



# SÃO PAULO TRANSPORTE S/A

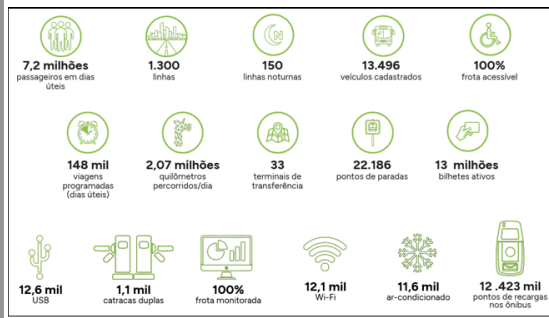
CNPJ Nº 60.498.417/0001-58

## RELATÓRIO DA ADMINISTRAÇÃO - SPTRANS - 2025

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.

### NOSSO NEGÓCIO

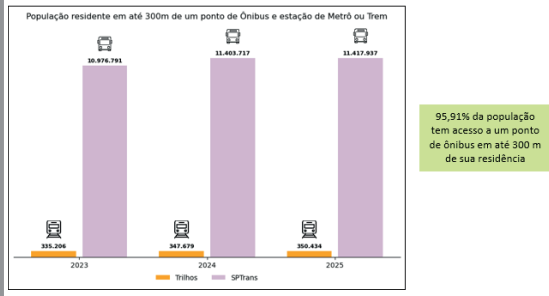
#### GRANDES NÚMEROS



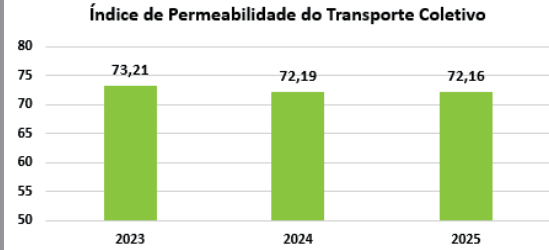
### BALANÇO SOCIAL

**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

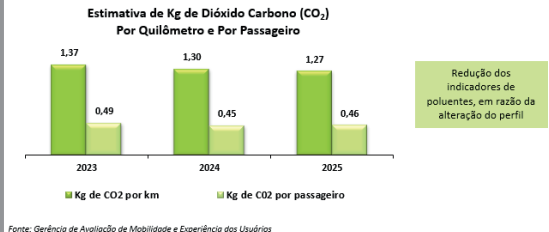


**Permeabilidade do Sistema Transporte Público por Ônibus**  
O Índice de Permeabilidade do Transporte Coletivo - IPTC foi desenvolvido pela SPTrans com a finalidade de caracterizar e mensurar espacialmente a qualidade da oferta dos serviços de transporte e sua distribuição por região da Cidade.



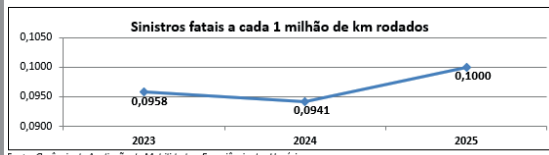
De modo geral, o IPTC apresentou uma redução de 0,03 pontos percentuais em 2025 em relação a 2024, indicando uma leve variação no nível de permeabilidade da rede, a ser analisada à luz das dinâmicas operacionais, territoriais e de oferta do Sistema de Transporte, ao longo do período.

**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.



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



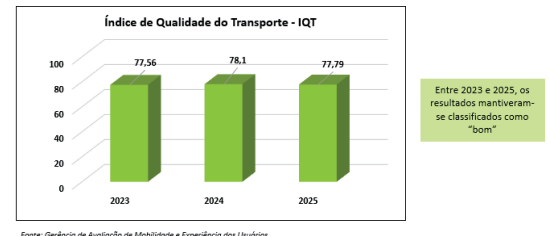
Na análise da série histórica, verifica-se que houve uma variação no indicador, com aumento em relação ao ano anterior, após um período de resultados mais favoráveis. A evolução do indicador deve ser analisada considerando a quilometragem operada e o número de sinistros fatais.



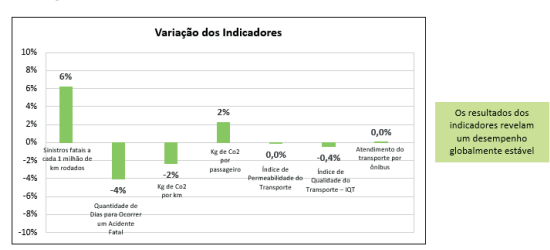
Associando à quilometragem operada na média diária (considerando os 365 dias do ano), verifica-se que, para ocorrer um sinistro fatal no Sistema de Transporte, em 2025, foram levados, em média, 5 dias, representando redução de cerca de 4% em relação a 2024, refletindo alterações no comportamento do indicador,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

### Índice de Qualidade Transporte (IQT)

O Índice de Qualidade do Transporte tem como objetivo avaliar o atendimento, pelas Concessionárias responsáveis pela operação do Sistema de Transporte, aos requisitos de qualidade estabelecidos pela SPTrans.



### Variação dos Indicadores

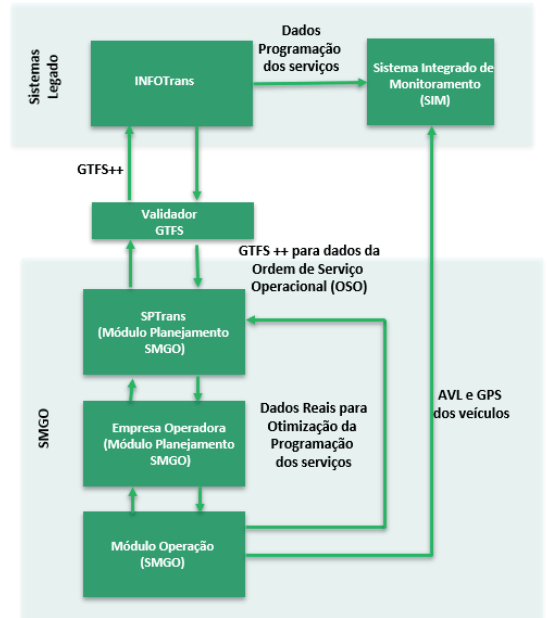


O Balanço Social de 2025 evidencia uma organização em processo de aprimoramento contínuo, que reconhece seus avanços, enfrenta seus desafios de forma transparente e reafirma o compromisso com a melhoria da qualidade do transporte público, a inclusão social, a segurança e o atendimento às necessidades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

### INOVAÇÃO NO TRANSPORTE PÚBLICO POR ÔNIBUS

**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

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. 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.

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.

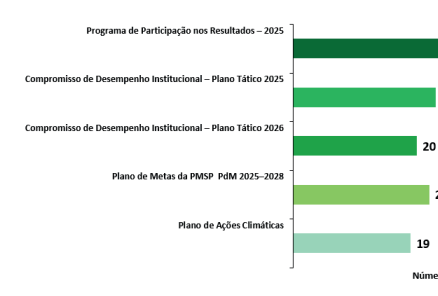
### PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO

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.



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



### PLANEJAMENTO DO TRANSPORTE COLETIVO

Sob a orientação da Secretaria Municipal de Mobilidade Urbana e Transporte - SMT, a SPTrans elaborou, 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 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.

### Transporte Público 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.

### Expansão das Ligações Hidroviárias na Represa Billings

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.

### 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 multiflexe 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.

### Operação "Domingão Tarifa Zero"

Em 2025, o Programa "Domingão Tarifa Zero" alcançou a significativa marca de 100 dias de operação. Desde seu lançamento o Programa tem sido um sucesso, garantindo a gratuidade do transporte público aos domingos, no Natal, Ano Novo e no Aniversário da Cidade, transportando mais de 130 milhões de passageiros.

### Bilhete Único Mamãe Tarifa Zero

Lançado em março de 2025, o Bilhete Único Mamãe Tarifa Zero, Meta 76 do Programa de Metas da PMSF, 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.

### Eletrificação da Frota

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.

### 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 à bateria. A frota acessível se manteve no percentual de 100% da frota, como no ano anterior.

### Desemboço 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
<b>DESEMBOLSO TOTAL</b>	<b>10.679.739</b>	<b>100</b>	<b>11.780.329</b>	<b>100</b>	<b>12.758.747</b>	<b>100</b>

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.

### 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 Investimen-

**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

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

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*	Var% (2025/2024)	Variação moderada sugere que o Sistema de Transporte mantém um patamar relativamente estável
Annual (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%	

Fonte: Gerência de Programação Econômico-Financeira

### Recarga 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, 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.

Resalta-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 recomps a inflação acumulada ao longo do período sem reajustes tarifários.

Além disso, a atualização monetária pelo IPCA-IBGE 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.

### Remuneração do Sistema de Transporte

Refere-se à remuneração das Concessionárias, incluindo o Serviço Atende+. 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, 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.

### DESEMPENHO FINANCEIRO

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.

### 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 R\$ 507,96 milhões (11%) em comparação ao ano anterior, e está relacionada diretamente ao aumento das receitas de catraca, de venda de créditos eletrônicos e de cartões.

### 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 ARO, que possui cálculo diferenciado, devido à operação da frota pública de trólebus, que foi corrigido em 5,42%.

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.

### Desemboço 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
<b>DESEMBOLSO TOTAL</b>	<b>10.679.739</b>	<b>100</b>	<b>11.780.329</b>	<b>100</b>	<b>12.758.747</b>	<b>100</b>

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.

### 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 Investimen-

### 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.

### 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 Investimen-

### 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.

### 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, Corred

BALANÇO PATRIMONIAL EM DEZEMBRO (em milhares de reais)				DEMONSTRAÇÃO DOS RESULTADOS (em milhares de reais)				DEMONSTRAÇÃO DO VALOR ADICIONADO (em milhares de reais)			
ATIVO	2025	2024	PASSIVO	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024
<b>CIRCULANTE</b>	<b>260.729</b>	<b>353.502</b>	<b>CIRCULANTE</b>	<b>226.773</b>	<b>230.823</b>	<b>Receita operacional líquida</b>	<b>324.163</b>	<b>313.124</b>	<b>1- RECEITAS</b>		
Caixa e equivalentes de caixa (Nota 5.1)	79.758	151.524	Fornecedores	21.702	20.954	Custo dos serviços prestados:			Prestitação de serviços	341.130	317.672
Caixa e equivalentes de caixa valores gerenciados (Notas 4 e 5.2)	142.599	143.612	Obrigações trabalhistas (Nota 13)	22.541	17.033	com pessoal	(328.866)	(279.804)	Perdas estimadas em créditos de liquidação duvidosa - Reversão/(Constituição)	696	-
Contas a receber (Nota 6)	18.847	13.554	Arrendamentos	2.201	6.456	com materiais	(2.392)	(2.609)	Resultados extraordinários	115.636	78.286
Contas a receber gerenciadas (Nota 4)	714	1.803	Outras exigibilidades (Nota 14)	3.718	6.341	com utilidades e serviços	(20.223)	(17.673)	Outras Receitas	(717)	(29)
Outros créditos (Nota 7)	17.229	40.470	Exigibilidades gerenciadas (Nota 15)	143.313	145.415	com manutenção e reparos gerais e administrativos	(2.149)	(3.307)		<b>456.745</b>	<b>395.929</b>
Despesas do exercício seguinte	1.582	2.539	Férias e encargos sociais	33.298	34.624	depreciações / amortizações	(1.646)	(2.547)			
			<b>NÃO CIRCULANTE</b>	<b>560.927</b>	<b>510.714</b>						
			Créditos de acionistas (Nota 18)	10.815	10.358						
			Provisão para passivos contingentes (Nota 16)	487.886	447.330	<b>Resultado bruto</b>	<b>(50.283)</b>	<b>(8.462)</b>	<b>2- INSUMOS ADQUIRIDOS DE TERCEIROS</b>		
			Indenizações judiciais (Nota 17)	20.770	20.028	Receitas (despesas) operacionais:			Materiais consumidos	(3.533)	(3.517)
			Contribuição social diferida (Nota 3.7)	40.074	31.708	com pessoal	(111.929)	(126.000)	Custo dos serviços vendidos	(24.009)	(22.747)
			Arrendamentos	611	1.290	com materiais	(1.141)	(907)	Materiais, energia, serviços de terceiros e outros	(63.958)	(57.512)
			Exigibilidades gerenciadas (Nota 15)	771	-	com utilidades e serviços	(20.472)	(20.135)	Perda/Recuperação de valores ativos	(36.179)	(12.122)
			<b>TOTAL DO PASSIVO</b>	<b>787.700</b>	<b>741.537</b>	com manutenção e reparos gerais e administrativos	(14.442)	(48.818)		<b>(127.679)</b>	<b>(95.898)</b>
			<b>PATRIMÔNIO LÍQUIDO</b>			reembolso de custos da bilhetagem			<b>3- VALOR ADICIONADO BRUTO</b>	<b>329.066</b>	<b>300.031</b>
			Capital social realizado (Nota 19)	1.399.373	1.399.373	outras	85.683	75.132	<b>4- RETENÇÕES</b>		
			Capital social autorizado	1.966.770	1.966.770	depreciações / amortizações	(41.957)	(39.051)	Amortização	(19.374)	(17.688)
			Capital a subscrever	(567.397)	(567.397)		(5.311)	(6.110)	Depreciação	(5.107)	(4.068)
			Reserva de capital	2.714	2.714		(113.384)	(168.401)		<b>(24.481)</b>	<b>(21.756)</b>
			Ajustes de avaliação patrimonial	405.188	320.599	<b>Resultado antes das receitas e despesas financeiras</b>	<b>(163.667)</b>	<b>(176.863)</b>	<b>5- VALOR ADICIONADO LÍQUIDO PRODUZIDO PELA ENTIDADE (3+4)</b>	<b>304.585</b>	<b>278.275</b>
			Reserva de reavaliação - Terrenos	49.572	49.572	Resultados financeiros:					
			Prejuízos acumulados	(1.721.317)	(1.602.361)	Receitas	(Nota 21)	48.138	18.633		
			<b>TOTAL DO PATRIMÔNIO LÍQUIDO</b>	<b>135.530</b>	<b>169.897</b>	Despesas		(2.731)	(1.816)		
			<b>TOTAL DO PASSIVO E DO PATRIMÔNIO LÍQUIDO</b>	<b>923.230</b>	<b>911.434</b>			45.407	16.817		
<b>TOTAL DO ATIVO</b>	<b>923.230</b>	<b>911.434</b>									
As notas explicativas são parte integrante das demonstrações contábeis											
<b>DEMONSTRAÇÃO DAS MUTAÇÕES DO PATRIMÔNIO LÍQUIDO (em milhares de reais)</b>											
			Reserva de capital								
			Doações e subvenções p/ investimentos								
			Reserva de reavaliação								
			Ajuste de avaliação patrimonial								
			Prejuízos acumulados								
			Total								
<b>SALDOS EM 2.023</b>	<b>1.399.373</b>	<b>2.714</b>	<b>49.572</b>	<b>278.345</b>	<b>(1.442.315)</b>	<b>287.689</b>					
Reclassificação de ajustes de avaliação patrimonial	-	-	-	-	28.549	(28.549)					
Ajustes de avaliação patrimonial	-	-	-	-	13.705	-					
Resultado do exercício	-	-	-	-	(131.497)	(131.497)					
<b>SALDOS EM 2.024</b>	<b>1.399.373</b>	<b>2.714</b>	<b>49.572</b>	<b>320.599</b>	<b>(1.602.361)</b>	<b>169.897</b>					
Ajustes de avaliação patrimonial	Nota 10	-	-	-	84.589	(84.589)					
Resultado do exercício	-	-	-	-	(34.367)	(34.367)					
<b>SALDOS EM 2.025</b>	<b>1.399.373</b>	<b>2.714</b>	<b>49.572</b>	<b>405.188</b>	<b>(1.721.317)</b>	<b>135.530</b>					
As notas explicativas são parte integrante das demonstrações contábeis											
<b>NOTAS EXPLICATIVAS ÀS DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS EM 31 DE DEZEMBRO DE 2025 E 2024 (em milhares de reais)</b>											
<b>1. Contexto Operacional</b>											
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.											
<b>2. Apresentação das Demonstrações Contábeis</b>											
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 pronuncia-mentos 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.											
<b>3. Principais Práticas Contábeis</b>											
<b>3.1. Caixa e equivalentes de caixa</b> - 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.											
<b>3.2. Provisão estimada para créditos de liquidação duvidosa</b> - Constituída em montante considerado suficiente para cobrir eventuais perdas sobre valores a receber.											
<b>3.3. Demais ativos</b> - São apresentados pelo menor valor entre o custo e o valor de realização, incluindo, quando aplicável, os rendimentos e as variações monetárias auferidas.											
<b>3.4. Contas gerenciadas</b> - Referem-se a contas administradas pela Sociedade, cujos recursos pertencem a terceiros, conforme demonstrado na Nota 5.2.											
<b>3.5. Investimentos</b> - são registrados pelo custo de aquisição.											
<b>3.6. Propriedades para investimento</b>											
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.											
<b>3.7. Contribuição Social sobre Lucro Líquido - diferido</b>											
<b>3.7.1.</b> 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.											
<b>3.7.2.</b> 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.											
<b>3.8. Imobilizado</b> - 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 mencionada na Nota 11.											
<b>3.8.1.</b> 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 reconhecidas nas demonstrações contábeis.											
<b>3.8.2.</b> 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.											
<b>3.9. Intangível</b> - grupo que registra programas de computador, licenças de uso e direitos relacionados a contratos de arrendamento.											
<b>3.10. Provisão para perdas por impairment em ativos não financeiros</b>											
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.											
<b>3.11. Ativos e Passivos Contingentes e Obrigações Legais</b>											
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;											
(ii) Passivos contingentes são provisionados quando as perdas são avaliadas como prováveis e os montantes podem ser mensurados com suficiente segurança. Quando avaliadas como de perda possível, são apenas divulgadas em nota explicativa, e, quando de perda remota, não são provisionados nem divulgadas; 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.											
<b>3.12. Demais Passivos</b>											
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.											
<b>4. Contas gerenciadas - Disponibilidades, contas a receber, outros créditos e exigibilidades gerenciadas</b>											
<b>4.1.</b> 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.											
<b>4.2.</b> 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".											
<b>Valores Gerenciados</b>											
			<b>Ativo</b>	<b>Passivo</b>							
			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						
			<b>Total</b>	<b>144.084</b>	<b>144.084</b>						
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.											
<b>5. Disponibilidades</b>											
<b>5.1. Disponibilidades recursos próprios</b>											
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.											
<b>Disponibilidades - recursos próprios</b>											
			<b>2025</b>	<b>2024</b>							
			Bancos conta movimento	147	6.612						
			Aplicações financeiras	79.611	144.912						
			<b>Total disponibilidades</b>	<b>79.758</b>	<b>151.524</b>						
<b>5.2. Disponibilidades gerenciadas</b>											
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.											
<b>Disponibilidades Gerenciadas - recursos de terceiros</b>											
			<b>2025</b>	<b>2024</b>							
			Bancos conta movimento:								
			Sistema Municipal de Transporte Coletivo	140	-						
			Banco do Brasil - Credenciamento Bilhete Único	1	-						
			<b>Total saldos bancários</b>	<b>141</b>	<b>-</b>						
			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 UMES/UNE Bilhete Único Escolar	1.654	706						
			Serviço de Transporte Coletivo Público - Decreto nº 42.184/02	2.218	7.863						
			<b>Total aplicações financeiras</b>	<b>142.458</b>	<b>143.612</b>						
			<b>Total disponibilidades gerenciadas</b>	<b>142.599</b>	<b>143.612</b>						
<b>6. Contas a receber</b>											
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.											
			<b>Item</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>						
			<b>Circulante</b>								
			Secretaria Municipal de Transportes - SMT (a)	16.848	8.140						
			Contas a emitir	540	465						
			Outras contas a receber (b)	1.459	4.949						
			<b>Total circulante</b>	<b>18.847</b>	<b>13.554</b>						
			<b>Não circulante</b>								
			Secretaria Municipal de Transportes - SMT (a)	54.180	54.180						
			Outras contas a receber	6.949	6.318						
			<b>Total não circulante</b>	<b>61.129</b>	<b>60.498</b>						
(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											

**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 <sup>(1)</sup>	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
<b>Total</b>	<b>144.084</b>	<b>145.415</b>

(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.

**16. Provisão para passivos contingentes**

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

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
<b>Total</b>				<b>13.163</b>

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. A 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

Descrição	2025	2024
<b>Cíveis:</b> Processos movidos por terceiros contra a Sociedade objetivando indenização por perdas e danos.	311.712	277.862
<b>Trabalhistas:</b> Ações impetradas por funcionários e ex-funcionários contra a Sociedade por controvérsias no cumprimento da legislação trabalhista em vigor.	71.623	75.046
<b>Tributárias:</b> 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
<b>Total</b>	<b>487.886</b>	<b>447.330</b>

(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
<b>Total</b>				<b>13.163</b>

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.

**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

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

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 Balanços, 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 ade-

**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

**RELATÓRIO DO AUDITOR INDEPENDENTE**

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

empresa especializada, a qual elabora Laudo Atuarial específico para essa finalidade.

Descrição	2025	2024
Provisão atuarial	20.770	20.028
<b>18. Crédito de Acionistas</b> Composto pelos seguintes valores pertencentes ao acionista majoritário, a Prefeitura de São Paulo:		
<b>Descrição</b>	<b>2025</b>	<b>2024</b>
Valores referentes ao pagamento de precatórios honrados pela Prefeitura de São Paulo	10.815	10.358
<b>Totais</b>	<b>10.815</b>	<b>10.358</b>

**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:

	2025	2024
Receita bruta operacional	341.130	317.672
Gerenciamento do Sistema	27.407	24.641
Receita de locações	368.537	342.313
Impostos incidentes sobre as receitas	(7.829)	(5.204)
PASEP	(36.545)	(23.985)
COFINS	(44.374)	(29.189)
<b>Receita operacional líquida</b>	<b>324.163</b>	<b>313.124</b>

**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 outros 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
<b>SELMA QUARESMA DA SILVA</b> Superintendente Financeira
<b>MAURO ANTÔNIO GUMIERO VOLTARELLI</b> Diretor de Administração e de Infraestrutura
<b>CLAUDIO ROBERTO RODRIGUES</b> Gerente Contábil
Contador CRC - 1SP 238.112/O-3

po encaminhamento das referidas Peças para deliberação da Assembleia Geral dos Acionistas.

São Paulo, 24 de março de 2026.
<b>EURIPEDES SALES</b> Presidente do Conselho
<b>Clara Bezerra</b> <b>Fabiano Martins de Oliveira</b> <b>Luciana Sant'ana Nardi</b> <b>Paulo César Tagliavini</b>
<b>Edson Coelho de Araujo Filho</b> <b>Jessica Souza Ferreira</b> <b>Luis Felipe Vidal Arellano</b> <b>Paulo Roberto Ligeiro</b>

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.

**SOBRE AS DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS**

a empresa presente 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 bra-

sileiras 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;
- Concluímos sobre a adequação do uso, pela administração, da base contábil de continuidade operacional da Companhia e, com base nas evidências de auditoria obtidas, se existe incerteza relevante em relação a eventos ou condições que possam levantar dúvida significativa em relação à capacidade de continuidade operacional da Companhia. Se concluímos que existe incerteza relevante, devemos chamar a atenção em nosso relatório de auditoria para as respectivas divulgações nas demonstrações contábeis ou incluir modificação em nossa opinião, se as divulgações forem inadequadas. Nossas conclusões estão fundamentadas nas evidências de auditoria obtidas até a data de nosso relatório. Todavia, eventos ou condições futuras podem levar a Companhia a não mais se manter em continuidade operacional;
- Avaliamos a apresentação geral, a estrutura e o conteúdo das demonstrações contábeis, inclusive as divulgações, e se as demonstrações contábeis representam as correspondentes transações e os eventos de maneira compatível com o objetivo de apresentação adequada.

Comunicamos-nos com os responsáveis pela governança a respeito, entre outros aspectos, do alcance e da época dos trabalhos de auditoria planejados e das constatações significativas de auditoria, inclusive as deficiências significativas nos controles internos que, eventualmente, tenham sido identificadas durante nossos trabalhos.

Barueri, 27 de fevereiro de 2026.
<b>RUSSELL BEDFORD GM</b> <b>AUDITORES INDEPENDENTES S/S</b> 2 CRC RS 5.460/O-0 "T" SP
<b>Roger Maciel de Oliveira</b> Contador 1 CRC RS 71.505/O-3 "T" SP
Sócio Responsável Técnico

