

ATA DA 16ª (DÉCIMA SEXTA) REUNIÃO ORDINÁRIA DO
COMITÊ DE AUDITORIA ESTATUTÁRIO - CAE1 – Data, hora e local da realização:

Reunião realizada no dia 15 (quinze) do mês de março de 2019 na Rua Boa Vista, 175 – Bloco 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:

Segunda reunião, com participação dos Comitês de Auditoria Estatutário da CPTM, Metrô e SPTrans.

Na primeira reunião, várias questões foram colocadas ao Comitê Gestor ocorrida em 23/11/2018, principalmente quanto as fraudes, resultando em uma apresentação por parte da SPTrans.

O Cartão “classic” não tem boa criptografia para questões de segurança, SPTrans está trabalhando para substituição do referido cartão, talvez seja uma das pioneiras nessa substituição.

Os avanços tecnológicos indicam que em alguns anos, com a melhoria do sistema de telefonia, nem precise mais de cartão, a bilhetagem seria na nuvem, diretamente junto ao sistema bancário.

A Tecnologia de cartão é um jogo de gato e rato, as soluções de segurança são criadas e quebradas. Fraude em sistemas de bilhetagem antecede a bilhetagem eletrônica.

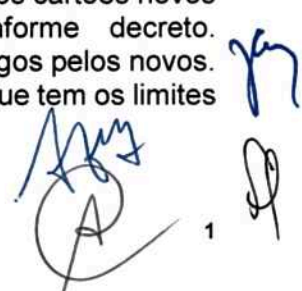
A fraude do bilhete magnético/papel acabou com a chegada da bilhetagem eletrônica.

O Sistema “classic” teve a criptografia quebrada por volta de 2008, a do SPTrans sobreviveu porque tinha dupla camada de segurança.

Houve tentativa de modernização do sistema, mas na mesma época aventou-se a terceirização, cujo processo durou alguns anos e não teve sucesso, inclusive por decisão de órgãos de controle.

A solução que seria mais facilmente implantada lá atrás, teve que ser reiniciada anos depois, desta vez já com a quebra da criptografia, denúncias de fraude, etc. E depende de licitação. A troca dos validadores foi implantada em 2001 e em 2012/2013, a especificação dos validadores foi questionada, porque eram muito avançados em termos de tecnologia na época. Na especificação consta, por exemplo, uma câmera de reconhecimento facial, para inibir as fraudes de pessoas se passando por outras (uso do bilhete de idosos, por exemplo).

Ações possíveis: - limitar a quantidade de cartões; limitar a quantidade de saldo nos cartões antigos (antes 2013) a R\$ 43,00 - são esses cartões que apresentam risco maior de fraude. Se o fraudador carregava 350,00 que era o teto, agora já não faz mais. Estão sendo trocados 8 mil cartões por dia, sendo que todos os cartões novos são vinculados ao usuário (CPF consta do cartão), conforme decreto. Essa limitação tem forçado um movimento de troca dos cartões antigos pelos novos. O foco de investimento é no cartão “plus”, emitido depois de 2014, que tem os limites originais.



Continuação da 16ª Reunião Ordinária do CAE

Nessa tecnologia mais nova há chave de segurança nível 3 e menor possibilidade de clonagem. Ainda não "viraram a chave" para a nova tecnologia, porque não substituíram todos os cartões (custo social de trocar os 40 milhões de cartões antigos ainda registrados; 40% dos cartões ativos teriam que ser trocados). A contratação da nova ferramenta para "virar essa chave" está em estudo. Quando efetivamente contratado, em 6 meses a solução estaria implantada. O cartão "plus" tem a chave nova, não sujeita a fraude (hoje), mas tem espelhada a chave antiga nele. As medidas em curso pela SPTrans são aquelas que estão ao alcance da SPTrans. O cancelamento definitivo dos cartões antigos implicará na redução daquele saldo no sistema de R\$ 1,6 bi em poder do público, sem utilização. A perspectiva, com todas as implicações e críticas da mídia a troca de cartões, é de 4 anos. Todas as adaptações que estão sendo feitas entram em rateio de custeio, no âmbito do convênio.

O Sr. Jerônimo Antunes manifestou preocupação sobre os valores de diferença, devendo ser contratado uma auditoria para sanar essa preocupação, é necessário que os técnicos apresentem seu contraditório, para trazer conhecimento mais amplo para os comitês.

O Metrô manifestou preocupação com o desenvolvimento do sistema SAM que já dura 3 anos em desenvolvimento pela Montreal. Será trocado esse sistema? Será abandonado o desenvolvimento do novo sistema pela Montreal?

O sistema novo não vai substituir o atual, mas vai ajustar. O sistema da Montreal, quando pronto, vai ser a solução definitiva.

O Sr. Jerônimo Antunes questionou qual é a perspectiva de término do contrato da Montreal?

A SPTrans informou que certamente não ocorrerá em 2019.

Na troca do data center, ao término dos 5 anos de contrato, foi contratada junto alteração do software para modernização da bilhetagem. A parte do contrato que era de data center foi toda entregue, pelo membro do consórcio responsável para este fim. A parte da modernização, a cargo do grupo Montreal (PCCF) é que ainda não terminou.

O Sr. Clodoaldo questionou qual o prazo desse contrato?

SPTrans informa que desconhece, quem cuida é o Fernando.

Foi solicitado a inclusão desta questão na ata, para retorno na próxima reunião. Pedido inclusive que sejam convidados representantes dessa contratada, se possível, para apresentar sua posição perante o Comitê.

A SPTrans informou não houve omissão por parte da Empresa no quesito fraude. A SPTrans preserva a imagem do sistema de trilhos diante da questão da troca de cartões.

O Sr. Clodoaldo informa que o balanço do Metrô indica grande diferença, afirmando que essas diferenças não decorrem das integrações. CPTM tem grande problema nessa linha também. Metrô e CPTM terão que se entender com a SPTrans para acertar essas diferenças de valor. A Lei das Estatais obrigada que isso seja feito. A SPTrans é administradora do sistema.

O Sr. Silvério alerta que o controle de estoque de crédito digital é o ponto crítico quanto a fraude. Não há dúvida que o uso do bilhete será fraudado. É onde deveria ser feita a auditoria nos créditos.

Se as empresas devem colocar isso no balanço (Sr. Aécio diz que não é dívida real, porque nem todos os cartões ainda existem), por causa do direito de passagem, porque a SPTrans não reconhece esse valor?

SPTrans informa que a solução para definir o passivo real das empresas vai vir com a troca do bilhete. Dando o prazo para troca, se não substituiu, o estoque será baixado automaticamente.

O Sr. Jerônimo Antunes alerta que contabilmente, a posição da SPTrans suporta o ajuste nos balanços do Metrô e da CPTM. Se a SPTrans usa os 1,6 bi como número



Continuação da 16ª Reunião Ordinária do CAE

oficial, mesmo não sendo um número absoluto, isso teria que ser ajustado/reduzido, mesmo que por estimativa. É possível ter algum tipo de controle no âmbito do sistema da SPTrans?

A SPTrans diz que existe problemas de números. Seria necessário reunir os técnicos das partícipes para se equalizar esse problema. O dado de saldo em poder do público não foi concebido com a finalidade contábil, não considera confiável a informação para a finalidade que as partícipes estão usando. Não há dúvida quanto a quantidade de passageiros. Essa fórmula está validada pelos partícipes.

O Sr. Jerônimo informa que está sendo finalizada a contratação da auditoria no sistema. A auditoria anterior não foi satisfatória quanto as dúvidas que ainda existe. Solicita a facilitação da SPTrans para a constituição de grupos de trabalho entre as partícipes, para equalizar essas diferenças. O grupo deveria ser capitaneado, no âmbito do Comitê Gestor, por profissionais que entendam da dinâmica da contabilização dos trilhos e da SPTrans, com a sugestão de ser coordenado pelo Sr. Nascimento (ex-Metrô, atual CONSAD da SPTrans) + Donizete (ex-Prefeitura) + contadores da CPTM, do Metrô, contador da Fazenda e da Prefeitura (a bilhetagem da SPTrans é contabilizada no balanço da prefeitura). Formalmente, deve ser constituído o grupo no âmbito do Comitê Gestor, com prazo definido, uma vez que há reflexo nas ITRs. A sugestão é que até o dia 22/03 o grupo esteja constituído e a primeira reunião seja realizada.

O Sr. Donizete - Diretor de Gestão da SPTrans informa que é interessante fazer o levantamento nas 3 empresas, estando de acordo com o grupo de trabalho. Salientou a questão da parceria e de seu desconforto quanto à postura dos CAE's, de críticas a SPTrans, inclusive com contratação de auditoria. Desse modo, com base na conclusão do grupo, se a divergência continuar, cada partícipe deve tomar sua decisão que achar melhor.

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



JULIO SÉRGIO DE SOUZA CARDOZO
Coordenador



ALEXANDRE AKIO MOTONAGA
Membro



SILVÉRIO CRESTANA
Membro



LEILA C. P. R. SERRANO
Secretária