04	3,27	3,38
SPENCER - D-01	3,40	3,34
PÊSSEGO - D-05	3,18	3,33
NORTE BUSS S.A. - D-02	3,19	3,32
TRANSCAP - D-12	3,33	3,29
NORTE BUSS S.A. - D-01	3,36	3,29
SPENCER - D-02	3,50	3,29
TRANSWOLFF - D-10	3,28	3,22
A2 TRANSPORTES - D-09	3,31	3,17
TRANSUNIÃO - D-03	3,13	3,15
TRANSUNIÃO - D-07	3,22	3,15
Base amostral	3.250	3.250

Fonte: Gerência de Avaliação de Mobilidade e Experiência do Usuário

Hábitos de Uso e Tempos de Viagem

O conhecimento dos hábitos de deslocamento e dos tempos de viagem pelos usuários constitui insumo estratégico para a atuação da SPTrans, no estabelecimento de políticas públicas voltadas à facilitação do acesso, à melhoria da experiência de uso e ao fortalecimento do vínculo, contribuindo para a fidelização dos usuários.

DP DO DT DG DA DE 113/167



Relatório Integrado da Administração 2025

Na pesquisa realizada em 2025, observou-se que, no Sistema de Transporte, predomina o perfil de usuários que utilizam o serviço cinco dias ou mais por semana, representando 66,18% dos entrevistados, indicando leve redução em relação ao ano anterior, quando esse percentual foi de 70,95%.



Fonte: Gerência de Avaliação de Mobilidade e Experiência do Usuário

MOTIVO PRINCIPAL DA VIAGEM DE ÔNIBUS (RU) - % - Espontânea						
	2018	2019	2021	2023	2024	2025
Trabalho (Ir ou Voltar)	88,23	88,54	78,17	76,58	61,68	72,74
Escola/Estudo (Ir ou Voltar)	8,44	8,23	10,12	11,08	8,85	9,92
Cuidados com a saúde (Ir ou Voltar)	1,15	0,63	6,85	2,92	3,68	5,49
Passar o tempo (Ir ou Voltar)	0,52	1,48	3,40	2,50	1,41	4,24
Tratar de assuntos pessoais (Ir ou Voltar)	1,15	0,52	7,94	4,17	2,51	4,14
Fazer compras (Ir ou Voltar)	0,21	0,63	2,67	2,67	1,88	2,5
Igreja/ Culto (Ir ou Voltar)	-	-	-	-	-	0,58
Procurar emprego (Ir ou Voltar)	-	-	-	-	-	0,39
Base amostral	960	960	960	3199	1.277	1.038

Fonte: Gerência de Avaliação de Mobilidade e Experiência do Usuário

O principal motivo de utilização do transporte por ônibus permanece sendo o deslocamento para o trabalho, que representa 72,74% das viagens, ainda que se observe redução em relação a 2024, quando esse percentual foi de 81,68%. O deslocamento para estudo é o segundo motivo mais relevante, com 9,92%, registrando leve aumento em comparação ao ano anterior (8,85%).

O Vale-Transporte permanece como o principal meio de pagamento da tarifa, representando 38,92% das utilizações, ainda que se observe redução em relação a 2024, quando esse percentual foi de 42,52%. Em seguida, destaca-se o Bilhete Único Comum, com 30,54%, também registrando diminuição em comparação ao ano anterior (34,61%).

PRINCIPAL MEIO DE PAGAMENTO DA PASSAGEM (RU) - % - Espontânea				
	2021	2023	2024	2025
Vale - Transporte	21,23	26,17	42,52	38,92
B.U. Comum	52,90	50,92	34,61	30,54
B.U. Idoso	4,16	4,16	7,99	11,46
B.U. Estudante	5,51	5,51	7,99	10,02
Passe Livre	2,78	2,78	2,58	3,76
Dinheiro	2,01	2,01	2,19	2,50
B.U. Deficiente	1,27	1,27	1,49	1,64
B.U. Mensal	10,13	10,13	0,55	1,06
B.U. Semanal/Diário	-	-	-	0,10
Base amostral	1025	3199	1277	1.038

Fonte: Gerência de Avaliação de Mobilidade e Experiência do Usuário

Cerca de 41,33% dos usuários utilizam outros meios para complementar suas viagens, representando um leve crescimento em relação ao ano de 2024, quando esse percentual foi de 40,25%.

UTILIZA OUTROS MEIOS PARA COMPLETAR A VIAGEM - % - RU				
	2021	2023	2024	2025
Sim	57,85	31,08	40,25	41,33
Não	42,15	68,92	59,75	58,67
Base amostral	3.200	1.200	1277	1038

Fonte: Gerência de Avaliação de Mobilidade e Experiência do Usuário

Os meios de acesso mais citados são o metrô, com 50,82%, e a locomoção a pé em deslocamentos de até 500 metros (31,70%). Em comparação com 2024, os valores representavam 68,68% e 12,06%, respectivamente.

DP DO BT DG DA DE



Relatório Integrado da Administração 2025

OUTROS MEIOS QUE UTILIZA PARA COMPLETAR A VIAGEM - % - RM

	2021	2023	2024	2025
Metrô	74,38	59,79	68,68	50,82
A pé - Até 500 m	-	-	12,06	31,70
Trem (CPTM)	24,32	31,37	29,38	22,14
A pé (acima de 500m)	13,85	16,89	3,31	7,93
Transporte por aplicativo	4,04	0,27	0,97	2,33
Automóvel como condutor	3,05	0,27	0,97	1,86
Ônibus Metropolitano (EMTU)	2,12	-	0,19	1,63
Automóvel como passageiro	2,44	1,07	1,75	0,70
Bicicleta	0,47	1,61	0,19	0,47
Fretado	0,38	0,27	0,39	0,47
Moto como condutor	0,09	-	0,39	-
Transporte escolar	0,10	0,54	-	-
Patinete	-	0,27	-	-
Moto como passageiro	0,09	0,27	-	-
Táxi	0,24	0,27	-	-
Base amostral	1851	373	514	429

Fonte: Gerência de Avaliação de Mobilidade e Experiência do Usuário

Em relação ao tempo total de viagem, em 2025 os usuários declararam média de 1h24min, indicando aumento em comparação a 2024, quando a média foi de 1h15min. Apesar dessa elevação no tempo percebido de deslocamento, observou-se melhora na satisfação dos usuários em relação ao tempo total de viagem, que passou de 37,82%, em 2024, para 44,42%, em 2025.



Fonte: Gerência de Avaliação de Mobilidade e Experiência do Usuário

Esse comportamento positivo foi verificado em todos os Grupos operacionais, demonstrando percepção mais favorável dos usuários quanto à qualidade e à previsibilidade do deslocamento, mesmo diante de tempos de viagem ligeiramente superiores. No Grupo de Articulação, embora o crescimento tenha sido mais moderado, também se registrou evolução, com a satisfação passando de 40,58%, em 2024, para 42,77%, em 2025.

SATISFAÇÃO COM O TEMPO TOTAL DA VIAGEM - 2024 - 2025 - %								
	GRUPO						Total	
	Estrutural		Distribuição		Articulação			
	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025
Muito satisfeito / Satisfeito	37,92	45,41	34,95	44,9	40,58	42,77	37,82	44,42
Regular	29,71	27,84	32,28	23,30	34,06	26,84	31,95	25,87
Muito insatisfeito / Insatisfeito	32,37	26,76	32,77	31,80	25,36	30,38	30,23	29,71
Base amostral	451	370	412	412	414	339	1277	1121

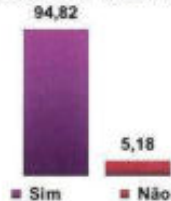
Fonte: Gerência de Avaliação de Mobilidade e Experiência do Usuário

Imagem externa SPTrans

A pesquisa de imagem tem por objetivo compreender como os usuários percebem a SPTrans, quais valores, atributos e significados associam à sua atuação e como se constrói a representação institucional da Empresa no imaginário coletivo.

DP DO DE DG DA DE

A Empresa é reconhecida por 94,82% dos entrevistados. Realizada com uma amostra de 600 pessoas, no mês de setembro de 2025, a pesquisa indica que a imagem da SPTrans está fortemente associada aos conceitos de "Transporte" e "Ônibus", reforçando sua identificação direta com a gestão e a organização do Sistema de Transporte coletivo municipal.

[illegible]

3,78

3,68

Fonte: Gerência de Avaliação de Mobilidade e Experiência do Usuário

Observou-se, ainda, que usuários mais jovens e pessoas negras tendem a avaliar a gestão de forma mais positiva, indicando boa receptividade das ações institucionais junto a esses públicos.

Em 2025, a SPTrans prestou apoio à SMT na condução dos processos de formulação de documentos e intermediação entre as partes envolvidas, a fim de garantir a formalização dos Termos de Aditamento aos Contratos de Concessão do Sistema de Transporte firmados com as Concessionárias.

DP DG ~~DE~~ DG DA DE

116/167

PROCESSOS - 2025	QUANTIDADE
Aplicações de Penalidades Contratuais	280
Gestão de certidões (validação/emissão)	3.720
Gestão de Seguro de Responsabilidade Civil	408
Gestão de Seguro Garantia Contratual	32
Emissão de Notificações Individuais às Concessionárias	1.153
Emissão de Notificações Circulares às Concessionárias	10
Processos – Eletrificação da Frota	73
Processos – Equipamentos Embarcados	46

Fonte: Superintendência de Gestão de Contratos

Equipamentos Embarcados na Frota

Atualmente, os equipamentos instalados na frota e conectados com o Sistema Integrado de Monitoramento - SIM, tem a seguinte configuração:

Equipamentos	Qtd. Veículos	%
Maxtrack	13	0,09%
Maxtrack Industrial Ltda - UCP	6.477	45,54%
Noxxon	29	0,20%
Noxxon SAT Telecomunicações Ltda - UCP	7.563	53,17%
Prodata	140	0,98%
Siemens	1	0,01%
Total Geral	14.223	100%

Fonte: Superintendência de Tecnologia da Informação e Comunicação

Preparação dos Profissionais de Recursos Humanos das Concessionárias do Sistema de Transporte

Como agente de transformação social, a SPTrans reafirmou seu compromisso com a dignidade humana e a sustentabilidade, por meio de solução educacional dinâmica e interativa, para estimular a reflexão sobre o atendimento humanizado e seguro.

O programa de treinamento foi executado pelas Concessionárias ao longo de 2025, sob monitoramento e auditoria técnica da SPTrans, garantindo a padronização e a eficácia da entrega aos passageiros. Em 2025, foram realizadas 268 auditorias, presenciais e documentais, visando manter as diretrizes e a padronização.

Das ações desenvolvidas, buscando parcerias para formar os profissionais dos Recursos Humanos, foram intensificadas para seguir a estratégia de avanços tecnológicos e atendimento seguro e humanizado. Dessas atividades destacaram-se:

- Formação Conhecer para Incluir: em parceria com a Secretaria Municipal da Pessoa com Deficiência;
- Palestra sobre Segurança e Sinistros CPTran: realizada pelo Comando de Policiamento de Trânsito da Polícia Militar do Estado de São Paulo;

DP DO ~~DE~~ DG DA DE

117/167

- Atendimento Básico em Situações de Emergência – Ônibus Elétrico;
- Programa Mamãe Tarifa Zero;
- Formação dos Motoristas da Linha TEA (Transtorno do Espectro Autista).



ANO	OPERADORES TREINADOS*	OPERADORES CADASTRADOS**
2024	20.887	47.176
2025	23.200	47.222

* Fonte: Gerência de Desenvolvimento de Recursos Humanos

** Fonte: Assessoria do Cadastro da Frota e dos Operadores

Receita Extratarifária

Mídia em Ônibus – Mensagens Publicitárias durante as Viagens

A Publicidade em Mídia *Out Of Home* está ganhando cada vez mais credibilidade e as agências estão investindo em espaços mais criativos para chegar ao público-alvo. Nesse sentido, o ônibus oferece uma nova experiência durante o trajeto.

A SPTrans entende esse movimento e promove a modalidade Mídia em Ônibus. Essa modalidade é pautada na Lei Municipal nº 13.241, § 3º do art.28, de 12 de dezembro de 2001, possibilitando a Concessionária utilizar outras fontes de receitas alternativas, complementares ou acessórias. A atividade é estabelecida nas Portarias SMT.SETRAM – nº 002/2021 e nº 009/2024 e possui Regulamento específico publicado na página <https://www.sptrans.com.br/midias-e-negocios/>

Frota Disponível e Descontos na Remuneração em 2025

Em 2025, evoluímos de forma significativa nessa atividade e alcançamos na veiculação de material impresso, realizado por meio de painéis, anteparos, adesivo no encosto dos bancos e *B-air*, um desconto na remuneração de R\$ 547.534,08, foram utilizados 10.552 veículos/ano. No ano anterior, o desconto na remuneração foi de R\$298.692,90 e foram utilizados 6.616 veículos/ano.

Em maio/ 2025 deu início a veiculação por mídia eletrônica, o desconto na remuneração foi de R\$ 430.848,00, inicialmente em 111 veículos, finalizando o ano com 220 veículos equipados com conjuntos de monitores.



Os valores citados foram considerados a partir do mês da veiculação, e não pelo mês do efetivo abatimento na remuneração das Concessionárias.

DP DO DT DG DA DE

118/167

Em 2025, o número de empresas cadastradas e autorizadas aumentou para 16 (dezesesseis) em mídia impressa e 1 (uma) em mídia eletrônica. A SPTrans permite que essas empresas comercializem o espaço interno do ônibus para divulgação publicitária.

Formatos mais utilizados

- Painel (sancas) - Placa de publicidade, moldura e suporte para afixação da mídia impressa;
- Adesivo translúcido;
- B-air - Formato de mídia anexado ao balaústre do veículo;
- Bancos - Mídia impressa afixada no encosto dos bancos; e
- Mídia eletrônica, formato de veiculação por meio de monitor de TV.

GESTÃO DO BILHETE ÚNICO

GRI 2-6 | 203-1 | 205-1 | 205-3 | 413-1 | ODS 4 | ODS 8 | ODS 9 | ODS 10 | ODS 11 | ODS 16

O Bilhete Único, administrado pela SPTrans, consolida-se como o maior Sistema de Bilhetagem Eletrônica do país. Com mais de 13 milhões de cartões ativos, ele integra de forma prática e eficiente diversos modais de transporte da Cidade, como ônibus, transporte hidroviário, metrô e trem, e ainda viabiliza benefícios como vale-transporte, meia-tarifa estudantil e gratuidades para pessoas idosas, com deficiência e estudantes contemplados por esse direito.

Atendimento aos Usuários do Bilhete Único

Em 2025, a SPTrans se dedicou intensamente ao aperfeiçoamento do atendimento aos usuários do Bilhete Único, buscando torná-lo cada vez mais ágil, seguro e acessível. Foram implementadas inovações objetivando maior oferta de serviços e melhor experiência ao cidadão, tanto nos atendimentos presenciais, realizados nos Postos da SPTrans, como também nos atendimentos pela internet, sobretudo, os oferecidos pelo Site de Atendimento. As soluções e facilidades disponibilizadas ao público fizeram com que a procura por esse canal crescesse.

Aprimoramento do Site de Atendimento

O canal oferece diversos serviços do Bilhete Único pela internet. Ao longo de 2025, o cardápio de soluções e facilidades disponibilizadas ao público aumentou, fazendo com que a procura pelo novo canal aumentasse.



DP DQ DT DG DA DE

119/167

Novos Serviços

Bilhete Único Mamãe Tarifa Zero

Lançado em março de 2025, o Bilhete Único Mamãe Tarifa Zero garante gratuidade no transporte por ônibus para que mães, pais e responsáveis legais de famílias de baixa renda possam levar e buscar crianças matriculadas em creches da rede municipal.

O benefício pode ser requisitado para crianças entre 0 e 4 anos, devidamente matriculadas em uma creche da rede municipal, que morem a mais de 1,5 quilômetro da instituição e a família esteja registrada no CadÚnico.

Para facilitar o processo, foi criado um site especial para o Mamãe Tarifa Zero com informações sobre o programa e respostas para as perguntas mais frequentes: sptrans.com.br/mamae-tarifa-zero.

4.539
cartões entregues
99% de aprovação entre
os beneficiários

Meta 76 do
Programa de Metas
da PMSP

Site Mamãe Tarifa Zero

Entrega do Bilhete Único Comum em Casa

Em setembro de 2025, foi lançado o serviço de solicitação do Bilhete Único Comum com entrega em casa. Essa facilidade, também disponível no Site de Atendimento, proporciona mais praticidade e conveniência para o cidadão, que não é mais obrigado a se deslocar até um Posto de Atendimento para adquirir o cartão.

Mais de 40 mil cartões de
Bilhete Único entregues

Entrega em até
10 dias úteis no
endereço escolhido

DP DO ~~DI~~ DG DA DE

120/167

Plataforma para Envio de Matrículas

Em parceria com o Documento Nacional do Estudante – DNE, foi desenvolvida e implementada uma nova interface para o sistema de envio de matrículas pelas instituições de ensino, aperfeiçoando a gestão dos benefícios do Bilhete Único de Estudante e do Bilhete do Professor.

A plataforma, disponível pelo link matricula.documentodoestudante.com.br, possui design moderno e apresenta aos profissionais das escolas o conjunto de informações necessárias para o cadastramento de alunos e professores no Sistema de Bilhetagem Eletrônica.



Atendimento Presencial

Foram acompanhadas as reformas dos Postos de Atendimento pertencentes aos Terminais sob concessão da SP Terminais Noroeste S/A e São Paulo Sul S.A, a fim garantir a estrutura necessária para proporcionar mais qualidade no atendimento ao público.

Os locais reformados passaram a contar com novos recursos, como uma nova identidade visual, guichês 100% acessíveis, atendimento via CIL – Central de Intermediação em Libras, chamador de fila e painéis em Led, para veiculação de informações e campanhas.

Ao mesmo tempo, foram iniciados os estudos e alinhamento para as reformas previstas nos Postos de Atendimento dos Terminais concedidos à CS Mobi Leste SP e realizados estudos para oferta de um novo local de atendimento em Santana, em substituição ao atual posto de atendimento.

DP DO DT DG DA DE

121/167



Sistema de Bilhetagem Eletrônica - SBE

O Sistema de Bilhetagem Eletrônica – SBE é um sistema que processa os dados do Bilhete Único e opera, praticamente, 24x7x365, de forma a garantir a mobilidade dos usuários do Serviço de Transporte da Cidade de São Paulo, envolvendo tanto a arrecadação de pagamentos como a liberação do acesso aos meios de transporte (ônibus, trens e metrô), por meio do uso do Bilhete Único, considerado sistema de missão crítica.

Segurança, Criptografia e Resiliência da Bilhetagem

Em 2025, foram realizadas ações estruturantes voltadas à elevação do nível de segurança, resiliência e modernização do SBE, assegurando sua operação contínua e aderente às melhores práticas tecnológicas.

Destaca-se a ativação dos *appliances* criptográficos THALES, em substituição às antigas placas criptográficas IBM, nos ambientes dos sites CENESP e TRANSAMÉRICA, promovendo a modernização da infraestrutura de segurança e criando as bases para a implantação de soluções mais robustas, resilientes e alinhadas aos padrões atuais de proteção criptográfica das transações do Bilhete Único.

Modernização da Plataforma de Dados da Bilhetagem

No âmbito da sustentação dos sistemas de missão crítica, foi concluída a migração do banco de dados ORACLE da versão 11 para a versão 19, abrangendo os devidos ajustes técnicos em todas as aplicações que integram o ecossistema da bilhetagem eletrônica, incluindo venda e distribuição de créditos, emissão e gestão de cartões, loja virtual, controle de recargas, mecanismos antifraude e sistemas de retaguarda. Essa evolução assegurou maior desempenho, estabilidade, segurança e capacidade de evolução tecnológica da plataforma, compatível com o elevado volume de transações processadas diariamente pelo sistema.

DP DO DT DG DA DE

122/167

Evolução da Infraestrutura de Segurança dos Cartões

Ainda no campo da segurança lógica, houve a migração dos módulos de segurança (SAM) utilizados nos validadores embarcados e na rede de recarga, substituindo o modelo legado SAM PIC pelo moderno chip P71 da NXP. Essa iniciativa habilita a elevação do nível de segurança dos cartões para o padrão Security Level 3 (SL3), reforçando a proteção criptográfica das transações e preparando o sistema para futuras expansões de funcionalidades e meios digitais.

Em complemento, foi realizada a modernização da retaguarda de controle e assinatura de arquivos, utilizados nos processos de configuração de equipamentos e no processamento das transações da bilhetagem, utilizando os novos recursos disponibilizados pelos *appliances* criptográficos THALES.

Prevenção e Combate à Fraude do Bilhete Único

A SPTrans adota uma abordagem integrada de gestão voltada à prevenção, detecção e repressão de fraudes no Sistema de Transporte Público, com foco na proteção do erário, na integridade dos benefícios tarifários e na sustentabilidade econômica do Sistema.

Essa abordagem é operacionalizada por meio de ferramentas tecnológicas, fiscalizações presenciais, processos administrativos sancionatórios e articulação com órgãos de controle. As ações de prevenção e combate à fraude do Bilhete Único são continuamente aprimoradas, destacando-se, entre outras, a implementação de parâmetros, não perceptíveis aos usuários, nos validadores, o uso de modelos preventivos mais antecipatórios e a ampliação do escopo das análises do Sistema de Reconhecimento Facial – RECON, estando alinhadas à Meta 14 do Pdm 2025-2028.

Em 2025, houve uma diminuição significativa no número de cartões cancelados, o que evidencia a maturidade e a efetividade das medidas preventivas, conforme demonstrado no quadro a seguir:

CARTÕES CANCELADOS OU APREENDIDOS

MOTIVO	2021	2022	2023	2024	2025	TOTAL
Cancelados - uso de terceiros (dados estatísticos)	2.473	2.120	2.251	1.568	129	8.541
Apreendidos - uso de terceiros (fiscalização de campo)	7.302	2.972	2.644	3.871	2.932	19.721
Cancelados - recarga falsa (vacina)	469.419	295.420	263.020	359.153	184.233	1.571.245
Cancelados - recarga falsa (lista vermelha)	80.217	118.441	27.553	592.468	194.235	1.012.914
Cancelados - uso de terceiros (Sistema de Reconhecimento Facial - RECON)	78.530	102.671	171.111	95.703	249.414	697.429
Cancelados pelo SISOB (falecimento do usuário)	0	3.025	0	0	0	3.025
Cancelados pelo Receita Federal (divergência CPF)	2.686	0	0	0	0	2.686
TOTAL	640.627	524.649	466.579	1.052.763	630.943	3.315.561

Fonte: Gerência de Inteligência de Negócio

No que diz respeito aos processos relacionados a fraudes contra o Sistema de Transporte, oriundos de Delegacias de Polícia, Ministério Público, Defensoria e Poder Judiciário, a análise dos processos subsidia estudos técnicos para definição de novas regras de negócio e para implementação de medidas adicionais de prevenção.

Em 2025, foi identificada uma nova modalidade de fraude envolvendo cartões clonados, o que demonstra o aperfeiçoamento dos mecanismos de monitoramento, prevenção e detecção e a atuação proativa da Empresa. Foram analisados 842 cartões, registrando 61.444 utilizações indevidas e um prejuízo causado de R\$ 303.315,88.

DP DO ~~BT~~ DG DA DE

123/167



Relatório Integrado da Administração 2025

Processo de Apuração de Irregularidades – PAI

A instauração do PAI se destina a apurar e ressarcir prejuízos causados ao Sistema de Transporte em virtude de fraudes cometidas por operadores das Concessionárias. Os valores apurados são descontados da remuneração da operadora, acrescidos das penalidades previstas.

Em 2025, a implementação da automatização dos processos de detecção e apuração possibilitou a rápida notificação das Concessionárias, a interrupção das práticas fraudulentas e o fortalecimento das ações preventivas, conforme quadro a seguir:

Período	Total de Processos	Utilizações Indevidas	Prejuízo calculado	Multa (228 tarifas)	Total
2021	1586	39660	R\$ 174.504,00	R\$ 1.591.075,20	R\$ 1.765.579,20
2022	953	15369	R\$ 67.623,60	R\$ 956.049,60	R\$ 1.023.673,20
2023	585	9081	R\$ 32.194,80	R\$ 586.872,00	R\$ 619.066,80
2024	819	6862	R\$ 30.192,80	R\$ 821.620,80	R\$ 851.813,60
2025	129	1074	R\$ 5.370,00	R\$ 147.060,00	R\$ 152.430,00
Total Geral	4072	72046	R\$ 309.885,20	R\$ 4.102.677,60	R\$ 4.412.562,80

Emissão e Entrega de Cartões de Bilhete Único

Em 2025, foram emitidos 2.373.333 cartões de Bilhete Único. Com a manutenção do processo de personalização, iniciado em 2024, fora da estrutura interna, o serviço se tornou mais ágil e resultou na redução do tempo de entrega dos cartões aos usuários finais.

Foram, ainda, fornecidos 4.194 cartões de Bilhete Único Corporativo às entidades e instituições que possuem programas sociais, atividades filantrópicas, entre outros interesses públicos, para distribuição aos seus assistidos.

Rede Credenciada

A SPTrans conta com um total de 23 empresas credenciadas e ativas na Rede Complementar de venda e recarga de créditos de Bilhete Único, sendo que 13 vendem créditos por aplicativo e 10 vendem ou carregam créditos em locais físicos. Em 2025, a Rede Complementar contava com 5.547 PDVs e 7.945 equipamentos, entre autoatendimento, venda assistida e equipamentos para recarga.

Novos meios de Pagamento

Para realizar o pagamento da passagem no transporte por ônibus, são disponibilizadas opções por meio de pagamento via cartões de débito e crédito, QR Code e Bluetooth. As quantidades de veículos com as novas tecnologias e das transações realizadas, são demonstradas nos gráficos a seguir:



Bilhete Único Especial – Pessoa com Deficiência

Em 2025, com melhorias na experiência do usuário no site de Atendimento e o aperfeiçoamento da plataforma de análise de pedidos utilizada pela equipe médica da SPTrans, o processo de solicitação do Bilhete Único da Pessoa com Deficiência obteve ganhos de agilidade e eficiência. Assim, 92,9% dos pedidos realizados – o equivalente a 127.295 solicitações – foram analisados e concluídos em até 3 dias.

Serviço Atende+

GRI 2-6 | 413-1 | ODS 9 | ODS 11

O Serviço de Atendimento Especial – Atende+ é destinado a pessoas com deficiência física severa, transtorno do espectro autista (TEA) e surdo-cegueira. Esse serviço opera no âmbito do Município de São Paulo sob a modalidade porta a porta e sua finalidade é oferecer um transporte de qualidade, contribuindo no processo de recuperação do estado físico e da saúde dos usuários e no engajamento à sociedade.

Esse transporte é regido pela Lei Municipal nº 16.337/2015 e regulamentado pelo Decreto nº 57.320/2016.

DP DQ DT DG DA DE

125/167

19.471
beneficiários atendidos
3.151.071
viagens programadas
25.520.648 km
extensão percorrida
72%
d demanda mensal atendida
Composição da Frota
662 veículos específicos
134 táxis acessíveis



Inovação e Sustentabilidade da Frota

2025 marcou a aceleração da transição tecnológica do Atende+. A modernização foi pautada por dois eixos:

- Expansão Operacional: incorporação de 44 novos veículos, reduzindo a idade média da frota e aumentando a confiabilidade do serviço;
- Descarbonização: início da fase de testes com vans elétricas acessíveis. Essa iniciativa visa analisar a viabilidade técnica (autonomia e performance), para a integração de tecnologias de baixa emissão de carbono, alinhando o serviço às metas globais de sustentabilidade ambiental.

Transformação Digital: Módulo DRT e Gestão Inteligente

A implementação do módulo de Transporte Responsivo à Demanda – DRT no Sistema de Monitoramento e Gestão Operacional – SMGO representa um salto qualitativo na inteligência logística.

- Otimização Analítica: o sistema permite a análise em tempo real da dispersão geográfica e ocupação dos veículos;
- Eficiência de Rotas: a tecnologia DRT possibilita o ajuste dinâmico de trajetos, reduzindo tempos de espera e otimizando o consumo de combustível e quilometragem rodada.

Planejamento do Transporte Escolar Gratuito

GRI 413-1

A SPTrans realiza estudos e supervisiona a logística do Programa de Transporte Escolar Municipal Gratuito – Vai e Volta, abrangendo:

DP DO DT DG DA DE

126/167



Para mais informações:

https://prefeitura.sp.gov.br/web/mobilidade/w/saiba_como_e_e_como_funciona/transporteescolar_gratuito/3878.

A seguir, a demonstração dos resultados de 2025:

RESULTADOS 2025						
Período	Alunos	Escolas	Solicitações	Rotas	Veículos	Quilometragem Total
jan/25	103.805	2.206	104.093	9.306	4.045	197.637,80
fev/25	133.978	2.322	169.906	14.229	4.148	327.171,66
mar/25	138.745	2.374	150.201	12.788	4.141	278.981,80
abr/25	141.614	2.426	158.344	13.977	4.150	294.225,34
mai/25	144.128	2.465	163.000	14.418	4.154	303.793,72
jun/25	145.097	2.483	165.081	14.660	4.158	302.222,10
jul/25	145.719	2.496	166.703	14.893	4.167	310.451,37
ago/25	144.756	2.495	163.226	14.762	4.162	292.173,24
set/25	145.937	2.511	164.847	14.928	4.180	294.661,13
out/25	146.228	2.522	165.502	15.028	4.187	296.191,95
nov/25	146.393	2.524	165.617	15.024	4.187	297.663,66
dez/25	56.182	1.274	57.013	5.468	2.500	101.994,53

Fonte: Gerência de Soluções e Logística para Transporte Escolar

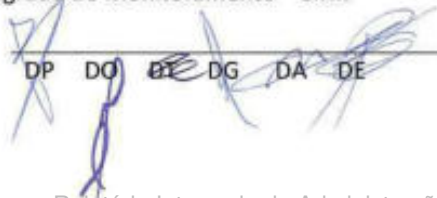
FISCALIZAÇÃO DOS SERVIÇOS DE TRANSPORTE

GRI 2-6 | 203-1 | 413-1 | 416-1 | ODS 11

Nossa equipe de fiscalização atua, ininterruptamente, para exercer seu papel de fiscalizar o cumprimento das obrigações contratuais e legais de Concessionárias do Sistema de Transporte e dos táxis, fretados, escolar, moto frete e carga frete (serviços autorizados).

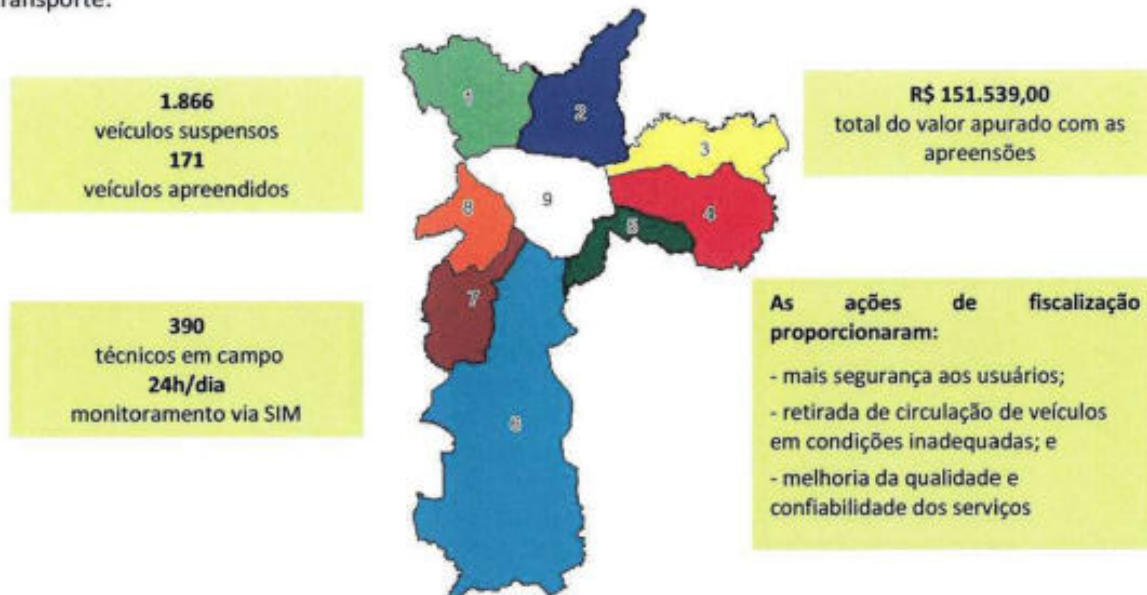
Fiscalização do Sistema de Transporte

Ao longo de 2025, foram realizadas 113.259 ações de fiscalização em campo. Essas atividades são complementadas pelo monitoramento eletrônico, 24 horas por dia, 7 dias por semana, por meio do Sistema Integrado de Monitoramento – SIM.



127/167

A seguir, temos a demonstração dos resultados das ações de fiscalização nos veículos do Sistema de Transporte:



As ações são desenvolvidas de forma integrada, com diversos órgãos e entidades, promovendo alinhamento e pronta resposta às demandas do Sistema. Adicionalmente, a SPTrans mantém atuação presencial ininterrupta, 24 horas por dia, 7 dias por semana, no Centro de Controle do *Smart Sampa*, reforçando o monitoramento, a articulação interinstitucional e a tomada de decisões em tempo real.

Coordenação e Fiscalização de Eventos

A SPTrans presta serviços de planejamento, organização e fiscalização em atendimento a diversos eventos culturais, esportivos, religiosos e sociais que, por suas próprias características, requerem alteração nas condições normais de operação do Sistema. Em 2025, as equipes de fiscalização acompanharam os seguintes eventos realizados na Cidade de São Paulo: Corrida Internacional de São Silvestre; Aniversário de São Paulo; Operação Carnaval; Carnaval de Rua; Lollapalooza; 1º de Maio – Dia do Trabalhador; Corpus Christi; Revolução Constitucionalista – 9 de julho; Independência – 7 de Setembro; Dia das Crianças e Nossa Senhora Aparecida; Virada Cultural; NFL – *National Football League*; Operação Finados; Grande Prêmio Brasil de Fórmula 1; Fórmula E; Expo Transamérica; Festa das Cerejeiras – Parque do Carmo; Paraolimpíadas; Parada Orgulho LGBT; Virada Esportiva; Marcha para Jesus; Show e Jogos nos Estádios: Morumbi, Allianz Parque, Neo Química – Itaquera, Vibra São Paulo; Operação Natal – Brás; Natal Iluminado; Réveillon na Paulista.

Fiscalizações dos Serviços Autorizados – Transporte Diferenciado

A equipe de fiscalização do Transporte Diferenciado, composta por 98 profissionais, sendo 92 técnicos de fiscalização que atuam em campo, ininterruptamente, realizando estudos, planejamento e logística da fiscalização dos serviços de táxi, escolar, fretamento, lotação, moto frete, OTTC e carga-frete, considerando dados do quadro a seguir:

DP DO DT DG DA DE

128/167



Relatório Integrado da Administração 2025



Fonte: Sistema de Gerenciamento de Transporte Público - SGTP

Ao longo de 2025, foram realizadas 205.011 ações de fiscalização, conforme resumo a seguir:

ATIVIDADES	TÁXI	ESCOLAR	FRETAMENTO	CARGA FRETE	LOTAÇÃO	OTTC	MOTO FRETE	MOTO TÁXI	TOTAL ANUAL
VEÍCULOS FISCALIZADOS	126.719	6.030	16.055	9	24	51.991	5	4.178	205.011
SEM IRREGULARIDADES	123.408	5.323	15.350	6	0	51.985	4	3.850	199.926
COM IRREGULARIDADES	3311	707	705	3	24	6	1	328	5.085
RETIDOS (AR)	599	1	7	0	0	0	0	0	607
INTIMADOS (E-2)	813	453	18	1	0	0	0	0	1.285
APREENDIDOS (P-9) SISTEMA	158	9	9	0	0	0	1	0	177
APREENDIDOS (P-9) CLANDESTINO	100	22	100	2	12	5	0	328	569
AUTUADOS (AIIP)	3237	700	702	2	24	6	1	328	5.000
AUTOS GERADOS (AIIP)	3853	733	738	2	24	6	1	328	5.685

Fonte: Superintendência de Operações

As equipes do Transporte Diferenciado têm, ainda, participação ativa no acompanhamento dos serviços prestados pelas modalidades táxi e fretamento, nos Terminais Rodoviários Jabaquara, Tietê e Barra Funda e no Aeroporto de Congonhas; monitoramento da área abrangente da Zona Máxima de Restrição de Fretamento – ZMRF; nas operações especiais, por meio de ações simultâneas dos órgãos: SPTrans, Departamento de Transportes Públicos – DTP, Companhia de Engenharia de Tráfego – CET, Polícia Militar – CPTRAN, Guarda Civil Metropolitana – GCM, Subprefeituras, Agência Nacional de Transporte Terrestre – ANTT, Instituto de Pesos e Medidas – IPEM e Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo – ARTESP; elaboração de Planos Operacionais e acompanhamento de eventos na Cidade, e na Operação Carnaval e Grande Prêmio Brasil de Fórmula 1.

Controle das Penalidades Decorrentes do RESAM

Em decorrência das irregularidades na prestação dos Serviços de Transporte, constatadas por nossas equipes, são aplicadas penalidades previstas no Regulamento de Sanções e Multas – RESAM. Para os Boletins de Irregularidades e Descumprimento de Viagens (G64), são emitidos e gerados os respectivos Autos de Infração às Concessionárias.

DP DO DT DG DA DE

Em 2025, foram emitidos 328.469 Autos de Infração, totalizando R\$ 92.931.643,66, uma queda aproximada de 1%, em comparação aos 331.792 emitidos em 2024, que totalizaram R\$ 80.882.522,55. A seguir os totais dos Autos de Infração emitidos em 2025, por tipo de penalidade:

TOTAL		LEVES		MÉDIA		GRAVES		GRAVÍSSIMAS		TOTAL	
		Qtde	Valor(R\$)	Qtde	Valor(R\$)	Qtde	Valor(R\$)	Qtde	Valor(R\$)	Qtde	Valor(R\$)
PENALIDADES	2025	1.287	13.275,00	43.784	13.334.319,00	273.132	67.176.727,26	10.266	12.407.322,40	328.469	92.931.643,66
	2024	1.633	29.898,00	46.788	13.119.241,50	273.402	56.984.916,25	9.969	10.748.466,80	331.792	80.882.522,55

Fonte: Assessoria de Cadastro e Multas do Sistema de Transporte

Portal Operacional

Durante o ano de 2025 foram protocolados 314.707 Recursos em 1ª Instância administrativa, em nosso Portal Operacional SPTrans – Módulo COMIM e, destes, foram protocolados 166.210 Recursos para nova apreciação, em 2ª Instância. Foram efetivamente julgados, em 2025, 326.069 Recursos em 1ª Instância administrativa e, destes, foram novamente apreciados e julgados 180.984 Recursos, em 2ª Instância administrativa. As pequenas diferenças entre o total de Recursos protocolados e julgados, em ambas as Instâncias, deveu-se a residual oriundo de 2024, processado em 2025.

Em 1ª Instância administrativa, a grande maioria dos Recursos (75,82% do total) foi julgada no mesmo dia de seu Protocolo.

Rede de Ônibus da Madrugada – Noturno

Em 2025, por meio da Operação Controlada, foi realizado o acompanhamento das 150 linhas de operação noturna – da zero hora às 4h – num total de 213 ônibus/dia.

Foram transportados 5.816.130 passageiros, proporcionando acesso a 22 Terminais Urbanos, nove Estações do Metropolitano, uma Estação da EMTU e uma Estação da CPTM.

Operação Programa Domingão Tarifa Zero

Para assegurar o bom funcionamento da operação, as equipes de fiscalização da SPTrans realizam diversas ações de acompanhamento em toda a Cidade, com presença nas principais vias e nos Terminais de Ônibus, com foco na regularidade das viagens, oferta de frota, cumprimento das programações e atendimento aos usuários, com o envolvimento e monitoramento da frota pelo Centro de Operações – COP. Essa atuação integrada garante um serviço eficiente, confiável e acessível aos usuários do Programa Domingão Tarifa Zero.



Faixas Exclusivas para Ônibus

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

DP DO DT DG DA DE



Relatório Integrado da Administração 2025

Visando priorizar o transporte coletivo, por meio do cumprimento da legislação de trânsito, foram credenciados empregados para exercer função como Agente da Autoridade de Trânsito, permitindo a emissão de Autos de Infração. Em 2025, foram emitidas 309.004 Autuações de Trânsito – AIT(s) por invasão de Faixa Exclusiva/Corredores.

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

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 2025, foram incluídos no Sistema de Transporte, 666 veículos zero quilômetro, movidos a bateria. A frota acessível se manteve no percentual de 100% da frota, como no ano anterior.

Informações Cadastrais da Frota e dos Operadores

A SPTrans mantém o cadastro da frota patrimonial do Sistema de Transporte, referente às Concessionárias, controlando as inclusões, exclusões e substituições de veículos, de acordo com suas características e tecnologias.

INFORMAÇÕES CADASTRAIS	2024	2025
Frota Patrimonial	13.277	13.496
Inclusão de Veículo 0 KM (Diesel)	118	-
Inclusão de Veículo 0 KM (Bateria)	220	666
Frota Acessível	13.277	100%
Frota com Ar-Condicionado	11.147	11.627
Frota com porta USB	12.349	12.699
Frota/ Atende+	618	662

Fonte: Assessoria de Cadastro e Multas do Sistema de Transporte

Mantém, ainda, o cadastro da tripulação embarcada e dos fiscais das empresas que operam no serviço de transporte coletivo público de passageiros na Cidade de São Paulo.

OPERADORES CADASTRADOS	2024	2025
Motoristas	29.178	29.126
Cobreadores	14.771	14.952
Fiscais	3.314	3.428

Fonte: Assessoria de Cadastro e Multas do Sistema de Transporte

DP DO DI DG DA DE

131/167

Centro de Operações – COP

Responsável pelo monitoramento da frota e pelo tratamento de emergências envolvendo o Sistema de Transporte, o Centro de Operações – COP da SPTrans atende, acompanha e registra as ocorrências operacionais, desenvolvendo, ainda, outras atividades relacionadas ao controle, movimentação de recursos e suporte às equipes de fiscalização em campo.

75.669
ocorrências atendidas



Foto: Equipe de Monitoramento e Tratamento de Ocorrências

Em 2025, houve um aumento de **15,22%** em comparação às **65.671** ocorrências atendidas em 2024.

A agilidade no tratamento das informações, crucial para promover regularidade do Sistema de Transporte, é ainda mais necessária em casos de paralisações, manifestações e acidentes.

QUADRO GERAL DE ATIVIDADES			
Descrição	2024	2025	Var. %
Atendimento / registro de Ocorrências no Sistema de Transporte	65.671	75.669	15,22%
Acionamento / acompanhamento de operações PAESE	64	62	-3,13%
Consultas ao Cadastro de veículos/SGTP	146.475	146.272	-0,14%
Tratamento de Alertas do SIM	1.226.164	1.046.110	-14,68%
Monitoramento da Operação de Linhas do Sistema	8.358	9.104	8,93%
Validação de AVL(s)/UCP(s) de veículos do Sistema	27.466	26.920	-1,99%

Fonte: Centro de Operações da SPTrans

Monitoramento do Serviço Atende+

Diariamente é realizado o monitoramento de cerca de 662 veículos adaptados do Serviço Atende+.

Em 2025, por meio do monitoramento e em razão de situações imprevistas, foram alteradas as programações de aproximadamente 10.400 rotas, mediante remanejamentos, encaixes, cancelamentos, serviços extras e outras urgências surgidas durante a operação, para garantir o atendimento aos passageiros com qualidade e eficiência.

DP DO DT DG DA DE



Relatório Integrado da Administração 2025

Programa de Redução de Acidentes em Transportes – PRAT

O Programa de Redução de Acidentes em Transportes – PRAT foi criado pelo Decreto Municipal nº 48.246/2007, com o objetivo de reduzir a quantidade e a gravidade dos acidentes em transportes.

Nas ocorrências com vítimas (acidentes e atropelamentos), os técnicos de campo das Gerências Regionais elaboram o Relatório Preliminar de Acidente (RPA) e encaminham para análise do Grupo Executivo do PRAT (GEX). Após a análise, se constatado que o motorista não dirigiu defensivamente, ele é afastado e bloqueado no Cadastro, até que refaça o curso de Direção Defensiva (reciclagem) e apresente exame psicotécnico e de sanidade física e mental, emitidos por profissionais legalmente habilitados.

Em 2025, as ações a seguir foram realizadas, conforme quadro comparativo:

Descrição	Quantidade		Var.
	2024	2025	
Análise de conduta motoristas envolvidos em acidente com vítima(s)	1.732	1.830	6%
Afastamento, para reciclagem, de motoristas envolvidos em acidentes	315	281	-11%

Fonte: Centro de Operações da SPTrans

Apesar do aumento de 6% no número de motoristas envolvidos em sinistros de trânsito analisados, houve uma redução de 11% nos afastamentos, em relação a 2024, o que evidencia a maior responsabilização de terceiros nas ocorrências.

Além do acompanhamento das ocorrências, os técnicos, também, atuam de forma preventiva, analisando e identificando locais e situações de risco para motoristas e pedestres, cujos apontamentos são encaminhados às áreas competentes, para o devido tratamento.

Projeto de Segurança Operacional

Com a finalidade contribuir para a redução de acidentes e evitar atropelamentos de pedestres, colisões com motociclistas e ciclistas, veículos e danos ao mobiliário urbano e de terceiros, a SPTrans deu início ao projeto de segurança operacional por sensores e câmeras veiculares, denominado Câmeras de Segurança Operacional (CSO). Com isso, além da captura e armazenamento de imagens, teremos um sistema computacional embarcado em dispositivo centralizador, com uso de inteligência obtida por algoritmos de processamento das imagens capturadas pelas câmeras. Diante de determinados resultados, atuam como sensores e/ou sistemas de alertas para prevenção de acidentes, detectando condições inseguras ao redor do veículo e sinalizando ao condutor informações sobre riscos potenciais de acidentes e que imediatamente complementam o processo de tomada de decisão do motorista, enquanto dirige, possibilitando uma consciência situacional mais abrangente.

Inspeção de Frota

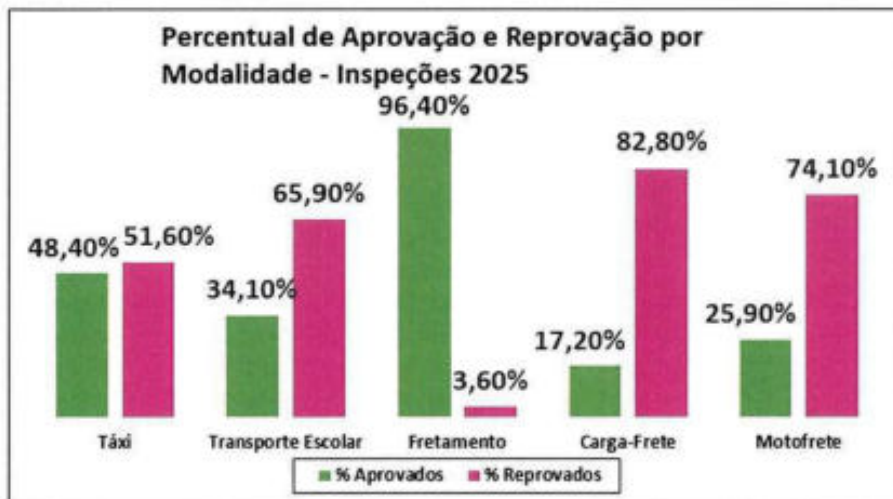
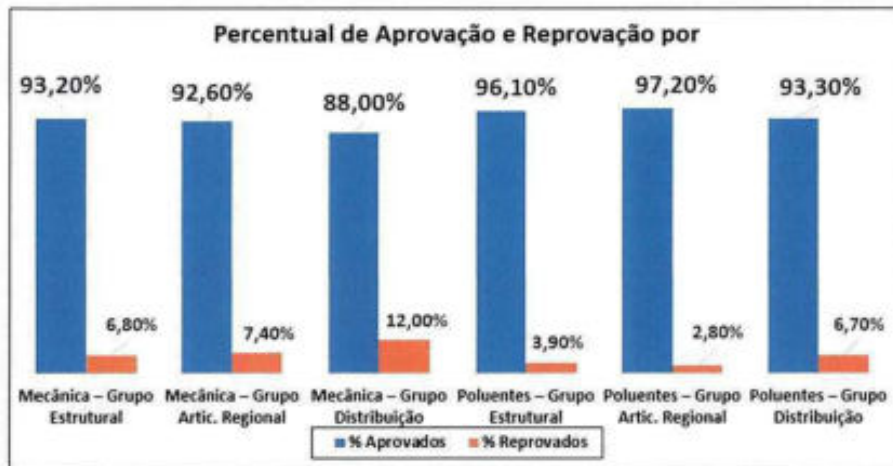
A SPTrans realiza, de forma contínua e sistemática, inspeções periódicas e amostrais na frota vinculada aos serviços contratados prestados pelas Concessionárias e autorizados nas modalidades Táxi, Escolar, Fretamento, Moto Frete e Carga Frete, como parte de sua estratégia de segurança operacional, conformidade regulatória e gestão de riscos.

DP DO DT DG DA DE

133/167

As inspeções abrangem a verificação de sistemas mecânicos, estruturais, elétricos, de conservação geral e de acessibilidade e a aferição de emissões de poluentes atmosféricos e de ruídos e são realizadas nas dependências das garagens das Concessionárias, no Centro Integrado de Transporte – CIT ou nos Organismos de Inspeção Acreditados, credenciados pela SMT.

Em 2025, foram realizadas 84.860 vistorias na frota vinculada ao Sistema de Transporte e 32.076 na modalidade de transporte diferenciado, conforme gráficos demonstrativos das vistorias por modalidade:



Auditorias de Manutenção

De acordo com o previsto nos Contratos de Concessão e com vistas à constatação da conformidade dos processos de manutenção adotados pelas Concessionárias, para preservação do estado de conservação da frota, segurança e conforto dos usuários, além das medidas de preservação do meio ambiente, são realizados ciclos semestrais de auditorias nos processos de manutenção dessas Concessionárias, baseadas nos critérios e conceitos das Normas ISO 9001, ISO 14001 e ISO 19011.

DP DQ DE DG DA DE

134/167

Nas auditorias, são avaliadas desde a qualificação das equipes (treinamentos) até a execução técnica na oficina e a organização das garagens. Cada ciclo gera um Plano de Ação, forçando as Concessionárias a mitigarem falhas e implementarem melhorias contínuas.

A conformidade é medida por um sistema de pontuação que reflete o grau de maturidade operacional de cada unidade:

Pontuação Total	Pontuação por Quesito	Classificação Final	Status
Maior ou igual a 70%	Maior ou igual a 70%	Manutenção qualificada plenamente	Aceitável
Maior ou igual a 70%	De 69% até 49%	Manutenção qualificada parcialmente	Ajustes Necessários
De 50% até 69%	-	Manutenção com restrições	Crítico
Abaixo de 50%	-	Manutenção desqualificada	Inaceitável

Fonte: Superintendência de Engenharia Veicular e Mobilidade Especial

Em 2025, foram realizadas 78 auditorias em 39 unidades de manutenção das Concessionárias, o que representa dois ciclos semestrais completos.

GESTÃO DA RECEITA E REMUNERAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE

GRI 2-6 | 2-27 | 3-3 | 201-4

Em 2025, observou-se uma leve retração na demanda de passageiros transportados – em torno de 2,0% –, em comparação com 2024.

A variação entre as médias dos dias úteis, calculadas livres de atipicidades, feriados e dias pontes, apresentou uma redução de 1,45%.

DEMANDA DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS

Período	2024	2025 ¹	Var% (2025/2024)
Anual (em bilhões)	2,16	2,11	-2,14%
Média Mensal (em milhões)	180,07	176,22	-2,14%
Média Dia Útil (em milhões)	7,13	7,03	-1,45%

Variação moderada sugere que o Sistema de Transporte mantém um patamar relativamente estável

Fonte: Gerência de Programação Econômico-Financeira

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

A média anual dos dias úteis reforça essa trajetória, registrando queda de 7.133.095 passageiros, em 2024, para 7.029.639, em 2025, o que confirma o recuo de 1,45%.



135/167



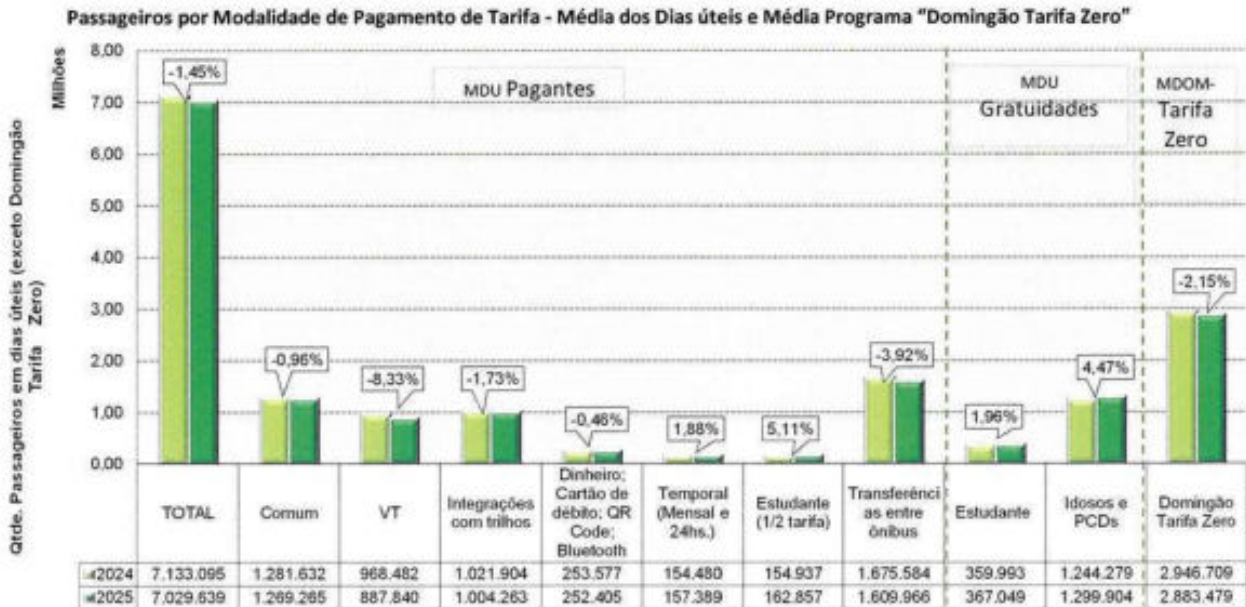
Relatório Integrado da Administração 2025



Fonte: Gerência de Programação Econômico-Financeira. Dados sujeitos a alterações em função de novos processamentos no Sistema de Bilhetagem Eletrônica referente aos últimos meses do ano.

No gráfico a seguir, são apresentadas as distribuições da demanda de passageiros por modalidade de pagamento de tarifa, considerando as médias dos dias úteis e a demanda aos domingos relativa ao Programa Domingão Tarifa Zero.

Os dados indicam que a redução global da demanda decorre menos de queda generalizada e mais de uma mudança no perfil de utilização do Sistema, associada às políticas públicas de inclusão social com impactos sobre a arrecadação tarifária.



Fonte: Gerência de Programação Econômico-Financeira.
Notas: - Dados sujeitos a alterações em função de novos processamentos no sistema de bilhetagem eletrônica referente aos últimos meses do ano.
- Programa Domingão Tarifa Zero (gratuidade aos domingos, no Natal - 25/12, no Ano Novo - 01/01, e no Aniversário da Cidade - 25/01).

DP DO DT DG DA DE

Receita Total do Sistema de Transporte

Em 2025, verificou-se um aumento de 11,5% da receita tarifária, em relação a 2024, que decorre, principalmente, do reajuste tarifário ocorrido em 6 de janeiro de 2025. A tarifa básica do Bilhete Único Comum foi reajustada de R\$ 4,40 para R\$ 5,00, enquanto a tarifa do Vale-Transporte passou de R\$ 4,83 para R\$ 5,49, representando um reajuste de 13,6%.

Em termos nominais (Quadro 2), a receita tarifária apresentou, em 2025, um acréscimo de R\$ 516 milhões em relação a 2024. Esse crescimento não acompanhou o índice de reajuste da tarifa (13,6%), em razão da mudança no perfil de uso do Sistema, associada às políticas públicas de inclusão social, bem como da utilização de saldo remanescente de créditos adquiridos à tarifa anterior.

Ressalta-se que, desde 2020, não havia atualização da tarifa. No período compreendido entre dezembro de 2019 e novembro de 2024, a variação acumulada do INPC (IBGE) foi de 34,30%, de modo que o reajuste de 13,6% não recompôs a inflação acumulada ao longo do período sem reajustes tarifários.

Além disso, a atualização monetária pelo IPCA-IBGE (Quadro 2 – Item B) reduz significativamente as taxas de crescimento observadas em valores correntes. Enquanto a receita tarifária apresenta aumento nominal de 11,5%, em 2025, em termos reais, o crescimento é de 6,0%, indicando que parcela relevante da variação decorre da recomposição inflacionária.

Assim, os valores atualizados permitem uma leitura mais acurada do desempenho econômico do Sistema, em termos reais, evidenciando que, embora haja crescimento da receita tarifária em 2025, esse avanço é mais moderado, quando descontados os efeitos da inflação.

Quadro 2 – Receita tarifária do sistema de transporte de ônibus - Regime de caixa - em R\$ milhões

	2024	2025	var% (2025/2024)
A) Receita Tarifária (preços correntes)	4.499,1	5.015,4	11,5%
B) Receita Tarifária (valores atualizados para 31dez25 pelo IPCA- IBGE)	4.816,2	5.102,8	6,0%

Receita Tarifária se recupera após período sem reajustes, mantendo crescimento real

Fonte: Gerência de Programação Econômico-Financeira
Notas:- Dados sujeitos a alterações

Remuneração do Sistema de Transporte

Refere-se à remuneração das Concessionárias, incluindo o Serviço Atende+ (Quadro 3). A remuneração, em 2025, alcançou R\$ 12,280 bilhões, frente a R\$ 11,401 bilhões, em 2024, o que representa um crescimento de 7,71%, em termos nominais. Essa variação reflete, principalmente, fatores que pressionaram a estrutura de custos do Sistema, como a aplicação do reajuste contratual anual dos operadores. No mesmo sentido, observa-se elevação da média mensal de desembolso, que passou de R\$ 950 milhões, em 2024, para R\$ 1,023 milhão, em 2025.

Quando os valores são atualizados pelo IPCA-IBGE, para dezembro de 2025 (Quadro 3 – Item B), o crescimento da remuneração é atenuado para 4,57%, indicando que parcela relevante da variação nominal observada decorre da recomposição inflacionária, com aumento real mais moderado da despesa, no período analisado.

DP DO DE DG DA DE

137/167

Quadro 3 – Valores remunerados – Regime de Caixa (em R\$ milhões)

Período	2024	2025	Var% (2025/2024)
A) Remuneração (preços correntes)	11.401,2	12.280,0	7,71%
A.1) Média Mensal	950,1	1.023,3	
B) Remuneração valores atualizados para 31dez25 pelo IPCA- IBGE	11.942,5	12.487,8	4,57%

Remuneração acompanha reajustes contratuais, com crescimento real

Fonte: Gerência de Programação Econômico-Financeira.

Notas:- Dados sujeitos a alterações

Remuneração – Veículos de matriz energética mais limpa

A substituição dos veículos aumentará a eficiência nos transportes e reduzirá emissões de poluentes, com impactos positivos na saúde e na qualidade de vida das pessoas. O ônibus elétrico apresenta custo operacional mais baixo em comparação ao modelo a diesel, principalmente, devido ao menor gasto com energia por quilômetro rodado e à redução significativa dos custos de manutenção, já que possui menos componentes mecânicos sujeitos a desgaste. Além da eficiência econômica, a adoção desse modal traz benefícios relevantes para a Cidade, como a eliminação das emissões locais de poluentes, a contribuição para a redução de gases de efeito estufa, a melhoria da qualidade do ar e da saúde pública, bem como a diminuição do ruído urbano, aumentando o conforto dos usuários e da população no entorno.

Em setembro de 2023, foi celebrado termo aditivo entre o Poder Concedente e as Concessionárias do Sistema de Transporte Coletivo do Município de São Paulo, que definiu a metodologia de remuneração dos veículos elétricos, baseada em subvenção para investimento. Nesse modelo, a Prefeitura financia a diferença de custo entre o ônibus elétrico e o veículo a diesel, cabendo à Concessionária o valor equivalente ao ônibus convencional, não sendo a parcela subvencionada passível de remuneração.

Os recursos para a subvenção decorrem de contratos de financiamento firmados pela Prefeitura com o Banco do Brasil, o BNDES e a Caixa Econômica Federal e estão em andamento os contratos com o Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID), o Banco Mundial e o Banco da China. Em 2025, foram adquiridos 613 ônibus elétricos, representando avanço relevante na descarbonização da frota municipal (<https://prefeitura.sp.gov.br/web/mobilidade/w/ve%C3%ADculos-adquiridos-com-subven%C3%A7%C3%A3o-para-investimento>).

Nesse contexto, a subvenção para investimento constituiu instrumento de viabilização econômica da implantação dos veículos elétricos, ao permitir o financiamento da diferença de custo entre o ônibus elétrico e o veículo a diesel, sem transferência desse diferencial para a estrutura tarifária. Dessa forma, o modelo adotado possibilitou a implementação do projeto de renovação tecnológica da frota, preservando o equilíbrio econômico-financeiro dos contratos de concessão.

DESEMPENHO FINANCEIRO

GRI 3-3 | 201-1

A gestão orçamentária e financeira da SPTrans é de responsabilidade da Diretoria de Administração e de Infraestrutura e as atividades desenvolvidas e os resultados alcançados permitiram que os projetos, aquisições, contratações e implantações, em 2025, fossem viabilizados para todas as Áreas da Empresa, possibilitando os pagamentos de forma a manter ininterruptas as atividades da Companhia.

DP DO DT DG DA DE

138/167

Com relação aos clientes externos como a Prefeitura Municipal da Cidade de São Paulo – PMSP, por meio da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte – SMT, da Secretaria Executiva Mobilidade e Trânsito – SEMTRA, da Secretaria Municipal da Fazenda – SF e da Secretaria Municipal de Planejamento e Eficiência – SEPLAN, a Empresa atuou na gestão e implantação de políticas públicas para o Setor, viabilizando os recursos financeiros necessários.

No que se refere ao Tribunal de Contas, Conselhos de Administração e Fiscal, Comitê de Auditoria Estatutário e Auditoria Externa, atuou com o acompanhamento, suporte e subsídio de informações consolidadas sobre a nossa gestão e para o gerenciamento do Sistema de Transporte da Cidade.

Com relação aos fornecedores de produtos e serviços, incluindo as Concessionárias para execução dos serviços de transporte público, foram realizados os pagamentos, colaborando na manutenção de obrigações contratuais.

Quanto às ações internas, foram realizadas atividades de acompanhamento e gerenciamento das fontes de recursos orçamentários e ações para solicitações de recursos mediante disponibilidade financeira. Atuamos na liberação de recursos para a aquisição de bens, produtos e serviços diversos e na análise financeira de itens contratuais, cauções, garantias, multas, juros, reajustes, penalidades e na repactuação de contratos, além da validação de notas fiscais da Empresa e de terceiros com os enquadramentos e recolhimentos devidos, aprimorando os requisitos de formalidades e transparência nas contratações e prestação de contas.

Possibilitamos, também, com a anuência da Junta Orçamentário-Financeira (JOF), a gestão dos recursos financeiros próprios, para a efetivação do Plano de Demissão Voluntário (PDV), promovendo adequação do quadro de pessoal da Empresa e a consequente redução da folha de pagamento.

Realizamos a administração contábil em estrito atendimento às Normas e Técnicas aplicadas à Contabilidade da Empresa, certificando que os registros e os atos da organização estejam de acordo com a legislação. Procedemos à administração contábil da Empresa, com as análises, verificações e lançamentos de registros do exercício, e na elaboração do balanço anual, balancetes e demonstrações dos resultados, para o suporte à alta direção, visando viabilizar a execução de auditorias internas e externas e cumprimento das exigências dos controladores.

No âmbito da administração financeira gerencial, garantimos o funcionamento ininterrupto das operações da SPTrans, por meio da gestão dos desembolsos e dos pagamentos realizados dentro dos prazos contratuais. Mantivemos a administração dos recursos e das contas destinadas, exclusivamente, à gestão financeira do serviço de transporte público junto aos correspondentes bancários e viabilizamos as contratações, os investimentos, aquisições, custeio e remunerações dos serviços sob a responsabilidade de gestão da Empresa, mantendo sob controle o fluxo de caixa.

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

Em 2025, 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.


DP DO DT DG DA DE 139/167

As demonstrações financeiras da execução orçamentária foram resultado da consolidação das receitas, investimentos e despesas ocorridas no exercício. Os recursos foram classificados conforme sua fonte em dotações específicas para ações das políticas públicas de transporte e cumprimento das metas estabelecidas pela PMSP para o Sistema de Transporte.

A execução dos recursos está dividida em três itens de controle orçamentários:

- **São Paulo Transporte** - consolidação dos dados financeiros da São Paulo Transporte S/A como prestadora de serviços especializados, de acordo com contrato firmado com a SMT.
- **Sistema de Transporte** - consolidação da receita tarifária e recursos orçamentários para o pagamento de despesas da operação e manutenção dos serviços de transporte.
- **Plano de Investimentos** - programas e projetos de infraestrutura para modernização do Sistema Transporte, de acordo com convênio firmado com a SMT.

SÃO PAULO TRANSPORTE S/A

Em 2025, os ingressos financeiros da São Paulo Transportes S/A somaram R\$ 601,48 milhões, correspondendo às receitas do gerenciamento, especialmente as decorrentes de serviços e taxas de comercialização, às receitas próprias, oriundas dos aluguéis de equipamentos e imóveis e das receitas diversas, além das decorrentes da execução do Contrato de Gerenciamento com a SMT. Por outro lado, as despesas financeiras totalizaram R\$ 666,73 milhões, gerando um resultado financeiro negativo de R\$ 65,2 milhões no ano.

Receitas

Distribuição da captação de recursos financeiros na SPTrans em 2025

Receitas Próprias	2025
Cientes PMSP	327.231
Outras Receitas Próprias	267.502
Estorno e Ajustes	6.752
TOTAL	601.485

Fonte: Superintendência Financeira

Os recursos foram provenientes de:

- Receitas do gerenciamento, no valor de R\$ 180,08 milhões, provenientes dos serviços e da comercialização de créditos eletrônicos do Bilhete Único, emissão de 2ª via, gerenciamento da venda de créditos eletrônicos de Vale Transporte, carteira escolar – UNE/UMES, remuneração de serviços especiais – linha circular USP, cessão de espaços, acordos judiciais, aplicações financeiras e reembolso de serviços da Bilhetagem Eletrônica, que representou 30% do volume total dos recursos. Deste total, há também R\$ 58 milhões recebidos a título de restituição de impostos pagos, em razão de reconhecimento da imunidade tributária;
- Receitas próprias, no valor de R\$ 37,1 milhões, provenientes de aluguéis de equipamentos e imóveis próprios, bem como de outras receitas diversas, correspondendo a 6% do volume total dos recursos;
- Dotações específicas da Secretaria SMT/SETRAM, para o pagamento dos serviços contratados (Contrato de Gestão), no valor de R\$ 327,23 milhões, incluído os recursos oriundos da SMT e SME (Programa de Transporte Escolar Gratuito – TEG), com participação de 55% no volume total de recursos;



140/167



Relatório Integrado da Administração 2025

- Lei nº 13.241/01 (3,5%) – O valor de R\$ 50,35 milhões está relacionado ao contexto da Lei Municipal nº 13.241, de 2001, que define as diretrizes para o custeio das atividades de estruturação do transporte coletivo em São Paulo. Essa legislação estabelece as responsabilidades dos operadores, bem como os critérios para o cálculo das tarifas, entre outros aspectos relevantes para o funcionamento do sistema.

Comparação das fontes de recursos financeiros entre 2024 e 2025
(valores em R\$ mil)

RECEITAS SPTrans	2023	2024	2025	Variação % * 2025/2024	% Total ** 2025
Serviços e Comercialização	123.403	121.247	180.084	48,5%	30%
Aluguéis de equipamentos/imóveis e Receitas Diversas	129.884	31.166	37.157	19,2%	6%
Cliente PMSP (Dotação Orçamentária)	312.421	388.153	327.231	-15,7%	55%
Lei 13241/01 (3,5%)	-	-	50.035		8%
TOTAL	565.708	540.565	594.507	10,0%	100%

Obs. * Comparativo do recurso individual e total 2025 em relação ao recurso individual e total 2024

** Comparativo do recurso individual em relação ao recurso total (ano 2024)

Fonte: Superintendência Financeira

O total das receitas em 2025 apresentaram um aumento de 10% referente à utilização dos recursos da Lei Municipal nº 13.241/2001, bem como à receita extraordinária, a título de repetição de indébito.

Os recursos do gerenciamento (Cliente PMSP) teve uma redução de 15,7% no ano. Com isso, a SPTrans encerrou o ano de 2025 com um déficit financeiro.

Despesas

As despesas totais da SPTrans foram de R\$ 700,15 milhões, com um aumento de 25,4% em relação a 2024, conforme demonstrado a seguir.

Comparativo das Despesas de 2025/2024 por item de controle
(valores em R\$ mil)

DESPESAS SPTrans	2023	%*	2024	%*	% de variação**	2025	%*	% de variação**
Despesas com Pessoal	355.588	71,2	371.291	66,5	4,4%	449.182	80,4	21,0%
Serviços de terceiros	100.558	20,1	119.242	21,3	18,6%	117.095	21,0	-1,8%
Material de consumo	5.670	1,1	4.631	0,8	-18,3%	5.135	0,9	10,9%
Despesas gerais	18.991	3,8	19.195	3,4	1,1%	52.796	9,5	175,1%
Despesas tributárias	11.420	2,3	23.917	4,3	109,4%	40.485	7,2	69,3%
Financiamentos	-	0,0	-	0,0	-	-	0,0	0,0%
Investimentos	7.261	1,5	20.275	3,6	179,2%	35.462	6,3	74,9%
Despesa Total	499.489	100	558.551	100	11,8%	700.155	125	25,4%

Obs. * Comparativo da despesa individual sobre a despesa total

** Comparativo da despesa 2025 em relação a despesa 2024

Fonte: Superintendência Financeira

DP DO DE DG DA DE



Relatório Integrado da Administração 2025

O crescimento das despesas operacionais já estava previsto no Orçamento Empresarial de 2025, que serve como base para a Proposta Orçamentária Anual da SPTrans, tendo em vista os reajustes contratuais das atividades existentes, a inclusão de novas atividades, bem como o Programa de Demissão Voluntária – PDV, aprovado pela JOF.

Resultado Financeiro

A SPTrans encerrou 2025 com um resultado financeiro negativo em R\$ 65,2 milhões, passando de um saldo inicial de R\$ 144,8 milhões, para um saldo final de R\$ 79,5 milhões.

Ingressos

Resultado Financeiro entre os anos de 2015 a 2025
(valores em R\$ mil)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
TOTAL DE INGRESSOS	506.355	425.653	407.791	410.657	467.864	411.910	407.498	560.202	565.744	542.310	601.485
1. Receitas Próprias	500.379	422.627	404.740	406.797	432.994	409.693	407.498	560.202	565.744	542.310	601.485
1.1. Clientes PMSP	430.926	349.377	323.148	337.562	166.011	323.375	309.794	381.790	312.420	388.154	327.231
1.3. Outras Receitas Próprias	69.453	73.250	81.592	69.235	266.983	86.318	97.704	178.412	251.382	152.534	267.502
1.4. Estorno e Ajustes	-	-	-	-	-	-	-	-	1.942	1.622	6.752
2. Recursos Gerenciados	2.977	-	-	48	-	-	-	-	-	-	-
2.3. Recursos de Outros Entes	2.977	-	-	48	-	-	-	-	-	-	-
3. Investimentos	-	-	-	-	30.799	-	-	-	-	-	-
3.1. Alienações de Imóveis	-	-	-	-	30.799	-	-	-	-	-	-
4. Financiamentos	2.999	3.026	3.051	3.812	4.071	2.217	-	-	-	-	-
4.1. Recursos do Governo Municipal	1.414	3.026	3.051	3.812	4.071	2.217	-	-	-	-	-
4.1.1. Aportes de Capital	1.414	3.026	3.051	3.812	4.071	2.217	-	-	-	-	-
4.2. Recursos do Governo Estadual/Federal	1.585	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4.2.1. Aportes de Capital	1.585	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-

Fonte: Superintendência Financeira

Ao longo desses anos, observa-se a recuperação do crescimento do total de Ingressos, que havia perdido a força em 2021, saindo de um patamar de R\$ 407,5 milhões em 2021 para um total de R\$ 601,4 milhões em 2025.

Esse crescimento refletiu a retomada das atividades da empresa após o período de recessão decorrente da pandemia e, sobretudo, um aumento das receitas próprias.

DP DO DT DG DA DE

142/167



Relatório Integrado da Administração 2025

Desembolsos

Resultado Financeiro entre os anos de 2015 a 2025 (valores em R\$ Mil)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
DESEMBOLSOS	533.203	418.411	412.178	405.046	431.546	402.338	412.784	520.931	499.560	560.231	666.731
5. Custeio	590.074	415.384	408.614	399.927	423.882	387.963	404.460	487.875	492.298	539.954	631.269
5.1. Despesas com Pessoal	239.525	255.817	289.219	295.012	313.174	279.705	280.612	325.785	355.591	371.294	449.184
5.1.1. Salários	87.005	93.719	98.421	104.380	101.643	99.283	109.473	134.397	120.284	132.440	146.066
5.1.2. Encargos	64.466	71.139	75.787	79.165	81.252	80.103	78.400	99.072	104.711	111.148	123.881
5.1.3. 13º Salário	8.294	8.883	9.003	9.501	9.438	9.457	9.105	10.946	11.380	12.028	12.664
5.1.4. Pênsias	10.733	11.287	10.423	12.577	12.329	13.722	12.223	13.901	15.007	15.416	15.267
5.1.5. Vale Refeição	34.766	34.463	32.422	31.316	30.969	25.805	23.201	36.237	38.015	39.135	41.536
5.1.8. Plano de Saúde	18.444	23.313	30.585	35.515	33.031	29.709	28.552	29.719	35.309	38.999	42.085
5.1.9. Seguro de Vida	475	223	513	296	658	584	558	611	735	973	1.313
5.1.10. Contribuições em Folha	9.435	9.725	9.562	9.487	9.433	8.083	7.282	8.023	9.054	9.347	8.172
5.1.11. Rescisões Contratuais	2.217	1.241	11.253	2.077	22.149	3.327	2.681	1.074	8.780	1.314	50.497
5.1.12. Reclamações e Acordos Trabalhistas	5.586	2.702	1.554	1.058	930	529	616	860	696	776	608
5.1.14. Treinamento de Pessoal	280	777	692	332	2.436	146	258	472	625	759	367
5.1.17 Outros desembolsos com pessoal	7.826	8.347	9.004	9.908	9.106	8.957	8.263	10.473	10.795	10.959	6.528
5.2. Serviços de Terceiros	229.978	107.046	57.731	48.321	51.594	57.519	71.862	78.880	98.608	119.237	117.091
5.2.1. Informática	1.782	2.043	2.522	2.425	4.610	2.729	5.578	7.458	10.234	12.039	15.150
5.2.2. Segurança	49.607	9.292	7.579	7.852	8.701	8.474	6.693	7.380	7.566	7.834	7.524
5.2.3. Limpeza	24.286	3.040	2.795	2.843	3.026	2.982	3.026	3.489	2.925	2.951	2.978
5.2.4. Manutenção/Conservação Predial	637	587	933	1.614	1.179	2.902	2.959	3.502	4.435	6.876	4.777
5.2.5. Manutenção de Veículos/Equipamentos	169	96	129	236	308	90	80	203	187	554	140
5.2.6. Correios	1.241	1.472	1.359	1.729	1.755	647	899	3.223	3.399	4.471	5.071
5.2.7. Serviços Reprográficos	357	185	168	247	215	147	188	270	365	286	351
5.2.10. Consultoria/Assessoria	1.547	87	74	121	218	294	817	2.094	3.082	3.298	3.373
5.2.11. Outros desembolsos com serviços de terceiros	150.352	90.284	42.172	31.254	31.784	39.354	51.622	51.261	66.415	80.988	77.727
5.3. Material de Consumo	4.076	3.253	2.944	5.537	5.699	4.062	5.120	6.076	5.672	4.630	5.131
5.3.1. Material de Escritório	2.813	1.776	1.691	3.978	3.973	2.665	3.575	3.862	3.650	2.574	2.854
5.3.2. Copo e Cozinha	-	-	-	-	-	114	41	25	15	34	108
5.3.3. Higiene e Limpeza	-	-	-	-	-	5	5	2	-	-	2
5.3.4. Outros desembolsos com material de consumo	1.263	1.487	1.253	1.559	1.717	1.278	1.498	2.367	2.007	2.022	2.167
5.4. Despesas Gerais	34.563	25.023	34.894	30.485	33.524	28.690	25.188	71.480	71.008	20.874	19.378
5.4.1. Aluguel de Imóveis	5.032	5.243	4.694	5.077	6.063	5.278	4.816	4.698	3.976	3.961	4.113
5.4.2. Aluguel de Equipamentos	4.088	3.829	3.435	3.023	2.484	4.178	5.834	6.146	7.068	5.452	3.959
5.4.5. Viagens e Estadia	187	11	48	84	159	12	-	114	238	276	351
5.4.7. Água	3.981	866	1.037	1.041	1.078	689	745	1.091	1.286	1.581	1.578
5.4.8. Energia Elétrica	6.461	2.513	2.334	2.446	2.505	1.987	2.121	2.369	1.804	1.747	1.271
5.4.9. Telefone	1.845	1.653	1.521	1.378	1.240	1.602	2.063	2.031	2.165	2.076	1.830
5.4.10. Ações Judiciais	12.532	9.168	19.151	13.058	13.127	12.516	8.242	3.979	3.427	4.563	4.720
5.4.13. Outros desembolsos com despesas gerais	457	1.740	2.674	6.378	6.868	2.428	1.367	51.052	1.044	1.218	1.556
5.5. Tributárias	21.932	24.235	23.826	20.572	19.900	17.987	21.678	5.654	11.419	23.919	40.485
5.5.1. PIS/COFINS	19.857	22.661	21.342	13.063	13.673	13.425	9.077	-	-	20.392	39.552
5.5.4. IR/CSLL	-	-	1.003	749	2.930	1.160	9.150	2.053	1.767	1.365	933
5.5.5. Taxas	2.075	1.574	1.681	6.760	-	-	-	-	-	-	-
5.5.7 Outros Desembolsos Tributários	-	-	-	-	3.317	3.402	3.451	9.601	9.852	2.162	-
6. Recursos Gerenciados	-	-	-	241	-	-	-	-	-	-	-
6.1. Rec. Ger. Governo Municipal	-	-	-	241	-	-	-	-	-	-	-
6.1.2. Investimentos	-	-	-	241	-	-	-	-	-	-	-
7. Investimentos	260	91	659	1.380	3.559	9.361	1.299	33.056	7.262	20.277	35.462
7.2. Aquisições de Máquinas e Equipamentos	260	91	659	1.380	3.559	9.361	1.299	33.056	7.262	20.277	35.462
8. Financiamentos	2.869	2.936	2.905	3.498	4.105	5.014	7.025	-	-	-	-
8.1. Empréstimos Concedidos	2.869	2.936	2.905	3.498	4.105	5.014	7.025	-	-	-	-

Fonte: Superintendência Financeira

DP DO DE DG DA DE

143/167



Relatório Integrado da Administração 2025

No comportamento dos Desembolsos, observou-se um aumento de 19,01%, quando comparado a 2024, decorrente das novas atribuições dadas a SPTrans por força das intervenções, decretos e convênios e da continuação das atividades e dos contratos já existentes, que são corrigidos anualmente.

Resultados

Resultado Financeiro entre os anos de 2015 e 2025 (valores em R\$ mil)

	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025
TOTAL INGRESSOS	506.355	425.653	407.791	410.657	467.864	411.910	407.498	560.202	565.744	542.310	601.485
DESEMBOLSOS	533.203	418.411	412.178	405.046	431.546	402.338	412.784	520.931	499.560	560.231	666.731
RESULTADO	-26.848	7.242	-4.387	5.611	36.318	9.572	-5.286	39.271	66.184	-17.921	-65.246

Fonte: Superintendência Financeira

O Resultado Financeiro negativo de R\$ 65,2 milhões diminuiu o saldo em caixa da empresa, que encerrou o ano de 2025 com um saldo final de R\$ 79,54 milhões.

SISTEMA DE TRANSPORTE

Em 2025, foram utilizados R\$ 12,77 bilhões para os investimentos e pagamentos das despesas para o funcionamento ininterrupto dos serviços no Sistema de Transporte.

Receitas

A receita total do Sistema de Transporte, em 2025, apresentou aumento de 507,96 milhões (11%) em comparação ao ano anterior, relacionada diretamente ao aumento das receitas de catraca, de venda de créditos eletrônicos e de cartões.

RECEITA	2023	%*	2024	%*	2025	%*
Rec. Catraca	459.110	9,24%	381.376	8,25%	428.534	8,36%
Rec. Cartões Déb/Créd.	639	0,01%	1.865	0,04%	5.071	0,10%
Venda Créd. Eletrônico	4.425.488	89,08%	4.115.882	89,09%	4.577.242	89,26%
1 - RECEITA TARIFÁRIA	4.885.237	98,33%	4.499.123	97,38%	5.010.847	97,71%
2 - DIVERSAS	83.014	1,67%	121.011	2,62%	117.256	2,29%
3 - RECEITA TOTAL (1+2)	4.968.251	100,00%	4.620.134	100,00%	5.128.103	100,00%

Obs. * Comparativo da receita individual sobre a receita total

Fonte: Superintendência Financeira

Despesas

Em 2025, o desembolso com a remuneração das Concessionárias do Sistema de Transporte teve aumento de R\$ 988,41 milhões (8,4%), quando comparado ao ano anterior. No quadro a seguir, são demonstrados os itens de despesa e sua participação no total. Em maio de 2025, mês de reajuste dos contratos das Concessionárias do Sistema de Transporte, a tarifa de remuneração foi reajustada em 5,96%, à exceção da tarifa de remuneração do lote AR0, que possui cálculo diferenciado, devido à operação da frota pública de trólebus, que foi corrigido em 5,42%.

DP DO DE DG DA DE

144/167



Relatório Integrado da Administração 2025

Com relação ao Serviço Atende+, que fornece os serviços especializados de vans adaptadas e táxis acessíveis para o transporte de pessoas com deficiência e mobilidade reduzida, o orçamento inicialmente autorizado foi de R\$ 159,3 milhões. Devido à necessidade de manutenção da prestação de serviços e cumprimento contratual, o valor total da despesa com o serviço prestado foi de R\$ 221,5 milhões no ano, havendo a suplementação de R\$ 62,2 milhões para suprir tal despesa.

Desembolso com o Sistema de Transporte 2023 a 2025
(valores em R\$ mil)

SISTEMA DE TRANSPORTE	2023	%*	2024	%*	2025	%*
Frota Contratada	10.205.179	98,63	11.216.062	95,21	12.058.508	94,44
Sistema PAESE	6.427	0,06	3.167	0,03	3.421	0,03
Serviço ATENDE	150.191	1,45	185.172	1,57	221.445	1,73
Serviço Complementar	142	0,00	911	0,01	0	0,00
SPTrans	23.982	0,23	25.257	0,21	26.041	0,20
SPTrans - LEI 13.241/01 (Ger. 3,5%)	-	-	-	-	50.035	0,39
Gerenc. Créditos Eletr.	22.309	0,22	21.703	0,18	22.433	0,18
Comercialização	10.731	0,10	11.254	0,10	10.658	0,08
SMGO (Licença/Manutenção)	-	-	37.675	0,32	68.969	0,54
Terminais PPP	143.881	1,39	177.126	1,50	209.190	1,64
Operação de bilheterias	-	-	-	-	-	0,00
Despesas gerais - sistema	116.897	1,13	102.002	0,87	88.047	0,69
Aporte SPTrans - RB - Decreto 64.784 - Caducidade					10.000	0,08
DESEMBOLSO TOTAL	10.679.739	100	11.780.329	100	12.758.747	100

Obs. * Comparativo da despesa individual sobre a despesa total / Fonte: Superintendência Financeira

Recursos Recebidos

O total de recursos recebidos no exercício foi de R\$ 7,5 bilhões, que representa um acréscimo de 7% em relação a 2024. O aumento se destacou pelo crescimento de R\$ 436,52 milhões (6,9%) das Compensações Tarifárias do Sistema de Transporte, que representam 94,3% dos recursos.

Recursos Recebidos (PMSP + UNIÃO) em 2024/2025
(valores em R\$ mil)

RECURSOS RECEBIDOS	2024	%*	2025	%*
Compensações Tarifárias do Sistema Ônibus	6.688.009	94,68	7.124.530	94,32
Transp. Pessoas c/ Defic. Ou Mobil. Reduz. - Atende+	180.725	2,56	215.711	2,86
Transp. Pessoas c/ Defic. Ou Mobil. Reduz. - Atende+ (Restos a pagar)	180	0,00	4.517	0,06
Transp. Pessoas c/ Defic. Ou Mobil. Reduz. - Atende+ - DEA	-	-	-	0,00
Implantação de Transporte Público Hidroviário	17.684	0,25	-	0,00
Contraprestação de Parceria Público-Privada (PPP)	164.127	2,32	209.190	2,77
Contraprestação de Parceria Público-Privada (PPP) - (Restos a pagar)	12.999	0,18	-	0,00
Manut.e Operação Sist. Mun. Transp. Coletivo - Precatório	-	0,00-	-	0,00
1 - RECURSOS PMSP	7.063.724	100	7.553.947	100
Compensações Tarifárias do Sistema de Ônibus - Gratuidade Idoso	-	-	-	-
2 - RECURSOS REPASSADOS PELA UNIÃO	-	-	-	-

Obs. * Comparativo do recurso individual sobre o recurso total / Fonte: Superintendência Financeira

DP DO DT DG DA DE

145/167

PLANO DE INVESTIMENTOS

São os programas e projetos de aprimoramento da infraestrutura do Sistema de Transporte que foram potencializados por meio de investimentos que permitiram a sua estruturação 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 2025, o total de recursos utilizados foi de R\$ 285 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.

Foram utilizados R\$ 160,5 milhões para pagamento das despesas de serviços relacionados à limpeza, vigilância e manutenção da infraestrutura dos Terminais de ônibus.

Por fim, foram investidos R\$ 133,5 milhões em projetos, obras, instalações, manutenção e implantação de Corredores e Terminais.

	Origem Recurso	Valor
IMPL. E CONSTR. DE TERMINAIS DE ÔNIBUS	FUNDURB	10.808.618
CONSTRUÇÃO DE CORREDORES	FUNDURB	10.821.866
CONSTRUÇÃO DE CORREDORES	FMDT	3.005.741
MANUTENÇÃO E OPERAÇÃO DE CORREDORES DE ÔNIBUS	FMDT	92.659.762
ACESS., AMPL., REF. E REQ. PARADAS E PLATAFORMAS	FUNDURB	6.564.657
MANUT. E OPER. DE TERMINAIS DE ÔNIBUS	SEMTRA	138.166.246
MANUT. E OPER. DE BILHETERIAS	SEMTRA	23.086.233
TOTAL		285.113.123

DESEMBOLSO TOTAL – 2025	VALOR
CONSTRUÇÃO DE TERMINAIS DE ÔNIBUS	10.127.536
CONSTRUÇÃO DE CORREDORES DE ÔNIBUS	17.352.425
CONSTRUÇÃO DE CORREDORES DE ÔNIBUS – HIDROVIÁRIO	60.684
REQUALIFICAÇÃO DE CORREDORES DE ÔNIBUS	105.925.667
BILHETERIAS E TERMINAIS	160.535.227
TOTAL	294.001.539

Fonte: Superintendência Financeira

NOSSA GENTE

GRI 2-7 | 2-8 | 2-10 | 2-18 | 2-28 | 401-1 | 401-2 | 401-3 | 403-4 | 403-9 | 404-1 | 404-2 | 404-3 | 405-1 | ODS 4 | ODS 5 | ODS 8 | ODS 10

Perfil dos Empregados

Nosso quadro é composto de empregados de Carreira Técnica, que são admitidos por meio de Seleção Pública, e de Livre Provitimento, que são nomeados após aprovação do Conselho Municipal de Administração Pública – COMAP.

O quadro abaixo apresenta um comparativo das informações sobre o número de empregados com a posição de dezembro/2025 e de dezembro/2024.

DP	DO	DE	DG	DA	DE	146/167
----	----	----	----	----	----	---------



Relatório Integrado da Administração 2025

TOTAL DE EMPREGADOS									
Ano	Quantidade de Empregados	Cedidos e Licença Sem Remuneração (Afastamento)	Estagiários	Aprendizes	Admissões		Rescisões		Reintegrações
					Carreira	Confiança	Carreira	Confiança	
2025	1.627	12	53	58	17	134	212	128	1
2024	1.815	19	67	35	138	57	27	21	4

Fonte: Superintendência de Recursos Humanos

A seguir, apresentamos a distribuição de empregados nas funções operacional e administrativa na Empresa.

DISTRIBUIÇÃO DE EMPREGADOS POR FUNÇÃO		
Função	Quantidade	
	2024	2025
Operacional	1.040	905
Administrativo	775	722
Total de Empregados	1.815	1.627

Fonte: Superintendência de Recursos Humanos

Encerramos 2025 com 1.627 empregados, sendo 1.316 pertencentes aos cargos de carreira técnica e 311 aos cargos de livre provimento, tendo sido reduzido o quadro de pessoal em 10,35%, devido ao PDV (Plano de Demissão Voluntária), promovido no segundo semestre de 2025.

O percentual do nível de escolaridade dos nossos empregados está distribuído conforme demonstrado a seguir.

QUANTIDADE DE EMPREGADOS POR FAIXA DE ESCOLARIDADE		
Faixa de Escolaridade	Quantidade	
	2024	2025
Pós-graduação e demais	106	95
Superior Completo – SUC	754	754
Superior Incompleto – SUI	54	43
Ensino Médio Completo – EMC	798	667
Ensino Médio Incompleto – EMI	21	14
Ensino Fundamental Completo – EFC	31	54
Ensino Fundamental Incompleto – EFI	51	-
Total	1.815	1627

Fonte: Gerência de Administração de Recursos Humanos

Nas tabelas a seguir, apresentamos o total de empregados por gênero e por raça/cor e a porcentagem de cargos de chefia ocupados por mulheres e negros, em dezembro de 2025.

TOTAL DE EMPREGADOS POR GÊNERO	2024	2025
Mulheres	460	420
Homens	1.355	1.207
Total	1.815	1.627

Fonte: Gerência de Administração de Recursos Humanos

DP DO BT DG DA DE

Das 420 mulheres que trabalhavam na SPTrans, em 2025, 24 ocupavam cargos de chefia, representando 34,78% do quadro de chefia.

CARGOS DE CHEFIA	2025	
Mulheres	24	34,78%
Homens	45	65,22%
TOTAL	69	100,00%

Fonte: Gerência de Administração de Recursos Humanos

Em 2025, 528 empregados se declararam pretos/pardos e representaram 32,45% do quadro, com 9 ocupando cargos de chefia (13,04% do quadro de chefia).

TOTAL DE EMPREGADOS POR RAÇA/COR		
RAÇA/COR	QUANTIDADE	
	2024	2025
Amarela	58	54
Branca	1.151	1.045
Parda	446	393
Preta	160	135
TOTAL	1.815	1.627

Fonte: Gerência de Administração de Recursos Humanos

CARGOS DE CHEFIA	2025	
Parda/Preta	9	13,04%
Demais	61	88,41%
TOTAL	69	100,00%

Fonte: Gerência de Administração de Recursos Humanos

Compromisso renovado: Selo Igualdade Racial 2025

Um passo rumo à igualdade

A SPTrans encerrou o ano de 2025 com uma conquista fundamental para a cidadania: a renovação do Selo Igualdade Racial. A renovação do selo, em 2025, viabilizada pela Gerência de Desenvolvimento de Recursos Humanos, não é apenas um título. É um esforço contínuo para dar visibilidade à luta antirracista, buscar a reparação histórica e garantir que a igualdade de oportunidades seja uma realidade cotidiana no transporte de São Paulo.



[Assinaturas manuscritas]

DP DO DE DG DA DE

148/167



Relatório Integrado da Administração 2025

Este reconhecimento é concedido pela Secretaria Municipal de Direitos Humanos e Cidadania e reafirma que a SPTrans segue rigorosamente os padrões de inclusão e diversidade.

Para a SPTrans, o caminho para um transporte melhor passa, obrigatoriamente, pelo combate ao racismo.

Novas Contratações e Rotatividade de Empregados

Em 2025, a taxa de rotatividade da Empresa foi de 15%, impulsionada por adesões realizadas ao PDV, com saídas escalonadas a partir de junho de 2025 e com encerramento previsto para abril de 2026.

Nos quadros a seguir apresentamos o nosso índice de rotatividade, a rotatividade de empregados por faixa etária e o total de empregados por tempo de serviço, em 2025.

ÍNDICE DE ROTATIVIDADE	2024	2025
Admissões	195	151
Rescisões	48	340
Média	121,5	245,5
Total de Empregados	1.815	1.627
ÍNDICE DE ROTATIVIDADE	6,69%	15,09%

Fonte: Gerência de Administração de Recursos Humanos

ROTATIVIDADE		
FAIXA ETÁRIA	ADMISSÕES	DEMISSÕES
até 30 anos	28	15
De 30 a 50 anos	87	93
acima de 50 anos	36	232
TOTAL DE EMPREGADOS	151	340

Fonte: Gerência de Administração de Recursos Humanos

O tempo médio de empresa foi de 20 anos, em 2025:

TEMPO DE EMPRESA	2025
até 05 anos	308
De 06 a 10 anos	190
De 11 a 20 anos	484
De 21 a 30 anos	131
De 31 a 40 anos	397
De 41 anos ou mais	117
TOTAL DE EMPREGADOS	1.627

Fonte: Gerência de Administração de Recursos Humanos

DP DO DE DG DA DE

149/167

Relações Trabalhistas/Sindicais

Na SPTrans, 100% dos empregados são cobertos pelos acordos coletivos celebrados.

Nossa Empresa mantém relação direta com três Sindicatos representantes dos empregados, sendo 53,9% representados pelo Sindicato dos empregados administrativos, que exercem atividades em escritórios, 45,2% pelo Sindicato dos empregados em fiscalização, inspeção e controle operacional, e 0,9% pelo Sindicato dos Engenheiros.

EMPREGADOS POR SINDICATO				
Sindicato	2024		2025	
	Quantidade	Percentual	Quantidade	Percentual
Engenheiros	15	0,8%	14	0,9%
Escritórios	936	51,6%	877	53,9%
Fiscalização	864	47,6%	736	45,2%
Total	1.815	100%	1.627	100%

Fonte: Gerência de Administração de Recursos Humanos

Anualmente, no mês de maio, data base para o início das negociações coletivas, representantes da SPTrans e dos três Sindicatos se reúnem para negociações que envolvem tanto o reajuste salarial das respectivas categorias profissionais, quanto a negociação das cláusulas vigentes e cláusulas eventualmente propostas.

Em 2025, a Empresa e os Sindicatos, a partir de maio, iniciaram as negociações coletivas referentes ao período de 2025/2026, sendo efetivada a aplicação dos reajustes negociados e aprovados sobre salários e benefícios em novembro de 2025.

Benefícios Corporativos Legais e Espontâneos

Reembolso Creche

Concedido aos empregados nos termos dos Acordos Coletivos de Trabalho, destinado às empregadas que tenham filhos de até 5 anos, 11 meses e 29 dias de idade e extensivo ao empregado quando na condição de divorciado, solteiro ou viúvo com a guarda legal dos filhos e para o pai adotante.

O valor do benefício é determinado em negociação coletiva de trabalho.

O número de beneficiários foi de 16 empregados, contemplando reembolso para 17 dependentes, em dezembro de 2025.

Benefício Alimentação

Em atendimento à Lei nº 14.133/2021, foi realizado, em 2025, um processo de credenciamento, para que empresas prestadoras de serviços de administração e gerenciamento de benefício alimentação, interessadas em atender aos empregados da SPTrans para este benefício, manifestassem o seu interesse.



150/167

Foi aberta a todos os empregados a oportunidade de escolha da empresa de seu interesse, para administrar o seu benefício auxílio alimentação e as escolhidas pelos beneficiários e contratadas pela SPTrans, por um prazo de 12 meses, foram as empresas VR Benefícios e Serviços de Processamento S.A e Pluxee Benefícios Brasil S/A.

Modalidade Refeição

Oferecido aos nossos empregados e Diretores, exceto temporários, para alimentação no período de trabalho com o objetivo de proporcionar acesso a uma alimentação saudável e satisfatória.

Modalidade Alimentação

Benefício destinado aos nossos empregados para compras em supermercados e estabelecimentos afins. Tem como objetivo oferecer a oportunidade de compra de produtos alimentícios de acordo com a necessidade da família.

O valor de cada modalidade é corrigido anualmente quando das negociações coletivas de trabalho. A distribuição é feita por meio de créditos eletrônicos para Refeição e Alimentação. É prevista, também, em cláusulas dos Acordos Coletivos de Trabalho, a possibilidade de o empregado optar por receber por percentual que melhor lhe convier em cada modalidade, respeitando o limite estabelecido.

Nossos Acordos Coletivos de Trabalho preveem a concessão de Cesta de Natal, fornecida mediante liberação de valor correspondente ao crédito alimentação eletrônico mensal.

Fundo de Emergência e Antecipação de Benefício Previdenciário

O Fundo de Emergência é concedido após análise social para a antecipação de valor previamente estabelecido ao empregado que se encontra em dificuldade sócio financeira, sendo o valor ressarcido à Empresa por meio de desconto, em até dez parcelas, em folha de pagamento.

A Antecipação de Benefício Previdenciário prevê a liberação de valor até 80% do salário do empregado afastado do trabalho, junto ao Instituto Nacional do Seguro Social – INSS, em decorrência de doença ou acidente. O reembolso do valor antecipado é ressarcido à Empresa quando do recebimento do benefício da Previdência Social, pelo empregado.

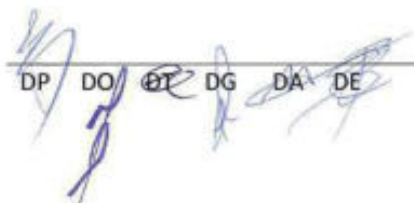
Em 2025, foram atendidos 278 empregados e 9 antecipações de benefício previdenciário.

Reembolso de Despesas Destinadas ao(a) Filho(a) com Deficiências Mentais

É o benefício concedido mensalmente na forma de reembolso de despesas aos empregados com filho(a) com deficiências neuro motoras graves, de patologias congênitas graves, independentemente de faixa etária.

O valor, com previsão de limite, é estabelecido em cláusula de Acordo Coletivo.

O número de empregados que se utilizaram desse benefício foi de 23, no total de 24 dependentes, em dezembro de 2025.


DP DO DT DG DA DE

151/167



Relatório Integrado da Administração 2025

Serviço Social

O Serviço Social tem a sua atuação pautada no atendimento social aos empregados, orientação sobre os benefícios ofertados pela Empresa e realiza acompanhamento aos empregados e dependentes em situações adversas no âmbito da saúde, socioeconômico, financeiro e nas situações de violência identificadas.

Presta atendimento e acompanhamento aos empregados em afastamento do trabalho por Auxílio por Incapacidade Temporária Previdenciário e Acidentário, junto ao INSS ou não, sempre que necessário.

São prestadas, também, orientações sobre outros benefícios previdenciários e outros benefícios da Empresa como Complementação de Auxílio-Doença/Acidente de Trabalho, além de acompanhamentos de processos decorrentes de benefícios previdenciários/acidentários impetrados pela Empresa.

Ainda, compõe equipe multidisciplinar direcionada ao acompanhamento dos empregados com deficiência recém-admitidos, em atendimento ao proposto no Edital de Seleção Pública de 2024.

Auxílio Falecimento

O benefício contempla o pagamento de quantia fixada em cláusula dos Acordos Coletivos de Trabalho – morte natural ou por acidente do trabalho – a ser paga aos dependentes do empregado falecido, com o objetivo de amparar financeiramente os familiares, enquanto estes aguardam providências administrativas e junto a órgãos públicos.

Em 2025, foram concedidos 12 benefícios aos familiares de empregados falecidos. Importante esclarecer que este benefício é distinto da assistência funeral e que, por este motivo, o número de benefícios concedidos diverge daquele, já que em muitas oportunidades a família já possui serviços fúnebres contratados e não utiliza o fornecido pela SPTrans, ou a assistência funeral é utilizada em razão do falecimento de dependentes, definidos em Acordo Coletivo de Trabalho.

Assistência Funeral

Com o intuito de atendimento das necessidades imediatas do empregado ou familiares, a SPTrans firmou parceria com empresa especializada em serviços funerários, com o objetivo de oferecer o benefício aos empregados, seus cônjuges e filhos até 21 anos de idade, de maneira mais especializada, personificada e eficaz, a fim de cumprir o firmado nos Acordos Coletivos de Trabalho, com relação ao benefício de Assistência Funeral.

A empresa contratada oferece atendimento 24 horas, para resolução de questões burocráticas de forma abrangente e os serviços funerários obrigatórios, com fornecimento, inclusive, de urna e coroas de flores, propiciando tranquilidade, confiança, conforto e apoio àqueles que vivenciam a situação. Em 2025, foram realizadas 09 contratações.

Seguro de Vida

O benefício, previsto nos Acordos Coletivos de Trabalho, oferece cobertura às situações de aposentadoria por invalidez firmada pela Previdência Social – INSS e decorrente de falecimentos de empregados por morte natural ou acidente do trabalho, complementando o planejamento financeiro e assegurando que a família consiga se reestruturar após um evento de morte e, também, o empregado, quando impossibilitado de trabalhar em decorrência da aposentadoria por invalidez.

DP DO DT DG DA DE

152/167

A SPTrans implantou instrumento que permite a manifestação em vida pelo empregado quanto à divisão de percentuais do valor do seguro, de forma que a quitação seja promovida com maior fluidez, a exemplo do que ocorre quando da liberação nos casos de aposentadoria por invalidez.

Em 2025, foram pagos 11 benefícios de falecimento e 03 liberados em decorrência de aposentadoria por incapacidade permanente para o trabalho.

Empregados e Dependentes com Deficiência e Doenças Ocupacionais

No quadro a seguir, apresentamos o total de empregados com deficiência, em 2025.

TOTAL DE EMPREGADOS COM DEFICIÊNCIA	
TIPO	QUANTIDADE
Auditiva	18
Física	42
Intelectual	9
Visual	11
Reabilitados	0
TOTAL	80

Fonte: Gerência de Administração de Recursos Humanos

No quadro a seguir, apresentamos quadro com o total de dependentes com deficiência.

TOTAL DE DEPENDENTE COM DEFICIÊNCIA	
TIPO	QUANTIDADE
Filho com Deficiência	28

Fonte: Gerência de Administração de Recursos Humanos

Demonstramos nos quadros a seguir a quantidade de exames ocupacionais realizados e o de casos de doença ocupacional existentes, em 2025.

EXAMES OCUPACIONAIS		
TIPO DE EXAME	QUANTIDADE	
	2024	2025
Admissional	196	150
Periódico	1.403	163
Retorno ao Trabalho	97	110
Demissional	19	267
TOTAL	1.715	690

Fonte: Gerência de Administração de Recursos Humanos

DP DO DE DG DA DE

CASOS DE DOENÇA OCUPACIONAL	
TIPO	QUANTIDADE
Últimos 5 anos	0

Fonte: Gerência de Administração de Recursos Humanos

Segurança e Medicina do Trabalho

A SPTrans possui corpo técnico especializado para a tratativa das questões atinentes à medicina e segurança ocupacional, responsável pela realização de programas de prevenção às doenças e acidentes de trabalho como a Semana Interna de Prevenção de Acidentes de Trabalho (SIPAT), Treinamentos de brigada de incêndio, constituição de Comissão Interna de Prevenção de Acidentes de Trabalho (CIPA), com os devidos treinamentos aos empregados eleitos e indicados.

Nos termos da legislação vigente, ainda, elaboramos o Programa de Controle Médico de Saúde Ocupacional (PCMSO), o Gerenciamento de Riscos Ocupacionais (GRO) e o Programa de Gerenciamento de Riscos (PGR), Análise Ergonômica do Trabalho (AET) e Laudo Técnico das Condições do Ambiente de Trabalho (LTCAT).

Em 2025, foram realizadas 37 investigações de acidente de trabalho, tanto de trajeto como típico, e liberados, aos empregados operacionais, 2.241 Equipamentos de Proteção Individual – EPI(s), para exercício de suas atividades com a devida proteção no trabalho.

Foram expedidos, nos campos de responsabilidade da Segurança e Medicina do Trabalho, 297 Perfis Profissiográficos Previdenciários – PPP(s), para empregados ativos, desligados e ex-empregados da Empresa.

ACIDENTES DE TRABALHO		
TIPO	QUANTIDADE	
	2024	2025
Acidentes Típicos	21	23
Acidentes de Trajeto	14	14
TOTAL	35	37

Fonte: Gerência de Administração de Recursos Humanos

Avaliação regular de desempenho e de desenvolvimento de carreira avaliação

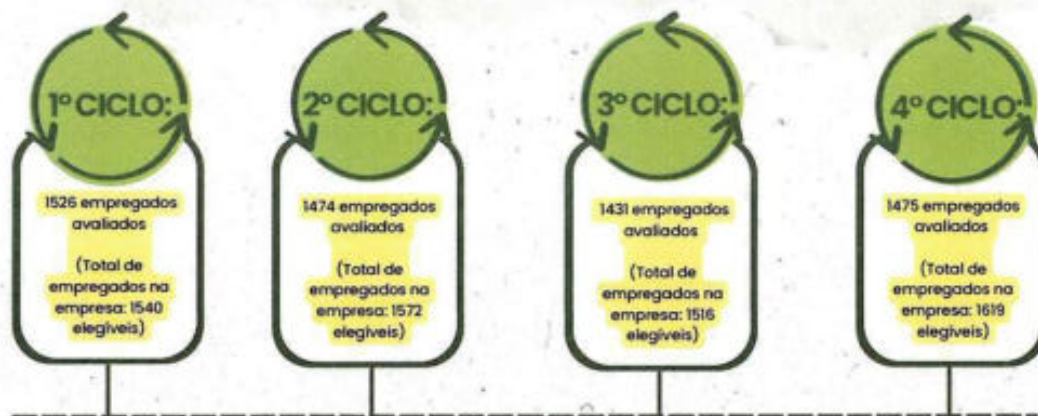
Com o objetivo de avaliar o desempenho dos empregados de acordo com as competências definidas pela Empresa, desde 2023, foram realizados 4 ciclos avaliativos até junho de 2025. Essa ferramenta segue com destaque para contribuir com a administração na gestão de pessoas.

Semestralmente são realizadas a avaliação dos empregados, avaliação do superior hierárquico e autoavaliação.

Destaca-se que, nos 4 ciclos, as competências mais bem avaliadas pela empresa foram: Visão Sistêmica, Comunicação, Qualidade do trabalho e Foco no cliente, refletindo o compromisso de alinhar processos internos à agilidade e precisão exigidas pela municipalidade.

DP DO DE DG DA DE

154/167



Fonte: Gerência de Desenvolvimento de Recursos Humanos

Plano de Desenvolvimento Individual – Treinamento e Desenvolvimento de Pessoas

Impacto no desempenho

As diretrizes estratégicas adotadas pela SPTrans para o ciclo de 2025 refletiram, de forma direta, nos indicadores de desenvolvimento de pessoal.

A análise comparativa entre 2024 e 2025 revela uma redução de 38% no volume de ações de Treinamento e Desenvolvimento (T&D). Esta redução sinaliza tanto um ajuste nas prioridades operacionais quanto o redimensionamento da força de trabalho, após a implementação do Programa de Demissão Voluntária (PDV), em maio de 2025. Para o ciclo de 2026, a meta é estabilizar esses indicadores.

Diante desse cenário de transição, o planejamento para 2026 deverá priorizar ações voltadas à mitigação de lacunas de conhecimento técnico remanescentes.

Eficiência Operacional: A redução de 5.661 ações de treinamento reflete a adaptação da malha de T&D ao novo cenário organizacional pós maio de 2025.

Impacto Estratégico: A implementação do PDV (340 empregados) atuou como o principal catalisador para a revisão da volumetria, permitindo uma racionalização dos recursos de aprendizagem.

Foco em 2026: O próximo ciclo será direcionado à retenção de conhecimento, novas tecnologias para otimizar os processos de trabalho e proteger o capital intelectual para continuidade dos processos.

Em 2025, o cenário de Desenvolvimento de Pessoas foi marcado por uma reestruturação estratégica.

A redução no volume de ações de treinamento foi acompanhada por um crescimento na carga horária total, consolidando uma estratégia de densidade sobre frequência. Esse movimento prioriza a profundidade técnica, por meio de conteúdos especializados e de maior alcance, otimizando o tempo de desenvolvimento do colaborador.

DP DO DT DG DA DE

155/167



Dispêndio anual de recursos para treinamento

Com uma estrutura flexível de aprendizado, as ações de 2025 integraram frentes de desenvolvimento profissional e de atendimento normativo, com a diversificação entre os formatos presencial e digital permitindo uma cobertura abrangente de empregados.

No exercício de 2025, o investimento em treinamentos totalizou R\$ 379.081,03, representando uma otimização de 28,5% em relação ao ano anterior. É importante destacar que esta redução financeira não impactou o volume de conhecimento entregue, pelo contrário, observou-se um aumento na carga horária e no indicador Homem-Hora.

Treinandos por Gênero – Empregados SPTrans

O investimento de R\$ 366.058,27 em 2025 permitiu a formação e atualização de **1.582 empregados**, implicando um custo por colaborador otimizado. A composição do público treinado – composto por **422 mulheres e 1.160 homens** – demonstra a abrangência de uma estrutura flexível de aprendizado.

Cultivando Talentos, Construindo Futuros

Programa Aprendiz SPTrans

O Programa de Aprendizagem da SPTrans em 2025 não apenas cumpriu as exigências legais, mas consolidou o compromisso da Empresa com a Agenda 2030 da ONU. Ao oferecer formação técnica a 70 jovens, a Empresa contribuiu ativamente para a ODS 4 (Educação de Qualidade) e 8 (Trabalho Decente e Crescimento Econômico), atuando como um vetor de inclusão social e capacitação de mão de obra qualificada para o mercado de trabalho nacional.

Além disso, a iniciativa também contribuiu diretamente para a ODS 10 (Redução das Desigualdades), ao promover a inclusão socioprofissional e reduzir barreiras de entrada no mercado de trabalho, posicionando a SPTrans como um agente ativo no desenvolvimento de uma sociedade mais igualitária.

Programa de Estágio SPTrans

A SPTrans atua como um laboratório de aprendizado prático, transformando o conhecimento acadêmico em experiência de alto valor.

Com uma estrutura de 90 vagas, o programa encerrou 2025 com 53 estagiários ativos nos níveis superior, técnico e médio.

Mais do que uma oferta de estágio, o programa foi um acelerador de competências, em ambiente real, conectando a teoria da sala de aula aos desafios complexos da mobilidade urbana, preparando o capital humano que ditará o futuro do setor.

Atração de Talentos – Processo Seletivo Público

Em continuidade ao cronograma do Processo Seletivo Público 001/2023, a SPTrans manteve o fluxo de convocações ao longo do exercício. Das vagas remanescentes do período anterior, consolidamos o preenchimento de 17 postos de trabalho, fortalecendo o quadro operacional e administrativo da Empresa.

DP DO DE DG DA DE

156/167

Quadro Resumo das Atividades de Treinamento - 2025

 2025

RESUMO	CUSTO	TURMAS	HORAS REALIZADAS	HOMEM/HORA	PARTICIPANTES
Empregados	R\$ 366.058,27	282	2735,55	37000:25	3.942
Aprendizes	0	103	129:45	672:00	521
Estagiários	0	104	152:00	430:00	314
Sistema de Transporte Público Municipal	0	68	411:00	9499:00	2.546
Outros públicos	0	13	147:00	1014:00	92
TOTAL	R\$ 366.058,27	570	3575.40	48615.25	7415

Fonte: Gerência de Desenvolvimento de Recursos Humanos

 2025

RESUMO	AÇÕES/TURMAS	HORAS REALIZADAS	HOMEM/HORA	PARTICIPANTES
SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO	68	411	9.499	2.546

Fonte: Gerência de Desenvolvimento de Recursos Humanos

DP DO DT DG DA DE

Relações Internas

Em 2025, a Diretoria de Relações Internas (DE) manteve comunicação com os empregados por meio de visitas setoriais, e-mail, telefone e informações via WhatsApp, totalizando 24.242 atendimentos. As atividades e ações realizadas em 2025 envolveram encontros sociais, por meio de eventos, cujo objetivo é promover a aproximação dos empregados de diversas áreas da Empresa, em datas especiais, além de confraternização, atividades esportivas, culturais e de valorização dos empregados.

Destaque para as homenagens aos empregados pelo aniversário de contratação, nas quais 306 foram contemplados, entre os meses de novembro e dezembro de 2025; ações de apoio social a empregados em situação de vulnerabilidade; Campanha de Multivacinação aos empregados; e o acompanhamento da PL 180/2017, até a aprovação da Lei nº 14.684/23 (Periculosidade Agentes das Autoridades de Trânsito), no Senado Federal.

Em 2025, também foram realizadas, em parceria com o Grêmio Recreativo e Cultural SPTrans, atividades esportivas, culturais e de lazer, que proporcionaram bem-estar e integração entre os empregados e seus familiares.

APOIO AOS PROCESSOS DE NEGÓCIOS

GRI 2-1 | 2-29 | 413-1 | ODS 3 | ODS 5 | ODS 7 | ODS 8 | ODS 9 | ODS 10 | ODS 11 | ODS 13 | ODS 17

Comunicação Externa

Nova Marca SPTrans

Ao longo do tempo, muita coisa mudou, desde os novos serviços criados até as novas tecnologias que permitiram tantos avanços na forma como as atividades são planejadas, executadas e monitoradas. A marca que acompanhou a SPTrans nessa jornada, apesar de consolidada e reconhecida pela população, precisa estar alinhada aos desafios enfrentados na gestão de um dos maiores sistemas de transporte público do mundo.



Dessa forma, a Assessoria de Marketing desenvolveu estudos para chegar a uma proposta que mantém e valoriza a trajetória do logotipo original e, ao mesmo tempo, contribui para comunicar um processo de modernização pelo qual a empresa vem passando, sobretudo com a chegada de novos serviços como o Aquático-SP, Programa "Domingão Tarifa Zero", ônibus a bateria e outras tecnologias de energia limpa, o SMGO e tantos outros projetos em andamento que farão parte do futuro da empresa e da mobilidade urbana na Cidade.

Respeito e Cidadania

Em 2025, a SPTrans completou 30 anos. Além de atingir uma marca simbólica, a Empresa segue reforçando sua importância para os deslocamentos de milhões de pessoas todos os dias. Essa relevância se deve à confiança, segurança e respeito oferecidos aos nossos passageiros. Para tanto, investimos em campanhas focadas em orientar, de forma simples e direta, sobre a importância de praticar a cidadania e priorizar a segurança nos ônibus e Terminais da Cidade, além de incentivar o combate ao abuso sexual e racismo.

DP DO DE DG DA DE

158/167



Com foco no respeito e orientação dos passageiros e operadores, lançamos as campanhas permanentes **Ponto Final ao Abuso Sexual** e **Ponto Final ao Racismo**, em anos anteriores. Ambas seguiram em 2025 com novas edições do Jornal do Ônibus e publicações semanais nas redes sociais, abordando novas temáticas e trazendo Personalidades Negras como inspirações de representatividade. Todas as peças seguem as políticas públicas da Prefeitura de São Paulo, resultado da nossa parceria com a Secretaria Municipal de Direitos Humanos e Cidadania.

Em 2025, a campanha **Todos Colaboram, Todos Viajam Melhor** se destacou com dicas divertidas de como cada um pode ajudar a viagem a ser mais confortável para todos.

Publicamos **545** vezes nas redes sociais, somando **1.133.204** visualizações e, no Jornal do Ônibus, os temas das campanhas foram apresentados na edição **1.174**.

As campanhas iniciadas em anos anteriores foram mantidas e receberam novas peças para as redes sociais, além da manutenção dos veículos adesivados.

Foram feitas **318** publicações nas redes sociais, com **725.534** visualizações.

Em 2025 foram feitas **227** publicações, que receberam **407.670** visualizações.

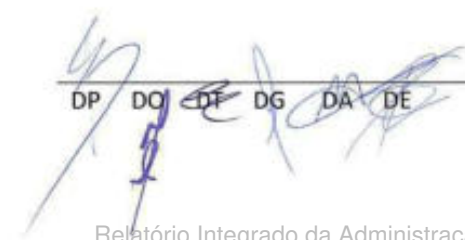
No ambiente digital, a SPTrans realizou **177** publicações nas redes sociais, em diferentes formatos, alcançando **420.039** visualizações. Os conteúdos abordaram dicas de segurança por meio de ilustrações e vídeos, incluindo a campanha Sextou com S de Segurança. Em 2024, foram feitas 142 publicações que receberam cerca de 207.000 visualizações.

Para o público interno, a SPTrans reforçou mensagens e ações voltadas à reflexão sobre responsabilidade e compromisso na construção de uma Cidade e de serviços de transporte mais acolhedores, seguros, acessíveis e respeitosos para todas as pessoas.



Presença Ativa no Mundo Digital

As redes sociais da SPTrans têm como objetivo ampliar continuamente sua base de seguidores, garantindo que as ações da empresa sejam amplamente divulgadas e que a população tenha acesso a informações seguras, atualizadas e confiáveis sobre o sistema de transporte da Cidade de São Paulo.



Ao longo do tempo, nossos canais digitais vêm apresentando crescimento consistente, tanto no número de seguidores, quanto na qualidade dos conteúdos produzidos. Esse avanço fortalece a posição da SPTrans como referência em comunicação pública, unindo criatividade e prestação de serviço.

O alto nível de engajamento demonstra a relação de confiança construída com o público. Por meio de uma comunicação ágil, direta e baseada na linguagem simples, oferecemos orientações acessíveis.

Em 2025, o desempenho das redes sociais foi especialmente expressivo. A SPTrans alcançou a marca de **378.440 seguidores e mais de 26 milhões de visualizações nas publicações**, consolidando sua presença no ambiente digital. A atuação constante, o dinamismo das publicações e a abordagem de temas relevantes resultaram na conquista de **56.720 novos seguidores** ao longo do ano.

Em 2025 os seguidores foram distribuídos da seguinte forma:

Facebook: 135.415
Instagram: 123.221
Threads: 28.507
Linkedin: 23.453
X (antigo Twitter): 41.726
YouTube: 17.100
TikTok: 9.018

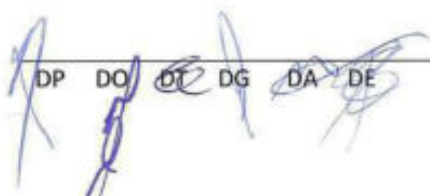
Engajamento com a Comunidade e Educação Ambiental – Aquático-SP

Em seu primeiro ano de operação, em 2025, o Aquático-SP consolidou-se como uma solução inovadora de mobilidade sustentável na Zona Sul, reduzindo significativamente o tempo de deslocamento, promovendo inclusão social e valorizando a Represa Billings. Nesse contexto, a SPTrans ampliou ações de engajamento comunitário com a população do entorno, em alinhamento ao ODS 11.



As iniciativas envolveram moradores da região, o CEU local (alunos e educadores), usuários do serviço, organizações parceiras – como a ONG Meninos da Billings – e colaboradores da SPTrans, definidos a partir da área de influência do Aquático-SP. O objetivo foi aproximar a comunidade do serviço, promover educação ambiental, explicar o funcionamento do transporte hidroviário e estimular o sentimento de pertencimento e corresponsabilidade pela preservação da represa, destacando a importância da limpeza da Billings para a operação dos barcos e para a expressiva redução do tempo de viagem, de cerca de 1h20 para aproximadamente 17 minutos.

As ações incluíram palestras, oficinas de lixeiras com garrafas PET, visitas guiadas aos barcos, vivências na represa e distribuição de materiais pedagógicos, alcançando cerca de **250** estudantes do CEU Navegantes.

 DP DO DT DG DA DE

160/167



Relatório Integrado da Administração 2025

Como estratégia de engajamento, foi apresentada a mascote do Aquático-SP, uma capivara, cujo nome – **Capi Tânia** – foi escolhido por votação popular, com **52% dos 20.899** votos. As iniciativas fortaleceram o vínculo com a comunidade, ampliaram o conhecimento sobre preservação ambiental e tiveram seus materiais de divulgação incorporados aos Terminais do serviço, atendendo aos requisitos de engajamento comunitário do GRI e à Meta 11.2 do ODS 11.

Assessoramento Jurídico

GRI 206-1 | 207-2

No exercício de 2025, damos destaque ao crescimento considerável obtido de decisões favoráveis aos interesses da SPTrans, na Área Cível, com valor econômico estimado em R\$ 1.081.293.096,99, encerrando-se o ano com 1.853 processos em andamento.

No âmbito Trabalhista, em 2025, obtivemos, em Primeira Instância e em Instâncias Superiores (TRTs e TST), decisões favoráveis em 378 processos, perfazendo R\$ 77.435.915,53 que deixaram de sair dos nossos cofres.

Em 2025, o êxito de processos julgados obtido pela Assessoria Técnico-Jurídica perfez o total de R\$ 4.489.838,98.

Na Área de Direito Público, em 2025, destaque para a emissão de 297 manifestações jurídicas e 124 pareceres.

Tecnologia da Informação

GRI 203-1 | ODS 9

Em um cenário de crescente complexidade na gestão do transporte coletivo urbano e de intensificação das demandas da sociedade por serviços mais eficientes, seguros e digitais, a tecnologia consolidou-se como eixo estruturante para a modernização da SPTrans, fortalecendo a capacidade de planejamento, fiscalização, monitoramento operacional e qualificação do atendimento ao cidadão.

Em 2025, a SPTrans promoveu ações evidenciando uma atuação mais abrangente que combina sustentação operacional, modernização do parque tecnológico e evolução de soluções estruturantes para a gestão do transporte público. Destacando-se a atuação contínua na sustentação do ambiente de TI, garantindo a continuidade dos serviços e o adequado atendimento às necessidades dos usuários, com atendimento e monitoramento de chamados, gestão de insumos, governança de licenças e ferramentas corporativas, além da aquisição, configuração e distribuição de equipamentos, upgrades de hardware e atualizações de sistemas e aplicações.

No eixo de infraestrutura e continuidade de serviços, foram mantidas e aprimoradas as rotinas de monitoramento e administração do Data Center, servidores, *storages*, rede de dados, domínios, backups e antivírus, com atendimento 24x7 ao ambiente do SIM e execução de intervenções físicas e lógicas que asseguraram disponibilidade e resiliência. O exercício também contemplou melhorias em segurança da informação, com reforço de políticas, administração e modernização de firewalls, acompanhamento de análises de vulnerabilidades, aprimoramento de rotinas de backup e avanços em conectividade, Wi-Fi institucional, VoIP e projetos de reestruturação de rede e estudos de evolução do Data Center. Complementarmente, foram executadas iniciativas relevantes em ambientes de dados e bancos, incluindo ações de racionalização, manutenção e migrações, bem como entregas voltadas à sustentação de plataformas e serviços essenciais, como MDM para dispositivos móveis corporativos e a disponibilização e gestão de acessos à API Olho Vivo.

DP DO DI DG DA DE

161/167



Relatório Integrado da Administração 2025

- Concluídos, em 2025, 7 certames dos editais publicados ainda em 2024, e concluídos 15 certames dos 17 editais publicados em 2025, totalizando 22 certames geradores de instrumentos contratuais, com orçamentos estimativos totalizando R\$ 452.833.584,78 e suas respectivas contratações atingiram o valor de R\$ 361.280.600,98. Esse resultado gerou uma economia de R\$ 91.552.983,80, ou seja, 20,22% em relação ao valor inicialmente estimado.

Gestão Patrimonial

Realizamos anualmente inventário de bens patrimoniais para controle e atualização do cadastro dos patrimônios mobiliários e imobiliários, em atendimento às exigências legais e aos procedimentos internos estabelecidos.

Em 2025, foram feitas inclusões, baixas e movimentações de bens patrimoniais, conforme comparativo a seguir.

MOVIMENTAÇÃO DE BENS PATRIMONIAIS	2024	2025
Inclusão de Novos Bens	507	3.571
Baixa de Bens Patrimoniais	2.732	1.683
Movimentação de Bens Patrimoniais	2.272	12.556
Bens Ativos Cadastrados	17.955	19.745
Bens Não Localizados	233	158
Alienação de Bens	Não houve	Não houve
Receitas Geradas – Leilão	Não houve	Não houve

Fonte: Assessoria de Gestão Patrimonial

Controle de Contas de Consumo

GRI 2-6 | 302-1 | 303-5

Em 2025, foram processadas aproximadamente 793 contas de consumo de telefonia, de água e esgotos e de energia elétrica, no valor aproximado de R\$ 10.665.876,44. Essas contas se referem às instalações da SPTrans e dos Terminais Urbanos do Bloco Leste, cujo processo de concessão foi concluído em 13 de setembro de 2025.

São Paulo, 31 de dezembro de 2025.

VICTOR HUGO BORGES
Diretor Presidente

CAIO VINICIUS DE MOURA LUZ
Diretor de Planejamento de Transporte

CLAUDIO BISPO DOS SANTOS
Diretor de Relações Internas

DP DO DE DG DA DE

163/167



Relatório Integrado da Administração 2025

FÁBIO PAPALÉO MARINS
Diretor de Gestão da Receita e Remuneração

FERNANDO CANDIDO DA SILVA
Diretor de Operações

MAURO ANTÔNIO GUMIERO VOLTARELLI
Diretor de Administração e de Infraestrutura

DP DO DT DG DA DE

164/167



Relatório Integrado da Administração 2025

SUMÁRIO GRI

Declaração de Uso	A São Paulo Transporte S.A relatou adotando como base os parâmetros do GRI para o período de 01/01/2025 a 31/12/2025.		
Norma GRI	Conteúdo	Página/ Informações	Omissão
1. A organização e suas práticas de relato			
GRI 2-1	Detalhes da organização	3, 158	
GRI 2-3	Período de relato, frequência e ponto de contato	3	
2. Atividades e trabalhadores			
GRI 2-6	Atividades, cadeia de valor e outras relações de negócios	3, 14, 28, 69, 70, 85, 119, 125, 127, 135, 163	
GRI 2-7	Empregados	146	
GRI 2-8	Trabalhadores que não são empregados	146	
3. Governança			
GRI 2-9	Estrutura de governança e sua composição	6, 8	
GRI 2-10	Nomeação e seleção para o mais alto órgão de governança	6, 146	
GRI 2-11	Presidente do mais alto órgão de governança	6	
GRI 2-12	Papel desempenhado pelo mais alto órgão de governança na supervisão da gestão dos impactos	13, 23	
GRI 2-14	Papel desempenhado pelo mais alto órgão de governança no relato de sustentabilidade	3	
GRI 2-15	Conflitos de interesse	13	
GRI 2-16	Comunicação de preocupações cruciais	13	
GRI 2-18	Avaliação do desempenho do mais alto órgão de governança	146	
4. Estratégia, políticas e práticas			
GRI 2-22	Declaração sobre estratégia de desenvolvimento sustentável	2, 13, 85	
GRI 2-23	Compromissos de política	4, 8	
GRI 2-24	Incorporação de compromissos de política	8, 20	
GRI 2-25	Processos para reparar impactos negativos	20	
GRI 2-26	Mecanismos para aconselhamento e apresentação de preocupações	8, 20	
GRI 2-27	Conformidade com leis e regulamentos	13, 60, 135	
GRI 2-28	Participação em associações	28, 146	
5. Engajamento de stakeholders			
GRI 2-29	Abordagem para engajamento de stakeholders	7, 20, 28, 52, 85, 158	
GRI 3: Conteúdos sobre temas materiais			
GRI 3-1	Processo de definição de temas materiais	18	
GRI 3-3	Gestão dos temas materiais	3, 13, 14, 18, 28, 60, 69, 85, 135, 138	
Desempenho Econômico			
GRI 201-1	Valor econômico direto gerado e distribuído	85, 138	

DP DO ~~DE~~ DG DA DE

165/167



Relatório Integrado da Administração 2025

GRI 201-4	Apóio financeiro recebido do governo	135	
Impactos Econômicos Indiretos			
GRI 203-1	Investimentos em infraestrutura e apoio a serviços	18, 28, 69, 82, 85, 119, 127, 161	
GRI 203-2	Impactos econômicos indiretos significativos	14, 28, 85	
Práticas de Compra			
GRI 204-1	Proporção de gastos com fornecedores locais	162	
Combate à Corrupção			
GRI 205-1	Operações avaliadas quanto a riscos relacionados à corrupção	13, 119	
GRI 205-2	Comunicação e capacitação em políticas e procedimentos de combate à corrupção	8, 13	
GRI 205-3	Casos confirmados de corrupção e medidas tomadas	119	
Concorrência Desleal			
GRI 206-1	Ações judiciais por concorrência desleal, práticas antitruste e antimonopólio	161	
Tributos			
GRI 207-2	Governança fiscal, controle e gestão de riscos	161	
Energia			
GRI 302-1	Consumo de energia dentro da organização	69, 163	
Água e Efluentes			
GRI 303-5	Consumo de água	163	
Emissões			
GRI 305-1	Emissões diretas (Escopo 1) de gases de efeito estufa (GEE)	69	
GRI 305-5	Redução de emissões de gases de efeito estufa (GEE)	69	
GRI 305-7	Emissões de NOX, SOX e outras emissões atmosféricas significativas	69	
Avaliação Ambiental de Fornecedores			
GRI 308-1	Novos fornecedores selecionados com base em critérios ambientais	69	
Emprego			
GRI 401-1	Novas contratações de empregados e rotatividade	146	
GRI 401-2	Benefícios concedidos a empregados em tempo integral	146	
GRI 401-3	Licença maternidade/paternidade	146	
Saúde e Segurança do Trabalho			
GRI 403-4	Participação dos trabalhadores, consulta e comunicação aos trabalhadores referentes a saúde e segurança do trabalho	146	
GRI 403-9	Acidentes de trabalho	146	
Capacitação e Educação			
GRI 404-1	Média de horas de capacitação por ano, por empregado	146	

DP DO DT DG DA DE

166/167



Relatório Integrado da Administração 2025

GRI 404-2	Programas para o aperfeiçoamento de competências dos empregados e de assistência para transição de carreira	146	
GRI 404-3	Percentual de empregados que recebem avaliações regulares de desempenho e de desenvolvimento de carreira	146	
Diversidade e Igualdade			
GRI 405-1	Diversidade em órgãos de governança e empregados	146	
Comunidades Locais			
GRI 413-1	Operações com engajamento, avaliações de impacto e programas de desenvolvimento voltados à comunidade local	20, 28, 52, 82, 85, 119, 125, 126, 127, 158	
GRI 413-2	Operações com impactos negativos significativos reais ou potenciais nas comunidades locais	85	
Saúde e Segurança do Consumidor			
GRI 416-1	Avaliação dos impactos na saúde e segurança de categorias de produtos e serviços	69, 70, 127	
GRI 416-2	Casos de não conformidade relativos a impactos na saúde e segurança de produtos e serviços	69, 70	
Privacidade do Cliente			
GRI 418-1	Queixas comprovadas relativas a violação da privacidade e perda de dados de clientes	10	

DP DO ~~DE~~ DG DA DE



SÃO PAULO TRANSPORTE S.A.

DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS

DO

EXERCÍCIO DE 2025

Demonstração Contábeis 2025 (153566811)

SEI 5010.2026/0005219-0 / pg. 178



DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS ENCERRADAS EM DEZEMBRO

BALANÇO PATRIMONIAL EM DEZEMBRO
(em milhares de reais)

ATIVO

		2.025	2.024
CIRCULANTE		260.729	353.502
Caixa e equivalentes de caixa	(Nota 5.1)	79.758	151.524
Caixa e equivalentes de caixa valores gerenciados	(Notas 4 e 5.2)	142.599	143.612
Contas a receber	(Nota 6)	18.847	13.554
Contas a receber gerenciadas	(Nota 4)	714	1.803
Outros créditos	(Nota 7)	17.229	40.470
Despesas do exercício seguinte		1.582	2.539
NÃO CIRCULANTE		662.501	557.932
REALIZÁVEL A LONGO PRAZO		66.706	68.095
Depósitos judiciais		3.808	4.689
Contas a receber	(Nota 6)	61.129	60.498
Outros créditos	(Nota 7)	998	2.908
Outros créditos gerenciados	(Nota 8)	771	-
INVESTIMENTOS	(Nota 9)	35	58
PROPRIEDADES PARA INVESTIMENTO	(Notas 3.6 e 10)	490.975	398.021
IMOBILIZADO	(Notas 3.8 e 11)	70.818	54.222
INTANGÍVEL	(Notas 3.9 e 12)	33.967	37.536
TOTAL DO ATIVO		923.230	911.434

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações contábeis



DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS ENCERRADAS EM DEZEMBRO

BALANÇO PATRIMONIAL EM DEZEMBRO

(em milhares de reais)

P A S S I V O

		2.025	2.024
CIRCULANTE		226.773	230.823
Fornecedores		21.702	20.954
Obrigações trabalhistas	(Nota 13)	22.541	17.033
Arrendamentos		2.201	6.456
Outras exigibilidades	(Nota 14)	3.718	6.341
Exigibilidades gerenciadas	(Nota 15)	143.313	145.415
Férias e encargos sociais		33.298	34.624
NÃO CIRCULANTE		560.927	510.714
Créditos de acionistas	(Nota 18)	10.815	10.358
Provisão para passivos contingentes	(Nota 16)	487.886	447.330
Indenizações judiciais	(Nota 17)	20.770	20.028
Contribuição social diferida	(Nota 3.7)	40.074	31.708
Arrendamentos		611	1.290
Exigibilidades gerenciadas	(Nota 15)	771	-
TOTAL DO PASSIVO		787.700	741.537
PATRIMÔNIO LÍQUIDO			
Capital social realizado	(Nota 19)	1.399.373	1.399.373
Capital social autorizado		1.966.770	1.966.770
Capital a subscrever		(567.397)	(567.397)
Reserva de capital		2.714	2.714
Ajustes de avaliação patrimonial		405.188	320.599
Reserva de reavaliação -Terrenos		49.572	49.572
Prejuízos acumulados		(1.721.317)	(1.602.361)
TOTAL DO PATRIMÔNIO LÍQUIDO		135.530	169.897
TOTAL DO PASSIVO E DO PATRIMÔNIO LÍQUIDO		923.230	911.434

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações contábeis



DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS ENCERRADAS EM DEZEMBRO

DEMONSTRAÇÃO DOS RESULTADOS
(em milhares de reais)

		2.025	2.024
Receita operacional líquida	(Nota 20)	324.163	313.124
Custo dos serviços prestados :			
com pessoal		(328.866)	(279.804)
com materiais		(2.392)	(2.609)
com utilidades e serviços		(20.223)	(17.673)
com manutenção e reparos		(2.149)	(3.307)
gerais e administrativos		(1.646)	(2.547)
depreciações / amortizações		(19.170)	(15.646)
		<u>(374.446)</u>	<u>(321.586)</u>
Resultado bruto		(50.283)	(8.462)
Receitas (despesas) operacionais :			
com pessoal		(111.929)	(126.000)
com materiais		(1.141)	(907)
com utilidades e serviços		(20.472)	(20.135)
com manutenção e reparos		(3.815)	(2.512)
gerais e administrativas		(14.442)	(48.818)
reembolso de custos da bilhetagem		85.683	75.132
outras	(Nota 21)	(41.957)	(39.051)
depreciações / amortizações		(5.311)	(6.110)
		<u>(113.384)</u>	<u>(168.401)</u>
Resultado antes das receitas e despesas financeiras		(163.667)	(176.863)
Resultados financeiros:			
Receitas	(Nota 21)	48.138	18.633
Despesas		(2.731)	(1.816)
		<u>45.407</u>	<u>16.817</u>
Resultado antes das variações patrimoniais		(118.260)	(160.046)
Outros resultados:			
Ajuste de avaliação patrimonial		92.955	31.373
Outras operações		(696)	-
		<u>92.259</u>	<u>31.373</u>
Resultado antes dos tributos sobre o lucro		(26.001)	(128.673)
Tributos diferidos - CSLL		(8.366)	(2.824)
Resultado líquido do exercício		(34.367)	(131.497)
Resultado por lote de mil ações integralizadas:		(0,30)	(1,13)

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações contábeis



DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS ENCERRADAS EM DEZEMBRO

DEMONSTRAÇÃO DO RESULTADO ABRANGENTE
(em milhares de reais)

	2.025	2.024
Prejuízo líquido do exercício	(34.367)	(131.497)
Total do resultado abrangente do exercício	(34.367)	(131.497)

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações contábeis

Demonstração Contábeis 2025 (153566811)

SEI 5010.2026/0005219-0 / pg. 182



DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS ENCERRADAS EM DEZEMBRO

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

	Capital social realizado	Reserva de capital Doações e subvenções p/ investimentos	Reserva de reavaliação	Ajustes de avaliação patrimonial	Prejuízos acumulados	Total
SALDOS EM 2.023	1.399.373	2.714	49.572	278.345	(1.442.315)	287.689
Reclassificação de ajustes de avaliação patrimonial	-	-	-	28.549	(28.549)	-
Ajustes de avaliação patrimonial	-	-	-	13.705	-	13.705
Resultado do exercício	-	-	-	-	(131.497)	(131.497)
SALDOS EM 2.024	1.399.373	2.714	49.572	320.599	(1.602.361)	169.897
Ajustes de avaliação patrimonial	-	-	-	84.589	(84.589)	-
Resultado do exercício	-	-	-	-	(34.367)	(34.367)
SALDOS EM 2.025	1.399.373	2.714	49.572	405.188	(1.721.317)	135.530

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações contábeis

Demonstração Contábeis 2025 (153566811)

SEI 5010.2026/0005219-0 / pg. 183

Matéria DOCREC 492/2026. Documento digitalizado e autenticado por GABRIEL DA SILVA FEITOSA VILAR. Sua validade pode ser conferida em <https://splegisconsulta.saopaulo.sp.leg.br/Home/AbrirDocumento?plD=729154>.



DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS ENCERRADAS EM DEZEMBRO

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

	2.025	2.024
FLUXO DE CAIXA DAS ATIVIDADES OPERACIONAIS		
Prejuízo Líquido do Exercício	(34.367)	(131.497)
Ajustes para reconciliar o lucro líquido do exercício ao caixa proveniente das atividades operacionais:		
Depreciações / Amortizações	24.481	21.756
Valor justo de propriedade para investimento	(92.954)	(31.373)
Impostos diferidos	8.366	2.824
Provisão para Contingência	40.556	98.929
Indenizações Judiciais	742	(3.087)
	(18.809)	89.049
(Aumento) redução nos ativos operacionais:		
Valores gerenciados	771	-
Contas a Receber	(5.924)	28.775
Outros créditos	24.380	13.585
Depósitos judiciais	881	2.159
Despesas do exercício seguinte	957	(79)
	21.065	44.440
Aumento (redução) nos passivos operacionais:		
Fornecedores	748	557
Arrendamentos	(4.934)	(4.955)
Obrigações trabalhistas	5.508	489
Contribuição social a pagar	-	(1.185)
Férias e encargos sociais	(1.326)	3.054
Parcelamentos consolidados - Parcelamento Lei 11.941/2009	-	(2.117)
Outras exibilidades	(2.623)	868
	(2.627)	(3.289)
Caixa líquido proveniente das atividades operacionais	(34.738)	(1.297)
FLUXO DE CAIXA DAS ATIVIDADES DE INVESTIMENTOS		
Realizável a longo prazo	-	-
Aumento de Capital	-	-
Propriedade para investimento	-	-
Aquisições/baixas de ativos imobilizado / intangível	(37.485)	(24.534)
Caixa líquido aplicado nas atividades de investimentos	(37.485)	(24.534)
FLUXO DE CAIXA DAS ATIVIDADES DE FINANCIAMENTOS		
Outros créditos de longo prazo	-	-
Outras exibilidades	-	-
Recursos para aumentar o Capital	-	-
Credito de Acionista	457	8.469
Caixa líquido aplicado nas atividades de financiamentos	457	8.469
Aumento (redução) do saldo de caixa e equivalentes de caixa	(71.766)	(17.362)
Caixa e equivalentes de caixa no início do exercício	151.524	168.886
Caixa e equivalentes de caixa no final do exercício	79.758	151.524

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações contábeis



DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS ENCERRADAS EM DEZEMBRO

DEMONSTRAÇÃO DO VALOR ADICIONADO
(em milhares de reais)

DESCRIÇÃO	2.025	2.024
1 - RECEITAS		
Prestação de serviços	341.130	317.672
Perdas estimadas em créditos de liquidação duvidosa - Reversão/(Constituição)	696	-
Resultados extraordinários	115.636	78.286
Outras Receitas	(717)	(29)
	456.745	395.929
2 - INSUMOS ADQUIRIDOS DE TERCEIROS		
Materiais consumidos	(3.533)	(3.517)
Custo dos serviços vendidos	(24.009)	(22.747)
Materiais, energia, serviços de terceiros e outros	(63.958)	(57.512)
Perda/Recuperação de valores ativos	(36.179)	(12.122)
	(127.679)	(95.898)
3 - VALOR ADICIONADO BRUTO (1+2)	329.066	300.031
4 - RETENÇÕES		
Amortização	(19.374)	(17.688)
Depreciação	(5.107)	(4.068)
	(24.481)	(21.756)
5- VALOR ADICIONADO LÍQUIDO PRODUZIDO PELA ENTIDADE (3+4)	304.585	278.275
6- VALOR ADICIONADO RECEBIDO EM TRANSFERÊNCIA		
Outras receitas/despesas financeiras	(228)	(330)
Receitas financeiras	48.005	18.329
Ajuste de avaliação patrimonial	84.589	28.549
Outras operações	(696)	-
Receitas de Aluguéis	27.407	24.641
	159.077	71.189
7- VALOR ADICIONADO TOTAL A DISTRIBUIR (5+6)	463.662	349.464
8- DISTRIBUIÇÃO DO VALOR ADICIONADO		
Pessoal e encargos	437.399	402.876
Honorários da diretoria	3.396	2.928
Impostos, taxas e contribuições	55.073	72.802
Juros e aluguéis	2.161	2.355
Resultado do exercício	(34.367)	(131.497)
	463.662	349.464

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações contábeis



Notas Explicativas às Demonstrações Contábeis em 31 de dezembro de 2025 e 2024 (em milhares de reais)

1. Contexto Operacional

A São Paulo Transporte S.A., sociedade anônima de economia mista de capital fechado, inscrita no CNPJ sob o nº 60.498.417/0001-58, constituída pelo Decreto-Lei Municipal nº 365, de 10 de outubro de 1946, tem por objeto o planejamento, a fiscalização e o gerenciamento do serviço público de transporte coletivo de passageiros, conforme a legislação que disciplina 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.

A Administração avaliou a capacidade de a Sociedade continuar operando normalmente e vem adotando medidas para garantir a prestação de serviços de qualidade, estando preparada para atender às demandas, preservar a regularidade de suas atividades e assegurar a continuidade de suas operações, possuindo condições de dar continuidade a seus negócios no futuro. Assim, estas demonstrações contábeis foram preparadas com base no pressuposto da continuidade.

2. Apresentação das Demonstrações Contábeis

As demonstrações contábeis são elaboradas de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil, em conformidade com a legislação societária (Lei nº 6.404/76, com as modificações introduzidas pela Lei nº 11.638/07 e 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, aprovados pela Comissão de Valores Mobiliários – CVM e recepcionados pelo Conselho Federal de Contabilidade – CFC.

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

As Demonstrações Contábeis que ora se apresentam foram aprovadas para divulgação pela administração da Sociedade em 20 de fevereiro de 2026.

3. Principais Práticas Contábeis

- 3.1. Caixa e equivalentes de caixa – Compreendem numerário em caixa, depósitos bancários demonstrados ao custo e aplicações financeiras de curto prazo, de alta liquidez e com risco insignificante de mudança de valor, registradas ao custo acrescido dos rendimentos auferidos até a data do balanço, tendo como contrapartida o resultado do exercício.
- 3.2. Provisão estimada para créditos de liquidação duvidosa – Constituída em montante considerado suficiente para cobrir eventuais perdas sobre valores a receber.
- 3.3. Demais ativos – São apresentados pelo menor valor entre o custo e o valor de realização, incluindo, quando aplicável, os rendimentos e as variações monetárias auferidas.
- 3.4. Contas gerenciadas – Referem-se a contas administradas pela Sociedade, cujos recursos pertencem a terceiros, conforme demonstrado na Nota 5.2.
- 3.5. Investimentos – são registrados pelo custo de aquisição.
- 3.6. Propriedades para investimento

- 3.6.1. As propriedades para investimento são mantidas com a finalidade de obtenção de renda por meio de aluguéis e/ou para valorização do capital. São inicialmente mensuradas pelo custo, incluindo os respectivos custos de transação. Após o reconhecimento inicial, passam a ser mensuradas pelo valor justo.

Os ganhos e as perdas decorrentes de variações no valor justo das propriedades para investimento são reconhecidos no resultado do período em que ocorrem.

Uma propriedade para investimento é baixada após sua alienação ou quando é permanentemente retirada de uso, sem expectativa de benefícios econômicos futuros. Eventual ganho ou perda apurado na baixa do ativo, correspondente à diferença entre o valor líquido da alienação e o valor contábil, é reconhecido no resultado do período em que ocorrer a baixa.



Notas Explicativas às Demonstrações Contábeis em 31 de dezembro de 2025 e 2024

(em milhares de reais)

3.7. Contribuição Social sobre Lucro Líquido – diferido

3.7.1. Sobre o ganho obtido na avaliação de propriedades para investimento, foi registrada provisão para pagamento deste tributo, a qual deverá ser liquidada quando da realização dessas propriedades.

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

O processo de imunidade tributária da SPTrans, que reconheceu o direito e determinou a devolução dos valores pagos anteriormente a título de IRPJ, é o de nº 0007172-84.2012.4.03.6100, com trânsito em julgado em 14/10/2020.

3.8. Imobilizado – É registrado pelo custo de aquisição ou construção, atualizado monetariamente com base na legislação vigente até 31 de dezembro de 1995, em conformidade com os Pronunciamentos emitidos pelo CPC, deduzido das depreciações acumuladas.

A reavaliação parcial (imóveis e veículos) efetuada em 1988, conforme laudo emitido pela Engeval – Engenharia de Avaliações S/C Ltda., remanesce apenas a relativa aos imóveis (terrenos).

As depreciações são calculadas pelo método linear, com base em taxas que refletem a vida útil econômica dos bens, conforme mencionado na Nota 11.

3.8.1. Em atendimento à NBC TG 06, foram reclassificados os contratos de arrendamento existentes envolvendo imóveis, veículos e equipamentos, passando a ser reconhecidos os direitos de uso no ativo e as obrigações de arrendamento no passivo.

A caracterização de um contrato de arrendamento está baseada em aspectos substantivos relativos ao uso de ativo ou ativos específicos, ou ainda, ao direito de uso de determinado ativo, na data de início de sua vigência. Arrendamentos que transferem à Companhia substancialmente todos os riscos e benefícios inerentes à propriedade do ativo são reconhecidos inicialmente pelo valor justo do bem arrendado ou, se inferior, pelo valor presente dos pagamentos mínimos do arrendamento. Ao custo inicial são acrescidos, quando aplicável, os custos diretos iniciais incorridos na transação.

Os pagamentos de arrendamento são apropriados entre encargos financeiros e redução do passivo de arrendamento, de forma a resultar em taxa de juros constante sobre o saldo remanescente do passivo. Os encargos financeiros são reconhecidos no resultado do exercício. Os ativos de direito de uso são depreciados pelo prazo do contrato de arrendamento.

A Sociedade possui contratos que se enquadram na norma de arrendamentos e que foram devidamente reconhecidos nas demonstrações contábeis.

3.8.2. Nos termos do inciso VI do § 3º do art. 1º da Lei nº 10.637, de 30 de dezembro de 2002, e do inciso II do § 3º do art. 1º da Lei nº 10.833, de 29 de dezembro de 2003, os valores auferidos na alienação de bens integrantes do ativo não circulante, classificados como investimentos, imobilizado ou intangível, não integram a base de cálculo do PASEP e da COFINS no regime não cumulativo.

3.9. Intangível – grupo que registra programas de computador, licenças de uso e direitos relacionados a contratos de arrendamento.

3.10. Provisão para perdas por impairment em ativos não financeiros

Os ativos sujeitos à depreciação ou amortização são revisados, no mínimo anualmente, para verificação de indícios de perda no valor recuperável. Quando identificados indícios de impairment, o valor contábil do ativo é submetido ao teste de recuperabilidade. Eventual perda é reconhecida quando o valor contábil exceder o valor recuperável, definido como o maior entre o valor líquido de venda e o valor em uso do 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. Quando classificados como de êxito provável, são apenas divulgados em nota explicativa;

São Paulo Transporte S/A

End. Corresp.: Rua Boa Vista, 236 Centro CEP 01014-000
Rua Boa Vista, 274 Méxario Centro CEP 01014-000

Rua Santa Rita, 590 Pari CEP 03025-030 – PABX 11 2796-3299



Notas Explicativas às Demonstrações Contábeis em 31 de dezembro de 2025 e 2024

(em milhares de reais)

(ii) Passivos contingentes são provisionados quando as perdas são avaliadas como prováveis e os montantes podem ser mensurados com suficiente segurança. Quando avaliados como de perda possível, são apenas divulgados em nota explicativa, e, quando de perda remota, não são provisionados nem divulgados; e

(iii) Obrigações legais são registradas como exigíveis, independentemente da avaliação sobre a probabilidade de êxito, nos processos em que a Companhia questiona a constitucionalidade ou legalidade de tributos.

3.12. Demais Passivos

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

4. Contas gerenciadas – Disponibilidades, contas a receber, outros créditos e exigibilidades gerenciadas

- 4.1. Desde a edição da Lei Municipal nº 11.037, de 25 de julho de 1991, posteriormente revogada pela Lei Municipal nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, a arrecadação tarifária do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros, bem como as remunerações pagas aos Subsistemas Local e Estrutural, não produzem efeitos no resultado nem no patrimônio da Sociedade, uma vez que esta atua apenas como gestora desses recursos, os quais são classificados como "valores gerenciados", conforme descrito na Nota 5.2 Disponibilidades Gerenciadas.

Em 31 de dezembro de 2025, o saldo total no ativo de contas gerenciadas é de R\$ 144.084, composto pelas contas "Caixa e equivalentes de caixa valores gerenciados", no montante de R\$ 142.599, "Contas a receber gerenciadas", no valor de R\$ 714 e "Outros créditos gerenciados" no valor de R\$ 771. No passivo, o saldo totaliza R\$ 144.084, registrado como "Exigibilidades gerenciadas" no curto e longo prazo, conforme demonstrado na Nota 15. Dessa forma, os valores a receber e a repassar, conforme mencionado, 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 a ex-funcionários admitidos até 30 de junho de 1972 na antiga CMTc.

Tais pagamentos, bem como os respectivos recebimentos, não afetam o resultado da São Paulo Transporte S.A., que atua como mera repassadora desses recursos. Em razão disso, esses valores são contabilizados como "valores gerenciados".

VALORES GERENCIADOS		
DESCRIÇÃO	ATIVO	PASSIVO
1 - CONTA SISTEMA	128.501	128.501
2 - CONVÊNIO TERMINAIS E CORREDORES	10.372	10.372
3 - CONTA MULTAS	2.218	2.218
4 - COMPLEMENTAÇÃO DE APOSENTADORIA	2.136	2.136
5 - CONVÊNIO UNE / UMES	856	856
6 - BANCO DO BRASIL - CREDENCIAMENTO BILHETE ÚNICO	1	1
TOTAL	144.084	144.084

Nas demonstrações contábeis, os valores gerenciados estão demonstrados no Ativo, nas rubricas "Caixa e equivalentes de caixa valores gerenciados", "Contas a receber gerenciadas" e "Outros créditos gerenciados", e no Passivo, na rubrica "Exigibilidades gerenciadas" no curto e longo prazo.

5. Disponibilidades

5.1. Disponibilidades recursos próprios

As disponibilidades compreendem caixa, depósitos bancários à vista e aplicações financeiras de curto prazo, de alta liquidez e com risco insignificante de mudança de valor.

Os saldos estão registrados pelo custo, acrescidos dos rendimentos auferidos até a data do balanço, não excedendo seus valores de realização, sendo destinados ao atendimento das obrigações operacionais de curto prazo.

DISPONIBILIDADES - recursos próprios	2025	2024
Bancos conta movimento	147	6.612
Aplicações financeiras	79.611	144.912
Total disponibilidades	79.758	151.524

São Paulo Transporte S/A

End. Corresp.: Rua Boa Vista, 274 Centro CEP 01014-000
Rua Boa Vista, 274, Mezanino Centro CEP 01014-000

Rua Santa Rita, 590 Pari CEP 03026-030 – PABX 11 2796-3299



Notas Explicativas às Demonstrações Contábeis
em 31 de dezembro de 2025 e 2024
(em milhares de reais)

5.2. Disponibilidades gerenciadas

As disponibilidades gerenciadas correspondem a recursos financeiros mantidos em contas específicas e administrados pela entidade para fins determinados, vinculados à execução de contratos, convênios ou obrigações operacionais específicas.

Tais valores estão registrados pelo custo, acrescidos dos rendimentos auferidos até a data do balanço, não excedendo seus valores de realização, e sua movimentação observa as disposições contratuais e normativas aplicáveis.

DISPONIBILIDADES GERENCIADAS - recursos de terceiros	2.025	2.024
Bancos conta movimento:		
Sistema Municipal de Transporte Coletivo	140	-
Banco do Brasil - Credenciamento Bilhete Único	1	-
Total saldos bancários	141	-
Aplicações financeiras:		
Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros	127.590	114.997
Convênio SMT - obras terminais/corredores/modernização	10.372	19.532
Aposentadoria complementar	1.654	706
UMES/UNE Bilhete Único Escolar	624	514
Serviço de Transporte Coletivo Público - Decreto nº 42.184/02	2.218	7.863
Total aplicações financeiras	142.458	143.612
Total disponibilidades gerenciadas	142.599	143.612

6. Contas a receber

As contas a receber correspondem, substancialmente, a valores decorrentes da prestação de serviços e demais créditos operacionais da entidade.

Os saldos estão registrados pelos valores faturados, ajustados, quando aplicável, por provisão para perdas estimadas com créditos de liquidação duvidosa, constituída com base na análise individual dos créditos e no histórico de inadimplência, de forma a refletir o valor realizável líquido na data do balanço.

Item	2025	2024
Circulante		
Secretaria Municipal de Transportes – SMT (a)	16.848	8.140
Contas a emitir	540	465
Outras contas a receber (b)	1.459	4.949
Total circulante	18.847	13.554
Não circulante		
Secretaria Municipal de Transportes – SMT (a)	54.180	54.180
Outras contas a receber	6.949	6.318
Total não circulante	61.129	60.498

- (a) Parte do saldo a receber da Secretaria Municipal de Transportes – SMT refere-se a valores de repasses previstos no Decreto nº 4.524/02, art. 45, inciso I. Em 31 de dezembro de 2025, o saldo do repasse é de R\$ 36.214 (em 31 de dezembro de 2024 – R\$ 28.171).

A Sociedade não constitui Provisão Estimada para Créditos de Liquidação Duvidosa – PECLD sobre valores a receber de entidades vinculadas à Prefeitura do Município de São Paulo, por entender que não há risco de realização para esses valores.



**Notas Explicativas às Demonstrações Contábeis
em 31 de dezembro de 2025 e 2024**
(em milhares de reais)

7. Outros Créditos

Compreende valores a receber decorrentes de outras transações, tais como adiantamentos a colaboradores e créditos junto a entes públicos e terceiros, conforme demonstrado a seguir:

Item	2025	2024
Circulante		
Impostos a recuperar		
PASEP/COFINS (a)	488	29.301
Outros impostos (b)	2.057	390
Créditos de funcionários	5.325	4.333
INSS a reembolsar	50	50
Outros (c)	9.309	6.396
Total circulante	17.229	40.470
Não circulante		
Outros	998	2.908
Total não circulante	998	2.908

- (a) Refere-se a crédito fiscal habilitado decorrente de decisão judicial transitada em julgado, proferida nos autos do Mandado de Segurança nº 0048444-49/1998.4.03.6100, visando à recuperação do PASEP recolhido no período compreendido entre outubro de 1988 e setembro de 1995, com base nos Decretos nº 2.445/88 e nº 2.449/88, que estabeleciam a alíquota de 0,65% sobre a receita operacional bruta mensal, tanto para o PIS quanto para o PASEP. Tais decretos foram posteriormente declarados inconstitucionais.

No exercício de 2025, considerando que os créditos remanescentes deixaram de ser passíveis de compensação administrativa, tendo a Companhia impetrado mandado de segurança com pedido de medida liminar visando resguardar seu direito à compensação, e diante da avaliação realizada pela Administração em conjunto com seus assessores jurídicos quanto ao elevado risco de realização econômica desses valores, foi constituída provisão para perdas estimadas correspondente ao montante integral dos créditos ainda não compensados.

- (b) Referem-se a valores de Contribuição Social sobre o Lucro Líquido – CSLL a recuperar, bem como a créditos decorrentes do regime de não cumulatividade do PASEP e da COFINS.
- (c) Referem-se ao reembolso de custos da bilhetagem e à taxa incidente sobre a venda de créditos eletrônicos.

8. Outros créditos gerenciados

O saldo registrado na rubrica Outros Créditos Gerenciados refere-se a valores objeto de bloqueio judicial incidentes sobre contas sob gestão da entidade.

Tais montantes decorrem de determinações judiciais que resultaram na indisponibilidade temporária de recursos financeiros mantidos nas contas gerenciadas, permanecendo registrados até ulterior deliberação ou liberação pela autoridade competente.

Ressalta-se que os referidos valores possuem natureza transitória, estando vinculados a processos judiciais específicos, não representando disponibilidade financeira para livre movimentação por parte da entidade enquanto perdurar a restrição judicial.

9. Investimentos

No exercício, a entidade efetuou a baixa integral dos investimentos mantidos no Fundo de Investimentos do Nordeste – FINOR e no Fundo de Investimentos da Amazônia – FINAM, em decorrência do processo de desinvestimento, liquidação e extinção desses Fundos, conforme disciplinado pela Lei nº 14.165 e pela Portaria nº 2.896/2022.

Considerando a ausência de perspectiva de realização econômica e a perda do potencial de geração de benefícios futuros, os referidos investimentos foram integralmente baixados, com o respectivo reconhecimento dos efeitos no resultado do exercício, em conformidade com as práticas contábeis adotadas no Brasil.

Movimentação de saldos dos investimentos		
	2025	2024
Saldo inicial	58	58
Baixas	(23)	-
Saldo em 31 de dezembro	35	58



**Notas Explicativas às Demonstrações Contábeis
em 31 de dezembro de 2025 e 2024**
(em milhares de reais)

10. Propriedades para investimento

Em conformidade com o disposto no NBC-TG 28 – Propriedade para Investimento, informamos que no exercício de 2025 não houve novas transferências de bens do ativo imobilizado para o grupo de Propriedades para Investimento. Os imóveis anteriormente classificados como Propriedades para Investimento em anos anteriores, foram mantidos nessa categoria durante o exercício de 2025, sendo submetidos a reavaliação a valor de mercado, conforme laudos emitidos por empresas especializadas contratadas para essa finalidade.

Tais reavaliações resultaram no aumento dos valores, conforme abaixo demonstrado:

Imóveis	Valor histórico	Valor de mercado conforme Laudos 2025	Valor de mercado conforme Laudos 2024	Variação na avaliação de Propriedade para Investimento
Santo Amaro	11.468	168.950	108.494	60.456
São Miguel	6.021	109.682	101.032	8.650
Jabaquara	5.906	76.937	64.942	11.995
Brás	17.344	85.131	83.217	1.914
Araguaia	2.249	21.377	17.310	4.067
Tatuapé	2.725	28.898	23.026	5.872
Total	45.713	490.975	398.021	92.954

Movimentação em 2025:

Propriedade para investimento		
	2025	2024
Saldo inicial	398.021	349.338
Transferências do Ativo Imobilizado	-	2.249
Ganho/(perda) líquido de ajustes a valor justo - na transferência	-	15.061
Ganho/(perda) líquido de ajustes a valor justo - Resultado	92.954	31.373
Saldo em 31 de dezembro	490.975	398.021

As propriedades para investimento, constituídas por instalações anteriormente utilizadas como garagens, são mantidas para obtenção de receitas de aluguel no longo prazo e não são ocupadas pela Sociedade. São mensuradas pelo valor justo, e as variações desse valor são reconhecidas na demonstração do resultado na rubrica "Ajuste de avaliação patrimonial".

A Sociedade contrata avaliadores externos, independentes e qualificados para determinar o valor justo das propriedades para investimento ao final de cada exercício. Em 31 de dezembro de 2025 os valores justos dessas propriedades foram apurados pela empresa SCHADECK TOPOGRAFIA E AVALIAÇÕES DE ATIVOS LTDA.

Valores reconhecidos no resultado relacionado a propriedade para investimentos		
	2025	2024
Receita aluguéis	26.073	24.538
Ganho/(perda) líquido de ajustes a valor justo	92.954	31.373

11. Imobilizado

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

As movimentações no imobilizado durante os exercício de 2024 e 2025, foram as seguintes:



Notas Explicativas às Demonstrações Contábeis
em 31 de dezembro de 2025 e 2024
(em milhares de reais)

Imobilizado	2025						2024	Taxa Anual de Depreciação (%)
	Líquido	Adições	Depreciação	Valor Residual das Baixas	Valor Residual dos bens Reativados	Transferências	Líquido	
Imóveis	14.904	-	(149)	-	-	(14.418)	29.371	de 1,67 a 7,69
Veículos	1.428	1.589	(161)	-	-	-	-	de 5,26 a 50,00
Máquinas e Equipamentos	23.609	23.113	(4.361)	-	-	(1.969)	6.826	de 10,0 a 20,0
Móveis e Utensílios	2.957	1.862	(210)	-	-	(237)	642	10
Outros Bens	2.307	95	(226)	-	-	(36)	2.474	de 4,0 a 20,0
Imobilizado em estoque	3.164	-	-	-	(22)	2.242	944	
Propriedades sem uso	20.638	-	-	-	-	14.418	6.220	
Arrendamentos	2.811	2.116	(5.475)	(575)	-	-	7.745	Contrato (a)
Total	70.818	28.775	(11.582)	(575)	(22)	-	54.222	

Imobilizado	2024						2023	Taxa Anual de Depreciação (%)
	Líquido	Adições	Depreciação	Valor Residual das Baixas	Valor Residual dos bens Reativados	Transferências	Líquido	
Imóveis	29.371	-	(157)	-	-	14.129	15.399	de 1,67 a 7,69
Veículos	-	-	(8)	-	-	-	8	de 5,26 a 50,00
Máquinas e Equipamentos	6.826	1.723	(3.584)	-	1	(197)	8.883	de 10,0 a 20,0
Móveis e Utensílios	642	159	(98)	-	-	(43)	624	10
Outros Bens	2.474	112	(220)	-	-	(16)	2.558	de 4,0 a 20,0
Imobilizado em estoque	944	-	-	(29)	2	257	714	
Propriedades sem uso	6.220	-	-	-	-	(16.379)	22.599	
Arrendamentos	7.745	2.155	(7.111)	-	-	-	12.701	Contrato (a)
Total	54.222	4.149	(11.178)	(29)	3	(2.249)	63.526	

(a) Arrendamentos

O Balanço Patrimonial apresenta os seguintes saldos relacionados às operações de arrendamento, registrados em conformidade com as normas contábeis vigentes, refletindo os direitos de uso reconhecidos no ativo e as respectivas obrigações de arrendamento registradas no passivo:

Ativos direito de uso		
	2025	2024
Veículos	279	3.369
Máquinas e equipamentos	1.458	56
Imóveis	1.074	4.320
Saldo em 31 de dezembro	2.811	7.745

12. Intangível

Os ativos intangíveis são bens incorpóreos, que incluem softwares e outros ativos dessa natureza, e são reconhecidos inicialmente pelo custo de aquisição. Esses ativos são amortizados pelo método linear ao longo de sua vida útil estimada.

As movimentações no intangível durante os exercício de 2024 e 2025, foram as seguintes:

Intangível	2025						2024	Taxa Anual de Depreciação (%)
	Líquido	Adições	Depreciação	Valor Residual das Baixas	Valor Residual dos bens Reativados	Transferências	Líquido	
Software	33.948	9.330	(12.899)	-	-	(19)	37.536	20
Software em estoque	19	-	-	-	-	19	-	20
Total	33.967	9.330	(12.899)	-	-	-	37.536	



**Notas Explicativas às Demonstrações Contábeis
em 31 de dezembro de 2025 e 2024**
(em milhares de reais)

Intangível	2024						2023	Taxa Anual de Depreciação (%)
	Líquido	Adições	Depreciação	Valor Residual das Baixas	Valor Residual dos bens Reativados	Transferências	Líquido	
Software	37.536	20.707	(10.871)	-	-	(3)	27.703	20
Software em estoque	-	-	-	(3)	-	3	-	20
Total	37.536	20.707	(10.871)	(3)	-	-	27.703	

13. Obrigações trabalhistas

A composição dessas obrigações encontra-se detalhada a seguir, evidenciando sua natureza e os respectivos valores reconhecidos nas demonstrações contábeis.

Item	2025	2024
PASEP	1.502	406
COFINS	6.933	1.870
INSS	5.507	6.191
IRRF	5.512	5.823
FGTS	2.134	2.356
Demais obrigações	953	387
Total	22.541	17.033

14. Outras exigibilidades

A composição das outras exigibilidades encontra-se demonstrada a seguir, contemplando a discriminação dos principais saldos, sua natureza e respectivos valores reconhecidos nas demonstrações contábeis.

Item	2025	2024
Circulante		
Obrigações diversas	1.460	3.569
Valores a pagar - TADF empresas Municipais	-	393
Arrecadações em folha de pagamento	710	739
Impostos e contribuições retidos na fonte - fornecedores	778	751
Cauções por contratos	415	547
Arrendamentos e aluguéis a pagar	355	339
Seguros a pagar	-	3
Total circulante	3.718	6.341

15. Exigibilidades Gerenciadas

A composição das outras exigibilidades gerenciadas encontra-se apresentada a seguir, contemplando a discriminação dos saldos cuja natureza refere-se a recursos administrados pela Sociedade em nome de terceiros, sem impacto no resultado ou no patrimônio, conforme critérios contábeis adotados.

Item	2025	2024
Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros - Lei 13.241/01 ⁽¹⁾	128.501	114.996
Convênio SMT - obras terminais/corredores	10.372	19.738
Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros Decreto 42.184/02	2.218	7.863
Outras	2.993	2.818
Total	144.084	145.415

- (1) Conforme mencionado na Nota 4, desde a edição da Lei Municipal nº 11.037, de 25/07/1991, posteriormente substituída pela Lei Municipal nº 13.241, de 12 de dezembro de 2001, a arrecadação tarifária do Sistema de Transporte Coletivo Urbano de Passageiros, nos Subsistemas Local e Estrutural, bem como as respectivas remunerações, não gera efeitos no resultado nem no patrimônio da Sociedade, uma vez que esta atua exclusivamente como gestora desses recursos.

Tratamento semelhante é igualmente conferido à "Gestão Financeira do Serviço de Transporte Coletivo Público de Passageiros", instituída pelo Decreto Municipal nº 42.184, de 11/07/2002.



Notas Explicativas às Demonstrações Contábeis em 31 de dezembro de 2025 e 2024

(em milhares de reais)

16. Provisão para passivos contingentes

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

Descrição	2025	2024
Cíveis:		
Processos movidos por terceiros contra a Sociedade objetivando indenização por perdas e danos.	311.712	277.862
Trabalhistas:		
Ações impetradas por funcionários e ex-funcionários contra a Sociedade por controvérsias no cumprimento da legislação trabalhista em vigor.	71.623	75.046
Tributárias:		
Contribuições previdenciárias e FGTS	43.608	38.676
Valores relativos a PASEP e COFINS que foram compensados através de PERDCOMP (a)	60.943	55.746
Total	487.886	447.330

(a) Conforme orientação da área jurídica, os valores compensados com o crédito de PASEP encontram-se registrados em provisão para contingências, por serem considerados obrigações classificadas como perda provável.

A Administração da Sociedade, com base na avaliação de seus consultores jurídicos quanto à probabilidade de êxito nas diversas demandas judiciais, entende que as provisões constituídas e registradas no balanço são suficientes para fazer frente às perdas consideradas prováveis.

Para as contingências classificadas como de perda possível, não são constituídas provisões, sendo efetuada apenas a divulgação dos respectivos montantes em nota explicativa, conforme previsto na NBC TG 25 – Provisões, Passivos Contingentes e Ativos Contingentes.

No exercício de 2025, a Sociedade possui processos classificados com risco de perda possível, conforme descrito a seguir.

Descrição	Período	Natureza	Situação	Valor
Cíveis	2014 a 2025	Ações de indenização, declaratória de ilegalidade da cobrança da taxa da Loja Virtual da SPTrans, cobrança e referente ao concurso público	Ainda não há trânsito em julgado	64
Tributárias	2013 a 2022	Defesa contra exigência de contribuição previdenciária (RAT/SAT); contribuição patronal (art. 22, I, Lei nº 8212/91) e FGTS	Ainda não há trânsito em julgado	5.871
Trabalhistas	2002 a 2025	Pedidos de empregados/ex-empregados e responsabilidade subsidiária da gestão	Ainda não há trânsito em julgado	7.228
Total				13.163

Por determinação do Tribunal de Contas do Município de São Paulo, e visando maior transparência, informamos a existência de ações judiciais movidas por empresas operadoras do Sistema Municipal de Transporte Coletivo, que pleiteiam diferenças de remuneração inerentes aos contratos de prestação de serviços de transporte coletivo firmados sob a égide da Lei nº 11.037/91. À época, tais contratos eram celebrados com a antiga CMTC, tendo a Prefeitura do Município de São Paulo como anuente, na qualidade de acionista majoritária desta Sociedade.

Essas ações são propostas contra a São Paulo Transporte S.A., na condição de gestora do Sistema Municipal de Transporte Coletivo de Passageiros, bem como contra a Municipalidade, na qualidade de titular do serviço público de transporte.

Eventuais valores decorrentes dessas demandas judiciais, caso venham a ser devidos, deverão ser suportados pela Conta Sistema ou mediante repasse específico da Prefeitura do Município de São Paulo. Os pagamentos vêm sendo realizados por meio de precatórios expedidos em nome da Prefeitura do Município de São Paulo.

Conforme parâmetros indicados pela área jurídica, extraídos de decisões judiciais relativas a processos de remuneração em fase de execução, é informado à Secretaria Municipal de Mobilidade e Trânsito – SMT/PMSP o valor total apurado por meio da planilha denominada "Obrigações de Risco", constante da proposta orçamentária anual, para fins de contingenciamento. Nessa avaliação, há expectativa de perda provável no montante de R\$ 2.679.076 e perda possível no valor de R\$ 129.271.



**Notas Explicativas às Demonstrações Contábeis
em 31 de dezembro de 2025 e 2024**
(em milhares de reais)

17. Indenizações Judiciais

O saldo em aberto refere-se a provisões constituídas para obrigações relacionadas ao pagamento de indenizações vitalícias. Tais indenizações são pagas mensalmente a pessoas físicas, em decorrência de condenações judiciais de natureza cível e trabalhista. O valor dessas obrigações é periodicamente atualizado por empresa especializada, a qual elabora Laudo Atuarial específico para essa finalidade.

	2025	2024
Provisão atuarial	20.770	20.028

18. Crédito de Acionistas

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

Descrição	2.025	2.024
Valores referentes ao pagamento de precatórios honrados pela Prefeitura de São Paulo	10.815	10.358
Totais	10.815	10.358

19. Capital Social Realizado

O capital integralizado em 31 de dezembro de 2025 é representado por 116.122.565.661 (cento e dezesseis bilhões e cento e vinte e dois milhões e quinhentos e sessenta e cinco mil e seiscentos e sessenta e uma) ações ordinárias nominativas sem valor nominal.

A Prefeitura de São Paulo detém 116.082.534.220 (cento e dezesseis bilhões e oitenta e dois milhões e quinhentos e trinta e quatro mil e duzentos e vinte) ações, correspondente a 99,965527%.

20. Demonstração dos resultados dos exercícios

As receitas e despesas são reconhecidas de acordo com o regime de competência. Os recursos recebidos e utilizados na aquisição do imobilizado são registrados diretamente no resultado.

No total das receitas de gerenciamento do Sistema está incluída a remuneração pelos serviços prestados à Prefeitura do Município de São Paulo, relativos ao gerenciamento operacional, bem como a remuneração dos custos de gestão das receitas e dos pagamentos comuns ao Sistema Integrado e aos serviços complementares de fiscalização e planejamento operacional, conforme disposto no artigo 27, §§ 2º e 3º, da Lei nº 13.241, de 12/12/2001.

A Sociedade não possui saldos em ativos ou passivos não circulantes que demandem ajuste a valor presente.

As transações da Sociedade com seu acionista majoritário são efetuadas em condições diferentes às que seriam aplicadas entre partes não relacionadas, uma vez que o preço dos serviços prestados não contempla margem de lucro.

Em atendimento ao disposto na NBC TG 47 – Receita de Contrato com Cliente, apresenta-se a seguir a composição das receitas operacionais líquidas:

	2.025	2.024
Receita bruta operacional		
Gerenciamento do Sistema	341.130	317.672
Receita de locações	27.407	24.641
	368.537	342.313
Impostos incidentes sobre as receitas		
PASEP	(7.829)	(5.204)
COFINS	(36.545)	(23.985)
	(44.374)	(29.189)
Receita operacional líquida	324.163	313.124



Notas Explicativas às Demonstrações Contábeis
em 31 de dezembro de 2025 e 2024
(em milhares de reais)

21. Outras operações

Em agosto de 2025, a Companhia recebeu o montante de R\$ 58.890 decorrente da Ação de Repetição de Indébito nº 0007172 84.2012.4.03.6100 (TRI 12/006), referente à restituição de valores de Imposto de Renda recolhidos indevidamente a partir de 2010, em razão da imunidade tributária reconhecida judicialmente.

Em dezembro de 2025, estão registrados em outras receitas o montante de R\$ 41.957, dos quais R\$ 26.823 referem-se à restituição do imposto. Adicionalmente, encontram-se reconhecidos em receitas financeiras o total de R\$ 48.138, sendo R\$ 32.067 relativos à atualização financeira dos créditos.

22. Imposto de Renda e Contribuição Social

A Sociedade possui acumulados prejuízos fiscais e base negativa da Contribuição Social sobre o Lucro Líquido a compensar, apurados até dezembro de 2025.

23. Demonstração dos Fluxos de Caixa

A Demonstração dos Fluxos de Caixa foi elaborada pelo método indireto, em conformidade com as práticas contábeis adotadas no Brasil e com o disposto na NBC TG 03 – Demonstração dos Fluxos de Caixa.

Por esse método, o fluxo de caixa das atividades operacionais é apresentado a partir do resultado do exercício, ajustado por itens que não representam movimentação de caixa, tais como depreciações, amortizações, provisões, variações monetárias e demais ajustes necessários, bem como pelas variações ocorridas nas contas de ativos e passivos operacionais.

Os fluxos de caixa são classificados em três grupos:

- (i) Atividades Operacionais, que representam as principais fontes geradoras de caixa decorrentes das atividades-fim da Sociedade;
- (ii) Atividades de Investimento, que evidenciam as aquisições e baixas de ativos de longo prazo e outros investimentos não incluídos em equivalentes de caixa; e
- (iii) Atividades de Financiamento, que demonstram as captações e amortizações de empréstimos, financiamentos e demais operações que alteram a estrutura de capital.

Esse procedimento tem por finalidade evidenciar a capacidade de geração de caixa da Sociedade, bem como a forma de utilização de seus recursos financeiros ao longo do exercício.

24. Evento subsequente

Os administradores declaram a inexistência de fatos ocorridos subsequentemente à data de encerramento do exercício findo em 31/12/2025 que venham a ter efeito relevante sobre a situação patrimonial ou financeira da empresa ou que possam provocar efeitos sobre seus resultados futuros.

25. Sistema Municipal de Transporte Coletivo

Por determinação do Tribunal de Contas do Município de São Paulo, visando maior transparência, informamos os principais valores da Conta Sistema que é gerenciada pela São Paulo Transporte, onde destacamos: a arrecadação tarifária de R\$ 4.973.899, a Compensação tarifária de R\$ 7.344.758, o valor pago às empresas operadoras do sistema de transporte de R\$ 11.934.870 e o montante de créditos de bilhete único em poder do público em 31/12/2025 de R\$ 1.135.038 que já foram utilizados na gestão financeira do sistema.

São Paulo, 20 de fevereiro de 2026


SELMA QUARESMA DA SILVA
Superintendente Financeira


MAURO ANTONIO GUMIERO VOLTARELLI
Diretor de Administração e de Infraestrutura


CLAUDIO ROBERTO RODRIGUES
Gerente Contábil
Contador CRC – 1SP 238.112/O-3

SÃO PAULO TRANSPORTE S.A.

Relatório do auditor independente sobre as demonstrações contábeis.

Referente ao exercício findo em 31 de dezembro de 2025.



Aponte a câmera de seu celular para a imagem acima e preencha nossa pesquisa de satisfação. Caso não compatível, obtenha um leitor de QR Code para acessar o conteúdo da imagem.

RELATÓRIO DO AUDITOR INDEPENDENTE SOBRE AS DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS

Aos
Administradores e aos acionistas da
SÃO PAULO TRANSPORTE S.A.
São Paulo – SP

Opinião

Examinamos as demonstrações contábeis da São Paulo Transporte S.A. “(Companhia)”, que compreende o balanço patrimonial em 31 de dezembro de 2025, 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.

Em nossa opinião, as demonstrações contábeis acima referidas apresentam adequadamente, em todos os aspectos relevantes, a posição patrimonial e financeira da Companhia, em 31 de dezembro de 2025, o desempenho de suas operações e os seus fluxos de caixa para o exercício findo nessa data, de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil.

Base para opinião

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

Ênfases

Continuidade Operacional

A Companhia apresentou em 31 de dezembro de 2025 o montante em prejuízos acumulados de R\$ 1.723.611 mil (R\$1.602.361 mil em 31 de dezembro de 2024). Chamamos atenção à Nota Explicativa nº 20, que o principal cliente da Companhia é a Prefeitura do Município de São Paulo, seu acionista controlador, e suas receitas próprias advêm de contrato de prestação de serviços especializados de gerenciamento, fiscalização, administração e engenharia de transporte, voltados ao sistema de transporte urbano no âmbito do município. A reversão da tendência do desequilíbrio econômico-financeiro da Companhia depende da revisão do contrato de gestão com a municipalidade, para buscar seu reequilíbrio financeiro e de medidas internas de redução de custos e despesas. As demonstrações contábeis foram elaboradas partindo do pressuposto da continuidade operacional da Companhia. Nossa opinião não contém modificação em relação a esse assunto.

Processos Judiciais e Contingências

Conforme detalhado na Nota Explicativa nº 16, a Companhia participa de ações judiciais movidas pelas empresas operadoras do Sistema Municipal de Transporte Coletivo, que pleiteiam diferenças de remuneração inerentes aos contratos de prestação de serviços de transporte coletivo sob a égide da Lei 11.037/91. Esses contratos foram firmados com a antiga CMTC, 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\$ 2.679.076 mil, enquanto a perda possível é de R\$ 129.271 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\$ 79.976 mil, sendo R\$ 18.847 mil ativo circulante e R\$ 61.129 mil no ativo não-circulante (R\$ 74.052 mil em 31 de dezembro de 2024) oriundos de repasses da Prefeitura, apossamento 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.

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 2025, 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 serem causados 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;
- Concluimos 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.

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

Barueri, 27 de fevereiro de 2026.

RUSSELL BEDFORD GM
AUDITORES INDEPENDENTES S/S
2 CRC RS 5.460/O-0 "T" SP

Roger Maciel de Oliveira
Contador 1 CRC RS 71.505/O-3 "T" SP
Sócio Responsável Técnico

SÃO PAULO TRANSPORTE S.A.

Relatório de Asseguração Limitada dos Auditores
Independentes – Sustentabilidade.

Referente ao exercício findo em 31 de dezembro de 2025.



Aponte a câmera de seu celular para a imagem acima e preencha nossa pesquisa de satisfação. Caso não compatível, obtenha um leitor de QR Code para acessar o conteúdo da imagem.

RELATÓRIO DE ASSEGURAÇÃO LIMITADA DOS AUDITORES INDEPENDENTES

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

Introdução

Fomos contratados pela administração da São Paulo Transporte S/A - SPTrans para apresentar nosso relatório de asseguração limitada sobre as informações de sustentabilidade contidas no Relatório Integrado da Administração, com base nas diretrizes do *Global Reporting Initiative* ("GRI"), versão *Standards*, relativas ao exercício findo em 31 de dezembro de 2025.

Responsabilidades da administração da São Paulo Transporte S/A

A administração da SPTrans é responsável pela elaboração e apresentação de forma adequada das informações constantes no Relatório Integrado da Administração, de acordo com as diretrizes para elaboração do Relatório de Sustentabilidade da *Global Reporting Initiative – GRI*, versão *Standards*, e pelos controles internos que ela determinou como necessários para permitir a elaboração dessas informações livres de distorção relevante, independentemente se causada por fraude ou erro.

Responsabilidade dos auditores independentes

Nossa responsabilidade é expressar conclusão sobre as informações de sustentabilidade constantes do Relatório Integrado da Administração, com base no trabalho de asseguração limitada conduzido de acordo com o Comunicado Técnico do Ibracon (CT) 07/2012, aprovado pelo Conselho Federal de Contabilidade e elaborado tomando por base a NBC TO 3000 (Trabalhos de Asseguração Diferente de Auditoria e Revisão), emitida pelo Conselho Federal de Contabilidade – CFC, que é equivalente à norma internacional ISAE 3000, emitida pela Federação Internacional de Contadores, aplicável às informações não históricas.

Essas normas requerem o cumprimento de exigências éticas, incluindo requisitos de independência e que o trabalho seja executado com o objetivo de obter segurança limitada de que as informações de sustentabilidade constantes do Relatório Integrado da Administração, tomadas em conjunto, estão livres de distorções relevantes.

Um trabalho de asseguarção limitada conduzido de acordo com a NBC TO 3000 (ISAE 3000) consiste principalmente de indagações à administração da SPTrans e outros profissionais da SPTrans que estão envolvidos na elaboração das informações constantes do Relatório Integrado da Administração, assim como pela aplicação de procedimentos analíticos para obter evidência que nos possibilite concluir na forma de asseguarção limitada sobre as informações contidas no relatório, tomadas em conjunto.

Um trabalho de asseguarção limitada requer, também, a execução de procedimentos adicionais, quando o auditor independente toma conhecimento de assuntos que o levam a acreditar que as informações de sustentabilidade constantes do Relatório Integrado da Administração, tomadas em conjunto, podem apresentar distorções relevantes.

Os procedimentos selecionados basearam-se na nossa compreensão dos aspectos relativos à compilação e apresentação das informações constantes do Relatório Integrado da Administração e na nossa consideração e entendimento sobre áreas em que distorções relevantes poderiam existir. Os procedimentos compreenderam:

- a) O planejamento dos trabalhos, considerando a relevância, o volume de informações quantitativas e qualitativas e os sistemas operacionais e de controles internos que serviram de base para a elaboração das informações constantes do Relatório Integrado da Administração da SPTrans;
- b) O entendimento da metodologia de cálculos e dos procedimentos para a compilação dos indicadores, através de entrevistas com os gestores responsáveis pela elaboração das informações;
- c) Aplicação de procedimentos analíticos sobre as informações quantitativas e indagações sobre as informações qualitativas e sua correlação com os indicadores divulgados nas informações constantes do Relatório Integrado da Administração; e
- d) Confronto dos indicadores de natureza financeira com as demonstrações financeiras e/ou registros contábeis.

Os trabalhos de asseguarção limitada também compreenderam a aderência às diretrizes e critérios da estrutura de elaboração do Relatório de Sustentabilidade da *Global Reporting Initiative*, versão *Standards*, aplicável na elaboração das informações constantes do Relatório Integrado da Administração.

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

Alcance e limitações

Os procedimentos aplicados em um trabalho de asseguração limitada são substancialmente menos extensos do que aqueles aplicados em um trabalho de asseguração que tem por objetivo emitir uma opinião sobre as informações de sustentabilidade constantes do Relatório Integrado da Administração. Consequentemente, não nos possibilitam obter segurança de que tomamos conhecimento de todos os assuntos que seriam identificados em um trabalho de asseguração que tem por objetivo emitir uma opinião. Caso tivéssemos executado um trabalho com o objetivo de emitir uma opinião, poderíamos ter identificado outros assuntos e eventuais distorções que podem existir nas informações constantes do Relatório Anual. Dessa forma, não expressamos uma opinião sobre essas informações.

Os dados não financeiros estão sujeitos a mais limitações inerentes do que os dados financeiros, dada a natureza e a diversidade dos métodos utilizados para determinar, calcular ou estimar esses dados. Interpretações qualitativas de materialidade, relevância e precisão dos dados estão sujeitas a pressupostos individuais e a julgamentos.

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

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

Conclusão

Com base nos procedimentos realizados, descritos neste relatório, nada chegou ao nosso conhecimento que nos leve a acreditar que as informações de sustentabilidade constantes no Relatório Integrado da Administração da SPTrans, relativo ao exercício findo em 31 de dezembro de 2025, não foram compiladas, em todos os aspectos relevantes, de acordo com as diretrizes para Relatório de Sustentabilidade da *Global Reporting Initiative – GRI, versão Standards*.

Barueri, 13 de março de 2026.

RUSSELL BEDFORD GM
AUDITORES INDEPENDENTES S/S
2 CRC RS 5.460/O-0 “T” SP

Roger Maciel de Oliveira
Contador 1 CRC RS 71.505/O-3 “T” SP
Sócio Responsável Técnico



SÃO PAULO TRANSPORTE S/A
Assessoria de Desenvolvimento Organizacional e Qualidade
Rua Boa Vista, 236, - Bairro Centro - São Paulo/SP - CEP 01014-000
Telefone: (11) 3396-7849 - www.sptrans.com.br

Manifestação

MANIFESTAÇÃO DA DIRETORIA EXECUTIVA SOBRE AS CONTAS DO EXERCÍCIO 2025

A Diretoria Executiva da São Paulo Transporte S/A, nos termos da alínea “e”, inciso I, artigo 16, do Estatuto Social, atesta que tomou ciência da manifestação do Comitê de Auditoria Estatutário – CAE, emitida em 17 de março de 2026, de que o referido Colegiado verificou o Relatório Integrado da Administração do Exercício de 2025, examinou as Demonstrações Contábeis encerradas em 31 de dezembro de 2025, 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. A Diretoria Executiva, atesta, ainda, que observou o teor do Relatório de Asseguração Limitada dos Auditores Independentes - Sustentabilidade, emitido em 13 de março de 2026 pela Empresa Russell Bedford GM Auditores Independentes S/S, e verificou o Relatório do Auditor Independente Sobre as Demonstrações Contábeis do exercício de 2025, emitido em 27 de fevereiro de 2026 pela mesma Empresa Russell Bedford GM Auditores Independentes S/S.

Dessa forma, a Diretoria Executiva anui com as Demonstrações Financeiras da Companhia referente ao exercício findo em 31 de dezembro de 2025 e de acordo com o inciso VI, artigo 13, do Estatuto Social, encaminha para manifestação do Conselho de Administração o Relatório Integrado da Administração de 2025, acompanhado das Demonstrações Contábeis do exercício findo em 31 de dezembro de 2025, 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.

São Paulo, 20 de março de 2026.



Claudio Bispo dos Santos
Diretor(a)

Em 20/03/2026, às 10:32.



Fábio Papaléo Marins
Diretor(a)

Em 20/03/2026, às 11:16.



Fernando Candido da Silva
Diretor de Operações

Em 20/03/2026, às 11:31.



Caio Vinicius de Moura Luz
Diretor de Planejamento

Em 20/03/2026, às 12:17.



Mauro Antônio Gumiero Voltarelli
Diretor de Administração e de Infraestrutura

Em 20/03/2026, às 13:44.



Victor Hugo Borges
Diretor-Presidente

Em 20/03/2026, às 15:57.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site
<http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **153206007** e o código
CRC **6B696F2C**.

Referência: Processo nº 5010.2026/0004841-9

SEI nº 153206007



Manifestação do Comitê de Auditoria Estatutário (CAE)

Apreciação de Contas SPTrans (Exercício de 2025)



Apreciação de Contas SPTrans – Exercício 2025

Manifestação do Comitê de Auditoria Estatutário

Os Membros do Comitê de Auditoria Estatutário da São Paulo Transporte S/A, infra-assinados, respeitosamente dirigem-se ao Conselho de Administração da Companhia para declarar que, em reunião ordinária realizada nesta data, em conformidade com as exigências legais, estatutárias e regimentais aplicáveis, e no exercício de suas atribuições: analisaram o Relatório Integrado da Administração do Exercício de 2025; examinaram as Demonstrações Contábeis encerradas em 31 de dezembro de 2025, 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; verificaram o Relatório do Auditor Independente Sobre as Demonstrações Contábeis do exercício de 2025, emitido em 27 de fevereiro de 2026 pela Empresa Russell Bedford GM Auditores Independentes S/S; e observaram o teor do Relatório de Asseguração Limitada dos Auditores Independentes - Sustentabilidade, emitido em 13 de março de 2026 pela citada Empresa de Auditoria Externa.

Considerando os resultados obtidos por este Colegiado na análise dos citados documentos, nas verificações procedidas mensalmente nos Balancetes, no monitoramento e na apreciação do conjunto de exposições, informações e esclarecimentos periodicamente apresentados por técnicos, gestores, administradores e dirigentes da Companhia, e considerando a opinião alcançada pela Auditoria Externa, expressamente manifestada sem quaisquer ressalvas, concluindo que as Demonstrações Contábeis apresentam adequadamente a posição patrimonial e financeira da Companhia, os Membros deste Comitê de Auditoria Estatutário, pela competência, lavram a presente Manifestação, consignando por unanimidade as ênfases (pontos de atenção) relatadas pelos auditores externos: A primeira ênfase está relacionada à continuidade operacional, devido ao prejuízo acumulado de R\$1,723 bilhão, embora o patrimônio líquido esteja positivo pelo valor justo de propriedade para investimento. O Comitê destaca que a reversão do histórico de prejuízos acumulados está condicionada à implementação de medidas estruturais de eficiência operacional. Nesse contexto, recomenda-se o acompanhamento contínuo, pelo Conselho de Administração, das premissas que suportam a adoção do pressuposto de continuidade operacional. A segunda ênfase trata das contingências, onde R\$ 2,679 bilhões em ações relacionadas à antiga CMTC foram classificadas como perda provável, mas não provisionadas por não haver expectativa de saída de recursos da SPTrans. O Comitê também registra especial atenção deste montante de R\$ 2,679 bilhões, sem constituição de provisão contábil, em razão do entendimento de que a responsabilidade financeira recai sobre a Prefeitura do Município de São Paulo. Recomenda-se o monitoramento dessa premissa, especialmente quanto a eventuais mudanças de entendimento jurídico ou operacional que possam alterar a caracterização da obrigação. A terceira ênfase aborda transações com partes relacionadas, referindo-se aos valores em aberto com a prefeitura, onde a SPTrans não constituiu provisão para perdas devido à expectativa de recebimento.

ÁREA	PÁGINA
Comitê de Auditoria Estatutário – CAE	1/2

São Paulo Transporte S/A
End. Corresp.: Rua Boa Vista, 236 Centro CEP 01014-000
Rua Boa Vista, 274, Mezanino Centro CEP 01014-000

Rua Santa Rita, 590 Pari CEP 03026-030 – PABX 11 2796-3299



Apreciação de Contas SPTrans – Exercício 2025

Adicionalmente, no que tange à avaliação dos controles internos do Processo de Compras e Licitações conduzida pelos auditores independentes, o Comitê observa que a amostragem exposta no Relatório de Recomendações para Melhoria dos Controles Internos de Licitação e Compras cobriu 89,74% do volume financeiro total das contratações no exercício. Contudo, considerando o risco estratégico e de conformidade inerente às contratações diretas (envolvendo contratação por dispensa de licitação e por inexigibilidade de licitação, tal como definido pela legislação correlata de compras públicas), o CAE considera indispensável que, para os próximos exercícios, a base de amostragem da auditoria externa para os processos de dispensa e inexigibilidade de licitação passe a ser de 100% (amostragem plena). Conforme Relatório, houve no total R\$ 6.632.131,60 em valores contratados por dispensa (sem contabilizar as contratações por inexigibilidade, que sequer foram analisadas), sendo apenas R\$ 514.768,67 desse montante selecionado para amostragem. A atual cobertura, na visão deste Comitê, demonstrou-se insuficiente para assegurar que todas as modalidades de contratações diretas, e especialmente aquelas de maior volume, sejam devidamente validadas, sendo imperativa essa adequação metodológica para mitigar riscos de exposição da Companhia, inclusive de natureza reputacional e de conformidade. O Comitê entende que este último item demanda aprofundamento específico quanto à adequação dos processos de contratação direta, recomendando a realização de avaliação independente.

Com base nas informações obtidas e nas consignações apresentadas acima, o Colegiado manifesta, por unanimidade com as ressalvas acima destacadas, as quais dizem respeito à suficiência e à abrangência dos procedimentos de auditoria aplicados às contratações diretas, a opinião de que as citadas Peças, em todos os seus relevantes aspectos, fiel e rigorosamente expressam a situação econômico-financeira da São Paulo Transporte S/A em 31 de dezembro de 2025, reunindo, portanto, condições para serem integralmente submetidas à apreciação e à aprovação dos Senhores Acionistas, em consonância com o preceito contido no Inciso I do Artigo 132 da Lei Federal nº 6.404/1976.

São Paulo, 17 de março de 2026

RICARDO LEMOS
Membro Coordenador

ANDRÉ CASTRO CARVALHO
Membro

JOELSON OLIVEIRA ÚBIDA SAMPAIO
Membro

ÁREA	PÁGINA
Comitê de Auditoria Estatutário – CAE	2/2

São Paulo Transporte S/A
End. Corresp.: Rua Boa Vista, 236 Centro CEP 01014-000
Rua Boa Vista, 274, Mezanino Centro CEP 01014-000

Rua Santa Rita, 590 Pari CEP 03026-030 – PABX 11 2796-3299

SÃO PAULO TRANSPORTE S/A - SPTrans
CNPJ 60.498.417/0001-58 NIRE 3530001471-5

PARECER DO CONSELHO FISCAL

Os Membros do Conselho Fiscal da São Paulo Transporte S/A, infra-assinados, em reunião ordinária realizada em 26 de março de 2026, e em conformidade com as exigências legais, estatutárias e regimentais aplicáveis, principalmente as disposições contidas nos Incisos II e VII do Artigo 163 e no Parágrafo único do Artigo 164 da Lei Federal nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, bem como no Inciso IX do Artigo 8º e no Artigo 26 da Lei Federal nº 13.303, de 30 de junho de 2016, no exercício de sua função fiscalizadora, analisaram o Relatório Integrado da Administração do Exercício de 2025, examinaram as Demonstrações Contábeis encerradas em 31 de dezembro de 2025, 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 teor do Relatório de Asseguração Limitada dos Auditores Independentes - Sustentabilidade, emitido em 13 de março de 2026 pela Empresa Russell Bedford GM Auditores Independentes S/S, e verificaram o Relatório do Auditor Independente Sobre as Demonstrações Contábeis do exercício de 2025, emitido em 27 de fevereiro de 2026 pela mesma Empresa Russell Bedford GM Auditores Independentes S/S.

Considerando os resultados obtidos por este Colegiado na análise dos citados documentos, nas verificações procedidas mensalmente nos Balancetes, no monitoramento e na apreciação do conjunto de exposições, informações e esclarecimentos periodicamente apresentados por técnicos, gestores, administradores e dirigentes da Companhia, considerando a opinião alcançada pela Auditoria Externa, expressamente manifestada sem quaisquer ressalvas, concluindo que as Demonstrações Financeiras apresentam adequadamente a posição patrimonial e financeira da Companhia, e considerando, em observância aos ditames fixados nos Incisos II, III e IV do Parágrafo primeiro do Artigo 24 da mencionada Lei nº 13.303/2016, que o Comitê de Auditoria Estatutário posicionou-se favoravelmente à aprovação dessas Peças, nos termos de sua Manifestação emitida em 17 de março de 2026, bem como considerando que o Conselho de Administração igualmente manifestou-se favorável à aprovação das Peças por meio de seu Parecer elaborado em 24 de março de 2026, os Membros deste Conselho Fiscal, pela competência, lavram o presente Parecer, consignando, por unanimidade e sem ressalvas, a opinião de que as citadas Peças reúnem condições para serem integralmente submetidas à apreciação e à aprovação dos Senhores Acionistas, em consonância com o preceito contido no Inciso I do Artigo 132 da Lei Federal nº 6.404/1976, sem prejuízo da devida atenção que as ênfases relatadas pela Auditoria Externa merecem.

Os Membros do Conselho Fiscal, em relação ao Relatório de Recomendações para Melhoria dos Controles Internos de Licitações e Compras elaborado pela Auditoria Externa, destacam a existência de inconsistências, que não prejudicam o parecer supra do Conselho Fiscal, entre a base de dados de licitações e contratações fornecida pela SPTrans à Auditoria Externa e o Relatório de Licitações e Contratações que foi fornecido ao Conselho Fiscal por ocasião de suas reuniões ordinárias, de modo que contratações relevantes assinadas e homologadas no exercício de 2025 não foram objeto de análise pela Auditoria Externa. Dessa forma, o Conselho Fiscal recomenda que os contratos que não foram informados à Russell sejam oportunamente submetidos à análise de Auditores Externos de modo que ao menos façam parte do universo amostral a ser considerado.

ADOLFO CASCUDO
RODRIGUES:912884017
87

Assinado de forma digital por
ADOLFO CASCUDO
RODRIGUES:91288401787
Dados: 2026.03.26 15:11:05 -03'00'

ENZO LUCIO
ONDEI:25541140
803

Assinado de forma digital por
ENZO LUCIO
ONDEI:25541140803
Dados: 2026.03.26 16:24:20
-03'00'

gov.br
Documento assinado digitalmente
ADRIANA AZEVEDO PANNUNZIO
Data: 26/03/2026 15:34:12-0300
Verifique em <https://validar.it.gov.br>

gov.br
Documento assinado digitalmente
CARLOS ROBERTO RUAS JUNIOR
Data: 26/03/2026 16:00:06-0300
Verifique em <https://validar.it.gov.br>

gov.br
Documento assinado digitalmente
VICENTE AFFONSO OLIVEIRA CALVO
Data: 26/03/2026 16:03:24-0300
Verifique em <https://validar.it.gov.br>



PARECER DO CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

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 2025, 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. Com base no exame dessa documentação, e também, no "Relatório dos Auditores Independentes sobre as Demonstrações Contábeis do exercício de 2025" e no "Relatório de Asseguração Limitada", elaborados pela empresa Russell Bedford GM Auditores Independentes S/S; e considerando a manifestação da Diretoria Executiva, emitida em 20/03/2026, e de acordo com a manifestação do Comitê de Auditoria Estatutário da Companhia, emitida em 17/03/2026, que por unanimidade com as ênfases expressas na citada manifestação, as quais dizem respeito à suficiência e à abrangência dos procedimentos de auditoria aplicados às contratações diretas, a opinião de que as citadas Peças, em todos os seus relevantes aspectos, fiel e rigorosamente expressam a situação econômico-financeira da São Paulo Transporte S/A em 31 de dezembro de 2025, reunindo, portanto, condições para serem integralmente submetidas à apreciação e à aprovação dos Senhores Acionistas, em consonância com o preceito contido no Inciso I do Artigo 132 Lei Federal nº 6.404/1976, e, ainda, com base na opinião do Conselho Fiscal declarada pelo Presidente do Colegiado, na reunião do CONSAD realizada nesta data, manifestaram-se pelo encaminhamento das referidas Peças para deliberação da Assembleia Geral dos Acionistas. São Paulo, 24 de março de 2026. (a.a.) Eurípedes Sales, Presidente do Conselho, Clara Bezerra, Edson Coelho de Araujo Filho, Fabiano Martins de Oliveira, Jessica Souza Ferreira, Luciana Sant'Ana Nardi, Luis Felipe Vidal Arellano, Paulo César Tagliavini e Paulo Roberto Ligeiro.

EURÍPEDES SALES
PRESIDENTE DO CONSELHO



**SÃO PAULO TRANSPORTE S/A
CHEFIA DE GABINETE DA PRESIDÊNCIA**

Rua Boa Vista nº 236 - Bairro Centro - São Paulo/SP

Telefone: 3396-6813/3396-6815

PROCESSO 5010.2026/0005219-0

Encaminhamento SPTRANS/DP/GAB Nº 153638544

São Paulo, data da assinatura eletrônica.

INTERESSADO: São Paulo Transporte - SPTrans

ASSUNTO: Assembleia Geral Ordinária - Envio de documentos referentes ao exercício findo em 31/12/2025.

SGM/GAB/EP

SMT/GAB

SMT/CH GAB

SMT/DAF/DF

SF/GAB

SF/SUTEM/DECAP

CMSP/PRESIDÊNCIA

Considerando que está prevista a realização de Assembleia Geral Ordinária dos Acionistas da São Paulo Transporte S/A para o dia 28 de abril de 2026, encaminhamos a essa Secretaria cópia dos seguintes documentos, relativos ao exercício findo em 31 de dezembro de 2025.

- Relatório Integrado da Administração;
- Balanço e Demonstrações Contábeis;
- Relatório dos Auditores Independentes - RAI;
- Relatório de Asseguração Limitada dos Auditores Independentes;
- Manifestação do Comitê de Auditoria Estatutário - CAE;
- Manifestação da Diretoria Executiva Sobre as Contas do Exercício de 2026;
- Parecer do Conselho de Administração; e
- Parecer do Conselho Fiscal.

Oportunamente, remeteremos a cópia da publicação do Edital de Convocação da

Assembleia.



Renan Marcondes Di Vita
Chefe de Gabinete
Em 27/03/2026, às 10:42.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site
<http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **153638544** e o código
CRC **863D5A08**.



SÃO PAULO TRANSPORTE S/A
Chefia de Gabinete da Presidência

Rua Boa Vista nº 236, - Bairro Centro - São Paulo/SP - CEP 01014-000
Telefone: 3396-6813/3396-6815 - www.sptrans.com.br

São Paulo, data da assinatura eletrônica.

Ofício DP/GAB nº 397/2026

ASSUNTO: Assembleia Geral Ordinária - Envio de documentos referentes ao exercício findo em 31/12/2025.

Senhor Presidente,

Considerando que está prevista a realização de Assembleia Geral Ordinária dos Acionistas da São Paulo Transporte S/A para o dia 28 de abril de 2026, encaminhamos cópia dos seguintes documentos, relativos ao exercício findo em 31 de dezembro de 2025.

- Relatório Integrado da Administração;
- Balanço e Demonstrações Contábeis;
- Relatório dos Auditores Independentes - RAI;
- Relatório de Asseguração Limitada dos Auditores Independentes;
- Manifestação do Comitê de Auditoria Estatutário - CAE;
- Manifestação da Diretoria Executiva Sobre as Contas do Exercício de 2025;
- Parecer do Conselho de Administração; e
- Parecer do Conselho Fiscal.

Oportunamente, remeteremos a cópia da publicação do Edital de Convocação da Assembleia.

Sendo o que se apresenta para o momento, renovamos os protestos de estima e consideração.

Ao Excelentíssimo
DOMINGOS DISSEI
Presidente do
Tribunal de Contas do Município de São Paulo



Renan Marcondes Di Vita
Chefe de Gabinete

Em 27/03/2026, às 10:01.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site
<http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **153642010** e o código
CRC **65D9C079**.

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº
5010.2026/0005219-0

SEI nº 153642010

27/03/2026, 12:52

Detalhes Protocolo Provisório - Tribunal de Contas do Município de São Paulo

Olá Alice Maria dos Santos Alves Menon ! (/Manage)  (/) 



(/) TRIBUNAL DE CONTAS DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO

[Home \(/\)](#) / [Jurisdicionado \(/Jurisdicionado\)](#) / [Meus Protocolos \(/Jurisdicionado/EnvioDocumentacao\)](#)
/ [Meus Protocolos - acesso Jurisdicionado](#)



Detalhes do Protocolo Provisório 20260327102800-87527

Protocolo Definitivo 003652/2026

Ver histórico Tramitação **Protocolo não relacionado com processo**

Concluído pelo TCM-SP

Tipo Protocolo

BALANÇO

Órgão

SPTrans - São Paulo Transporte S/A (*)

Número Ofício/Carta

Ofício DP/GAB Nº 397

Ano Ofício

2026

Descrição

Assembleia Geral Ordinária - Envio de documentos referentes ao exercício findo em 31/12/2025

Solicitante

Alice Maria dos Santos Alves Menon

Data Envio

27/03/2026 10:28:00 *há 2 horas (27/03/2026)*

Link

🔗 Link (<https://portal.tcm.sp.gov.br/Jurisdicionado/EnvioDocumentacao/Detail?ProtocoloProvisorio=50DB1445EF69255AE24A5AD166556AD5>)

QRCode



Anexos

1.  Anexo OFÍCIO DE ENCAMINHAMENTO

Observação Arquivo:

Ofício DP/GAB nº 397/2026

(/Jurisdicionado/EnvioDocumentacao/DocumentoEnviado?idFile=53233bd0-0db7-4f96-b26e-54229bdfdc57)

2.  Anexo ANEXOS

Observação Arquivo:

Relatório Integrado da Administração

(/Jurisdicionado/EnvioDocumentacao/DocumentoEnviado?idFile=049f820c-b92b-477c-8524-035bcde74ab0)

3.  Anexo ANEXOS

Observação Arquivo:

Demonstração Contábeis 2025

(/Jurisdicionado/EnvioDocumentacao/DocumentoEnviado?idFile=7fa5f07f-db8e-4042-8e78-049b5bc99670)

4.  Anexo ANEXOS

Observação Arquivo:

Relatório dos Auditores Independentes

27/03/2026, 12:52

Detalhes Protocolo Provisório - Tribunal de Contas do Município de São Paulo

Institucional	Sessões Plenárias	Fiscalização	Transparência	Visite o TCMSP	Comunicação
Colegiado (/colegiado)	Ao Vivo (/ao-vivo)	Controle Externo (/secretaria-de- controle-externo)	Acesso à nformação (/Pagina/102)	Agende sua Visita (/Pagina/67470)	Notícias (/noticias)
História (/historia)	Pauta (/pauta)	Contas do Prefeito (/contas-do-prefeito)	Solicitação de dados (/Pagina/10834)		Atendimento à Imprensa (/comunicacao)
Missão, Visão e Valores (/missao)	Ata (/ata)	Relatório de Fiscalização (/relatorios-de- fiscalizacao)	Contrato e Afins (/Pagina/102)		Receba Novidades do TCMSP no Whatsapp (/comunicacao)
Relatorias (/relatorias)	Notas Taquigráficas (/notas-taquigraficas)	Plano Anual de Fiscalização (/fiscalizacao-paf)	Execução Orçamentária e Financeira (/Pagina/97)		
Organograma (/organograma)	Juizo Oral (/sustentacao-oral)		Servidores (/Pagina/102#Servidores)		
Competências (/competencias)	Sessões Plenárias (/acompanhar- sessoes)				
Legislação (/legislacao)	Jurisprudência (/juris)				
Planejamento Estratégico (/planejamento)					
Proteção de Dados (/protecao-de-dados)					
ISO 9001 (/isso)					

Escola de Gestão e Contas

Escola de Gestão e Contas
(<https://escoladecontas.tcm.sp.gov.br/>)

Fiscalização responsável e consciente.



(<https://www.youtube.com/channel/UCRVPytw01gIIFxpuba00tA>)



(<https://www.linkedin.com/company/tcm-sp>)



(<https://www.facebook.com/TCMSP.gov>)

Contato

Tribunal de Contas do Município de São Paulo
CNPJ 50.176.270/0001-26

Av. Prof. Ascendino Reis, 1130 Vila Clementino
CEP 04027-000 - São Paulo - SP

+55 11 5080 - 1000 (tel:+55-11-5080-1000)

TCMSP ©2025



SÃO PAULO TRANSPORTE S/A
Chefia de Gabinete da Presidência

Rua Boa Vista nº 236, - Bairro Centro - São Paulo/SP - CEP 01014-000
Telefone: 3396-6813/3396-6815 - www.sptrans.com.br

São Paulo, data da assinatura eletrônica.

Ofício DP/GAB nº 398/2026

ASSUNTO: Assembleia Geral Ordinária - Envio de documentos referentes ao exercício findo em 31/12/2025.

Senhor Secretário,

Considerando que está prevista a realização de Assembleia Geral Ordinária dos Acionistas da São Paulo Transporte S/A para o dia 28 de abril de 2026, encaminhamos cópia dos seguintes documentos, relativos ao exercício findo em 31 de dezembro de 2025.

- Relatório Integrado da Administração;
- Balanço e Demonstrações Contábeis;
- Relatório dos Auditores Independentes - RAI;
- Relatório de Asseguração Limitada dos Auditores Independentes;
- Manifestação do Comitê de Auditoria Estatutário - CAE;
- Manifestação da Diretoria Executiva Sobre as Contas do Exercício de 2025;
- Parecer do Conselho de Administração; e
- Parecer do Conselho Fiscal.

Oportunamente, remeteremos a cópia da publicação do Edital de Convocação da Assembleia.

Sendo o que se apresenta para o momento, renovamos protestos de estima e consideração.

Excelentíssimo Senhor
FÁBIO BERNACCHI MAIA
Secretário Executivo do Conselho de Defesa dos Capitais do Estado - CODEC
Av. Rangel Pestana, 300 - Centro



Renan Marcondes Di Vita
Chefe de Gabinete
Em 27/03/2026, às 10:02.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site
<http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **153640233** e o código
CRC **72654AAC**.

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº
5010.2026/0005219-0

SEI nº 153640233



SÃO PAULO TRANSPORTE S/A
Chefia de Gabinete da Presidência

Rua Boa Vista nº 236, - Bairro Centro - São Paulo/SP - CEP 01014-000
 Telefone: 3396-6813/3396-6815 - www.sptrans.com.br

São Paulo, data da assinatura eletrônica.

Ofício DP/GAB nº 399/2026

ASSUNTO: Assembleia Geral Ordinária - Envio de documentos referentes ao exercício findo em 31/12/2025.

Senhora Procuradora-Geral,

Considerando que está prevista a realização de Assembleia Geral Ordinária dos Acionistas da São Paulo Transporte S/A para o dia 28 de abril de 2026, encaminhamos cópia dos seguintes documentos, relativos ao exercício findo em 31 de dezembro de 2025.

- Relatório Integrado da Administração;
- Balanço e Demonstrações Contábeis;
- Relatório dos Auditores Independentes - RAI;
- Relatório de Asseguração Limitada dos Auditores Independentes;
- Manifestação do Comitê de Auditoria Estatutário - CAE;
- Manifestação da Diretoria Executiva Sobre as Contas do Exercício de 2025;
- Parecer do Conselho de Administração; e
- Parecer do Conselho Fiscal.

Oportunamente, remeteremos a cópia da publicação do Edital de Convocação da Assembleia.

Sendo o que se apresenta para o momento, renovamos os protestos de estima e consideração.

Excelentíssima Senhora

INÊS MARIA DOS SANTOS COIMBRA DE ALMEIDA PRADO

Procuradoria Geral do Estado de São Paulo



Renan Marcondes Di Vita
Chefe de Gabinete
Em 27/03/2026, às 10:04.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site
<http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **153642827** e o código
CRC **07B193BF**.

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº
5010.2026/0005219-0

SEI nº 153642827



SÃO PAULO TRANSPORTE S/A
CHEFIA DE GABINETE DA PRESIDÊNCIA
 Rua Boa Vista nº 236 - Bairro Centro - São Paulo/SP
 Telefone: 3396-6813/3396-6815
PROCESSO 5010.2026/0005219-0

Despacho interno SPTRANS/DP/GAB Nº 153651183

São Paulo, data da assinatura eletrônica.

INTERESSADO: São Paulo Transporte - SPTrans

ASSUNTO: Assembleia Geral Ordinária - Envio de documentos referentes ao exercício findo em 31/12/2025.

DP/GAB/SAD

Segue para expedição dos ofícios DP/GAB Nº 398/2026 (153640233) e 399/2026 153642827)) e anexos citados.

Solicitamos **priorizar a expedição por e-mail**, nos casos em que houver endereço eletrônico para recebimento da resposta. Após o envio, juntar o comprovante de recebimento neste processo no SEI.



Alice Maria dos Santos Alves Menon
Analista de Gestão Pleno
 Em 27/03/2026, às 10:35.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site
<http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **153651183** e o código CRC **33C5CA1F**.

27/03/2026, 11:33

E-mail de SPTrans - São Paulo Transporte S.A - Ofício DP/GAB nº 398/2026 - CODEC - Assembleia Geral Ordinária – Envio ...



secsad@ sptrans <secsad@sptrans.com.br>

Ofício DP/GAB nº 398/2026 - CODEC - Assembleia Geral Ordinária – Envio de documentos referentes ao exercício findo em 31/12/2025 - SEI 5010.2026/0005219-0

1 mensagem

secsad@ sptrans <secsad@sptrans.com.br>

27 de março de 2026 às 10:59

Para: Fabio Bernacchi Maia <fbmaia@fazenda.sp.gov.br>

**Excelentíssimo Senhor
FÁBIO BERNACCHI MAIA
Secretário Executivo do Conselho de Defesa dos Capitais do Estado - CODEC
Av. Rangel Pestana, 300 – Centro**

Encaminhamos o **Ofício DP/GAB nº 398/2026**, bem como os anexos citados.

Solicitamos a gentileza de confirmar o recebimento deste e-mail.

Atenciosamente,



Secretaria Administrativa
Chefe de Gabinete da Presidência
11 3396-6850 / 3396-6851
Rua Boa Vista, 236 – Centro - 1º andar – Fundos
01014-000 – São Paulo – SP
www.sptrans.com.br

9 anexos

-  **SEI_153566811.pdf**
2845K
-  **SEI_153624697.pdf**
1738K
-  **SEI_153631417.pdf**
11722K
-  **SEI_153566059.pdf**
903K
-  **SEI_153561750.pdf**
40K
-  **SEI_153640233_Oficio_DP_GAB_n__398_2026.pdf**
38K
-  **SEI_153562528.pdf**
946K
-  **SEI_153565870.pdf**
365K
-  **SEI_153563978.pdf**
350K

27/03/2026, 11:32

E-mail de SPTrans - São Paulo Transporte S.A - Ofício DP/GAB nº 399/2026 - PGE - Assembleia Geral Ordinária – Envio de ...



secsad@sptrans <secsad@sptrans.com.br>

Ofício DP/GAB nº 399/2026 - PGE - Assembleia Geral Ordinária – Envio de documentos referentes ao exercício findo em 31/12/2025 - SEI 5010.2026/0005219-0

1 mensagem

secsad@sptrans <secsad@sptrans.com.br>
Para: pgegpg@sp.gov.br

27 de março de 2026 às 11:11

Excelentíssima Senhora
INÊS MARIA DOS SANTOS COIMBRA DE ALMEIDA PRADO
Procuradoria Geral do Estado de São Paulo

Encaminhamos o **Ofício DP/GAB nº 399/2026**, bem como os anexos citados.

Solicitamos a gentileza de confirmar o recebimento deste e-mail.

Atenciosamente,



9 anexos

-  **SEI_153624697.pdf**
1738K
-  **SEI_153566059.pdf**
903K
-  **SEI_153566811.pdf**
2845K
-  **SEI_153561750.pdf**
40K
-  **SEI_153642827_Oficio_DP_GAB_n_399_2026.pdf**
38K
-  **SEI_153562528.pdf**
946K
-  **SEI_153565870.pdf**
365K
-  **SEI_153631417.pdf**
11722K
-  **SEI_153563978.pdf**
350K

27/03/2026, 12:14

E-mail de SPTrans - São Paulo Transporte S.A - Ofício DP/GAB nº 398/2026 - CODEC - Assembleia Geral Ordinária – Envio ...



secsad@sptrans <secsad@sptrans.com.br>

Ofício DP/GAB nº 398/2026 - CODEC - Assembleia Geral Ordinária – Envio de documentos referentes ao exercício findo em 31/12/2025 - SEI 5010.2026/0005219-0

Fábio Bernacchi Maia <fbmaia@fazenda.sp.gov.br>
Para: "secsad@sptrans" <secsad@sptrans.com.br>

27 de março de 2026 às 12:01

Recebido.

Solicito sempre copiar codecsf@fazenda.sp.gov.br

Obrigado.

Fábio Bernacchi Maia

Subsecretário de Governança de Entidades Descentralizadas

Secretário Executivo do CODEC

Secretaria da Fazenda e Planejamento

fbmaia@fazenda.sp.gov.br | (11) 3243-3442

Avenida Rangel Pestana, 300 - Sé - 7º andar



[Texto das mensagens anteriores oculto]

==

CAIDADO: Este e-mail é de origem externa à Sefaz. Não clique em links ou abra anexos, a menos que você possa confirmar o remetente e saber que o conteúdo é seguro.

==

A informação contida nesta mensagem de e-mail, incluindo quaisquer anexos, é de uso exclusivo da pessoa, unidade ou órgão para qual está endereçada, podendo conter material confidencial e/ou privilegiado. Qualquer revisão, retransmissão, disseminação ou tomada de qualquer ação baseada nessas informações por pessoas não autorizadas são proibidas. Se você recebeu essa mensagem por engano, por favor informe imediatamente ao remetente e apague-a de seu computador ou de qualquer outro banco de dados.



**PREFEITURA DE
SÃO PAULO**

**SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA E TRANSPORTE
CHEFIA DE GABINETE**

Rua Boa Vista, 128 / 136 - Bairro Centro - São Paulo/SP
Telefone: (11) 3293-2700

PROCESSO 5010.2026/0005219-0

Encaminhamento SMT/CH GAB Nº 153686869

São Paulo, na data da assinatura digital

Interessado: São Paulo Transporte S/A - SPTrans

Assunto: Assembleia Geral Ordinária - Envio de documentos referentes ao exercício findo em 31/12/2025.

Inf. nº 1286/26

SMT-DAF

Sr. Diretor,

Encaminhamos o presente para as devidas providências.

Atenciosamente,



**Everton Natali dos Santos
Chefe de Gabinete**

Em 27/03/2026, às 17:39.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site
<http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **153686869** e o código CRC **8F827BD4**.



**PREFEITURA DE
SÃO PAULO**

**SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA E TRANSPORTE
DIVISÃO DE FINANÇAS**

Rua Boa Vista, 128 / 136 - Bairro Centro - São Paulo/SP
Telefone: (11) 3293-2700

PROCESSO 5010.2026/0005219-0

Encaminhamento SMT/DAF/DF Nº 153730101

São Paulo, 29 de março de 2026.

Interessado: São Paulo Transporte - SPTrans

Assunto: Assembleia Geral Ordinária – Envio de documentos referentes ao exercício findo em 31/12/2025.

SMT- Chefia de Gabinete

Sr. Chefe de Gabinete:

Trata o presente da apresentação pela SPTrans dos documentos elencados em doc.sei! 153638544 referentes ao exercício de 2025, que serão submetidos à Assembleia Geral Ordinária a ser realizada em 28 de abril de 2026.

Tomamos conhecimento dos documentos referendados, e segue o presente para apreciação e ciência de V.Sa. do assunto em questão, devolvendo a seguir à SPTrans/Presidência.

Atenciosamente

Maisa Aparecida Isabel Martins de Aquino

Resp. pelo expediente da Divisão Financeira
SMT/DF

Ricardo Luiz Hidalgo Pereira da Costa

Resp. pelo expediente do Deptº de Administração e Finanças
SMT/DAF



Maisa Aparecida Isabel Martins de Aquino
Diretor(a)

Em 29/03/2026, às 22:22.



Ricardo Luiz Hidalgo Pereira da Costa
Diretor(a)

Em 30/03/2026, às 08:31.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site
<http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **153730101** e o código
CRC **2157E5A1**.



**PREFEITURA DE
SÃO PAULO**

**SECRETARIA MUNICIPAL DE MOBILIDADE URBANA E TRANSPORTE
CHEFIA DE GABINETE**

Rua Boa Vista, 128 / 136 - Bairro Centro - São Paulo/SP
Telefone: (11) 3293-2700

PROCESSO 5010.2026/0005219-0

Encaminhamento SMT/CH GAB Nº 153750178

São Paulo, na data da assinatura digital

Interessado: São Paulo Transporte S/A - SPTrans

Assunto: Assembleia Geral Ordinária - Envio de documentos referentes ao exercício findo em 31/12/2025.

Inf. nº 1300/26

SPTrans-DP-GAB

Sr. Chefe de Gabinete,

Com nossa ciência, restituímos o presente com as informações prestadas pela Divisão de Finanças desta Pasta (153730101).

Atenciosamente,



**Everton Natali dos Santos
Chefe de Gabinete**

Em 30/03/2026, às 16:50.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site
<http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **153750178** e o código CRC **D49ABA8D**.

**PREFEITURA DE
SÃO PAULO****SECRETARIA MUNICIPAL DA FAZENDA
DEPARTAMENTO DE DEFESA DE CAPITALIS E HAVERES DO MUNICÍPIO**

Rua Líbero Badaró, 190 - Bairro Centro - São Paulo/SP

Telefone:

PROCESSO 5010.2026/0005219-0**Encaminhamento SF/SUTEM/DECAP Nº 153807217**

São Paulo, 30 de março de 2026.

SF/SUTEM**Senhor Subsecretário,**

Trata-se de Processo SEI nº 5010.2026/0005219-0 para que a Junta Orçamentário-Financeira - JOF analise a documentação encaminhada pela empresa São Paulo Transporte S/A - SPTrans para deliberação a ser tomada na Assembleia Geral Ordinária da companhia, prevista para o dia 28 de abril de 2026 (153638544).

Em resposta, esclarecemos que conforme o art. 1º inciso X alínea f do Decreto nº 53.687/2013 e alterações, compete à JOF avaliar a destinação dos resultados positivos do exercício, exceto quando destinados integralmente à absorção de prejuízos acumulados, ou quando se tratar de resultado positivo de valor inferior ao limite a ser fixado pela Junta.

Nesse sentido, as demonstrações (153566811) mostram que a empresa apurou um prejuízo de R\$ 34.367 mil (trinta e quatro milhões e trezentos e sessenta e sete mil reais), que foi destinado integralmente para a conta de prejuízos acumulados. Ainda, conforme os documentos acostados ao ofício, os instrumentos contábeis que contém as informações aqui analisadas foram apreciados pelos Auditores Independentes, pelo Conselho fiscal, e pelo Conselho de Administração, em conformidade com os artigos 133, 275, 163 e 142 da Lei das Sociedades Anônimas.

Com base nestas premissas, o Departamento de Defesa de Capitais e Haveres entende que não se faz necessária apreciação da Junta sobre o assunto aqui tratado, razão pela qual sugerimos o encaminhamento do feito ao Comitê de Governança das Entidades da Administração Indireta - COGEAI para manifestação.

Atenciosamente,

ADOLFO CASCUDO RODRIGUES

Diretor II do Departamento de Defesa
de Capitais e Haveres do Município
SF/SUTEM/DECAP

SF/COGEAI

Senhor Presidente,

Diante do posicionamento do DECAP, que acolhemos, encaminhamos o presente expediente para prosseguimento.

Atenciosamente,

HENRIQUE DE CASTILHO PINTO

Subsecretário do Tesouro Municipal
SF/SUTEM

SGM/GAB/EP

Senhor Assessor Chefe,

Diante dos posicionamentos do DECAP e da SUTEM, que acolhemos, encaminhamos o presente expediente para prosseguimento.

Atenciosamente,

LUIS FELIPE VIDAL ARELLANO

Presidente do Comitê de Governança das
Entidades da Administração Indireta - COGEAI



Adolfo Cascudo Rodrigues
Diretor(a) II
Em 30/03/2026, às 17:03.



Henrique de Castilho Pinto
Subsecretário(a)
Em 31/03/2026, às 10:02.



Luis Felipe Vidal Arellano
Secretário Municipal da Fazenda
Em 31/03/2026, às 14:21.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site
<http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **153807217** e o código
CRC **22ADE5AD**.



**PREFEITURA DE
SÃO PAULO**

**SECRETARIA DE GOVERNO MUNICIPAL
NÚCLEO DE EMPRESAS PÚBLICAS**

Viaduto do Chá, - Bairro Centro - São Paulo/SP

Telefone:

PROCESSO 5010.2026/0005219-0

Encaminhamento SGM/GAB/EP Nº 153894354

São Paulo, 31 de março de 2026.

INTERESSADO: São Paulo Transporte - SPTrans

ASSUNTO: Assembleia Geral Ordinária programada para 28/04/2026 - Envio de documentos referentes ao exercício findo em 31/12/2025.

Referência: Caso responda este Ofício, indicar expressamente o Processo nº 8610.2026/0000461-6

SF - COGEAI

Prezados(as) Senhores(as),

Ante aos encaminhamentos da São Paulo Transportes - SPTrans (doc. 153638544) e da Secretaria Municipal da Fazenda (doc. 153807217), remeto o presente para ciência e adoção de providências cabíveis quanto à análise da documentação encaminhada pela empresa São Paulo Transporte S/A - SPTrans, relativos ao exercício findo em 31 de dezembro de 2025, para deliberação a ser tomada na Assembleia Geral Ordinária da companhia, prevista para o dia 28 de abril de 2026.

Aproveito o ensejo para renovar protestos de estima e consideração.

TARSI AMARAL FABRE

Chefe de Gabinete

Secretaria do Governo Municipal



Tarsila Amaral Fabre
Chefe de Gabinete

Em 31/03/2026, às 18:13.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site
<http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **153894354** e o código
CRC **71CFADE3**.

DocuSign Envelope ID: 80D7E3C9C-8D87-4A2B-AD97-717F210944B1

Economia

PREFEITURA MUNICIPAL DE INDAIATUBA

CHAMAMENTO PÚBLICO Nº 007/2026
EDITAL Nº 038/2026

Objeto: Chamamento Público de pessoas jurídicas com fins ou sem fins lucrativos, para oferta de cotas de patrocínio para a realização da "1ª edição da Feira de Mobilidade Urbana", nos termos e condições estabelecidas no presente edital. O edital está disponível gratuitamente, através dos sites: www.indaiatuba.sp.gov.br e PNCP - Portal Nacional de Contratações Públicas. Este Chamamento se realizará de forma **PRESENCIAL**, cujos envelopes deverão ser entregues, no setor de Protocolo da Prefeitura, localizado à Av. Engº. Fábio Roberto Barnabé, nº 2.800 - Jardim Esplanada II Indaiatuba/SP, até às **09:00 horas do dia 16 de abril de 2026**. Maiores informações, no Departamento de Licitações, através do telefone nº (19) 3834-9085 / 3834-9034.

Indaiatuba, 31 de março de 2026

CUSTÓDIO TAVARES DIAS NETO
Prefeito Municipal

PREFEITURA MUNICIPAL DE INDAIATUBA

PREGÃO ELETRÔNICO Nº 027/2026
EDITAL Nº 034/2026

Objeto: Contratação de serviços de manutenção preventiva, corretiva e limpeza completa de coifas, dutos de exaustão, chaminés, exaustores e motores, incluindo desmontagem, montagem, testes funcionais e eventual reposição de componentes elétricos e mecânicos, nas cozinhas e lactários das unidades escolares da Rede Municipal de Indaiatuba, assegurando padrões de higiene, segurança alimentar e pleno funcionamento dos equipamentos, através do Sistema de Registro de Preços, com entregas parceladas pelo prazo de 12 (doze) meses, com prazo de execução do serviço, em até 5 (cinco) dias, de acordo com as descrições constantes do Anexo I, que faz parte integrante do processo licitatório. O edital está disponível gratuitamente, através dos sites: www.bbmnet.com.br, www.indaiatuba.sp.gov.br e PNCP - Portal Nacional de Contratações Públicas. Este Pregão se realizará de forma **ELETRÔNICA**, através da BBM – Bolsa Brasileira de Mercadoria, na data de **16 de abril de 2026**, às 09:00 horas. Maiores informações, no Departamento de Licitações, através dos telefones nºs (19) 3834-9176 / (19) 3834-9085.

Indaiatuba, 31 de março de 2026

CUSTÓDIO TAVARES DIAS NETO
Prefeito Municipal

EDITAL DE LEILÃO EXTRAJUDICIAL DE IMÓVEIS | Comitente: **Banco Bmg | LANCES ATÉ 09 de abril de 2026 às 14:00 |** L.O. Antonio Hissao Sato Junior – JUCESP 690 | Os interessados deverão tomar conhecimento do Edital completo, disponível no portal www.satoileilos.com.br | (11) 4223-4343 ou pelo e-mail: negocios@satoileilos.com.br

EDITAL DE LEILÃO EXTRAJUDICIAL DE IMÓVEIS | LANCES ATÉ 09 DE ABRIL DE 2026 ÀS 15H00 L.O. Antonio Hissao Sato Junior – JUCESP 690 | Os interessados deverão tomar conhecimento do Edital completo, disponível no portal da Sato Leilões - www.satoileilos.com.br | (11) 4223-4343 ou pelo e-mail: negocios@satoileilos.com.br

EDITAL DE LEILÃO EXTRAJUDICIAL DE IMÓVEIS | Comitente: **OXY | LANCES ATÉ 10 de abril de 2026 às 11:00 |** L.O. Antonio Hissao Sato Junior – JUCESP 690 | Os interessados deverão tomar conhecimento do Edital completo, disponível no portal da Sato Leilões - www.satoileilos.com.br | (11) 4223-4343 ou pelo e-mail: adm4@satoileilos.com.br

EDITAL DE LEILÃO DE APROX. 9.640 KGS DE GRAFITE EM PÓ. Comitente vendedor: Center Salvados Negociações em Leilões. O leilão será realizado dia **06 de abril de 2026 às 10:00**. Local do bem: Curitiba/PR. Visitação sob Agendamento: (11) 94747-4301. **EDITAL COMPLETO E CONDIÇÕES DE VENDA E PARTICIPAÇÃO DESTE LEILÃO ESTÃO DISPONÍVEIS EM NOSSO SITE WWW.SATOILEILOS.COM.BR.** **Leiloeiro Oficial Antonio Hissao Sato Junior - JUCESP nº 690.**

EDITAL DE LEILÃO DE COLHEITADEIRA CR8.90 | ANO 2018. Comitente vendedor: **HD Seguros - CNPJ sob nº 29.980.158/0001-57.** O leilão será realizado dia **02 de abril de 2026 às 14:00**. Local do bem: Zona Rural, Rio Crespo/RO. Visitação para inspeção visual dos bens mediante agendamento, após arrematação e anterior ao pagamento. **EDITAL COMPLETO E CONDIÇÕES DE VENDA E PARTICIPAÇÃO DESTE LEILÃO ESTÃO DISPONÍVEIS EM NOSSO SITE WWW.SATOILEILOS.COM.BR.** **Leiloeiro Oficial Antonio Hissao Sato Junior - JUCESP nº 690.**

EDITAL DE LEILÃO DE 01 SALVADO DE CABINE. Comitente vendedor: **YLM SEGUROS S.A. - CNPJ sob nº 61.550.141/0001-72.** O leilão será realizado dia **02 de abril de 2026 às 10:00**. Local do bem: Campinas/SP. Visitação para inspeção visual dos bens mediante agendamento, após arrematação e anterior ao pagamento. **EDITAL COMPLETO E CONDIÇÕES DE VENDA E PARTICIPAÇÃO DESTE LEILÃO ESTÃO DISPONÍVEIS EM NOSSO SITE WWW.SATOILEILOS.COM.BR.** **Leiloeiro Oficial Antonio Hissao Sato Junior - JUCESP nº 690.**

EDITAL DE LEILÃO PÚBLICO EXTRAJUDICIAL – ONLINE no site www.satoileilos.com.br. **Leilão público** às **10h00**. O leilão será realizado pelo **Leiloeiro Oficial ANTONIO HISSAO SATO JUNIOR, Jucesp 690**, para a venda dos seguintes lotes, conforme condições estabelecidas no **Edital: Lote 01: CABINE LEITO TETO ALTO DC13 SUPER 460CV 6X2 | ANO 2024 | PADRÃO COM FAROL NO TETO.** O arrematante pagará no ato, o valor da arrematação e 5% de comissão do leiloeiro e arcará com todas as despesas cartorárias, escritura pública, imposto de transmissão, foro, laudêmio, taxas, alvarás, certidões, emolumentos cartorários, registros, averbações e todas as despesas que vencerem a partir da data da arrematação nos termos do edital. **Maiores informações no escritório do leiloeiro telefone (11) 4223-4343 e/ou através do edital completo disponível no site do leiloeiro (www.satoileilos.com.br) ou pelo e-mail contato@satoileilos.com.br.**

EDITAL DE LEILÃO PÚBLICO EXTRAJUDICIAL – ONLINE no site www.satoileilos.com.br. **Leilão público – 01/04/2026 às 11h00.** O leilão será realizado pelo **Leiloeiro Oficial ANTONIO HISSAO SATO JUNIOR, Jucesp 690**, para a venda dos seguintes lotes, conforme condições estabelecidas no **Edital: Lote 01: BIKE TRIKE RAIL 7 DEORE | MODALIDADE: ELETRICA** **ANO 2023.** O arrematante pagará no ato, o valor da arrematação e 5% de comissão do leiloeiro e arcará com todas as despesas cartorárias, escritura pública, imposto de transmissão, foro, laudêmio, taxas, alvarás, certidões, emolumentos cartorários, registros, averbações e todas as despesas que vencerem a partir da data da arrematação nos termos do edital. **Maiores informações no escritório do leiloeiro telefone (11) 4223-4343 e/ou através do edital completo disponível no site do leiloeiro (www.satoileilos.com.br) ou pelo e-mail contato@satoileilos.com.br.**

EDITAL DE LEILÃO PÚBLICO EXTRAJUDICIAL – ONLINE no site www.satoileilos.com.br. **Leilão público** às **10h00**. O leilão será realizado pelo **Leiloeiro Oficial ANTONIO HISSAO SATO JUNIOR, Jucesp 690**, para a venda dos seguintes lotes, conforme condições estabelecidas no **Edital: Lote 01: COLHEDORA DE CANA JOHN DEERE MODELO CH570 | ANO 2018.** O arrematante pagará no ato, o valor da arrematação e 5% de comissão do leiloeiro e arcará com todas as despesas cartorárias, escritura pública, imposto de transmissão, foro, laudêmio, taxas, alvarás, certidões, emolumentos cartorários, registros, averbações e todas as despesas que vencerem a partir da data da arrematação nos termos do edital. **Maiores informações no escritório do leiloeiro telefone (11) 4223-4343 e/ou através do edital completo disponível no site do leiloeiro (www.satoileilos.com.br) ou pelo e-mail contato@satoileilos.com.br.**

EDITAL DE LEILÃO PÚBLICO EXTRAJUDICIAL – ONLINE no site www.satoileilos.com.br. **Leilão público – 01/04/2026 às 17h00.** O leilão será realizado pelo **Leiloeiro Oficial ANTONIO HISSAO SATO JUNIOR, Jucesp 690**, para a venda dos seguintes lotes, conforme condições estabelecidas no **Edital: Lote 01: FERRADOR IMÓVEL ACOPLADO A CONTATOR THERMO KOLBERG MODELO GENSET SG-300 | ANO 2019.** O arrematante pagará no ato, o valor da arrematação e 5% de comissão do leiloeiro e arcará com todas as despesas cartorárias, escritura pública, imposto de transmissão, foro, laudêmio, taxas, alvarás, certidões, emolumentos cartorários, registros, averbações e todas as despesas que vencerem a partir da data da arrematação nos termos do edital. **Maiores informações no escritório do leiloeiro telefone (11) 4223-4343 e/ou através do edital completo disponível no site do leiloeiro (www.satoileilos.com.br) ou pelo e-mail contato@satoileilos.com.br.**

EDITAL DE 1ª e 2ª LEILÕES PÚBLICOS EXTRAJUDICIAIS E INTIMAÇÃO DAS DATAS DOS LEILÕES – ONLINE E PRESENCIAL – Local do Leilão – Travessa Comandante Salgado, 75, Fundação – São Caetano do Sul/SP e online no site www.satoileilos.com.br. **TATIANA HISA SATO, Leiloeira Oficial – mat. Jucesp nº 817, autorizada por OPEA SECURITIZADORA S.A. – CNPJ sob nº 02.773.542/0001-22, venderá em 1ª e 2ª Leilão Público Extrajudicial – art.26, 27 e § da Lei Fed. Nº 9.514/97 e suas alterações, o IMÓVEL: Um lote de terreno, sem benfeitorias, sob o nº 09, da quadra nº 28, situado no Jardim Tropical, nesta cidade de Olímpia, medindo e confrontando-se de quem da rua o lha para o terreno, da seguinte forma: "10,00 (dez) metros de frente para a Rua Projetada Quatorze; 22,00 (vinte e dois) metros no lado direito confrontando com o lote 10; 10,00 (dez) metros nos fundos confrontando com o lote 30; encerrando uma área de 220,00m²; distante do seu ponto mais próximo, 95,98 metros da esquina da Estrada Municipal, Av.3 – 21/03/2000 – O imóvel objeto desta matrícula, encontra-se cadastrado sob o nº 14689010-7, Av.6 – 24/10/2001 – Constata que a Rua Projetada Quatorze, constante desta matrícula, passou a denominar-se Rua Abdon Martin Parras e que foi edificado no terreno objeto desta matrícula, um prédio residencial, em alvenaria de tijolos, com 14,86 metros quadrados de construção, contendo dois dormitórios, um pavimento e padão popular, com frente para a Rua Abdon Martin Parras, nº 580. Ocupado. Matrícula nº 20.579 - Registro de Imóveis de Olímpia/SP nº 11 LEILAO 16/04/2026 às 15:15 - VALOR: R\$ 191.839,52. 2º LEILAO 17/04/2026 às 15:15 - VALOR: R\$ 329.425,39. Encargos do arrematante: pagamento à vista do valor da arremate e 5% de comissão da leiloeira; emissão de matrícula, certidões (inclusive das Credoras) para lavratura e registro da escritura; ITBI e despesas com escritura/registro; despesas a partir da data da arrematação; desocupação do imóvel. Venda ad corpus. **Consolidação da Propriedade em 02/09/2026. Os Fiduciários: VINÍCIUS DE CASTRO DOMINGUES – CPF: 052.000.206-70 e CLEUNICE OLIVEIRA DAS FLORES – CPF: 297.486.688-35 –** comunicados das datas dos leilões, também pelo presente edital, para o exercício da preferência. Os interessados deverão tomar conhecimento do Edital completo, disponível no portal da Sato Leilões - www.satoileilos.com.br | (11) 4223-4343. Desta forma ficam os devedores fiduciários intimados por meio deste edital público, sem prejuízo das intimações pessoais negativas ou positivas.**

EDITAL DE 1ª e 2ª LEILÕES PÚBLICOS EXTRAJUDICIAIS E INTIMAÇÃO DAS DATAS DOS LEILÕES – ONLINE E PRESENCIAL – Local do Leilão – Travessa Comandante Salgado, 75, Fundação – São Caetano do Sul/SP e online no site www.satoileilos.com.br. **TATIANA HISA SATO, Leiloeira Oficial – mat. Jucesp nº 817, autorizada por OPEA SECURITIZADORA S.A. – CNPJ sob nº 02.773.542/0001-22, venderá em 1ª e 2ª Leilão Público Extrajudicial – art.26, 27 e § da Lei Fed. Nº 9.514/97 e suas alterações, o IMÓVEL: Um lote de terreno, sem benfeitorias, sob o nº 09, da quadra nº 28, situado no Jardim Tropical, nesta cidade de Olímpia, medindo e confrontando-se de quem da rua o lha para o terreno, da seguinte forma: "10,00 (dez) metros de frente para a Rua Projetada Quatorze; 22,00 (vinte e dois) metros no lado direito confrontando com o lote 10; 10,00 (dez) metros nos fundos confrontando com o lote 30; encerrando uma área de 220,00m²; distante do seu ponto mais próximo, 95,98 metros da esquina da Estrada Municipal, Av.3 – 21/03/2000 – O imóvel objeto desta matrícula, encontra-se cadastrado sob o nº 14689010-7, Av.6 – 24/10/2001 – Constata que a Rua Projetada Quatorze, constante desta matrícula, passou a denominar-se Rua Abdon Martin Parras e que foi edificado no terreno objeto desta matrícula, um prédio residencial, em alvenaria de tijolos, com 14,86 metros quadrados de construção, contendo dois dormitórios, um pavimento e padão popular, com frente para a Rua Abdon Martin Parras, nº 580. Ocupado. Matrícula nº 20.579 - Registro de Imóveis de Olímpia/SP nº 11 LEILAO 16/04/2026 às 15:15 - VALOR: R\$ 170.95,95. 2º LEILAO 17/04/2026 às 15:15 - VALOR: R\$ 311.526.998-65 e VIVIANE NATALIA DO CARMO – CPF: 289.775.288-28 –** comunicados das datas dos leilões, também pelo presente edital, para o exercício da preferência. Os interessados deverão tomar conhecimento do Edital completo, disponível no portal da Sato Leilões - www.satoileilos.com.br | (11) 4223-4343. Desta forma ficam os devedores fiduciários intimados por meio deste edital público, sem prejuízo das intimações pessoais negativas ou positivas.

Governo do Estado de São Paulo
Secretaria da Administração Penitenciária

PENITENCIÁRIA II MAURICIO HENRIQUE GUIMARÃES PEREIRA DE PRESIDENTE VENCESLAU
UASG 380195 – PENITENCIÁRIA MAURICIO HENRIQUE GUIMARÃES PEREIRA DE PRESIDENTE VENCESLAU
AVISO DE LICITAÇÃO Nº 0005/2026 – Modalidade: Chamada Pública nº 001/2026. Amparo Legal: Lei 14.133/2021, Art. 7º, IV, Nº 1º. Processo: 006.00133377/2026-22. Objeto: Aquisição de materiais de Genêros Alimentícios Hortifrutigranjeiros - PPAIS, destinado ao consumo nesta Unidade. **Total de Itens Licitados: 07 (sete).** Valor total da licitação: R\$ 105.312,50 (Cento e seis mil, trezentos e doze reais e cinquenta centavos). **Disponibilidade do edital:** 01/04/2026. **Horário:** das 08h00 às 16h00. **Endereço:** Rodovia Raposo Tavares km 623, Rincão Fátima, Presidente Venceslau, Estado de São Paulo. **Link do PNCP:** https://pnpc.gov.br/pncc/paginas/ta-380195&ta=ta-usg&cedendo_proposta&pagina=1 | **Link endereço eletrônico:** www.sap.sp.gov.br, www.iesp.sp.gov.br, www.drs.sp.gov.br/pncc/pais, www.compras.sp.gov.br/ | **Entrega das Propostas:** no período de 01/04 a 15/04/2026, na Penitenciária "Maurício Henrique Guimarães Pereira" de Presidente Venceslau. **Abertura das Propostas:** 16/04/2026 às 09h00 na Penitenciária "Maurício Henrique Guimarães Pereira" de Presidente Venceslau. **Fonte:** DOESP e PNCP. **EDICARLOS RODRIGUES ALVES -** Chefe de Departamento

POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE SÃO PAULO
COMANDO DE POLICAMENTO DO INTERIOR OITO
ABERTURA DE LICITAÇÃO
PREGÃO ELETRÔNICO Nº 90052/2025

O Dirigente da UGE 180352 torna público, nos termos da Lei nº 14.133/2021, a realização de licitação na modalidade Pregão Eletrônico, objetivando a contratação de empresa especializada para prestação de serviços de alimentação e nutrição aos Policiais Militares e ao corpo discente do curso superior de técnico de polícia ostensiva e preservação da ordem pública do Comando de Policiamento do Interior Oito. A sessão pública ocorrerá no dia 17/04/2026, às 09h00, com início do recebimento de propostas em 01/04/2026, por meio do portal Compras.Gov.br; no Portal Nacional de Contratações Públicas (PNCP), o edital e seus anexos se encontram disponíveis para consulta. O Comando de Policiamento do Interior Oito – CPI-8 é o órgão responsável pela condução do processo licitatório.

POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE SÃO PAULO
COMANDO DE POLICAMENTO DE ÁREA METROPOLITANA DOZE
ABERTURA DE LICITAÇÃO
PREGÃO ELETRÔNICO Nº 90009/2026
Processo SEI Nº 057.001.40145/2026-16
Processo Nº 20260289606

O Dirigente da UGE 180363 torna público, nos termos da Lei nº 14.133/2021, a alteração na data da licitação na modalidade Pregão Eletrônico, objetivando a aquisição de Ferramentas para a Motomec do CPA/M-12. A sessão pública ocorrerá no dia 15/04/2026, às 09h00, por meio do portal Compras.Gov.br; no Portal Nacional de Contratações Públicas (PNCP), o edital e seus anexos se encontram disponíveis para consulta. O CPA/M-12 é o órgão responsável pela condução do processo licitatório.

POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE SÃO PAULO
COMANDO DE POLICAMENTO DO INTERIOR DEZ
ABERTURA DE LICITAÇÃO
PREGÃO ELETRÔNICO Nº 90003/2026

O Dirigente da UGE 180373 torna público, nos termos da Lei nº 14.133/2021, a realização de licitação na modalidade Pregão Eletrônico, Processo SEI nº 057.00146053/2026-40, Processo CPI10 nº 20260303732, objetivando Aquisição de Material de Informática para o CPI-10. A sessão pública ocorrerá no dia 14/04/2026, às 8h30, por meio do portal Compras.Gov.br; no Portal Nacional de Contratações Públicas (PNCP), o edital e seus anexos se encontram disponíveis para consulta. O Comando de Policiamento do Interior Dez – CPI-10 é o órgão responsável pela condução do processo licitatório.

POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE SÃO PAULO
COMANDO DE POLICAMENTO DO INTERIOR DEZ
ABERTURA DE LICITAÇÃO
PREGÃO ELETRÔNICO Nº 90004/2026

O Dirigente da UGE 180373 torna público, nos termos da Lei nº 14.133/2021, a realização de licitação na modalidade Pregão Eletrônico, Processo SEI 057.00143637/2026-63 - 20260313739, objetivando a contratação de empresa para manutenção de viaturas pertencentes à frota do Comando de Policiamento do Interior Dez, com fornecimento de mão e obra e materiais. A sessão pública ocorrerá no dia 20/04/2026, às 09h00, por meio do portal Compras.Gov.br; no Portal Nacional de Contratações Públicas (PNCP), o edital e seus anexos se encontram disponíveis para consulta. O Comando de Policiamento do Interior Dez – CPI-10 é o órgão responsável pela condução do processo licitatório.

POLÍCIA MILITAR DO ESTADO DE SÃO PAULO
DIRETORIA DE EDUCAÇÃO E CULTURA
PREGÃO ELETRÔNICO Nº 90003/2026

O Dirigente da UGE 180153 torna público, nos termos da Lei nº 14.133/2021, a realização de licitação na modalidade Pregão Eletrônico, objetivando a aquisição de suprimentos de tecnologia para a Divisão Ead - DEC. A sessão pública ocorrerá no dia 14/04/2026, às 09h00, por meio do portal Compras.gov.br; no Portal Nacional de Contratações Públicas (PNCP), o edital e seus anexos se encontram disponíveis para consulta. A Diretoria de Educação e Cultura é o órgão responsável pela condução do processo licitatório.

*** AVISO DE LICITAÇÃO ***

PREGÃO ELETRÔNICO nº 90109/2026
CONTRATANTE (UASG) 90141 – HOSPITAL GUILHERME ÁLVARO
OBJETO: Aquisição de pano multi uso, esponja, detergente e copo com comodato no item 1
DATA DA SESSÃO PÚBLICA: 16/04/2026 às 08h (horário de Brasília)
CRITÉRIO DE JULGAMENTO: menor preço por item
MODO DE DISPUTA: aberto/fechado
LINK ID: 46374500000194-1-002157/2026
PREFERÊNCIA ME/EP/EQUIPARADAS: SIM
O Edital e seus anexos estão disponíveis, na íntegra, no Portal Nacional de Contratação Pública (PNCP), no endereço eletrônico <https://pnpc.gov.br/>.

*** AVISO DE LICITAÇÃO ***

PREGÃO ELETRÔNICO nº 90110/2026
CONTRATANTE (UASG) 90141 – HOSPITAL GUILHERME ÁLVARO
OBJETO: Aquisição de material té: hospitalar: álcool beira leito, teste autoclave e outros com comodato no item 1
DATA DA SESSÃO PÚBLICA: 13/04/2026 às 08h (horário de Brasília)
CRITÉRIO DE JULGAMENTO: menor preço por item
MODO DE DISPUTA: aberto/fechado
LINK ID: 46374500000194-1-002152/2026
PREFERÊNCIA ME/EP/EQUIPARADAS: NÃO
O Edital e seus anexos estão disponíveis, na íntegra, no Portal Nacional de Contratação Pública (PNCP), no endereço eletrônico <https://pnpc.gov.br/>.

PREGÃO ELETRÔNICO nº 90024/2026
CONTRATANTE (UASG) 900146 – CENTRO DE REABILITAÇÃO DE CASA BRANCA
OBJETO: AQUISIÇÃO DE MEDICAMENTOS
DATA DA SESSÃO PÚBLICA: 14/04/2026 às 09:00 h (horário de Brasília)
CRITÉRIO DE JULGAMENTO: menor preço
MODO DE DISPUTA: ABERTO
PREFERÊNCIA ME/EP/EQUIPARADAS: SIM
O Edital e seus anexos estão disponíveis, na íntegra, no Portal Nacional de Contratações Públicas (PNCP), no endereço eletrônico <https://pnpc.gov.br/>.

UGE 090157 – HOSPITAL REGIONAL SUL
Modalidade: PREGÃO ELETRÔNICO Nº 90056/2026
Nº Processo: 024.000.37586/2026-28
Objeto: AQUISIÇÃO DE ÁGUA MINERAL
Total de Itens Licitados: 01 (UM)
Valor total da licitação: SIGILOSO
Disponibilidade do edital: 01/04/2026
Horário: Das 09h00 às 17h00
Endereço: RUA GAL. ROBERTO ALVES DE CARVALHO FILHO, 270 SANTO AMARO
Link do PNCP (ID CONTRATAÇÃO PNCP): 46374500000194-1-002153/2026
Entrega das Propostas: A PARTIR DE 01/04/2026 ÀS 09h00 no site: www.gov.br/compras.
Abertura das Propostas: 17/04/2026 às 10h00 no site: www.gov.br/compras.
Fonte: DOESP e PNCP

AVISO DE LICITAÇÃO
PREGÃO ELETRÔNICO nº 90145/2026
CONTRATANTE (UASG) 090181
OBJETO: CONTRATAÇÃO do serviço de Confeção de Cartão de consulta e Etiqueta de soro
DATA DA SESSÃO PÚBLICA: 16/04/2026 às 09h (horário de Brasília)
CRITÉRIO DE JULGAMENTO: MENOR PREÇO
MODO DE DISPUTA: ABERTO
PREFERÊNCIA ME/EP/EQUIPARADAS: AMPLO
O Edital e seus anexos estão disponíveis, na íntegra, no Portal Nacional de Contratações Públicas (PNCP), no endereço eletrônico <https://pnpc.gov.br/>.

AVISO DE LICITAÇÃO
PREGÃO ELETRÔNICO nº 90146/2026
CONTRATANTE (UASG) 090181
OBJETO: AQUISIÇÃO de Alteplase, Biscacilol, Bisoprolol, Cefazolina, Clindamicina, Cloreto de potássio, Diazepam, Captopril e Risperidona
DATA DA SESSÃO PÚBLICA: 15/04/2026 às 09h (horário de Brasília)
CRITÉRIO DE JULGAMENTO: MENOR PREÇO
MODO DE DISPUTA: ABERTO
PREFERÊNCIA ME/EP/EQUIPARADAS: AMPLO
O Edital e seus anexos estão disponíveis, na íntegra, no Portal Nacional de Contratações Públicas (PNCP), no endereço eletrônico <https://pnpc.gov.br/>.

AVISO DE LICITAÇÃO
PREGÃO ELETRÔNICO nº 90147/2026
CONTRATANTE (UASG) 090181
OBJETO: AQUISIÇÃO DE LAMINA PARA TRICOTOMIZADOR E KIT RAQUEANESTESIA
DATA DA SESSÃO PÚBLICA: 16/04/2026 às 09h (horário de Brasília)
CRITÉRIO DE JULGAMENTO: MENOR PREÇO
MODO DE DISPUTA: ABERTO
PREFERÊNCIA ME/EP/EQUIPARADAS: NÃO
O Edital e seus anexos estão disponíveis, na íntegra, no Portal Nacional de Contratações Públicas (PNCP), no endereço eletrônico <https://pnpc.gov.br/>.

AVISO DE LICITAÇÃO
PREGÃO ELETRÔNICO nº 90148/2026
CONTRATANTE (UASG) 090181
OBJETO: AQUISIÇÃO DE CADARÇO, DRENO E OUTROS.
DATA DA SESSÃO PÚBLICA: 16/03/2026 às 09h (horário de Brasília)
CRITÉRIO DE JULGAMENTO: MENOR PREÇO
MODO DE DISPUTA: ABERTO
PREFERÊNCIA ME/EP/EQUIPARADAS: SIM
O Edital e seus anexos estão disponíveis, na íntegra, no Portal Nacional de Contratações Públicas (PNCP), no endereço eletrônico <https://pnpc.gov.br/>.

AVISO DE LICITAÇÃO
PREGÃO ELETRÔNICO nº 90022/2026
CONTRATANTE (UASG) Grupo de Resgate – GRAU / 90200
PROCESSO: 024.00010684-2026-18
OBJETO: AQUISIÇÃO de toniquete para o Grupo de Resgate – GRAU.
DATA DA SESSÃO PÚBLICA: 14/04/2026 às 09h (horário de Brasília)
CRITÉRIO DE JULGAMENTO: Menor preço/por item
MODO DE DISPUTA: Aberto
PREFERÊNCIA ME/EP/EQUIPARADAS: SIM
O Edital e seus anexos estão disponíveis, na íntegra, no Portal Nacional de Contratações Públicas (PNCP), no endereço eletrônico <https://pnpc.gov.br/>.

gazetasp.com.br
QUARTA-FEIRA, 1 DE ABRIL DE 2026

SECRETARIA DA SEGURANÇA PÚBLICA
POLÍCIA CIVIL DO ESTADO DE SÃO PAULO
DEPARTAMENTO DE POLÍCIA JUDICIÁRIA DE SÃO PAULO INTERIOR
"DR. JOSEPH CELLA" - DEINTER 9 - PIRACICABA/SP
NUCLEO DE FINANÇAS – UGE: 180367

COMUNICADO DE ABERTURA DE PREGÃO ELETRÔNICO
Processo D9 nº 001/2026 - Proc. SEI nº 058.00001622/2026-09
Código único 2026014725-3 - Pregão Eletrônico nº 90001/2026
Parer CJ/SSP nº 32/2025 - Id no PNCP - 46377800000127-1-001043/2026
UASG 180367

Comunicamos que se encontra aberto no Departamento de Polícia Judiciária de São Paulo Interior – DEINTER 9 – Piracicaba, **PREGÃO ELETRÔNICO nº 001/2026, Compra 90001/2026, Contratação nº 089/2026**, do tipo **Menor Preço**, modo de **disputa aberto**, visando a contratação de empresa para prestação de serviços contínuos de impressão corporativa por meio de outsourcing, para a Sede do Deinter 9 – Piracicaba, iniciando no **exercício 2026**. A sessão do pregão se realizará no **dia 28/04/2026, às 09h00min**, no endereço eletrônico www.gov.br/compras, sítio eletrônico onde também está disponibilizado o edital. Maiores informações poderão ser obtidas pelo endereço eletrônico financas.d9@policiacivil.sp.gov.br.

SÃO PAULO TRANSPORTE S/A
C.N.P.J. nº 60.498.417/0001-58 NIRE 3530001471-5
ASSEMBLEIA GERAL ORDINÁRIA
EDITAL DE CONVOCAÇÃO

Ficam convocados os Senhores Acionistas da São Paulo Transporte S/A, para se reunirem em Assembleia Geral Ordinária, que se realizará em 28 de abril de 2026, com início às 11 horas, em sua sede social, nesta Capital, na Rua Boa Vista nº 236, no 8º andar, a fim de tomarem conhecimento e deliberarem sobre os seguintes assuntos:

1. ASSEMBLEIA GERAL ORDINÁRIA

1.1 Exame, discussão e votação do Relatório Integrado da Administração, das Demonstrações Contábeis, do Relatório dos Auditores Independentes, do Relatório de Asseguração Limitada e dos Pareceres do Conselho Fiscal e do Conselho de Administração, relativos ao exercício findo em 31 de dezembro de 2025;
1.2 Eleição dos Membros do Conselho Fiscal, para o exercício 2026;
1.3 Alteração na Composição do Conselho de Administração; e
1.4 Outros assuntos de interesse social.

Continuam à disposição dos Senhores Acionistas desta Sociedade, na Superintendência Financeira da Diretoria de Administração e de Infraestrutura, na Rua Boa Vista, 236 – 2º. andar, fundos, os documentos a que faz referência o artigo 133 da Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, relativos ao exercício findo em 31 de dezembro de 2025.

São Paulo, 27 de março de 2026.

EURIPEDES SALES
Presidente do Conselho de Administração

TRIBUNAL DE CONTAS DO ESTADO DE SÃO PAULO
PREGÃO ELETRÔNICO Nº 90008/2026 - ABERTURA
DIRETORIA DE MATERIAIS - SEÇÃO DE LICITAÇÕES - DM-2

Encontra-se aberto o PREGÃO ELETRÔNICO nº 90008/2026 – Objeto do SEI Processo nº 0009140/2025-18, visando ao registro de preços para aquisição de materiais de tecnologia da informação (peças para servidores, materiais de rede e periféricos) e telefones para o Tribunal de Contas do Estado de São Paulo (TCESP). A sessão pública será realizada por meio eletrônico no Sistema de Compras do Governo Federal: www.gov.br/compras com início previsto para 15/04/2026, às 9h. O edital na íntegra será disponibilizado no endereço eletrônico: <http://www.gov.br/pncc/pl-br>.

AVISO DE LICITAÇÃO
HOSPITAL ESTADUAL "DR. OSWALDO BRANDI FARIA" DE MIRANDÓPOLIS



SÃO PAULO TRANSPORTE S/A
ASSESSORIA DE DESENVOLVIMENTO ORGANIZACIONAL E QUALIDADE

Rua Boa Vista, 236 - Bairro Centro - São Paulo/SP

Telefone: (11) 3396-7849

PROCESSO 5010.2026/0005219-0

Despacho interno SPTRANS/DP/GAB/ADQ Nº 153911888

São Paulo, data da assinatura eletrônica

INTERESSADO: SPTrans

ASSUNTO: Envio de Edital referente à AGO que será realizada em 28/04/2026

DP/GAB

Encaminhamos a essa Chefia de Gabinete cópia do Edital de Convocação para a Assembleia Geral Ordinária (153912070), que será realizada em 28/04/2026, para envio à Secretaria de Governo Municipal-**SGM**, ao Conselho de Defesa dos Capitais do Estado - **CODEC**, ao Tribunal de Contas do Município de São Paulo - **TCMSP**, à Secretaria da Fazenda - **SF**, ao Departamento de Defesa de Capitais e Haveres do Município - **DECAP**, à Secretaria de Mobilidade Urbana e Transporte- **SMT**, à Divisão de Administração de Finanças da Secretaria de Mobilidade Urbana e Transporte - **SMT/DAF**, à Câmara Municipal de São Paulo - **CMSP** e à Procuradoria Geral do Estado - **PGE**.



Rosana Roque do Nascimento
Analista de Gestão Master

Em 01/04/2026, às 14:18.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site
<http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **153911888** e o código CRC **65F28566**.



**PREFEITURA DE
SÃO PAULO**

**SECRETARIA MUNICIPAL DA FAZENDA
COMITÊ DE GOVERNANÇA DAS ENTIDADES DA ADMINISTRAÇÃO
INDIRETA**

Praça do Patriarca, 59 - Bairro Centro - São Paulo/SP
Telefone: 11 3113-9586

PROCESSO 5010.2026/0005219-0

Informação SF/COGEAI Nº 153928856

São Paulo, 01 de abril de 2026.

SGM/GAB/EP

Senhora Chefe de Gabinete,

Em atendimento ao solicitado no Encaminhamento SGM/GAB/EP Nº153894354, restituímos o presente para prosseguimento com a manifestação do COGEAI em documento 153807217.

Atenciosamente,

ADOLFO CASCUDO RODRIGUES

Diretor do Departamento de Defesa de
Capitais e Haveres do Município e Membro do COGEAI
SF/SUTEM/DECAP



**Adolfo Cascudo Rodrigues
Diretor(a) II**

Em 01/04/2026, às 14:44.

A autenticidade deste documento pode ser conferida no site
<http://processos.prefeitura.sp.gov.br>, informando o código verificador **153928856** e o código
CRC **9164D655**.



**CÂMARA MUNICIPAL DE
SÃO PAULO**

Papel para informação, rubricado como folha nº

do processo nº de / / (a)

Ref.: Assembleia Geral Ordinária – SPTrans
Processo SEI 5010.2026/0005219-0

À

Equipe de Controle do Processo Legislativo - SGP-22

Senhor Supervisor,

Encaminho expediente proveniente da SPTrans acerca da Assembleia Geral Ordinária dos Acionistas da SPTrans, prevista para 28 de abril de 2026.

Solicito que o expediente em referência seja cadastrado e encaminhado às Comissões de Administração Pública, de Trânsito, Transporte e Atividade Econômica e de Finanças e Orçamento.

São Paulo, 23 de abril de 2026.


Raimundo Batista
Secretário Geral Parlamentar