

ATA DA 9ª (NONA) REUNIÃO ORDINÁRIA DO
COMITÊ DE AUDITORIA ESTATUTÁRIO - CAE1 – Data, hora e local da realização:

Reunião realizada no dia 23 (vinte e três) do mês de novembro de 2018 na Rua Boa Vista, 170 – Edifício CIDADE I – Mezanino – Auditório B.

2 – Participantes:

Julio Sergio de Souza Cardozo – Coordenador do CAE

Alexandre Akio Motonaga – membro do CAE

Silvério Crestana – membro do CAE

Comitê Gestor de Integração

Comitê de Auditoria Estatutário – METRÔ

Comitê de Auditoria Estatutário - SPTrans

3 – Pauta da Reunião:

3.1 Reunião conjunta do Comitê Gestor da Integração com os Comitês de Auditoria Estatutários (CAEs), Conselhos de Administração e grupos técnicos, para discutir aspectos de segurança do sistema.

3.2 Foi feito um breve histórico da reunião dos Comitês de Auditoria Estatutária (CAEs) do Metrô, da SPTrans e da CPTM em 22/10, onde sugeriu-se reunião conjunta para tratar da questão da fraude no Sistema Bilhete Único, apresentar soluções de problemas e alinhar conhecimentos dos fatos e dados. Introduziu o Sr. Jerônimo, coordenador do CAE do Metrô, para comunicar como foi feita essa sugestão.

O Sr. Jerônimo esclareceu que o Comitê de Auditoria é um colegiado exigido por lei com a responsabilidade de assessorar o Conselho de Administração além da supervisão e eficácia dos controles internos, demonstrações financeiras, prevenção de fraudes e salvaguarda dos ativos, dentre outras. Contou que foi apresentado ao CAE o problema da fraude no Bilhete Único (créditos falsos, clonagem de cartão, etc.), que resultou em uma incongruência nas contas. No sentido de buscar medidas de prevenção, houve reunião com o Metrô e o tema foi levado ao Conselho de Administração e também aos demais CAEs, pois o problema vem ocorrendo há algum tempo.

Recordou que os problemas vêm sendo constatados, no mínimo, desde 2015, conforme relatório da auditoria realizada pela Ernst & Young, acompanhado pelo Comitê Gestor, mas providências não foram eficazes, gerando dúvidas quanto à eficácia e aos prazos das providências até então tomadas.

Ressaltou que todos os CAEs têm responsabilidade pela resolução do problema da fraude. Tem-se empreendido ações para sensibilizar todos os envolvidos na administração para resolução do problema. Destacou que será contratada novamente auditoria externa com o objetivo de identificar falhas e mensurá-las, e informou que o CAE do Metrô exige que, a partir de então, seja apresentada solução para os problemas encontrados nos trabalhos anteriores de auditoria externa, citando inclusive a punição de responsáveis.

A SPTrans, por intermédio do Sr. Aécio iniciou uma apresentação sobre o Sistema Bilhete Único, com foco na comercialização e fraude. Falou sobre as dificuldades de uma empresa pública para atuar com a mesma agilidade de uma empresa privada, e que, mesmo com todos os entraves, muito foi feito, conforme seria demonstrado adiante.

Passou a explanar a estrutura de comercialização dos créditos para Bilhete Único. Elencou os tipos de produtos comercializados: créditos de vale-transporte, créditos comuns e créditos de estudante. Explicou a diferença entre créditos



Continuação da 9ª Reunião Ordinária do CAE

monetários e temporais, e citou que entre os últimos, além do mensal e diário havia também o crédito semanal – retirado do mercado por se concluir, após estudos, que se tratava de um alvo para o fraudador.

Explicou que todo crédito pode ser para ônibus, para trilhos ou integrado (para ambos). A esse respeito, lembrou que o Bilhete Único (BU) originalmente foi criado para o ônibus, e que depois expandiu para os trilhos, tamanha a aceitação do bilhete pela população. Acrescentou que antes do BU havia outro tipo de fraude, no passe de papel e no bilhete magnético, o que se dava no âmbito dos ônibus e dos trilhos – envolvendo SPTrans, Metrô e CPTM conjuntamente.

Prosseguiu, dizendo que com o crescimento da procura pelo Bilhete Único, era necessário ampliar a rede de venda e recarga de créditos, uma vez que as casas lotéricas e os postos (rede própria) mostraram-se insuficientes. Esse aumento de demanda deu origem a dois credenciamentos abertos pela SPTrans, sendo um de rede complementar e o outro exclusivamente de distribuição de vale-transporte. Atualmente, os canais de venda de créditos são compostos por empresas credenciadas, casas lotéricas, postos, terminais, rede do Metrô e aplicativos de celular. Os “apps” foram citados como exemplo de inovação, que demonstra que a estruturação da rede do Bilhete Único só foi possível por meio de soluções criativas com o apoio do mercado.

Quanto aos valores, indicou que o custo aproximado com a recarga é de 1% e citou os gastos com passageiros catracados que utilizam gratuidade no transporte (quase 3 milhões de pessoas). Aduziu que a família do BU é composta pelo cartão de 1k (antigo, cuja criptografia foi quebrada) e pelo de 4k (atual).

Explicou, ainda, o processo de venda e rateio da receita. Primeiro são retirados os valores destinados ao transporte sobre pneus, na sequência os valores destinados às concessionárias de transporte sob trilhos – conforme contratos de concessão – e ao final Metrô e CPTM, conforme definido periodicamente pelo Comitê de Trilhos e enviado à Caixa Econômica Federal com as orientações de rateio. Já houve erro em célula de tal planilha que gerou a necessidade de correção posterior.

Por fim, discorreu sobre o combate à fraude, citando os cancelamentos de cartão por estatística, apreensão, vacina, lista vermelha, reconhecimento facial e falecimento/consulta ao SISOB. Explicou cada uma dessas ocorrências, sendo que a estatística usa cálculos feitos com base em dados anteriores; a apreensão é feita no flagrante de uso indevido e venda ilegal de créditos; a vacina é aplicada nos validadores para cancelar os cartões com créditos fraudados e clones; a lista vermelha é enviada aos validadores, que cancelam os cartões suspeitos de fraude no momento do uso; o reconhecimento facial funciona através de uma rede de câmeras instaladas nos ônibus que fotografam o usuário de gratuidade no transporte no momento do uso de seu cartão, sendo que é feita análise das imagens por funcionários designados, procedendo-se ao cancelamento do cartão no caso de terceiros utilizando o cartão do beneficiário; e a consulta ao SISOB objetiva verificar o falecimento de titulares de cartões.

Citou que a prevenção de prejuízos se dá em grande parte pelo cancelamento por reconhecimento facial dos cartões que concedem gratuidade, pois o titular cumpre um período de sanção durante o qual o cartão não pode ser usado, prevenindo novas perdas.

Acrescentou que o reconhecimento facial foi uma ferramenta implantada pela SPTrans para combate à fraude do uso indevido da gratuidade, algo que não foi recomendação dos trabalhos de auditoria e que também beneficiou o Sistema Trilhos. Sugeriu que este também instale a ferramenta para aumento da efetividade da medida.

O Sr. Fernando Farias, SPTrans, iniciou a apresentação sobre aspectos técnicos do sistema de bilhetagem. Salientou que o sistema de bilhetagem com cartões

 2



Continuação da 9ª Reunião Ordinária do CAE

com chip é off-line. Delineou que o tripé de segurança usado pelo Sistema Bilhete Único é constituído pelo chip SAM (responsável pela assinatura das transações), pelo sistema central (onde é feita pesquisa de comportamento de cartões após ocorrências) e pelo cartão (armazena recargas off-line). Recordou a quebra da criptografia do Bilhete Único. Apresentou o cartão mifare plus 4k, que é avançado, mas precisa do chip novo. Falou sobre a vacina, que atua na detecção de comportamento estranho nos validadores, buscando “sujeiras” nos cartões. Mencionou a ação da polícia no combate à fraude, citando centenas de prisões e apreensão de equipamentos usados na fraude.

Estima que no último ano e meio a quantidade de fraudes foi reduzida em 60%, e que atualmente está estável. Com relação à implantação do novo sistema, está com atraso em virtude da complexidade, devendo ser implantado em meados de 2019, estando previsto período de convivência com sistema atual em virtude dos cartões que estão circulando.

O Sr. Júlio, coordenador do CAE da CPTM, perguntou se havia como quantificar os valores perdidos com fraude, bem como se foi aberto boletim de ocorrência.

O Sr. Fernando disse que em 2016 a estimativa era de R\$ 10 milhões por mês e que agora estima em R\$ 3,5 milhões, e que a polícia tem atuado desde 2016, tendo sido presas centenas de pessoas, além de apreendidos inúmeros equipamentos/computadores.

O Sr. Geraldo, coordenador do CAE da SPTrans, perguntou como haviam estimado tais valores, tendo o Sr. Fernando explicado que com base nos cartões apreendidos/detectados, apuram quantas vezes foram utilizados para estimar o valor em cada mês, considerando a tarifa vigente.

Foi dito que é necessário focar na ação da polícia no sentido de empreender investigações para encontrar o fraudador, e não a “ponta”, isso é, aquele que comercializa créditos ilegalmente.

A Sra. Lúcia Capela, SPTrans, lembrou a atuação do jurídico da SPTrans no sentido de centralizar as ações da polícia no DEIC.

3.3 Abriu-se para perguntas:

O Sr. Jerônimo questionou quanto ao trabalho de auditoria externa que apontou que a medida da SPTrans não conseguia detectar todos os cartões com fraude.

O Sr. Fernando Farias explicou que isso decorre do chamado *delay*, isso é, a lacuna de tempo entre a ocorrência e o recebimento da informação da ocorrência – após o ônibus voltar para a garagem – por se tratar, como já havia dito, de sistema off-line. Salientou que, por outro lado, o sistema de recarga é online. No caso de utilização em estações de trem e metrô, se o sistema constatar a utilização de cinco vezes na mesma estação em período de tempo próximo, o cartão é bloqueado. Ressaltou, ainda, que a capacidade de cartões contemplados na lista vermelha será aumentada em breve

O Sr. Crestana, CAE da CPTM e do Metrô, colocou a questão sobre a medida de prevenção e combate a ataque hacker entre o sistema da credenciada para o sistema da CEF.

O Sr. Aécio explicou como é feito o controle das contas e a divisão de canais, e fez uma correlação com o sistema de comércio eletrônico. O Sr. Vladimir complementou dizendo que entre a venda e a recarga há uma rotina de auditoria que valida se toda recarga realizada é proveniente de venda.

A Sra. Gerlene, Metrô, questionou sobre como é feita a estocagem de créditos.

O Sr. Aécio explicou como funciona esse estoque, discorrendo sobre o HM e os processos envolvidos – geração de créditos, distribuição para cofre virtual, conferência, rotina de auditoria.

O Sr. Motonaga, CAE da CPTM, do Metrô e Conselheiro de Administração da SPTrans, argumentou que o problema real não é o sistema, e sim como se consegue quebrar o sistema.




Continuação da 9ª Reunião Ordinária do CAE

O Sr. Jerônimo perguntou como estão os planos de ação para o que foi apontado nos relatórios dos trabalhos de auditoria externa feitos pela Ernst & Young, e solicitou respostas precisas e concretas. Ressaltou que o que foi apresentado demonstra que a SPTrans tem atuado em várias frentes, mas que é necessário que apresentem respostas, inclusive para possibilitar a execução da nova auditoria.

O Sr. Aécio argumentou que algumas respostas da SPTrans foram no sentido do não acolhimento da recomendação com justificativa apresentada, e que isso estaria sendo considerado pelo Metrô como uma não resposta. Citou também que a maioria das recomendações dadas como correções para problemas de riscos graves dependem da implantação do novo sistema que está sendo construído. Como exemplo, citou a questão da falta de sistematização para o *Clearing*, o qual foi criado usando-se planilhas em Excel, cujo controle é feito por um mecanismo de contrapartes, ou seja, os cálculos da SPTrans são comparados aos das demais empresas, e, havendo alguma imprecisão, são feitos ajustes para a efetiva correção. No entanto, a recomendação feita pela auditoria é de que essa operação deixe de ocorrer por meio de planilhas em Excel e passe a fazer parte de um sistema, com o que houve concordância unânime. Informou que esse sistema foi especificado no conjunto de ferramentas que constituirão o novo Bilhete Único, mas não foi possível fazê-lo no sistema que ainda está em operação. Por fim, citou que apesar do não atendimento das recomendações da auditoria na sua totalidade, a SPTrans desenvolveu e implantou importantíssimas ferramentas de controle com base em experiências próprias, como foi o caso do Sistema de reconhecimento facial.

O Sr. Jerônimo, solicitou resposta formal a cada recomendação, e ficou estabelecido prazo de 30 dias para o atendimento a essa solicitação, pois em março é necessário ter essas respostas para o início do novo trabalho de auditoria.

O Sr. Nascimento, Metrô, citou a necessidade de resposta, em razão de o trabalho de auditoria que será feito não se tratar de continuidade do anterior, e sim de um novo trabalho, superando as questões já tratadas anteriormente, que irá apontar para os valores que foram perdidos. Chamou a atenção para a necessidade de iniciar isso de imediato.

O Sr. Jerônimo explicou que as respostas deverão ser avaliadas em conjunto, inclusive para definir se as justificativas apresentadas para os casos de não acolhimento de recomendação são aceitáveis ou não, a fim de focar esforços nas recomendações que forem mais relevantes.

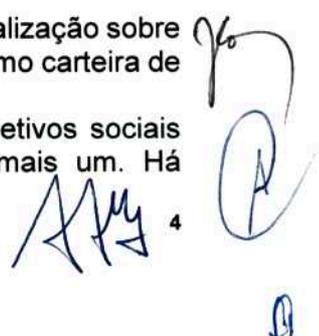
O Sr. Gilmar, Metrô, parabenizou os responsáveis pela apresentação, manifestando que no seu entendimento as transações on line estariam seguras, e que o problema seria entre os Chip SAM e os validadores. Para mitigar seria importante estender o reconhecimento facial para as estações de trem e metrô.

O Sr. Caetano, Metrô, comentou que tem acompanhado essas questões e reforçou o fato de estar se tratando de empresa pública. Citou o encontro recente do COMMIT. Indagou se está sendo feito algum tipo de benchmarking nesse sentido.

O Sr. Fernando Farias respondeu que a tecnologia que está sendo implantada no momento é de ponta. Destacou que a solução seria um sistema online, o que atualmente é impossível e inviável. Citou a possibilidade de uso do celular para pagamento da passagem, mas não como substituto, e sim como mais uma forma.

O Sr. Motanaga comentou que seria necessário implantar maior fiscalização sobre as credenciadas, que estão ofertando itens fora de seu escopo – como carteira de estudante.

O Sr. Aécio explicou que as credenciadas possuem em seus objetivos sociais diversos escopos, e que a comercialização de créditos seria mais um. Há



Handwritten signatures and initials in blue ink, including a large signature that appears to be 'Aécio' and other initials.

Continuação da 9ª Reunião Ordinária do CAE

acompanhamento para verificar se houve migração de serviços. Explicou também que são feitos testes e implantações, aproveitando o credenciamento para liberar acessos segundo o interesse do negócio – como cobrar a taxa de validação e revalidação de carteira do estudante, pela qual paga-se comissão no valor de R\$0,84 (3% de R\$28,00), em vez de pagar R\$1,60 pela emissão de boleto.

O Sr. Edvaldo, Conselheiro de Administração da SPTrans, apontou que o objetivo da reunião, no sentido de possibilitar a equalização da informação, foi atingido. Apontou para a necessidade de passar às providências e encaminhamentos, para proceder ao fim da reunião.

O Sr. Nascimento, Metrô, reiterou a necessidade de tomar ações imediatas, trazer o consórcio Tivit-Montreal para mostrar essa urgência, apresentar as respostas da SPTrans aos pontos da auditoria. Relatou que a contratação da auditoria no meio do ano não teve sucesso, mas que esta será feita o mais breve possível. Citou que nessa data se oficializou a ultimização para que o Sistema Trilhos instale o sistema de reconhecimento facial no metrô e trem. Defendeu a importância de tornar esse fórum uma rotina. Encarar que o problema não é da SPTrans, mas de todos.

O Sr. Jerônimo sugeriu encontro trimestral, próximo a fevereiro.

O Sr. Donizete, SPTrans, em concordância com o Sr. Nascimento, reforçou que é importante trabalhar em conjunto, assumindo que o problema é de todos.

Após protesto do Sr. Geraldo sobre as justificativas da SPTrans para a demora na implantação do sistema e demais providências (em virtude da burocracia e do Tribunal de Contas do Município), indicando a necessidade de se buscar maneira de atualizar com mais rapidez sob pena de acontecer de novo, o Sr. Nascimento concordou mas ressaltou a dificuldade de acompanhar a velocidade de alteração de tecnologia e também dos fraudadores, especialmente para a administração pública. Uma opção seria caminhar para a concessão, pois seria a iniciativa privada uma solução para esse problema.

Por fim, o Sr. Jerônimo agradeceu a presença de todos e encerrou a reunião.

4 Pauta da próxima reunião:

4.1 Dia 07/12/2018 -

- **Seguro D&O – 14h15**

Participação:

Sr. Rogério Felipe da Silva – Gerente Jurídico

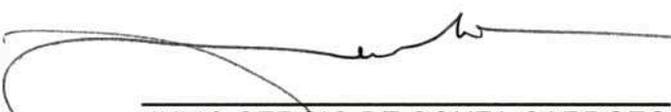
- **Demonstrações Contábeis outubro/2018 – 15h15**

Participação:

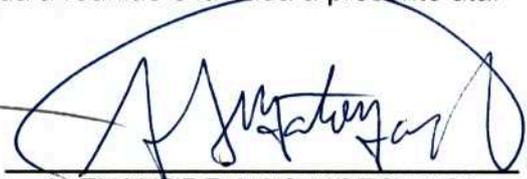
Sra. Ivone Ferraz Anacleto – Gerente de Controle Fiscal e Contábil

Sra. Marli Cândido Dutra – Chefe do Departamento de Contabilidade e Custos

5 - NADA MAIS havendo a tratar, foi encerrada a reunião e lavrada a presente ata.



JULIO SERGIO DE SOUZA CARDOZO
Coordenador



ALEXANDRE AKIO MOTONAGA
Membro



SILVÉRIO CRESTANA
Membro



LEILA C. P. R. SERRANO
Secretária