



# RELATÓRIO DA ADMINISTRAÇÃO

## 2016



# COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO – METRÔ

## RELATÓRIO DA ADMINISTRAÇÃO

2016

### SUMÁRIO

	pag
<b>1. APRESENTAÇÃO - Mensagem do Presidente</b>	<b>2</b>
<b>2. PERFIL DA EMPRESA</b>	<b>3</b>
<b>3. PLANEJAMENTO</b>	<b>4</b>
<b>4. EXECUÇÃO 2016</b>	<b>6</b>
<b>5. CARTA ANUAL</b>	<b>8</b>
<b>6. INDICADORES</b>	<b>13</b>
<b>7. GOVERNANÇA CORPORATIVA</b>	<b>33</b>
<b>8. AMBIENTE EXTERNO</b>	<b>36</b>
<b>9. METRÔ E A COMUNIDADE</b>	<b>37</b>
<b>10. GESTÃO DE PESSOAS</b>	<b>41</b>
<b>11. MEIO AMBIENTE E SUSTENTABILIDADE</b>	<b>44</b>
<b>12. BALANÇO SOCIAL</b>	<b>44</b>
<b>13. DESEMPENHO ECONÔMICO-FINANCEIRO</b>	<b>47</b>
<b>14. DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS</b>	<b>50</b>
<b>ANEXOS DA CARTA ANUAL</b>	<b>89</b>

## **APRESENTAÇÃO**

Apresentamos o Relatório da Administração e as demonstrações contábeis da Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô, relativos ao exercício de 2016, em conformidade com as disposições legais e estatutárias referentes à prestação de serviços de transporte coletivo de passageiros de metrô e à expansão do sistema metroviário.

### **Mensagem do Presidente**

A eficiência da Companhia do Metropolitano de São Paulo em 2016 pode ser comprovada pelas medidas administrativas adotadas para enfrentar um ano repleto de turbulências. Para manter as contas em dia foi necessária a renegociação de contratos, implantação de cortes de despesas e a estruturação de um Programa de Demissão Voluntária.

Tivemos motivos para grandes comemorações. Nosso metrô, que se destaca entre os melhores do mundo no intervalo de circulação e na limpeza, foi considerado pelo segundo ano consecutivo o melhor serviço de transporte público de São Paulo, de acordo com pesquisa realizada pelo Instituto Datafolha.

Em 2016, incorporamos mais oito trens modernizados para as frotas das linhas 1-Azul e 3-Vermelha, melhorando ainda mais o conforto e a segurança dos mais de 1,1 bilhão de passageiros transportados no ano, que compreendem as entradas e transferências no sistema. Também foi ampliado para horário pleno a operação do monotrilho da Linha 15-Prata, ligando a Vila Prudente a Oratório.

Com investimentos de R\$ 2.349,5 milhões na rede atual e na expansão, estivemos sintonizados com os anseios de todos por uma extensão maior do sistema metroviário. Avançamos com todo vigor no prolongamento do monotrilho da Linha 15-Prata e na expansão da Linha 5-Lilás, que deverá ganhar em julho deste ano três estações – Alto da Boa Vista, Borba Gato e Brooklin. Em dezembro, será a vez de outras seis estações: Eucaliptos, Moema, AACD-Servidor, Hospital São Paulo, Santa Cruz e Chácara Klabin. Também conseguimos a retomada das obras de conclusão da Linha 4-Amarela e a normalização das do monotrilho da Linha 17-Ouro.

O Balanço Social, que avalia os impactos positivos da rede do Metrô sobre a qualidade de vida da metrópole paulistana, por suas características operacionais e ambientais e, principalmente quanto à redução dos tempos de viagem, indica que a existência do serviço representou em 2016 uma economia da ordem de R\$13 bilhões para a Região Metropolitana de São Paulo.

É um conjunto de conquistas que mostra a eficiência da Companhia do Metropolitano de São Paulo e de seus colaboradores.

**Paulo Menezes Figueiredo**

**Diretor-Presidente**

## **PERFIL DA EMPRESA**

A Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô é uma Sociedade Anônima de Capital Autorizado com capital fechado, que se rege pela Lei Federal nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, e alterações posteriores – Lei das Sociedades por Ações e os seus Estatutos Sociais. A sua constituição foi autorizada pela Lei do Município de São Paulo nº 6.988, de 26 de dezembro de 1966. A Sociedade foi constituída no dia 24 de abril de 1968, por meio da Assembleia Geral de Constituição, tendo seus Atos constitutivos arquivados na Junta Comercial do Estado de São Paulo – JUCESP, sob o nº 373.811.

O Estudo Econômico-Financeiro e Pré-Projeto de Engenharia de Sistema de Transporte Rápido e em Massa de Passageiros de São Paulo elaborado pelo Consórcio HMD, Hochtief, Montreal e Deconsult, e entregue em 8 de outubro de 1968 na gestão do prefeito Faria Lima, concluiu que “tanto do ponto de vista do setor de serviços como dos setores urbanísticos e industrial, a construção do Metrô de São Paulo, em virtude de seus benefícios econômicos e sociais, constitui não apenas um projeto altamente viável, como também um projeto de desenvolvimento da maior relevância.”<sup>1</sup>

<sup>1</sup> 1968. CONSÓRCIO HMD. Metrô de São Paulo, Sistema Integrado de Transporte Rápido Coletivo da Cidade de São Paulo, vol. 1 – Estudos socioeconômicos, de tráfego, de viabilidade econômico-financeira, p. 211.

A Sociedade tem por finalidades principais:

- a) Contratar, coordenar e superintender os estudos e projetos e promover as medidas necessárias para a implantação de um sistema de transporte rápido de passageiros na cidade de São Paulo, denominado “METROPOLITANO”, prevista sua extensão aos municípios vizinhos, respondendo a sociedade pelo custeio e demais despesas dos contratos;
- b) Contratar, coordenar, superintender e fiscalizar as obras de implantação do “METROPOLITANO” em São Paulo; e
- c) Promover ou contratar a operação do serviço “METROPOLITANO” à medida da conclusão das obras.

A empresa opera, hoje, as linhas 1-Azul (Jabaquara - Tucuruvi), 2-Verde (Vila Prudente - Vila Madalena), 3-Vermelha (Corinthians-Itaquera - Palmeiras-Barra Funda) e 5-Lilás, no trecho Capão Redondo - Adolfo Pinheiro. Está em construção, o trecho Adolfo Pinheiro - Chácara Klabin, da Linha 5-Lilás, a segunda etapa da Linha 4-Amarela, e as linhas 15-Prata e 17-Ouro, estas últimas em sistema de monorilho.

A Companhia transportou em 2016 uma média de três milhões e setecentos mil de passageiros por dia útil com rapidez e segurança, cumprindo, dessa forma, o seu objeto principal.

A Sociedade tem como seu acionista principal o Estado de São Paulo, seguido pelo Município de São Paulo, o BNDES-PAR, outras sociedades, bancos e pessoas físicas, com um Capital Social Subscrito e Integralizado de R\$33.592.881.233,63, dividido em 29.224.418.322 ações ordinárias, de classe única, nominativas e sem valor nominal.

## **PLANEJAMENTO**

### **PESQUISA ORIGEM E DESTINO 2017**

A Pesquisa Origem e Destino – Pesquisa OD é realizada na Região Metropolitana de São Paulo – RMSP desde 1967 e vem sendo aplicada e aprimorada a cada 10 anos desde então. Em 2017, quando se completam 50 anos da realização da primeira, teremos a sexta edição da Pesquisa OD na RMSP.

Essa pesquisa é um subsídio essencial para o planejamento de transporte, é o insumo principal para a modelagem de viagens e para as simulações da demanda futura, orientando os estudos de viabilidade econômico-financeira e o detalhamento dos projetos de novas linhas, envolvendo área, leiaute e o dimensionamento dos equipamentos das estações e do material rodante. Trata-se de elemento de fundamental importância para a atualização periódica do Plano Integrado de Transporte Urbano – PITU, da Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos, responsável pela definição da política setorial na RMSP e pela fixação das diretrizes do planejamento de transporte de interesse metropolitano.

Como permite detectar e mensurar as principais linhas de desejo de viagens que se processam no âmbito da RMSP, os resultados estão na base da projeção da evolução da demanda na rede de transporte em operação, bem como da expectativa de demanda em novas ligações que tenham origem e/ou destino, ou apenas cruzem a região. Constitui assim a base mais sólida para a formulação de novos negócios no setor de transporte de passageiros, a alimentar o Programa de Parcerias Público-Privadas do Governo do Estado de São Paulo.

A Pesquisa Origem e Destino 2017 será realizada pela Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô, envolvendo a Secretaria de Transportes Metropolitanos e suas empresas vinculadas, CPTM e EMTU, com a colaboração também de empresas do setor de transporte da RMSP, SPTrans e CET, de órgãos de outros municípios, da Polícia Militar e de instituições federais e diversas entidades da sociedade civil. Os recursos para sua realização estão sendo financiados pelo Banco Mundial.

Em 2016, foram cumpridas diversas etapas do planejamento da pesquisa e da contratação de serviços, para garantir sua realização em 2017, incluindo o zoneamento da área de pesquisa em 517 zonas OD (unidade básica para a projeção dos dados levantados) e o plano amostral da pesquisa domiciliar, que abrange mais de 100.000 entrevistas. Ainda em 2016, foi assinado o contrato com empresa para o desenvolvimento de sistema de tratamento e hospedagem de dados, de georreferenciamento e de teste piloto para o trabalho de campo, que será realizado com a utilização intensiva de tecnologia da informação. Também foram colocadas em andamento as contratações de levantamento de campo e tabulação dos resultados da Pesquisa na Linha de Contorno e da Pesquisa Domiciliar, de ações para facilitar, divulgar e monitorar a realização das pesquisas e levantamentos de campo e para realizar estudos de inovações tecnológicas para futuras pesquisas de mesma natureza.

### **PROJETOS**

Vários estudos e processos foram desenvolvidos em 2016 pela área de projetos da Companhia. Destacamos dentre as atividades desta área as mais impactantes.

Foi desenvolvido um estudo preliminar de factibilidade técnica de um novo método construtivo que possibilite a implantação de nova estação em trecho ou linha em operação comercial, sem sua interrupção, para basear análise de viabilidade econômica e operacional, que viabilize oportunamente sua adoção em futuros empreendimentos.

Procedeu-se à análise e acompanhamento de projetos de empreendimentos lindeiros que possam interferir nas estruturas da malha metroviária, como o empreendimento da STAN, executado sobre os

túneis das salas técnicas da Linha 2-Verde na av. Paulista; a ampliação do prédio da Uninove sobre os túneis da Estação Vila Prudente e o Instituto Moreira Sales na av. Paulista 2440, próximo ao túnel de via entre a Estação Consolação e a Estação Clínicas.

Atualizaram-se todos os endereços IP (“Internet Protocol”) das novas linhas 5-Lilás e 15-Prata, bem como das modernizadas linhas 1-Azul, 2-Verde e 3-Vermelha, para contemplar sua atualização e assimilação do Sistema BOM de arrecadação tarifária e validação de direitos de viagem.

A Companhia desenvolveu projetos básicos na modelagem BIM (Building Information Modeling) com trabalhos em ambiente de tecnologia computacional avançada, que permite antecipar o produto final em modelos tridimensionais fidelizados por indexação de características geométricas e técnicas e de referências documentais para cada elemento construtivo.

Além disso, foi constituído o Comitê BIM para implantar o processo BIM no Metrô, envolvendo toda a empresa, com vistas ao aumento da produtividade durante o ciclo de vida de cada obra, pelo aprimoramento da coordenação das ações, da disponibilidade da informação e da colaboração dos “stakeholders” envolvidos.

Ainda em 2016, foi concluído o projeto e a implantação do Sistema de Controle de Frenagem para a modernização da frota e aprimoramento do desempenho dos trens da Linha 3-Vermelha, e para garantir os padrões de velocidade em dias chuvosos (condição de baixa aderência) nas linhas 1, 2 e 3.

## **A EXPANSÃO DO SISTEMA METROVIÁRIO**

A preocupação cotidiana da Companhia do Metrô com as linhas em operação soma-se ao contínuo foco no futuro. Assim, o Metrô prosseguiu em suas atividades de estudos, pesquisas e prospecções para o planejamento, projeto, concepção e proposta de novas linhas e da readequação de instalações operacionais a comporem a rede metropolitana de transporte metroviário. Os principais destaques dessas atividades foram:

### **Linha 1-Azul**

Estudo preliminar de arquitetura da integração com a Linha 6-Laranja na Estação São Joaquim para constituir proposta para implantação.

Implantação da otimização dos códigos de velocidade dos trens ao longo da linha para redução do consumo de energia elétrica.

### **Linha 2-Verde**

Estudos de configuração de vias para garantir a oferta projetada e de adequação de instalações para comportar a integração da Linha 18-Bronze, na Estação Tamanduateí.

Projeto alternativo de concepção civil e arquitetônica para a Estação Anália Franco desconsideradas as exigências não prementes de integração.

Conclusão do projeto executivo do Sistema de Ventilação Principal do trecho Sacomã - Vila Prudente e dos Sistemas de Alimentação Elétrica e Auxiliares, incluindo o Pátio Tamanduateí.

### **Linha 4-Amarela**

Conclusão do Projeto Básico dos Sistemas de Alimentação Elétrica, Auxiliares e de Telecomunicações do trecho Vila Sônia - Taboão da Serra.



Estudos da Fase 3 da Linha 4-Amarela para o trecho Vila Sônia - São Francisco (Taboão da Serra), com a análise das alternativas de traçado e do reposicionamento das estações.

### **Linha 5-Lilás**

Conclusão das especificações técnicas da nova Subestação Auxiliar de Santa Cruz e dos Contadores de Passageiros para a interligação com a Linha 1-Azul nessa estação e com a Linha 2-Verde em Chácara Klabin, bem como conclusão da documentação técnica de apoio ao processo licitatório da concessão da operação desta em conjunto com a Linha 17-Ouro.

Continuidade da análise do projeto executivo e da homologação em laboratório da superestrutura da via permanente do trecho em implantação.

### **Linha 15-Prata**

Desenvolvimento do projeto básico da Estação Iguatemi e da Subestação Primária, de mesmo nome, além do projeto básico da requalificação urbana com ciclovia no trecho Oratório - São Mateus e São Mateus - Iguatemi.

Atendimento às exigências da Licença Ambiental de Instalação da integração dos sistemas de metrô e monotrilho com o Projeto Básico da sede administrativa do Parque do Carmo e Centro de Educação Ambiental Tabor para a Secretaria do Verde.

Conclusão do Projeto Básico do Sistema de Rádio Digital para comunicação móvel dos trens, estações e demais dependências da linha.

Contratação do Projeto Básico das Centrais de Emergência, que fornecerão a energia elétrica necessária à movimentação de trens de monotrilho, em caso de blecaute.

## **EXECUÇÃO 2016**

### **RECURSOS E INFRAESTRUTURA**

Um plano de redução de custos foi elaborado e implantado com os seguintes resultados:

Treinados 80%<sup>1</sup> dos empregados administrativos e operacionais da área de recursos e infraestrutura para analisarem desde a concepção das especificações até a fiscalização, visando otimizar os contratos, reduzir despesas, intensificar a transparência ao processo e aumentar a eficiência e eficácia dos recursos.

Como resultado, novas premissas foram consideradas na elaboração das licitações, incluindo a utilização mais intensiva de recursos tecnológicos (aplicativos de gestão, monitoramento remoto etc.) bem como a revisão de processos de gestão, que permitiram economizar, em 2016, R\$ 4,8 milhões com a frota de veículos, R\$ 2,7 milhões em recursos de vigilância, R\$ 540 mil na redução de postos de manutenção de infraestrutura, R\$ 668 mil com redução de espaços locados e ainda R\$ 480 mil com renegociações de contratos.

Adequações das instalações hidráulicas com a instalação de equipamentos economizadores de água, campanhas educativas, melhoria no processo de limpeza dos reservatórios de água e intensificação dos programas de manutenção, além da economia produzida, resultaram no reconhecimento de projeto mais votado no Prêmio Boas Práticas em Sustentabilidade no Metrô de São Paulo<sup>7</sup>.

As inspeções de Segurança e Saúde Ocupacional foram intensificadas nos locais de trabalho das empresas contratadas, com o intuito de conscientizar os supervisores sobre a importância de fazer cumprir as exigências legais trabalhistas e ambientais, evitando passivos para a Companhia do Metrô. Para tanto foram realizadas palestras<sup>8</sup> para as contrapartes destas empresas, abrangendo um quadro de pessoal indireto de aproximadamente 1.500 pessoas.

## **SISTEMAS DE INFORMAÇÃO**

Além da continuidade de implantação do Sistema Integrado de Gestão Empresarial (Projeto Transformação), foram feitos avanços para a conclusão da implantação da Solução de ERP da SAP. Durante o ano de 2016, os processos e fluxos de trabalho da Companhia do Metrô foram revisados e inseridos na solução, bem como tratamento de outras importantes implementações como o Cadastro de Serviços centralizado no SAP, Solução Fiscal, Sistema de Gestão de Contratos, Sistema Integrado de Gestão de RH, Solução para Inscrição no Programa de Demissões Voluntárias, Solução de Informações para o AUDESP, Solução para Adequação dos Valores do Vale Refeição e Vale Alimentação, Sistema de Delegação de Competências, Central de Atendimento da Gerência de Logística, Portal de Ocorrências da Gerência de Operações, Sistema de Pareceres Jurídicos, Sistema de Empréstimos Consignados, Biblioteca Virtual Neli Siqueira.

## **INFRAESTRUTURA DE COMUNICAÇÃO – DADOS, VOZ E IMAGEM**

No ano de 2016, houve a aprovação do Banco Mundial ao edital para contratação da modernização da Rede Corporativa de Dados atual, denominada Infovia, a qual contempla a evolução tecnológica, principalmente nos aspectos de velocidade, cobertura geográfica, segurança e disponibilidade, além de propiciar a disponibilização de serviços visando novos negócios e arrecadação não tarifária de receitas. Em processo de contratação, a previsão para início de implantação é 2017.

Paralelamente ao Projeto Infovia, foram readequadas estações de metrô visando o tráfego de dados dos sistemas entregues.

## **REVISÃO DE PROCESSOS INTERNOS DA ÁREA DE TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO**

Com o objetivo de atender à demanda por novas soluções de sistemas informatizados, a área de tecnologia da informação iniciou a revisão de processos internos inaugurando a implantação de disciplinas previstas no ITIL – Information Technology Infrastructure Library (conjunto de boas práticas para serem aplicadas na infraestrutura de operação e gerenciamento de serviços de tecnologia da informação), e com isso obter melhorias na Governança de T.I.



## **CARTA ANUAL - CONFORME ARTIGO 8º INCISO I DA LEI 13.303/16**

### **IDENTIFICAÇÃO**

Em conformidade com o art. 8º, incisos I e VIII, da Lei 13.303, de 30 de junho de 2016, o Conselho de Administração subscreve a presente Carta Anual sobre Políticas Públicas e Governança Corporativa.

A Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô é uma Sociedade Anônima de Capital Autorizado com capital fechado, que se rege pela Lei Federal nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976, e alterações posteriores – Lei das Sociedades por Ações e os seus Estatutos Sociais. A sua constituição foi autorizada pela Lei do Município de São Paulo nº 6.988, de 26 de dezembro de 1966. A Sociedade foi constituída no dia 24 de abril de 1968, por meio da Assembleia Geral de Constituição, tendo seus Atos constitutivos arquivados na Junta Comercial do Estado de São Paulo – JUCESP, sob nº 373.811 é controlada pelo Governo do Estado de São Paulo e demais informações conforme descrito no Capítulo 2 deste Relatório da Administração 2016.

Todos os esforços da organização estão voltados para consecução de sua área de atuação dentro da melhor qualidade e tecnologia existente para proporcionar o retorno econômico e social de sua finalidade.

Sua finalidade abrange o planejamento, projeto, construção, implantação operação e manutenção de transportes públicos na Região Metropolitana de São Paulo com qualidade, regularidade e segurança dentro de parâmetros reconhecidos de confiabilidade.

### **ADMINISTRADORES DA COMPANHIA DO METRÔ**

#### **Conselho de Administração**

O Conselho de Administração é o órgão de deliberação colegiada responsável pela orientação superior da Companhia, composto por, no mínimo, três e, no máximo, 12 membros, eleitos pela assembleia geral, todos com mandato unificado de dois anos a contar da data da eleição, permitida a reeleição.

- Clodoaldo Pelissioni
- Marcos Antônio de Albuquerque
- Alberto Goldman
- Almino Monteiro Álvares Affonso
- Ruy Martins Altenfelder Silva
- Paulo Menezes Figueiredo

#### **Diretoria**

A Diretoria, composta por, no mínimo, três e, no máximo, seis membros, sendo um diretor presidente, um diretor de Finanças, um diretor de Assuntos Corporativos, um diretor de Planejamento e Expansão dos Transportes Metropolitanos, um diretor de Engenharia e Construções e um diretor de Operações, todos com mandato unificado de dois anos, permitida a reeleição.

- Paulo Menezes Figueiredo, diretor Presidente
- Alfredo Falchi Neto, diretor de Assuntos Corporativos
- Paulo Sérgio Amalfi Meca, diretor de Engenharia e Construções
- José Carlos Baptista do Nascimento, diretor de Finanças
- Milton Gioia Júnior, diretor de Operações
- Alberto Epifani, diretor de Planejamento e Expansão dos Transportes Metropolitanos

## **Conselho Fiscal**

O Conselho Fiscal é órgão de funcionamento permanente, que além das atribuições previstas em lei, deve manifestar-se acerca da proposta de escolha e destituição dos auditores independentes, preliminarmente à sua submissão ao Conselho de Administração, e acompanhar os trabalhos realizados. O Conselho Fiscal será composto por no mínimo três e, no máximo, cinco membros efetivos, e igual número de suplentes, eleitos anualmente pela assembleia geral ordinária, permitida a reeleição.

- Amauri Gavião Almeida Marques da Silva
- Maria Cristina Frei
- Rubens Peruzin
- Roberto Kazushi Tamura
- Rogério Ceron de Oliveira

## **POLÍTICAS PÚBLICAS**

Transportar 1,1 bilhão de passageiros em 2016 com segurança, rapidez e cordialidade, dá sentido ao serviço público de qualidade e representa um desafio diário de atender à demanda das pessoas que necessitam se deslocar pela maior metrópole do país.

Para manter o sistema metroviário em operação com tal volume de passageiros é necessário que os processos de operação e manutenção sejam aprimorados a cada dia, garantindo alta disponibilidade do serviço, dos equipamentos e a oferta de viagens compatível com a demanda.

Os indicadores da Operação e da Manutenção apresentados adiante comprovam que os investimentos na modernização da frota e dos sistemas, além do constante treinamento das equipes, cumprem a missão de oferecer qualidade de vida à população por meio de um sistema de transporte rápido e seguro.

Os significativos investimentos na implantação de quatro linhas simultaneamente (linhas 4-Amarela, 5-Lilás, 15- Prata e 17-Ouro), e os investimentos na modernização da frota de trens demonstram o interesse e a preocupação do Governo do Estado em ampliar o atendimento do transporte urbano, para atender às exigências de demanda, cabendo ao Metrô de São Paulo a aplicação dos recursos, garantindo o retorno na forma de expansão da rede e melhor oferta de transporte.

Como contribuição à expansão do sistema, o Governo viabilizou a concessão da Linha 6-Laranja ao Consórcio Move São Paulo e da Linha 18-Bronze à Concessionária Vem ABC, e a Companhia do Metrô deu seguimento ao lançamento da licitação da concessão da operação da Linha 5-Lilás e da Linha 17-Ouro.

A Política Tarifária é competência do Governo do Estado que, por meio da Secretaria dos Transportes Metropolitanos, fixa os valores das tarifas praticadas, contemplando os custos operacionais.

Esta política oferece tarifas com redução de preço por viagem em várias modalidades de bilhetes, além de reduções nas tarifas integradas com outros modais, como os ônibus municipais e intermunicipais; integrações gratuitas e gratuidades, com o objetivo de proporcionar à população mais carente o acesso a um meio de transporte rápido, seguro e confortável, com qualidade e eficiência, em consonância com a preocupação do Governo do Estado na mobilidade urbana.

O Governo do Estado de São Paulo destina, através de seu Orçamento, recursos financeiros à Companhia do Metrô, referentes ao Ressarcimento de Gratuidades e Subsídio aos Usuários Estudantes, visando compensar a perda de arrecadação gerada pelo transporte destes usuários. Além das gratuidades, o Termo de Acordo firmado em 30 de outubro de 2015, entre o Estado e o Metrô – visa o repasse de recursos financeiros para recomposição da receita tarifária, em decorrência do impacto da operação da Linha 4-Amarela na arrecadação da Companhia do Metrô.

No que se refere ao atendimento aos usuários, a Companhia do Metrô está tomando todas as medidas para promover a modalidade de venda própria dos créditos do Bilhete Único em cabines de venda assistida, a partir de meados de 2017.

A receita pela utilização do sistema metroviário alcançou em 2016 o montante de R\$ 1.835 milhões, enquanto a arrecadação efetiva totalizou R\$ 1.605 milhões, decréscimo de 12,6%. Essa diferença decorre, principalmente, da diferença entre a venda de direito de viagem do sistema metroferroviário, com a aplicação da tarifa pública vigente e a quota-parte financeira recebida por esta Companhia, de acordo com as regras de rateio do Convênio de Integração vigente entre a Companhia do Metrô, a Companhia de Trens Metropolitanos - CPTM, a Concessionária ViaQuatro e a São Paulo Transportes S/A – SPTrans.

### **Compromissos de consecução de objetivos das políticas públicas**

Para consecução dos objetivos das Políticas Públicas, foi elaborado o Plano de Negócios 2017 (Anexo 1 desta carta), e a Estratégia de Longo Prazo (Anexo 2 desta carta) considerando o Orçamento para 2017 e o Plurianual vigentes, de acordo com os valores aqui indicados.

### **COMENTÁRIOS DOS ADMINISTRADORES**

A Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô é uma sociedade de economia mista, tendo a maior parte de seu controle acionário associado ao Governo de Estado de São Paulo, e subordinada à Secretaria dos Transportes Metropolitanos.

A Companhia do Metrô é responsável pelo planejamento, projeto, construção e operação do sistema de transporte metroviário na Região Metropolitana de São Paulo.

Os investimentos realizados pelo Estado, tanto na rede existente como na expansão do sistema, revelam a grande preocupação com a mobilidade da população.

De acordo com a Lei nº 16.347, de 29 de dezembro de 2016, que orça a receita e fixa a despesa do Estado para o exercício de 2017, o montante de recursos previstos é da ordem de R\$ 3.058.799 mil, contemplando: i) recapacitação e modernização das linhas existentes; ii) expansão do sistema metroviário; e iii) apoio à PPP – Operação da Linha 4-Amarela, conforme quadro seguir:

Valores em R\$ 1.000	
ITENS	VALOR
i) RECAPACITAÇÃO E MODERNIZAÇÃO DAS LINHAS	253.000
Linha 1 - Azul	114.500
Linha 2 - Verde	18.200
Linha 3 - Vermelha	77.400
Linha 5 - Lilás	9.700
Operação das Linhas Metroviárias	33.200
ii) EXPANSÃO DO SISTEMA METROVIÁRIO	2.646.099
Linha 2 - Verde: Extensão Vila Prudente - Dutra	19.100
Linha 4 - Amarela: Fase II	318.300
Linha 5 - Lilás: Extensão Largo 13 - Chácara Klabin	1.325.500
Linha 15 - Prata: Ipiranga - Cidade Tiradentes	546.099
Linha 17 - Ouro: Jabaquara - São Paulo-Morumbi	427.400
Elaboração de Projetos de Expansão	9.700
iii) Apoio à PPP - Operação da Linha 4 - Amarela	159.700
<b>Total</b>	<b>3.058.799</b>

Os recursos para os citados investimentos são provenientes do Tesouro do Estado e de financiamentos.

A Lei nº 16.347 também contemplou valores referentes ao ressarcimento de gratuidades, de usuários beneficiados por isenção ou subsídio no pagamento da tarifa pública de transporte.

Valores em R\$ 1.000	
ITENS	VALOR
Ressarcimento de Gratuidades a Usuários das Linhas Metroviárias	360.940
Ressarcimento do Subsídio aos Usuários Estudantes das Linhas Metroviárias	244.036
<b>Total</b>	<b>604.976</b>

## Fatores de Risco

Os investimentos previstos para 2017 podem ser afetados por diversos fatores. Dentre esses fatores temos:

- A crise econômica do País, com reflexos negativos sobre o nível de atividade econômica, provocando o aumento do desemprego, a redução da renda da população e do consumo pode afetar negativamente a arrecadação do Estado, podendo gerar algumas dificuldades na execução das obras previstas para 2017. A crise também poderá afetar a arrecadação tarifária da Companhia, comprometendo o equilíbrio financeiro;
- Elevação dos custos ou atrasos na execução das obras, por conta da legislação ambiental, de saúde e de construção;
- Atrasos na liberação dos recursos dos financiamentos bancários, o que também poderá afetar o desenvolvimento da execução das obras.

### **Estruturas de controles internos, gerenciamento de riscos e fatores de risco:**

A Companhia do Metrô vem implementado continuamente estruturas de controles internos e gerenciamento de riscos conforme descrito na estrutura de Governança Corporativa no Capítulo 7 do Relatório da Administração 2016, sendo voltada ao cumprimento das metas previstas nos programas anual e plurianual estabelecidos dentro de seus respectivos orçamentos.

### **Remuneração**

Remuneração dos Administradores: Os dados relativos à remuneração da Administração do Metrô podem ser consultados, nos termos da legislação vigente, em todos os seus detalhes, dados, cifras e quadros, no Portal da Transparência do Governo do Estado de São Paulo ([www.transparencia.sp.gov.br](http://www.transparencia.sp.gov.br)).

### **Anexos da Carta Anual**

Plano de Negócios – Anexo 1

Estratégias de Longo Prazo – Anexo 2

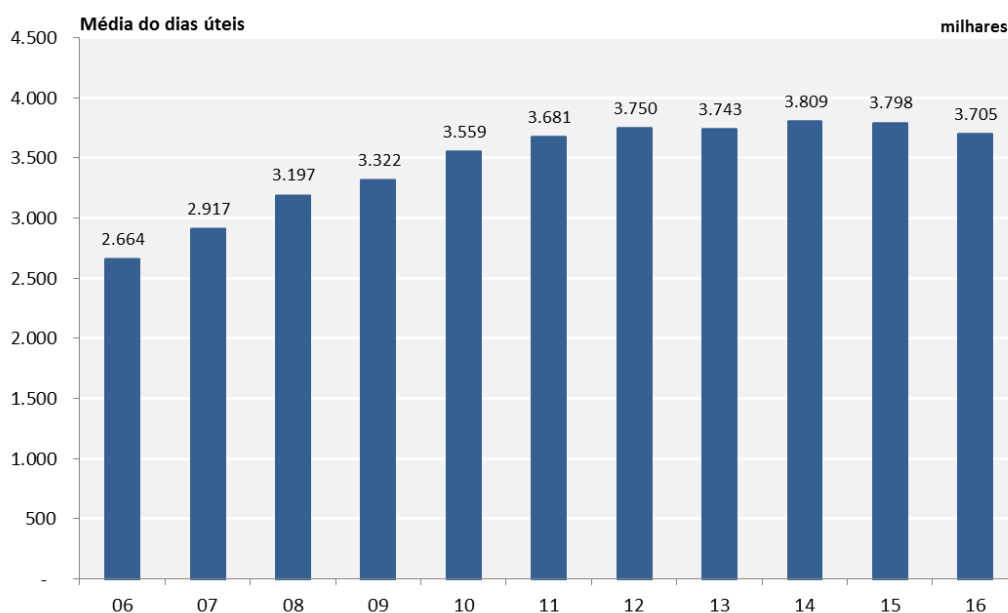
## INDICADORES

### DEMANDA

Em 2016, a Companhia do Metrô de São Paulo registrou a entrada de 888 milhões de passageiros em sua rede, representando uma queda de 1,2% em relação ao resultado alcançado no ano anterior, reflexo da crise econômica do país. Considerando as transferências entre linhas nas estações Sé, Paraíso, Ana Rosa e Vila Prudente, este número atinge 1,1 bilhão de passageiros transportados.

Nos dias úteis, a demanda média registrada foi de 3,7 milhões de passageiros transportados, 2,4% menor que o resultado de 2015.

### Evolução dos passageiros transportados<sup>1</sup> na rede



<sup>1</sup> Inclui as entradas nas linhas de bloqueios e as transferências entre linhas nas estações Sé, Paraíso, Ana Rosa e Vila Prudente. Fonte: Gerência de Operações.

Nos finais de semana, a demanda permaneceu estável em relação ao ano anterior, com uma média de 2,1 milhões de passageiros transportados aos sábados e 1,2 milhão aos domingos.

A Linha 15-Prata, inaugurada em 10 de agosto de 2015 com operação no horário das 7h às 19h, teve seu horário de funcionamento ampliado a partir de 26 de outubro de 2016 para o período das 4h40 às 24h00. Neste ano, a linha transportou um total de 3,9 milhões passageiros, com a média de 13,8 mil passageiros transportados por dia útil, 74,7% superior ao resultado de 2015, sendo a única linha que apresentou crescimento na demanda.

As demais linhas apresentaram queda na demanda. A Linha 1-Azul passou de uma média, nos dias úteis de 1.413 mil passageiros transportados em 2015 para 1.371 mil em 2016; a Linha 2-Verde passou de 663 mil em 2015 para 652 em 2016; a Linha 3-Vermelha passou de 1.449 mil em 2015 para 1.409 mil em 2016; e a Linha 5-Lilás passou de 269 mil passageiros transportados em 2015 para 260 mil em 2016, correspondendo a um decréscimo de 3,0%, 1,7%, 2,8 e 3,3%, respectivamente.

O Bilhete Único atingiu, em 2016, a média de 1.774 mil utilizações nos dias úteis, sendo 4,3% inferior ao resultado de 2015, correspondendo a 59,3% do total de entradas na rede e distribuídas da seguinte forma: 20,5% das viagens exclusivas de metrô, 24,9% de viagens integradas metrô-ônibus e 13,9% gratuitas (estudantes, idosos e pessoa com deficiência). A implantação do Bilhete Único Estudante



Gratuito em março de 2015, que garante isenção integral do pagamento de tarifa aos estudantes de baixa renda, contribuiu para o aumento das entradas com bilhete único gratuito no sistema que passaram de 322 mil utilizações em 2015 para 415 mil neste ano.

Em relação ao cartão BOM, foi registrada, em 2016, a média de 149 mil entradas com o cartão BOM nos dias úteis, representando 5% do total de entradas da rede e distribuídas da seguinte forma: 2,0% das viagens exclusivas de metrô, 2,1% das viagens integradas metrô-ônibus e 0,9% gratuitas (idosos).

No sistema metroviário, 33% do total de embarques ocorrem nos períodos das 6h30 às 8h30 e das 17h00 às 19h00, caracterizados como horários de pico. Nesses horários todos os trens disponíveis são colocados em operação, garantindo o máximo conforto possível aos usuários.

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS - 2016						
DEMANDA (milhares)	L1-AZUL	L2-VERDE	L3-VERMELHA	L5-LILÁS	L15-PRATA	REDE <sup>1</sup>
Total	411.763	188.577	425.112	78.017	3.855	1.107.322
Média dos dias úteis	1.371	652	1.409	260	14	3.705
Média dos sábados	800	298	828	157	6	2.088
Média dos domingos	471	183	514	80	2	1.251
Máxima diária	1.481	731	1.525	290	18	4.000

<sup>1</sup> Os valores da rede podem ser diferentes da soma devido aos arredondamentos.

## OFERTA

A oferta de transporte do Metrô de São Paulo é programada compatibilizando-se a demanda horária de cada linha com as premissas de conforto estabelecidas e com os recursos disponíveis. Além disso, são adotadas diversas estratégias operacionais com o objetivo de possibilitar uma viagem mais rápida aos usuários.

## Oferta de transporte programada

OFERTA PROGRAMADA - 2016						
DIA ÚTIL		L1	L2	L3	L5	L15
Número de trens em operação:	Pico	40	23	40	7	1
	Vale	33	15	35	5	1
	Mínimo	20	9	15	4	1
Intervalo entre trens (s):	Pico	125	138	113	269	454
	Vale	150	211	130	369	454
	Máximo	212	353	266	415	494
Duração mínima programada da volta (min)		71	53	66	28	8
Viagens programadas no dia		1.003	792	1.133	440	306
Oferta na hora pico (lugares/hora/sentido) <sup>1</sup>		43.900	41.300	51.600	20.200	7.500
SÁBADO						
Número de trens em operação:	Pico	31	12	34	5	1
	Vale	29	12	27	5	1
	Mínimo	13	8	10	4	1
Intervalo entre trens (s):	Pico	158	262	132	364	454
	Vale	169	262	161	364	454
	Máximo	307	394	370	427	494
Duração mínima programada da volta (min)		71	53	62	28	8
Viagens programadas no dia		760	550	811	372	306
Oferta na hora pico (lugares/hora/sentido) <sup>2</sup>		25.500	15.700	32.100	10.900	5.300
DOMINGO						
Número de trens em operação:	Pico	24	11	18	5	1
	Vale	18	11	16	5	1
	Mínimo	12	8	12	4	1
Intervalo entre trens (s):	Pico	203	286	222	364	454
	Vale	270	286	257	364	454
	Máximo	333	394	313	427	494
Duração mínima programada da volta (min)		71	53	63	28	8
Viagens programadas no dia		530	486	529	372	306
Oferta na hora pico (lugares/hora/sentido) <sup>2</sup>		19.900	14.400	19.100	10.900	5.300

<sup>1</sup> Considerada lotação de 6 passageiros em pé por m<sup>2</sup>      <sup>2</sup> Considerada lotação de 4 passageiros em pé por m<sup>2</sup>

## Oferta de transporte realizada

DIA ÚTIL		L1	L2	L3	L5	L15
Intervalo real médio nos picos	Pico manhã	133	148	134	278	439
	Pico tarde	131	155	128	277	439

## SISTEMAS E EQUIPAMENTOS

Apresentamos a seguir os principais resultados de desempenho dos sistemas e equipamentos durante o ano de 2016, por meio de indicadores determinados nos processos certificados pela NBR ISO 9001:2008, abrangendo Manutenção de Material Rodante, Equipamentos Fixos, Via Permanente, Estruturas e Instalações Cíveis.

De uma forma geral, o desempenho obtido no período é plenamente satisfatório. Alguns dos resultados apresentados a seguir referem-se aos indicadores de requisitos de desempenho contratados com o cliente interno (Gerência de Operações).

## MATERIAL RODANTE

Atualmente o Sistema de Material Rodante é composto por doze frotas (ref. dez/2016):

FROTA	LINHA EM OPERAÇÃO
A	Linha 1 - Azul
D	Linha 1 - Azul
E	Linha 2 - Verde
F	Linha 5 - Lilás
G	Linhas 2 - Verde e 3 - Vermelha
H	Linhas 3 - Vermelha
I	Linhas 1 - Azul e 2 - Verde
J	Linhas 1 - Azul e 2 - Verde
K	Linhas 3 - Vermelha
L	Linha 1 - Azul
M	Linha 15 - Prata
P	Linha 5 - Lilás <sup>1</sup>

<sup>1</sup> Corresponde aos 26 novos trens adquiridos para operar na Linha 5 - Lilás. Até dez/16 foram recebidos 19 trens que encontram-se em fase de testes.

Para atender aos requisitos do programa horário imposto pela demanda de transporte são desenvolvidos processos de manutenção preventiva, corretiva e melhoramentos nos subsistemas constituintes do material rodante, que passam por modernizações e modificações, visando garantir o desempenho e a segurança operacional.

A oferta de trens, um dos requisitos contratados com o cliente Operação, é medida pelo índice de disponibilidade, cuja meta atualmente estabelecida é assegurar o cumprimento, nos horários de pico, de 98,0% para todas as linhas em operação. Os resultados obtidos em 2016 estão na tabela abaixo:

### Disponibilidade de Trens para Atendimento dos Picos

LINHAS	Meta ( $\geq$ )	2015	2016
	(%)	(%)	(%)
Linha 1 - Azul	98,0	99,2	99,4
Linha 2 - Verde	98,0	99,3	99,6
Linha 3 - Vermelha	98,0	99,0	98,9
Linha 5 - Lilás	98,0	96,3	97,3

A continuidade do processo de modernização dos 98 trens das frotas das linhas 1-Azul e 3-Vermelha possibilitará a atualização tecnológica dos equipamentos e a melhoria do conforto para os usuários. Em 2016, foram entregues ao Metrô mais oito trens modernizados, totalizando 82 trens, sendo que 74 destes já foram liberados para a operação comercial.

## VIA PERMANENTE

A denominação “via permanente” define o conjunto de equipamentos e instalações que permite a movimentação e circulação de trens. É composta basicamente de trilhos continuamente soldados, assentados em placas de apoio fixadas sobre vigas longitudinais de concreto nos trechos em túnel e

elevados ou apoiados sobre dormentes de concreto protendido nos trechos de lastro ou dormentes de madeira nas regiões onde se encontram os aparelhos de mudança de via.

Além dos aparelhos de mudança de via (AMV) e das máquinas de chave, que são os responsáveis pela mudança de trajetória das composições metroviárias e veículos de manutenção, consideram-se ainda como parte deste sistema os lubrificadores de trilhos, responsáveis pela injeção de graxa na lateral dos trilhos para diminuir o desgaste provocado pelo contato roda-trilho e o terceiro trilho, seccionadores e contadores de terceiro trilho, responsáveis pela transmissão de energia elétrica para alimentar as composições metroviárias.

Um dos indicadores utilizados na avaliação da disponibilidade da via é medido pelo número de atrasos superiores a cinco minutos na liberação da via para o início da operação comercial. Em 2016, os resultados do indicador estiveram dentro da meta estabelecida.

### Disponibilidade da Via Permanente

LINHAS	Meta (<)	2015	2016
Linha 1 - Azul	1 atraso/mês	0,5	0,3
Linha 2 - Verde	1 atraso/mês	0,1	0,2
Linha 3 - Vermelha	1 atraso/mês	0,4	0,6
Linha 5 - Lilás	1 atraso/mês	0	0,2

Outro indicador para os equipamentos de via permanente é o que mostra o tempo de interferência mensal provocado pelas ocorrências nestes equipamentos, somado ao tempo de interferência das ocorrências nos equipamentos de sinalização. Este indicador está apresentado abaixo, juntamente com o sistema de sinalização.

### SINALIZAÇÃO

Este sistema é composto por vários equipamentos eletroeletrônicos e destina-se ao controle e distribuição de trens ao longo da via, com a máxima oferta de viagens e segurança, pois foi concebido e implementado com o conceito de falha segura, analisado e aprovado por entidades especializadas e independentes.

A disponibilidade do sistema de sinalização também pode ser avaliada em conjunto com os equipamentos de via permanente por meio de um indicador que representa a duração das restrições à circulação de trens na via, computado em minutos/mês. Em 2016, os resultados mantiveram-se satisfatórios.

### Disponibilidade do Sistema de Sinalização

LINHAS	Meta ( $\leq$ )	2015	2016
Linha 1 - Azul	250 min	172	84
Linha 2 - Verde	250 min	91	75
Linha 3 - Vermelha	350 min	146	170
Linha 5 - Lilás	200 min	102	130

## ALIMENTAÇÃO ELÉTRICA

O Sistema de Alimentação Elétrica é composto pelas Subestações Elétricas Primárias, Retificadoras e Auxiliares, e pelos Sistemas de Distribuição de energia para os trens conhecidos por “3º trilho” e “rede aérea”, bem como os equipamentos envolvidos em cada subsistema tais como: para raio, disjuntores, seccionadores, transformadores de potência, transformadores de potencial TP, transformadores de corrente TC, barramentos, cubículos e painéis, cabos de energia, barramentos do 3º trilho e cabos e acessórios da rede aérea.

A disponibilidade do Sistema de Alimentação Elétrica é medida pela duração das restrições de potência mensal (em minutos) na operação comercial. O resultado de 2016 é mostrado abaixo.

### Disponibilidade do Sistema de Alimentação Elétrica

LINHAS	Meta ( $\leq$ )	2015	2016
Linha 1 - Azul	50 min	2,2	14,2
Linha 2 - Verde	35 min	51,2	7,8
Linha 3 - Vermelha	55 min	9,2	26,6
Linha 5 - Lilás	30 min	10,8	20,7

## EQUIPAMENTOS AUXILIARES DE ESTAÇÃO

Esse sistema é composto de uma grande variedade e diversidade de equipamentos, cada qual com sua função específica e importância para o sistema operacional e cujo desempenho tem se mostrado satisfatório nos últimos anos.

Destaca-se o resultado das escadas rolantes, devido a sua importância na movimentação de usuários nas estações. Para efeito de controle de processo, a disponibilidade é monitorada por linha. Todas as linhas apresentaram indicadores que atendem plenamente às metas estabelecidas.

### Disponibilidade de Escadas Rolantes

LINHAS	Meta ( $\geq$ )	2015	2016
	(%)	(%)	(%)
Linha 1 - Azul	99,0	99,6	99,6
Linha 2 - Verde	97,0	98,7	98,6
Linha 3 - Vermelha	98,7	99,3	99,4
Linha 5 - Lilás	98,3	99,4	99,5

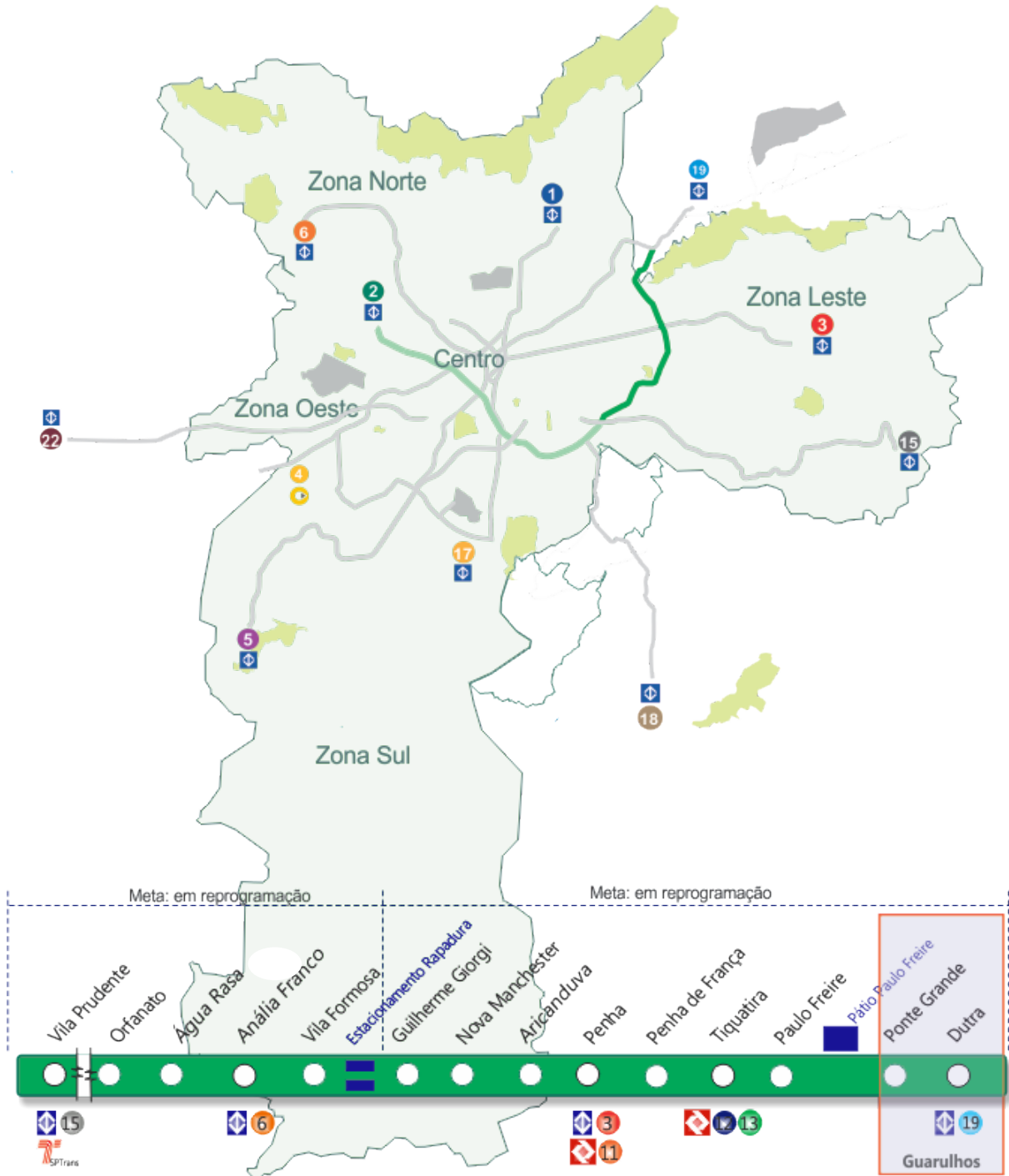
## CONTEXTO OPERACIONAL

Os quadros demonstrativos dos dados físicos operacionais encontram-se na Nota Explicativa nº1 das Demonstrações Contábeis.

# LINHA 2 - VERDE (Metrô)

## Implantação do Empreendimento Trecho Vila Prudente - Dutra

<b>14,4</b>	<b>13</b>	<b>1</b>	<b>1.663.360</b>	<b>100</b>	<b>+36</b>
Extensão (km)	Estações	Pátio	Pass./ Dia Útil (incluindo trecho em operação) (2022)	Headway (s)	Trens





## Benefícios

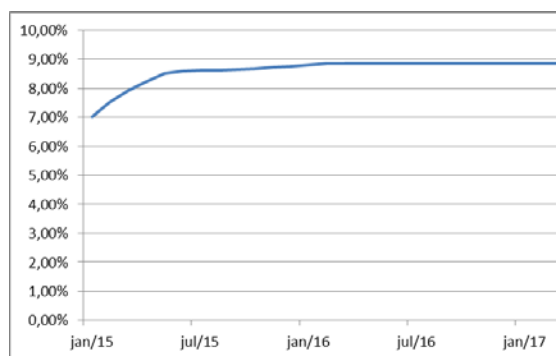
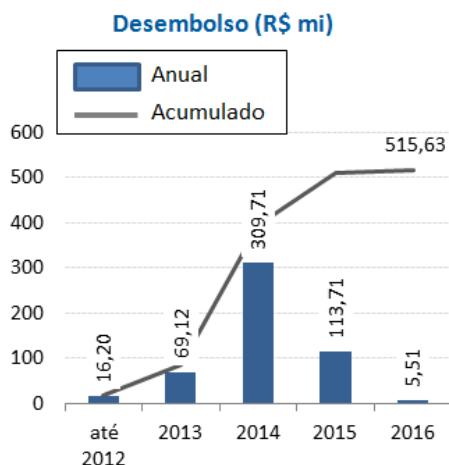
- Atendimento aos bairros de Jardim Anália Franco, Vila Formosa, Vila Manchester, Aricanduva, Penha e Tiquatira em São Paulo e Ponte Grande e Vila Augusta em Guarulhos, além de usuários das linhas 12-Safira e 11-Coral da CPTM, que se destinam à região da avenida Paulista ou à zona sul de São Paulo.
- Distribuição do fluxo concentrado de passageiros que ocorre nas linhas 3-Vermelha do Metrô, 11-Coral e 12-Safira e futura Linha 13-Jade da CPTM, que compõem a ligação radial do serviço metroferroviário.
- Distribuição dos fluxos de viagens de transporte coletivo por ônibus e transporte motorizado individual, que atualmente utilizam os vários eixos viários da região.
- Implantação de equipamentos de integração intermodal ao longo de todo o novo eixo, notadamente com o serviço de ônibus. Com seu traçado “em arco”, possui uma característica de ligação perimetral, proporcionando opções de deslocamentos na malha metroviária que hoje são realizados através de movimentação radial minimizando a saturação das linhas 3-Vermelha e 1-Azul.
- Externalidades positivas (reduções): Poluentes atmosféricos: 950 toneladas/ano
- Gases de efeito estufa: 68.234 toneladas/ano
- Consumo de combustível: 33.262 mil litros/ano

## Integrações

Estação	Sistema de Transporte	Estação	Sistema de Transporte
Penha	Metrô – Linha 3-Vermelha e CPTM – Linha 11-Coral	Dutra	Metrô - Linha 19-Celeste (futura)
Tiquatira	CPTM – Linha 12-Safira CPTM – Linha 13-Jade	Vila Prudente	Metrô – Linha 15 - Prata

**Custo Estimado do Empreendimento Vila Prudente**  
– Penha : 7.684,39 milhões (Fonte GPF)

## Avanço Físico do Empreendimento



Os projetos básicos civis da superestrutura da via permanente e de 12 estações foram concluídos em 2014. O projeto básico da Estação Ponte Grande e os projetos básicos de sistemas do trecho e das estações até Dutra foram concluídos em 2015.

As atividades foram suspensas devido à revisão orçamentária do Governo do Estado para 2016, que não contemplou recursos para dar andamento a esse empreendimento. Nova suspensão por mais 12 meses foi definida a partir de 01/01/2017.

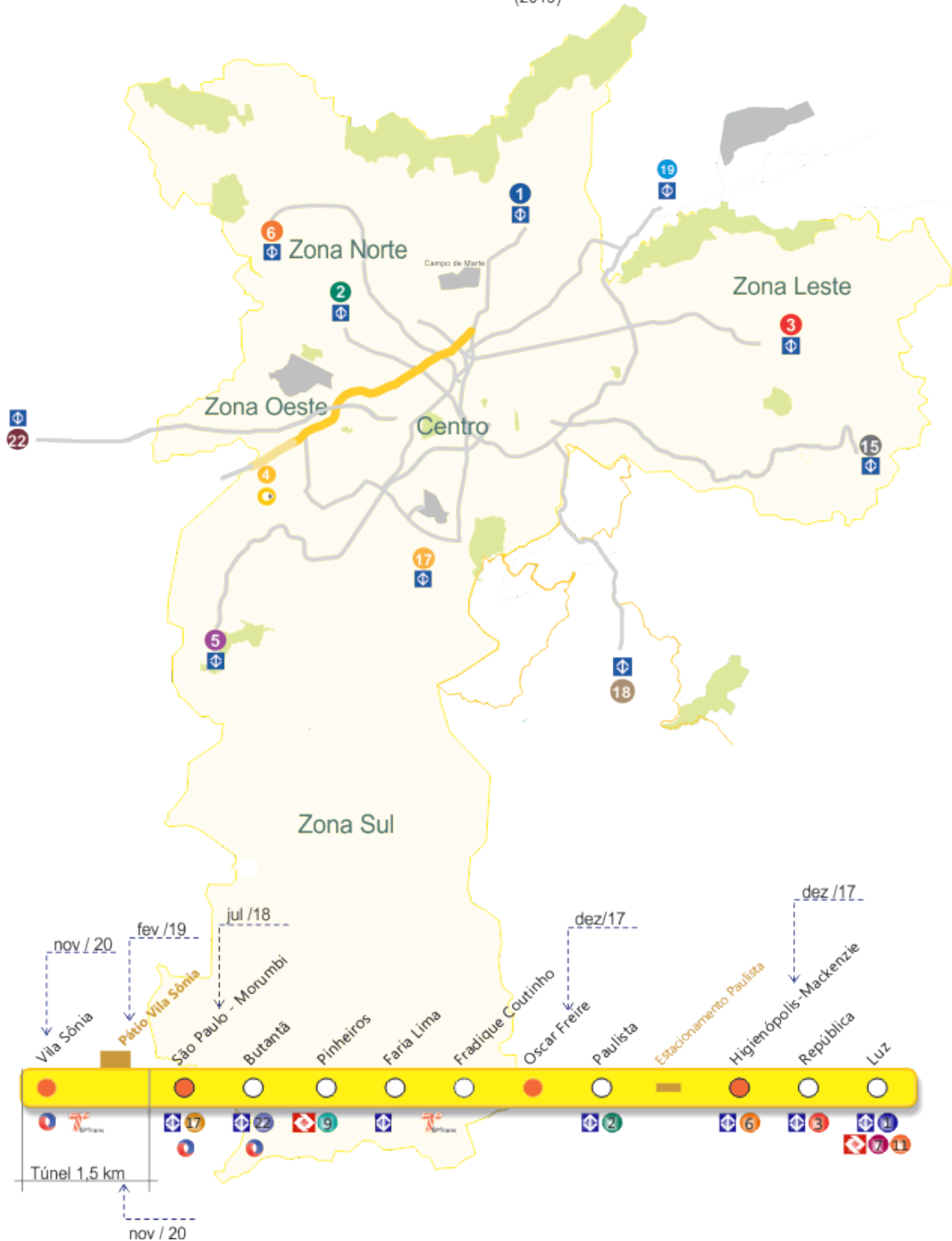
### **Principais Realizações**

- Teve sequência o processo desapropriatório dos imóveis ajuizados anteriormente, tendo sido imitados na posse 279 imóveis, dos quais 62 foram demolidos neste exercício.
- Contratada empresa para continuidade da demolição de imóveis desapropriados e iniciados os serviços preliminares.

# LINHA 4 - AMARELA (Metrô)

## Implantação do Empreendimento FASE II Trecho Luz - Vila Sônia

<b>14,4</b>	<b>11</b>	<b>1</b>	<b>981.000</b>	<b>75</b>	<b>29</b>
Extensão (km)	Estações	Pátio	Pass./ Dia Útil (incluindo trecho em operação) (2019)	Headway (s)	Trens



## Benefícios

- Conexão do bairro da Vila Sônia, na zona oeste, com as regiões de Pinheiros, Paulista, Consolação e centro da cidade de São Paulo.
- Integração dos centros comerciais de Butantã, Pinheiros, Faria Lima, Paulista e centro da cidade de São Paulo.
- Facilitação de acesso aos centros médicos como o Hospital das Clínicas, Instituto do Coração e Hospital do Câncer.
- Constituição da rede do sistema metroviário, integrando as linhas 1, 2 e 3 do Metrô e linhas 7, 9 e 11 da CPTM.

## Externalidades positivas (reduções):

- Poluentes atmosféricos: 836 toneladas/ano;
- Gases de efeito estufa: 59.850 toneladas/ano;
- Consumo de combustível: 29.419 mil litros/ano;

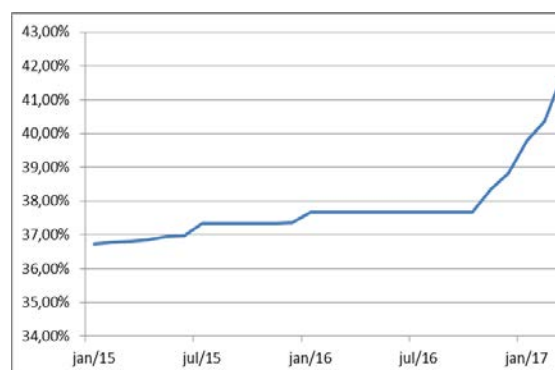
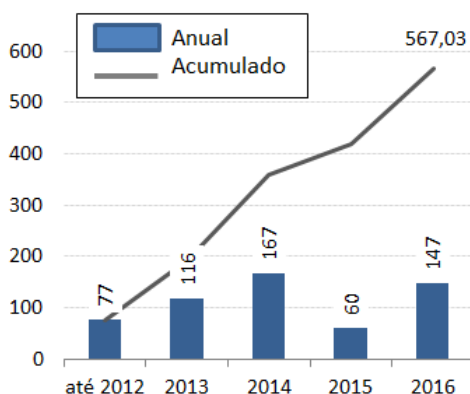
## Integrações

Estação	Sistema de Transporte
Luz	Metrô – Linha 1-Azul CPTM – Linha 7-Rubi CPTM – Linha 11-Coral
República	Metrô – Linha 3-Vermelha
Higienópolis-Mackenzie	Metrô – Linha 6-Laranja (futura)
Paulista	Metrô – Linha 2-Verde
Pinheiros	CPTM – Linha 9-Esmeralda
Butantã	Metrô – Linha 22-Bordô (futura) EMTU
São Paulo-Morumbi	Metrô – Linha 17-Ouro EMTU
Vila Sônia	EMTU

Custo Estimado do Empreendimento Fase 2 - Luz-Vila Sônia : 1.890,86 milhões (Fonte GPF)

## Avanço Físico do Empreendimento

Desembolso (R\$ mi)



Em razão de sua característica integradora com toda a rede de transporte sobre trilhos na Região Metropolitana de São Paulo (linhas 1, 2, 3 e 17 do Metrô e linhas 7, 9, e 11, da CPTM) e com o sistema de ônibus, a Linha 4-Amarela é considerada um empreendimento prioritário para o Plano Integrado do Transporte Urbano – PITU e para a Rede Metropolitana de São Paulo. Sua implantação proporciona melhoria da acessibilidade para a população mais pobre a centros de emprego, saúde e educação. O empreendimento trecho Luz - Vila Sônia está projetado para uma extensão de 14,5 km, com 11 estações, um pátio de manutenção e 29 trens.

A linha é operada por uma concessionária privada e seus trens operam no modo “driverless” (operação automática sem a presença de condutor). Sua implantação foi planejada em duas fases, sendo a fase 1 já concluída e a fase 2 compreende as obras de complementação das estações Vila Sônia, São Paulo-Morumbi, Oscar Freire e Higienópolis-Mackenzie, a complementação do Pátio Vila Sônia, a implantação do Terminal de Ônibus Vila Sônia e o prolongamento do túnel com 1,5 km de via permanente e 500 m de túnel de injeção de trens.

As metas para o início da operação estão planejadas da seguinte forma:

- Estação Higienópolis - Mackenzie: ..... dezembro/2017
- Estação Oscar Freire: ..... dezembro/2017
- Estação São Paulo-Morumbi: ..... julho/2018
- Estação Vila Sônia: ..... novembro/2020

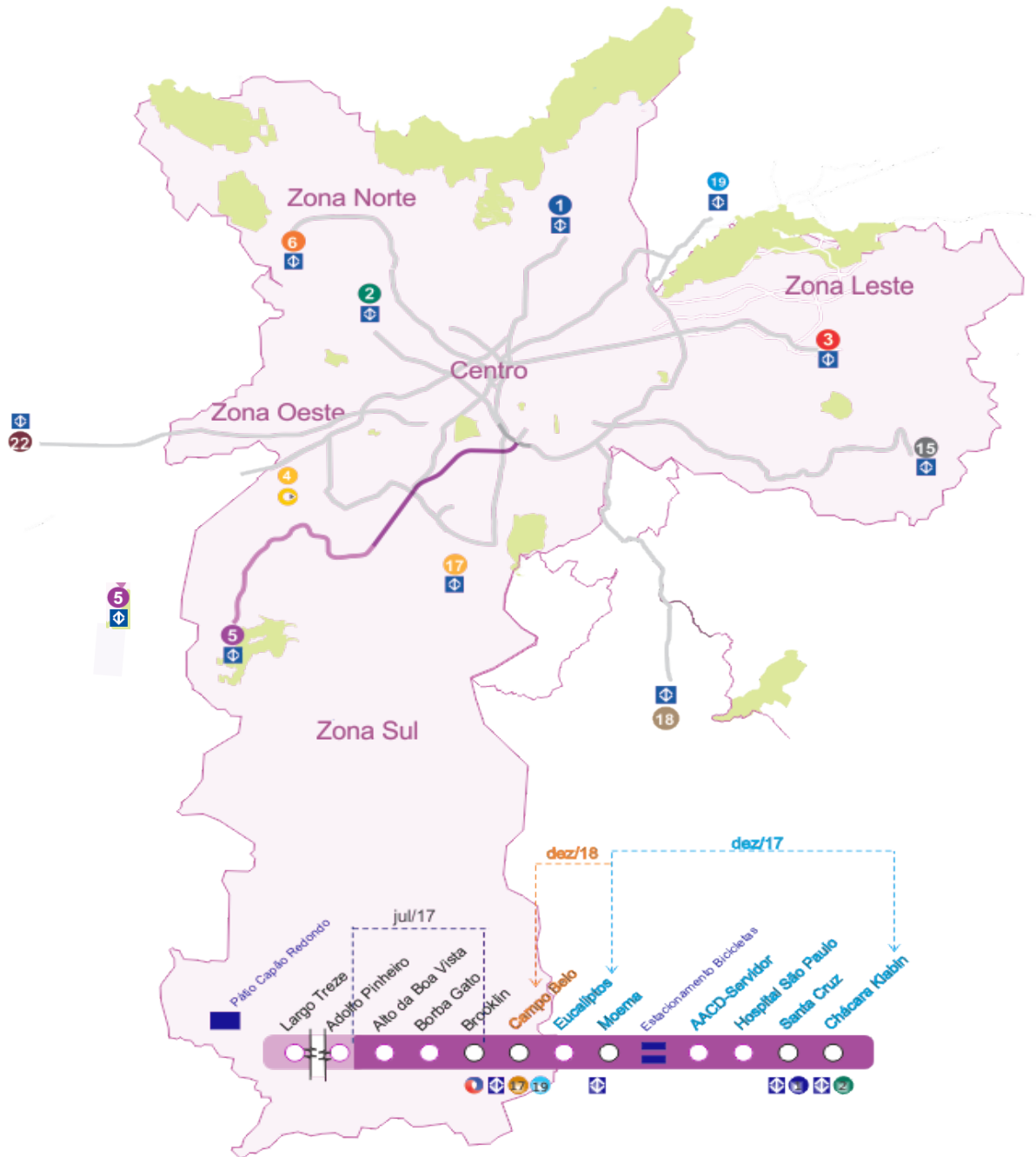
### **Principais Realizações**

- Retomadas as obras civis das estações, prolongamento do túnel, obras complementares do Pátio e do Terminal de ônibus Vila Sônia com a contratação de novo consórcio.
- Concluído o aditamento para recomposição do consórcio responsável pelos Sistemas de Alimentação Elétrica, Auxiliares, Telecomunicações, Escadas Rolantes e Elevadores.
- Contrato assinado para a implantação do Sistema de Transmissão de Dados (STD).
- Concluído aditamento contratual para a instalação dos bloqueios nas estações.
- Iniciadas renegociações para a implantação do Sistema de Portas de Plataformas (PSD), visando assinatura de aditivo contratual para continuidade da instalação das portas.
- Viabilizadas as contratações das vias permanentes (Pátio Vila Sônia e prolongamento de vias) conforme orientação do Banco Mundial (BIRD).

# LINHA 5 - LILÁS (Metrô)

## Implantação do Empreendimento Trecho Largo Treze - Chácara Klabin

<b>11,5</b>	<b>11</b>	<b>1</b>	<b>781.300</b>	<b>75</b>	<b>+26</b>
Extensão (km)	Estações	Pátio	Pass./ Dia Útil (incluindo trecho em operação)	Headway (s)	Trens





## Benefícios

Desenvolvimento das regiões ao longo da linha, permitindo o acesso dos moradores de toda a cidade aos serviços oferecidos nos centros empresariais localizados no Largo Treze, avenidas Santo Amaro, Vereador José Diniz, Roque Petroni Jr, Morumbi e Marginal Pinheiros e os centros comerciais de Moema, Ibirapuera, Vila Clementino e Vila Mariana.

Facilidade de acesso a complexos hospitalares como Santa Casa de Misericórdia de Santo Amaro, Hospital Alvorada, Hospital do Servidor Público Estadual, Hospital Edmundo Vasconcelos, Hospital de Rim e Hipertensão, Maternidade do Amparo Maternal, Hospital São Paulo, Hospital Santa Cruz, Hospital Sepaco e centros especializados para tratamentos como AACD, APAE e Lar Escola São Francisco que serão providos de transporte com acessibilidade e rapidez.

As previsões de demanda indicam que esta linha não será pendular, apresentando carregamentos constantes nos dois sentidos, o que comprova sua utilidade para a rede.

Externalidades positivas (reduções):

- Poluentes atmosféricos: 1.469 toneladas/ano;
- Gases de efeito estufa: 105.315 toneladas/ano;
- Consumo de combustível: 51.478 mil litros/ano;

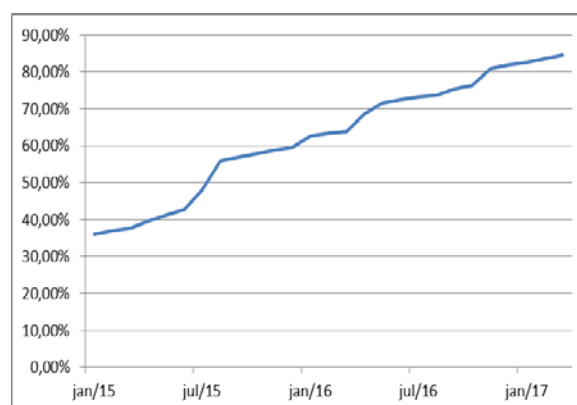
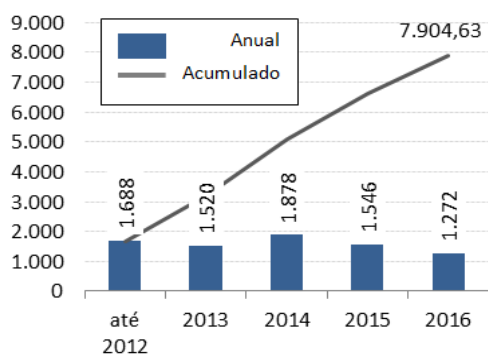
## Integrações

Estação	Sistema de Transporte
Capão Redondo	EMTU e
Campo Limpo	EMTU
Santo Amaro	CPTM – Linha 9-Esmeralda
Brooklin	EMTU
Campo Belo	Monotrilho – Linha 17-Ouro Metrô – Linha 19 - Celeste
Santa Cruz	Metrô – Linha 1-Azul
Chácara Klabin	Metrô – Linha 2-Verde

Custo Estimado do Empreendimento Lgo Treze-  
Chác. Klabin : **10.013,68** milhões (Fonte GPF)

## Avanço Físico do Empreendimento

### Desembolso (R\$ mi)



A linha que atualmente liga o bairro Capão Redondo a Adolfo Pinheiro com 9,0 km de extensão, sete estações (Capão Redondo, Campo Limpo, Vila das Belezas, Giovanni Gronchi, Santo Amaro, Largo Treze e Adolfo Pinheiro), um pátio de manutenção e estacionamento (Capão Redondo) e oito trens será ampliada até 2018.

Serão mais 10,9 km de extensão, o Pátio de Manutenção e Estacionamento Guido Caloi e 10 novas estações (Alto da Boa Vista, Borba Gato, Brooklin, Campo Belo, Eucaliptos, Moema, AACD-Servidor, Hospital São Paulo, Santa Cruz e Chácara Klabin) interligando-se às linhas 1-Azul (na Estação Santa Cruz), 2-Verde (na Estação Chácara Klabin) e futura 17-Ouro (na Estação Campo Belo), bem como ao Corredor Diadema - Morumbi da EMTU/SP (na Estação Brooklin). A Linha 5 vai operar com um total de 34 trens.

As metas para o início da operação estão planejadas da seguinte forma:

- Trecho Alto da Boa Vista-Brooklin: ..... julho/2017
- Trecho Brooklin - Chácara Klabin (exceto Estação Campo Belo): ..... dezembro/2017
- Pátio Guido Caloi: ..... dezembro/2017
- Estação Campo Belo: ..... 2018

Também faz parte do empreendimento a entrega de um viaduto, Campo Belo, sobre a av. Jornalista Roberto Marinho, no cruzamento com a av. Santo Amaro.

### **Principais Realizações**

- Contratadas as obras civis complementares das estações Alto da Boa Vista, Borba Gato, Brooklin, Campo Belo, Eucaliptos, Moema, AACD-Servidor e Hospital São Paulo e do Pátio Guido Caloi.
- Concluída a escavação do túnel de via simples (via 2), no trecho Adolfo Pinheiro - VSE Bandeirantes, com a chegada do TBM simples no VSE Bandeirantes.
- Concluída a escavação do túnel de via dupla, no trecho VSE Bandeirantes - VSE Dionísio da Costa, com a chegada do TBM no VSE Dionísio da Costa.
- Concluída as implantações de obra civil e sistemas da Subestação Primária Bandeirantes, com Auto de Vistoria do Corpo de Bombeiros (AVCB) emitido, aguardando a ligação de energia pela AES Eletropaulo.
- Concluída a implantação do Sistema de Controle e Arrecadação de Passageiros (SCAP) na Estação Adolfo Pinheiro.
- Iniciada a implantação da via permanente no trecho Adolfo Pinheiro - Dionísio da Costa, com a execução das lajes de apoio, passarelas de emergência e as instalações de trilhos, rede aérea, bandejamento e cabos de energia.
- Iniciados os serviços de acabamento em seis das 10 estações e a implantação de sistemas nas estações Brooklin, Alto da Boa Vista e Borba Gato, com bandejamento, equipamentos, painéis e escadas rolantes.
- Iniciados os serviços de acabamento, via permanente e rede aérea do estacionamento no Pátio Guido Caloi.

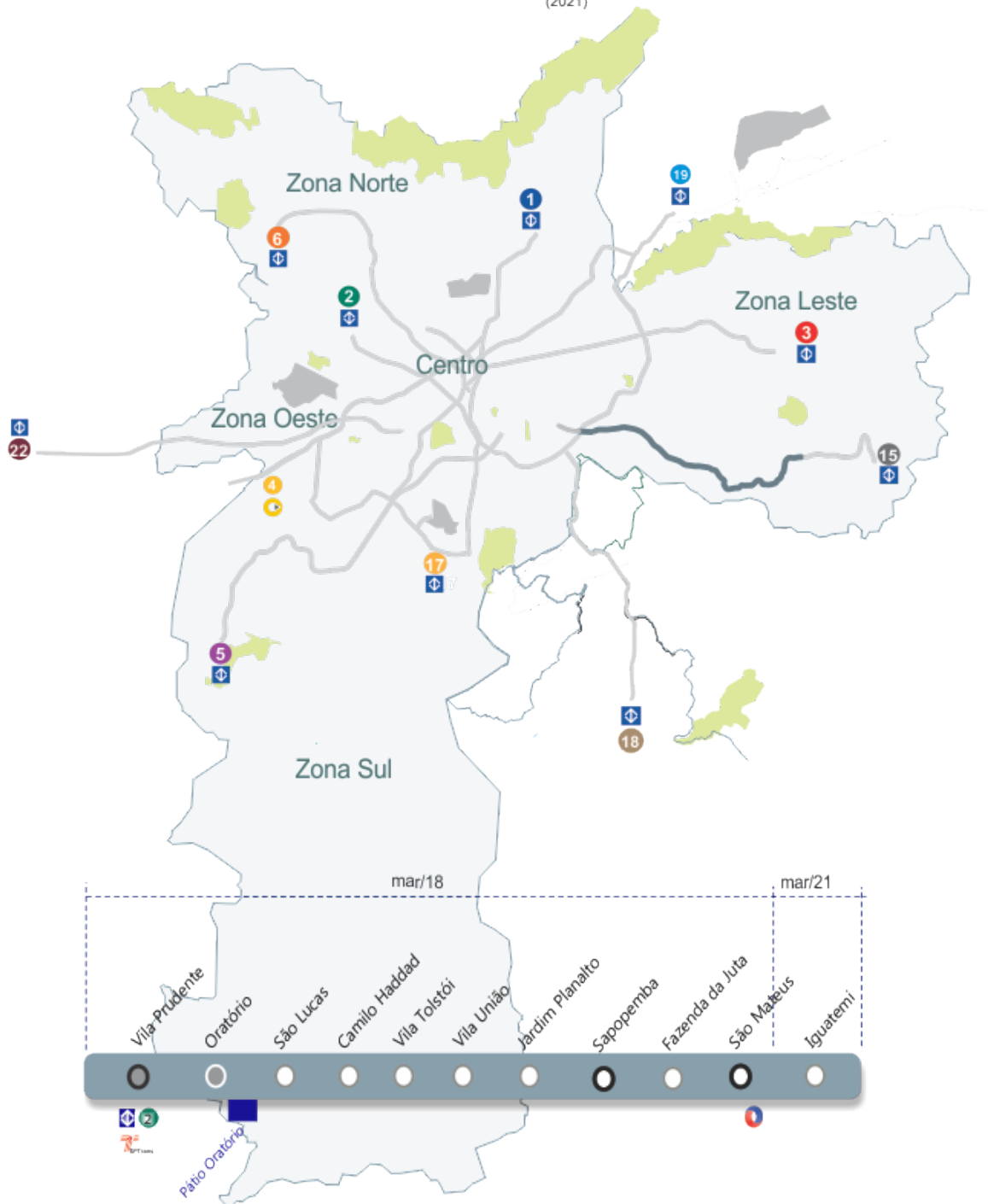
### **Concessão conjunta das linhas 5 e 17**

Realizada Audiência Pública em 21/10/2016 – Consulta Pública nº STM 770/2015 das minutas do edital, do contrato e demais anexos publicada em 01/12/2016. Conclusão do processo de concessão prevista para o segundo semestre de 2017.

# LINHA 15 - PRATA (Monotrilho)

## Implantação do Empreendimento Trecho Vila Prudente - Iguatemi

					
<b>15,3</b>	<b>11</b>	<b>1</b>	<b>313.000</b>	<b>132</b>	<b>27</b>
Extensão (km)	Estações	Pátio	Pass./ Dia Útil <small>(incluindo trecho em operação) (2021)</small>	Headway (s)	trens



## Benefícios

O sistema possibilitará a conexão de bairros populosos, como São Mateus, à região central da cidade de São Paulo por meio das novas integrações. Apresenta uma inserção urbana mais adequada, com menor volume de desapropriações por alocar-se no eixo das avenidas. A implantação do sistema necessita apenas de áreas adicionais nos acessos às estações, liberando o sistema viário para os demais veículos.

O sistema monotrilho é mais amigável ao meio ambiente, pois utiliza tração elétrica (não emite gases), pneus (baixo nível de ruído) e estruturas delgadas e leves.

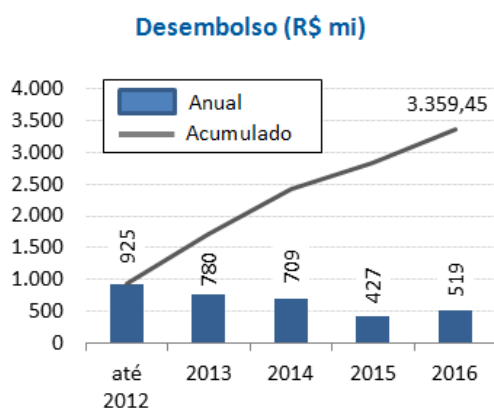
### Externalidades positivas (reduções):

- Poluentes atmosféricos: 1.269 toneladas/ano;
- Gases de efeito estufa: 88.050 toneladas/ano;
- Consumo de combustível: 43.552 mil litros/ano;

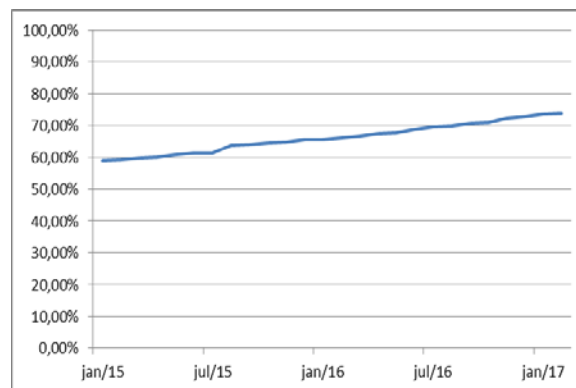
## Integrações

Estação	Sistema de Transporte
Vila Prudente	Metrô - Linha 2-Verde Expresso Tiradentes -
São Mateus	EMTU - Corredor Intermodal São Mateus - Jabaquara

**Custo Estimado do Empreendimento Vila Prudente - Iguatemi : 4.713,16 milhões (Fonte GPF)**



### Avanço Físico do Empreendimento



O empreendimento trecho Vila Prudente - Iguatemi está projetado para uma extensão de 15,3 km, 11 estações, um pátio de estacionamento e manutenção e 27 trens, utilizando tecnologia monotrilho.

O sistema monotrilho é um transporte de média capacidade, que opera sobre pneus, em via elevada (entre 12 e 15 metros de altura, dependendo do trecho) e utiliza tecnologia “driverless”. Os veículos são equipados com câmeras no interior dos carros, gravação de imagens, passagem livre entre os carros e ar condicionado.

A Linha 15-Prata interliga-se com a Linha 2-Verde na Estação Vila Prudente e se interligará com o Corredor Intermodal ABCD na Estação São Mateus.

As metas para o início da operação estão planejadas da seguinte forma:




- Trecho Oratório - São Mateus: .....março/2018
- Terminal de Ônibus Vila Prudente: ..... novembro/2017
- Trecho São Mateus - Iguatemi: .....março/2021

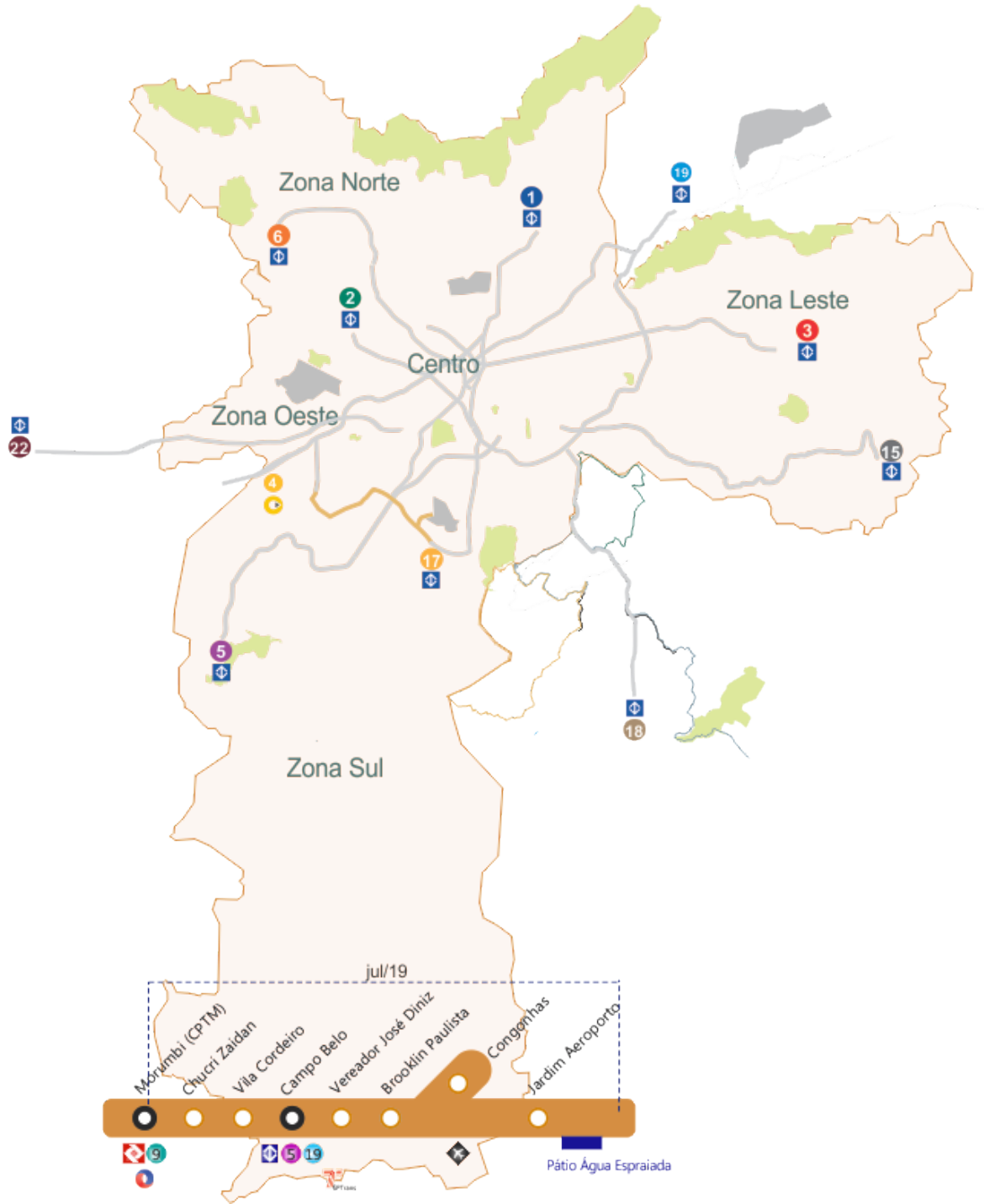
### **Principais Realizações**

- Iniciada a operação comercial plena das 4:40 h as 00:00 h no trecho Vila Prudente - Oratório.
- Assinado o contrato para execução do projeto básico da ciclovia do trecho Oratório - São Mateus.
- Concluída a galeria para desvio do córrego da Mooca nas estações São Lucas, Camilo Haddad e Vila Tolstoi.
- Iniciado o lançamento das vigas guia nas estações São Lucas, Camilo Haddad, Vila Tostoi e Vila União.
- Iniciadas as obras civis complementares das estações São Lucas, Camilo Haddad, Vila Tostoi e Vila União.
- Concluído o processo licitatório para a contratação da execução da ciclovia Oratório - São Mateus.
- Retomada a implantação dos Sistemas de Alimentação Elétrica e Auxiliares com a alteração da composição do consórcio.

# LINHA 17 - OURO (Monotrilho)

Implantação do Empreendimento  
Trecho Jd. Aeroporto - Congonhas - Morumbi (CPTM)

					
7,7	8	1	162.330	300	14
Extensão (km)	Estações	Pátio	Pass./ Dia Útil	Headway (s)	Trens



## Benefícios

- Demanda transportada: contribui para a redução do transporte individual.
- Economia de tempo: permite outras e novas articulações de deslocamento.
- Menos desapropriações: basicamente áreas para acesso às estações, preservando o sistema viário para os demais veículos.
- Amigável ao meio ambiente pela utilização de tração elétrica (não emite gases), pneus (baixo nível de ruído) e estruturas civis delgadas e leves.
- Previsões de demanda indicam linha não pendular, apresentando carregamentos constantes nos dois sentidos.

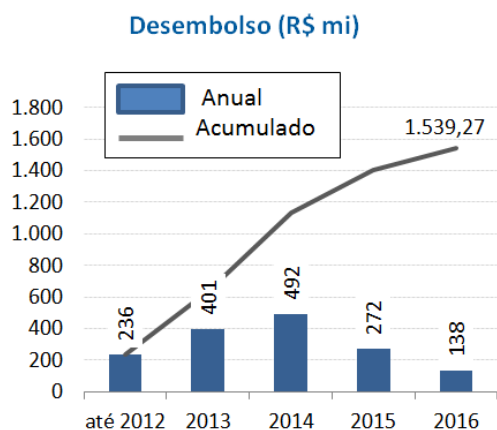
## Externalidades positivas (reduções)

- Poluentes atmosféricos: 330 toneladas/ano;
- Gases de efeito estufa: 23.695 toneladas/ano;
- Consumo de combustível: 11.565 mil litros/ano;

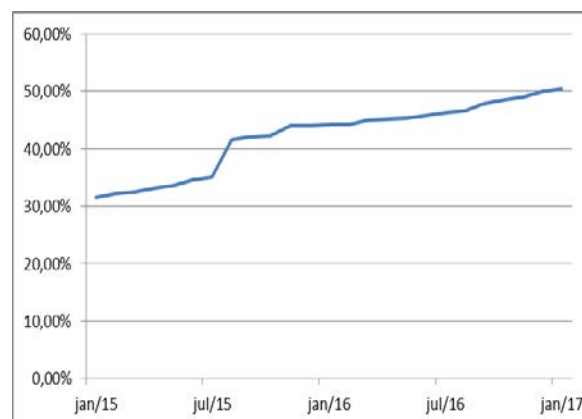
## Integrações

Estação	Sistema de Transporte
Congonhas	Aeroporto
Campo Belo	Metrô – Linha 5-Lilás Metrô linha 19-Celeste
Morumbi	CPTM – Linha 9-Esmeralda

**Custo Estimado do Empreendimento Jd. Aeroporto-Congonhas-Morumbi: 3.469,91 milhões (Fonte GPF)**



## Avanço Físico do Empreendimento



O empreendimento trecho Jardim Aeroporto - Congonhas - Morumbi (CPTM) está projetado para uma extensão de 7,7 km, um pátio de estacionamento e manutenção, oito estações e 14 trens, utilizando tecnologia monotrilho.

Este trecho estará interligado com a Linha 9-Esmeralda da CPTM na Estação Morumbi, com a Linha 5-Lilás do Metrô na Estação Campo Belo e com o Aeroporto de Congonhas na Estação Congonhas.

A meta para o início da operação está planejada para julho/2019.

## **Principais Realizações**

- Continuidade da implantação das obras das estações Congonhas, Jardim Aeroporto, Brooklin e Vereador José Diniz, que se encontra em estágio bastante avançado.
- Retomadas as obras das estações Campo Belo, Vila Cordeiro, Chucri Zaidan, após rescisão e reconstrução.
- Concluído o processo de aditamento para exclusão da Estação Morumbi (CPTM) do contrato original, devido à revisão do projeto para melhoria da integração com a CPTM e adequações na estação ferroviária, estando em processo de reconstrução.
- Retomadas as obras do Pátio Água Espraiada, após rescisão e reconstrução.
- Viabilizada a continuidade do lançamento das vigas guia nas vias e estações.

## **Concessão conjunta das linhas 5 e 17**

Realizada Audiência Pública em 21/10/2016 – Consulta Pública nº STM 770/2015 das minutas do edital, do contrato e demais anexos, publicada em 01/12/2016. Conclusão do processo de concessão prevista para o segundo semestre de 2017.

## **GOVERNANÇA CORPORATIVA**

Nossa estrutura de governança corporativa é pautada em: legislação vigente, Estatuto Social, Diretoria Executiva, Conselho de Administração, Conselho Fiscal, auditorias independente e interna, Tribunal de Contas do Estado – TCE, Corregedoria Geral do Estado – CGE, Secretaria da Fazenda – SEFAZ e Ouvidoria (incluindo o Canal de Denúncia).

Os valores éticos que orientam a atuação da Companhia do Metrô estão explícitos em seu Código de Ética e Conduta, vigente desde 2007, revisado em setembro de 2012 e que será atualizado no decorrer de 2017, levando-se em conta os preceitos da Lei nº 13.303/2016. Para o cumprimento das disposições do código e comprometimento dos empregados com a ética, em fevereiro de 2008 foi constituído o Comitê de Ética e Conduta, que atua de forma preventiva na disseminação e atualização do Código, e corretivamente no acompanhamento de eventuais infrações.

Além do código, a Companhia do Metrô conta com ferramentas, normativos e áreas internas que auxiliam na preservação de sua atuação ética como: Canal de Denúncias (preparado para acatar também denúncias anônimas), Procedimento para Apuração de Responsabilidades, Auditoria Interna e Compliance, Ouvidoria e Serviço de Informação ao Cidadão (SIC).

## **TRANSPARÊNCIA**

### **Comunicação com a Sociedade**

Desde o início da operação comercial, a Companhia do Metrô criou canais de relacionamento com os usuários para conhecer a opinião sobre o serviço oferecido e ouvir suas manifestações, ou seja, reclamações, sugestões, elogios ou solicitações. Trazer a voz do usuário para dentro da empresa foi uma ação inédita para o período.

Desde então, a Companhia do Metrô mantém canais de comunicação e relacionamento para prestação de contas sobre planos, gestão, resultados e atendimento a questões da operação e expansão, com foco nas principais partes relacionadas (“stakeholders”).



Em 2016, foram registradas no Sistema Corporativo Atendimento ao Cliente, 15.006 manifestações dos cidadãos, representando um aumento de 18% na demanda total em comparação ao ano de 2015, envolvendo reclamações (8.278), solicitações de informações (5.292), sugestões (788), elogios (297), denúncias (291) e agradecimentos (60). Destaca-se que as denúncias registradas referem-se à atuação dos empregados operacionais, serviços ao cliente, estações e arredores.

### **SIC – Serviço de Informação ao Cidadão**

Aderente ao princípio da transparência em seus negócios e em atendimento à Lei de Acesso à Informação – LAI (Lei Federal nº 12.527/2011) e Decreto Estadual nº 58.052/2012, o Metrô criou, em julho de 2012, o Serviço de Informação ao Cidadão – SIC, que consiste em um canal de atendimento que estabelece o direito de acesso do cidadão a informações da administração pública. As informações mínimas sobre a Companhia, exigidas pela referida legislação, estão disponíveis em [www.metro.sp.gov.br](http://www.metro.sp.gov.br), no link SIC, localizado no menu superior, assim como o canal para abertura de solicitações de outras informações pelos cidadãos. Além do contato via internet, o Metrô também coloca à disposição do cidadão o atendimento presencial na rua Augusta, 1.626 e uma linha telefônica direta (011-3371-7053).

Por meio do SIC, a Companhia contribui para propagar a transparência e sua meta é divulgar as informações mais demandadas pelos cidadãos na página oficial do Metrô.

O SIC-Metrô, em 2016, aumentou em 34% sua demanda com relação ao ano de 2015, totalizando 1.383 atendimentos, marcando dessa forma posição de destaque entre os serviços de informação, ficando entre os dois mais acessados pela população do Estado de São Paulo. Esse crescimento tem relação direta com o plano de expansão do Metrô, com obras em novas linhas e ampliação das existentes.

Este cenário desafiador se refletiu no interesse da população em buscar informações sobre vários assuntos tais como: obras, desapropriações, projetos civis (43% dos atendimentos), além de solicitações sobre trajetos, localização de estações, entre outros tópicos. Todo esse novo universo, que impacta de alguma forma na vida das pessoas, foi motivo de grande procura no SIC-Metrô, refletindo-se diretamente no aumento significativo de atendimentos realizados, desde sua criação, além de consolidar o SIC-Metrô como um eficaz instrumento de consulta para a sociedade civil.

### **Ouvidoria**

A Ouvidoria é um canal qualificado de relacionamento com os clientes, para tratar de reclamações, sugestões, críticas e informações, atuando em duas frentes:

- Última instância de defesa, atendendo em segunda instância aqueles que, por algum motivo, não ficaram satisfeitos ou não foram atendidos no prazo estabelecido, em seu contato inicial com o Metrô.
- Última instância de defesa da imagem da Companhia, atuando junto aos órgãos de defesa do consumidor, organizações não governamentais de defesa do consumidor, além de atender demandas de clientes encaminhadas por outros entes públicos e outras ouvidorias.

As análises do conteúdo dessas informações, por meio de relatórios, possibilitam que a Ouvidoria oriente a alta administração e as demais áreas da Companhia na adoção de ações imediatas frente a demandas emergentes ou a implantação de melhorias nos processos e prestação de serviços.

As demandas tratadas pela Ouvidoria durante o ano de 2016 totalizaram 2.057 manifestações, sendo 997 reclamações, 410 informações, 62 sugestões, 295 elogios, 291 denúncias e dois agradecimentos, um aumento de 18% na demanda total em comparação com o ano de 2015.

## **Compliance**

No intuito de aprimorar os controles internos e o compliance do Metrô, atendendo ao Comunicado TCE/SDG nº 35/2015, foi estabelecida uma Política de Controle Interno e Compliance em abril de 2016, fortalecendo os Instrumentos de Gestão e Responsabilidade já praticados, como Instrumentos Normativos, Delegação de Competências, Código de Ética e Conduta, atendendo as diretrizes para a prática mais abrangente da Governança Corporativa, conforme estabelecido no referido Comunicado.

Estão sendo processadas as adaptações necessárias para implementar as novas diretrizes estabelecidas na Lei 13.303/2016.

## **Gestão de Riscos**

Ainda que o planejamento, projeto, implantação e manutenção do Metrô de São Paulo incorporem os melhores conceitos de risco baixo para a operação, o conceito de matriz de riscos se tornou importante ferramenta de trabalho para análise das atividades relacionadas primeiramente às obras, cujos riscos de execução são constantemente monitorados pelo Escritório Corporativo de Empreendimentos – PMO Corporativo. Para as demais áreas, encontra-se em andamento a implantação da metodologia de gestão de riscos. Esta iniciativa busca atualização e padronização dos esforços de melhoria dos controles internos e obtenção da governança corporativa plena.

## **CONTROLES INTERNOS**

### **Auditoria Interna e Externa**

A Companhia do Metrô possui estrutura interna de Auditoria, ligada diretamente ao diretor-presidente. Tem por objetivo examinar a integridade, adequação e eficácia dos controles internos e das informações físicas contábeis, financeiras e operacionais, mediante planejamento anual prévio. Seus relatórios são disponibilizados para o Tribunal de Contas do Estado de São Paulo e Secretaria de Estado da Fazenda e sua síntese encaminhada para a Corregedoria Geral da Administração do Estado de São Paulo.

Seguindo a Lei nº 6.404/1976, anualmente são contratados auditores independentes para a emissão de relatórios e pareceres sobre a aplicação das fontes de financiamento e balanço societário.

### **Instrumentos Normativos**

O Sistema Normativo do Metrô é um conjunto de regras, recursos e responsabilidades para a padronização e documentação dos processos relacionados às atividades e negócios da empresa. Os documentos que estabelecem diretrizes, regras e as responsabilidades por processos internos da empresa são denominados de Instrumentos Normativos e se dividem nos seguintes tipos: Política, Norma e Manual.

### **Processos Judiciais de Impacto**

A Companhia é parte envolvida em processos trabalhistas, cíveis e tributários, e discute essas questões tanto na esfera administrativa como na judicial e arbitral, as quais, quando aplicáveis, são amparadas por depósitos judiciais. As respectivas provisões para contingências foram constituídas considerando a

estimativa feita pelos advogados para os processos, cuja probabilidade de perda nos respectivos desfechos foi avaliada como provável ou possível.

A relação abaixo se refere a ações judiciais cíveis e de arbitragem, com valores estimados acima de 70 milhões de Reais, contendo síntese do objeto da demanda, valor estimado e grau de risco envolvido, base de dezembro/2016. São ações que estão em fase adiantada ou que, por sua natureza, recomendam antecipada provisão de valores.

Autor	R\$ Milhões (dez/16)	Risco	Início	Objeto	Situação
Camargo Corrêa  Proc. 0016890- 79.2005.8.26.00 53	145,8	Possí- vel	07/2005	Cobrança de correção monetária. Obras do Anel Viário, contratos nº 0496521200 e 0078621000. A contratada ajuizou ação de cobrança entendendo que o acordo realizado não abrangeu parte do débito do Metrô.	Julgado improcedente o pedido. Recurso interposto. Aguardando julgamento no TJSP
EMTEL  Proc. 0710572- 44.1995.8.26.01 00	325,73	Prová- vel	05/1995	Contrato do Programa Estadual “Turma da Rua”. Cobrança por parte da EMTEL de supostas dívidas decorrentes do contrato com o METRUS	Recursal – Execução provisória. Sobrestado por arresto do Estado de São Paulo.
Consórcio Via Amarela (CVA)  CPCB nº 01/2012	939,7	Possí- vel	12/2013	Contratos nº 4130121201, 4130121202. Reequilíbrio contratual em decorrência de alteração do cronograma tempo x caminho. Arbitragem CPCB nº 01/2012.	Em fase pericial. Laudos apresentados. Apresentada manifestação das partes.
CORSAN- CORVIAM CONSTRUCCI ON S.A. 21331/ASM	209,2	Possí- vel	08/2015	Contratos Administrativos nºs L42-01 4126129401 E L42-02 4127129401. Pleitos de reequilíbrio econômico financeiro do contrato por parte da Corsan e de multas e indenizações pelo Metrô.	Apresentadas defesa e reconvenção pelo Metrô. Aguardando fase de instrução.

## **AMBIENTE EXTERNO**

O transporte de passageiros sobre trilhos na Região Metropolitana de São Paulo – RMSP vem se diversificando na última década e se desenhando numa rede cada vez mais intrincada, com aumento significativo na quantidade de nós em que ocorre a transferência de passageiros de integração. Também é notável que novos atores se apresentam no setor e ganham cada vez mais importância. Atualmente são parceiros da Companhia do Metrô no transporte sobre trilhos, que hoje responde pelo deslocamento diário de 7,1 milhões (média de dias úteis) de passageiros transportados, a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM, estatal, com seis linhas de trens urbanos em operação e uma em implantação, e o Consórcio ViaQuatro, privado, na operação da Linha 4-Amarela.

A tendência, porém, é a ampliação da participação da iniciativa privada nesse mercado, graças ao avanço do Programa de Parcerias Público-Privadas do Governo do Estado que, já tendo resultado na concessão da Linha 6-Laranja ao Consórcio Move São Paulo e da Linha 18-Bronze à Concessionária Vem ABC, preparou em 2016 o lançamento da licitação da concessão da operação da Linha 5-Lilás e da Linha 17-Ouro. Esse programa tem sido a ferramenta da Administração para a expansão da malha

metroviária e para a adequação de antigas estações às novas exigências da demanda, cada vez mais sofisticada e complexa.

Esse cenário, associado ao fraco desempenho da atividade econômica e à alta do desemprego, certamente contribuiu com a ligeira queda do movimento de passageiros do Metrô, tanto dos exclusivos como dos integrados com outros modos – trens metropolitanos, ônibus municipais e intermunicipais. A participação da Companhia do Metrô no transporte coletivo de passageiros na RMSP em 2016 foi da ordem de 19%. Para efeito de comparação, o total dos serviços sobre trilhos (Metrô e CPTM) e sistema de ônibus intermunicipal metropolitano sobre pneus responderam por aproximadamente 47,8%.

Fontes: - OBSERVATÓRIO DA DEMANDA – Balanço do 3º Trimestre de 2016; Relatório Executivo nº 60 - Relatório Síntese 2016 STM/CPG.

## **METRÔ E A COMUNIDADE**

O Metrô realiza um intenso trabalho para manter bem informados seus mais de quatro milhões de usuários e toda a população de São Paulo por meio de seu Departamento de Imprensa. Essa missão envolve um grande esforço de comunicação e relacionamento com os mais diversos veículos, incluindo os tradicionais (jornais, TVs, rádios, sites etc.), as mídias sociais digitais (Twitter, Facebook, Instagram etc.), também se estendendo ao público interno, com a produção de conteúdo (clipping, notícias e jornais murais) para seus 9,3 mil funcionários.

### **IMPrensa**

No ano de 2016, o Metrô divulgou mais de **200** releases (textos de cunho jornalístico, enviados como sugestões de pautas e matérias para aproveitamento pelos diversos veículos de comunicação), que abrangem temas diversos, com ênfase na prestação de serviço (operações especiais, alterações pontuais de circulação e notas informativas), personagens e histórias de vida de usuários e funcionários, serviços de manutenção nas madrugadas, bastidores da megaoperação metroviária, eventos culturais nas estações e andamento de obras de expansão.

Boa parte das reportagens captadas pelo serviço de clipping (ou “clipagem”, que é a coleção das notícias veiculadas sobre o Metrô na imprensa) é fruto de sugestões de pauta / matérias proativas. Essas reportagens têm o acompanhamento de assessores de imprensa do Metrô.

A Imprensa do Metrô é constantemente demandada pelos veículos de comunicação para obter informações sobre as condições das linhas, ocorrências no sistema, autorizações para gravação e informações para pautas específicas. Em 2016, o Metrô efetuou mais de **quatro mil atendimentos**, somando-se os presenciais, por telefone, e-mail, dentro e fora das dependências da Companhia.

### **AMPLIANDO A COMUNICAÇÃO: O METRÔ NAS REDES SOCIAIS DIGITAIS**

O Metrô está presente com perfis oficiais nas principais redes sociais digitais e realiza um amplo trabalho de comunicação e relacionamento com os seus seguidores. Em 2016, o Metrô ultrapassou a marca histórica de **1 milhão** de seguidores no Twitter, fechando o ano com **1.416.074**, crescimento de 78,4% no período. No Facebook, o Metrô encerrou o exercício com **187.805** curtidas na página (contra 147.484 do ano anterior).

Em agosto de 2016, o Metrô criou seu perfil oficial no Instagram (@metrosocial) e encerrou o ano com 836 seguidores e 181 publicações, a maioria delas fotos enviadas pelos próprios funcionários da Companhia, que privilegiou seu público interno nesta rede social. O Metrô ainda possui perfis no Youtube (2.658 inscritos e 1.401.338 visualizações) e um perfil na rede social de imagens Flickr (342 seguidores e 1.204 fotos publicadas).

Comparado com outras empresas e autarquias do Governo do Estado de São Paulo, o Metrô terminou o ano de 2016 na liderança do ranking no Twitter. No Facebook, o Metrô permanece em oitavo lugar.

Na comparação com empresas do setor de transporte e tráfego brasileiras, o Metrô também lidera no Twitter com 1,4 milhão de seguidores e está em segundo lugar no Facebook, com mais de 187 mil curtidas.

**Atendimento** – Os atendimentos feitos em 2016 cresceram de forma significativa, confirmando a tendência de migração dos canais tradicionais (0800, e-mail, Ouvidoria etc.) para os digitais. No ano passado foram feitos **16.613** atendimentos, contra 13.055 em 2015, crescimento de **27,25%**.

**Conteúdo e engajamento** – Para ampliar o número de seguidores, aumentar e qualificar as interações com internautas e o engajamento, a equipe do Metrô produziu diversos conteúdos, baseados em três vertentes principais: prestação de serviços, cidadania e cultura.

## PROJETOS CULTURAIS E SOCIAIS

### Cultura e campanhas sociais

Atrações artístico-culturais de diversas linguagens são organizadas ao longo do ano, com o objetivo de humanizar e ativar espaços nas estações que deixam de ser apenas locais de passagem para se tornar em lugares de lazer, convivência e conhecimento.

### Atividades realizadas em 2016

**Linha da Cultura:** todos os meses, este programa leva exposições com grande diversidade de assuntos, técnicas e pontos de vista aos usuários nas estações. Dezesete exposições/mês, em média.

**Projeto Arte no Metrô:** um acervo permanente de obras de arte, composto de murais, instalações, pinturas e esculturas, forma uma imensa galeria de arte contemporânea. Atualmente, o acervo possui 91 obras de arte.

- **Mostras fixas:** Estação Alto do Ipiranga: *Ipiranga: O Bairro do Grito!*; Estação Largo Treze: *O Metrô e Seus Bairros: Santo Amaro*; Estação Adolfo Pinheiro: *O Bonde em Santo Amaro*; Estação Corinthians-Itaquera: *Memorial do Corinthians*; Estação Liberdade: *Vitrine de Ikebana* – parceria do Metrô de São Paulo com a Associação de Ikebana do Brasil.
- **Parcerias e convênios com museus:**
  - Estação Santa Cruz – Vitrine Lasar Segall. Uma parceria com o Museu Lasar Segall permite que, a cada três meses, uma nova exposição seja levada ao público.
  - Estação Trianon-Masp – Vitrine do Masp. Resultado da parceria com o Museu de Arte de São Paulo.
  - Estação Tiradentes – Museu de Arte Sacra. A parceria com o Museu de Arte Sacra leva exposições à estação.
  - Estação Marechal Deodoro - Vitrine de Figurinos de Ópera e “10 Minutos de Ópera”. Resultado de uma parceria firmada em 2015, com o Theatro São Pedro e o Instituto Pensarte.

Estação República - Primeiro equipamento cultural da América Latina relacionado à temática, o Museu da Diversidade Sexual foi criado por meio do Decreto 58.075, de 25 de maio de 2012, vinculado à Secretaria da Cultura do Estado de São Paulo.

- **Poesia no Metrô:** o projeto é um programa de leitura de poemas em língua portuguesa que teve início em 2009, na Linha 2-Verde (Vila Madalena - Alto do Ipiranga) e se estende até hoje. O objetivo é que o usuário do Metrô de São Paulo possa conhecer obras de importantes poetas, brasileiros e portugueses. Entre os escritores estão Augusto dos Anjos, Camões, Cruz e Sousa, Florbela Espanca e Olavo Bilac. Doze poesias permanecem expostas nas estações Ana Rosa, Chácara Klabin, Paraíso e Vila Madalena.
- **Música, teatro, dança e oficina:** foram realizadas apresentações musicais, teatrais, de dança e oficina nas estações. Total: 160 apresentações artísticas.

### Projetos especiais

- **Arte na Rua:** é um projeto da Rede Globo, que tem como objetivo valorizar artistas de rua, promovendo apresentações artísticas em espaços com grande circulação de pessoas, incluindo estações de metrô.
- **Virada Sustentável:** aconteceu de 25 a 28 de agosto – fizeram parte do calendário três exposições que estavam acontecendo nos Espaços Culturais do Metrô.
- **Virada Inclusiva:** aconteceu nos dias 2 e 3 de dezembro e contou com onze apresentações musicais e cinco de danças, com diversos grupos.

### CAMPANHAS DE COMUNICAÇÃO E MARKETING

Estabelecer uma comunicação ágil e eficiente, não apenas com os 3,7 milhões de usuários como também com a população da cidade, é o objetivo das campanhas produzidas pela área de Marketing do Metrô.

Essas campanhas estabelecem uma linha de comunicação com os usuários e cidadãos, caracterizadas preponderantemente pelo apelo visual, o que propicia o rápido entendimento do assunto que se quer comunicar.

Sua finalidade é transmitir conceitos de cidadania, preservação do patrimônio público, segurança e uso correto do sistema. Prestam-se também para divulgar assuntos estratégicos e institucionais da empresa. São compostas por várias peças publicitárias, como cartazes, *folders*, painéis adesivos, normalmente veiculados nas estações e no site do Metrô.

Algumas vezes, mídias externas também são utilizadas e para tanto são produzidas peças publicitárias específicas como anúncios em revistas e jornais. Quando necessário, as campanhas são acompanhadas por ações estratégicas pontuais na ocasião de seu lançamento.

Em 2016, foram produzidas cerca de 40 campanhas, com destaque para: Metrô e Você, Campanha Moedas/Troco, Campanha sobre o Comércio Irregular, Nova Mídia, Jogos Olímpicos, Campanha “São Paulo contra o Racismo”, Pesquisa OD 2017, Sustentabilidade nos Trilhos, Canal de Denúncia e Código de Ética e Conduta, Anúncio Público (P.A.) de Anormalidades, Inventário 2016, Campanha de Atendimento e Orientação à Pessoa Portadora de Deficiência, Relatório de Sustentabilidade, Mapas do Transporte Metropolitano e Turístico, entre outras.

### Projetos Sociais

São ações de marketing social desenvolvidas em parceria com outras instituições, órgãos ou empresas, beneficiando o usuário e a população, tendo sido realizadas 22 ações, com destaque para: Dia Mundial

de Prevenção à Queda de Idoso, Setembro Amarelo, Dia Nacional de Luta da Pessoa com Deficiência, Outubro Rosa, Dia Nacional de Combate ao Fumo, Dia Nacional de Prevenção e Combate à Hipertensão Arterial, Campanha Nacional de Vacinação contra Poliomielite, Prevenção da Violência Contra a Mulher, Novembro Azul, Semana da Hepatite Zero, Dia do Desafio, Campanha do Agasalho, Mutirão do AVC 2016, Alimentação Saudável e Mudança no Estilo de Vida, Dia Mundial de Combate à Aids, Campanha de Mobilização Contra a Dengue e Virada Inclusiva.

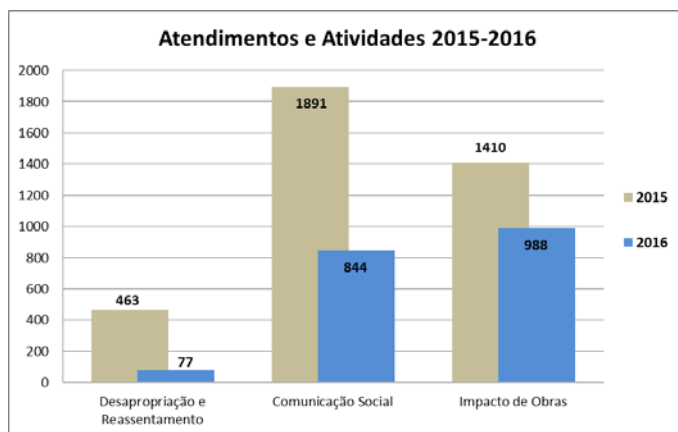
#### ACÇÕES COM A COMUNIDADE LINDEIRA ÀS OBRAS DE EXPANSÃO

A Companhia do Metrô comunica-se diretamente com as comunidades impactadas direta ou indiretamente pelos empreendimentos em implantação pelo Metrô, com a sociedade civil e “stakeholders” em geral, estabelecendo relacionamentos desde o início do processo de desapropriação e reassentamento, ao longo da implantação e progresso das obras civis até a entrega das linhas à cidade.

Em 2016, efetuaram-se 1.909 atendimentos e atividades referentes a desapropriação, reassentamento, comunicação social e impacto de obras, bem como o envio de 59 subsídios a atendimentos efetuados pela Ouvidoria do Metrô.

Em 2016, permanecem em atendimento pelos planos de reassentamento 137 famílias vulneráveis, incluindo dois novos atendimentos no período, em decorrência da desapropriação de áreas necessárias à expansão/implantação das linhas 5-Lilás (três atendimentos), 15-Prata (nove atendimentos) e 17-Ouro (125 atendimentos).

#### Planos de Reassentamento – Atendimentos em andamento/realizados em 2016



#### Demanda de atendimentos e atividades realizadas em 2015 e 2016

Atendimentos e Atividades	2015	2016
Linha 2-Verde	897	103
Linha 4-Amarela	120	478
Linha 5-Lilás	1762	951
Linha 6-Laranja	15	9
Linha 15-Prata	251	181
Linha 17-Ouro	586	163
Linha 18-Bronze	3	3
Rede	130	21
<b>Total</b>	<b>3764</b>	<b>1909</b>

Fonte: DE/CAC, relatórios mensais e anuais.



## GESTÃO DE PESSOAS

### QUADRO E PERFIL

Distribuição do Quadro de Empregados <sup>1</sup>	2016	2015
<b>Operação</b>	4.446	4.511
<b>Manutenção</b>	2.822	2.806
<b>Administração</b>	1.228	1.295
<b>Expansão</b>	758	774
	2016	2015

### Indicadores do Quadro de Empregados<sup>1</sup>

<b>Número de Empregados<sup>1</sup></b>	9.254	9.386
– Admissões no Exercício	86	16
– Demissões no Exercício <sup>2</sup>	240	199
<b>Divisão por sexo<sup>1</sup></b>		
– Masculino	7.417	7.509
– Feminino	1.837	1.877
<b>Faixa etária<sup>1</sup></b>		
– até 20 anos	2	0
– de 21 a 30 anos	1.045	1.181
– de 31 a 40 anos	1.695	1.722
– de 41 a 50 anos	2.293	2.494
– de 51 a 60 anos	3.213	3.151
– acima de 60 anos	1.006	838
<b>Tempo médio de empresa<sup>1</sup></b>	18,4	17,6
<b>Escolaridade</b>		
– Ensino Fundamental	331	345
– Ensino Médio Incompleto	363	425
– Ensino Médio Completo	3.783	3.842
– Superior Incompleto	1.318	1.319
– Superior Completo	2.890	2.917
– Demais Graus (MBA/Pós/Mestrado/Doutorado)	569	588
<b>Número de Aprendizizes</b>	325	50
<b>Número de estagiários<sup>3</sup></b>	328	670
<b>Número de empregados com deficiência e reabilitados</b>	270	279
<b>Número de dependentes de empregados</b>	13.047	13.469

<sup>1</sup> Dados não contemplam os aprendizizes.

<sup>2</sup> Tiveram início as demissões do PDV (513 adesões), que deverão ocorrer ao longo de dois anos.

<sup>3</sup> Estagiários de nível universitários e médio.



## **TREINAMENTO E DESENVOLVIMENTO**

### **Universidade Corporativa Unimetro**

A velocidade das mudanças exige novas expertises dos profissionais e das empresas. A preocupação é “aprender a aprender”, “aprender mais e mais rápido”, e isso exige mais do que conhecimento e informação, exige interação, troca, compartilhamento.

Para fazer frente a esses desafios, a Universidade Corporativa do Metrô, organizada em cinco Escolas – Cultura Organizacional, Gestão Empresarial, Gestão de Empreendimentos, Excelência Operacional e Relacionamento Institucional –, em 2016, deu ênfase ao desenvolvimento de trilhas, um conjunto integrado e sistemático de ações, recorrendo a múltiplas formas de aprendizagem, para a instalação e o aprimoramento de competências requeridas para o efetivo alcance dos objetivos estratégicos de negócios da empresa no ano. Entre elas, destaca-se a parceria com a Agência Brasileira de Cooperação (ABC), departamento do Ministério das Relações Exteriores, e Japan International Cooperation Agency (JICA), que viabilizou, em 2016, a primeira missão ao Japão voltada à gestão do conhecimento, inovação e gestão de pessoas.

Além das trilhas, implementou 17 eventos dentro do PIC – Programa de Inteligência Corporativa, a fim de assegurar espaços de aprendizagem colaborativa potencializando habilidades; dando visibilidade aos talentos; apresentando e debatendo projetos, metodologias, pesquisas e estudos; e gerando intercâmbio com especialistas nas áreas de interesse do Metrô.

A UNIMETRO desenvolveu e ofereceu aos seus empregados o “Curso de Engenharia de Túneis” com foco em túneis metroviários, para ampliar, disseminar e equalizar o nível de conhecimento das equipes envolvidas na expansão das linhas. Em 2016, esse curso foi ministrado em vinte aulas durante seis meses, para várias equipes das gerências de empreendimento e projeto, promovendo a equalização e integração de informações entre as várias especialidades da companhia. Destaca-se que o mesmo foi considerado de potencial mercadológico e pode ser comercializado com empresas que tenham interesse em adquirir ou expandir o conhecimento na área.

Quanto à capacitação específica para a função foi realizada uma gama de treinamentos relevantes para o negócio e de caráter técnico-operacional, que totalizaram 3.568 participações e 23.676 horas.

### **SEGURANÇA NO TRABALHO, SAÚDE OCUPACIONAL E QUALIDADE DE VIDA**

A preocupação com a segurança e o ambiente de trabalho norteou o desenvolvimento dos programas legais de saúde ocupacional e os voltados ao sistema de gestão implantado pela Companhia. Dessa forma, em 2016, foi realizada auditoria externa, validando o Sistema de Gestão da Segurança e Saúde Ocupacional (SGSSO), que está aderente à Norma OHSAS 18001, versão 2007, garantindo a manutenção da certificação do Metrô, válida até novembro de 2018.

Outra frente mantida ao longo do ano foram os programas sociais voltados a empregados, dependentes e familiares, nas áreas de educação financeira, preparo para aposentadoria, assistência social, medicamentos especiais e apoio na inclusão de dependentes com deficiência.

### **DIVERSIDADE E INCLUSÃO PARA O TRABALHO**

Foram realizadas ações com o intuito de desenvolver os empregados, em diferentes temas relacionados à valorização da diversidade no trabalho, visando fortalecer uma cultura de respeito, igualdade e inclusão, tanto internamente quanto para com o público usuário.

Dentro da “Trilha de Desenvolvimento da Liderança”, foi inserido o módulo de Diversidade, que

discutiu, em 2016, conceitos e diretrizes da empresa, assim como a postura que os líderes podem adotar frente à diversidade. Para o atendimento ao usuário, foram realizadas duas turmas, a primeira para a população de Agentes de Segurança e a segunda para Coordenadores de diferentes áreas.

Visando ampliar as discussões sobre gênero e prestar um atendimento ainda melhor às usuárias que sofrem algum tipo de assédio nas estações, foi criado um grupo de Multiplicadores da Gerência de Operações. Nesse sentido, em 2016 foi realizada a primeira oficina, com multiplicadores e o apoio da Secretaria Municipal de Políticas para as Mulheres para abordar questões sobre a violência urbana contra a mulher.

### **OPORTUNIDADE AOS JOVENS**

Foram realizadas 529 contratações de estudantes em parceria com o Centro de Integração Empresa Escola – CIEE, Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial – SENAI, Serviço Nacional de Aprendizagem do Transporte – SENAT e Secretaria de Emprego e Relações do Trabalho – SERT.

### **COMUNICAÇÃO E PRODUTIVIDADE**

Em 2016, a Gerência de Recursos Humanos implementou um conjunto de ações voltadas à melhoria de processos, revisão de políticas e instrumentos de RH. Entre elas merecem destaque a atualização dos fatores de avaliação de desempenho para os cargos operativos da Companhia, envolvendo praticamente 80% da população metroviária, revisão das competências gerenciais, estudo do Plano de Cargos e Salários, que permitirá a implantação de um plano para movimentação salarial e de carreira para os metroviários.

### **REESTRUTURAÇÃO ORGANIZACIONAL**

No final de 2016, teve início um processo de reestruturação organizacional na Companhia. A Diretoria de Engenharia e Construções adotou uma estrutura matricial, que propicia melhor gestão de projetos e talentos, considerando diferentes estágios das obras que estão sendo executadas simultaneamente e os diferentes níveis de complexidade. Essa medida visa o aumento de eficiência e o melhor aproveitamento dos profissionais e da expertise de que a empresa dispõe.

No âmbito da Diretoria de Planejamento e Expansão dos Transportes Metropolitanos, o foco voltou-se para reforçar as funções de prospecção da demanda e projeção da malha metroviária associando-lhes a avaliação econômico-financeira das intervenções, para concentrar os esforços da produção de projetos básicos de arquitetura, engenharia civil e sistemas, bem como da gestão da sustentabilidade e viabilidade ambiental, e para acompanhar e controlar a implantação dos empreendimentos, completando o ciclo do planejamento com a necessária retroalimentação.

As despesas com folha de pagamento e encargos tem apresentado, historicamente, valor elevado na estrutura de custos da empresa. Atualmente, o valor representa aproximadamente 62% dos custos de serviços prestados e em torno de 42% das despesas gerais e administrativas do Metrô, conforme o último Relatório da Administração de 2015.

Dessa forma, o Programa de Demissão Voluntária foi implantado em 2016 com o objetivo de possibilitar a oxigenação da Companhia e da necessidade de renovação do nosso quadro de pessoal.

Com a confirmação da adesão de 513 empregados, o PDV possibilitará a redução do quadro das áreas administrativas, além da renovação das equipes de trabalho nos cargos operativos e legais (obrigatórios por legislação trabalhista).

Essas ações propiciam um ambiente mais favorável à implantação de modelo de gestão com foco maior em resultado.

Nesse sentido, em 2016, foi aberto um concurso público para 40 vagas em 11 cargos.

## **MEIO AMBIENTE E SUSTENTABILIDADE**

A sustentabilidade é um dos valores estratégicos da Companhia. Suas ações visam operar e expandir a rede de transporte metropolitano com respeito à qualidade de vida, ao meio ambiente e aos aspectos sociais, mantendo a viabilidade econômica da empresa.

Os resultados dessas ações e indicadores obtidos nas dimensões ambientais, urbanas, sociais e econômicas são objeto do Relatório de Sustentabilidade, anualmente publicado no portal [www.metro.sp.gov.br/relatoriodesustentabilidade-2015\\_](http://www.metro.sp.gov.br/relatoriodesustentabilidade-2015_)

Os aspectos ambientais que permeiam todas as fases dos empreendimentos metroviários desde a sua concepção e desenvolvimento dos projetos, durante as obras e ao longo da operação comercial, são estudados e tratados no processo de licenciamento ambiental, conforme legislação vigente.

Foram emitidas duas Licenças de Instalação (Subestação Iguatemi da Linha 15-Prata e Subestação Bandeirantes da Linha 17-Ouro), uma Licença de Operação (Subestação Bandeirantes da Linha 5-Lilás) e a prorrogação de quatro licenças que autorizam a execução das obras, sendo uma da Linha 15-Prata, uma da Linha 5-Lilás e duas da Linha 17-Ouro.

<b>Etapa do Empreendimento</b>	<b>Fase do Licenciamento</b>	<b>Quantidade de estudos/relatórios</b>
<b>Concepção e Projeto</b>	Licença Prévia	<b>5</b>
<b>Obras</b>	Licença de Instalação	<b>55</b>
<b>Operação</b>	Licença de Operação	<b>17</b>

A gestão dos impactos ambientais decorrentes da administração, operação e manutenção da rede implantada é realizada de forma sistematizada, por meio de um Sistema de Gestão Ambiental-SGA, em conformidade com a norma NBR ISO 14001. Na auditoria externa de 2016, realizada por Organismo Certificador acreditado pelo INMETRO, o SGA foi avaliado como plenamente aderente à NBR ISO 14001, sem o registro de nenhuma não conformidade.

Foi ainda emitido, em 2016, o Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos do Metrô, em atendimento à Política Nacional de Resíduos Sólidos.

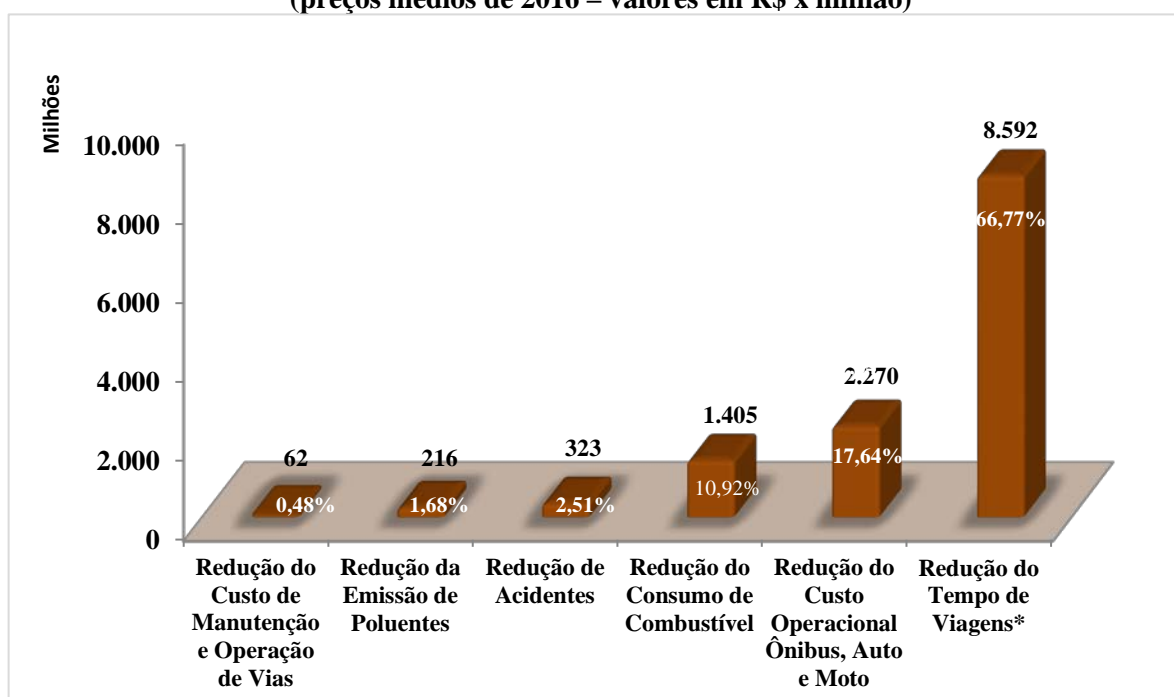
## **BALANÇO SOCIAL**

Os benefícios sociais do Metrô, que compõem o Balanço Social da Companhia, representam os impactos positivos da rede do Metrô sobre a qualidade de vida da metrópole, em função de suas características operacionais e ambientais.

O cálculo dos benefícios sociais computa as perdas monetizadas da sociedade, no caso hipotético de que o Metrô não estivesse em operação, resultando na sua substituição por outros modos de transporte motorizado. Ou seja, as viagens hoje feitas utilizando o Metrô passariam a ser feitas por ônibus, automóveis ou motos. Contempla o aumento da frequência dos ônibus e da quantidade de autos e motos nas ruas, resultando no aumento dos congestionamentos, do tempo gasto nas viagens, do consumo de combustíveis, dos custos operacionais, do número de acidentes de trânsito e da poluição atmosférica com seus consequentes impactos à saúde da população.

Tal procedimento, aplicado aos indicadores operacionais de 2016, revela que a rede do Metrô gerou benefícios sociais estimados em R\$ 12,9 bilhões. A redução dos tempos de viagem é componente mais significativo do conjunto de benefícios medidos – 66,77% do total, conforme mostra o gráfico abaixo.

**Gráfico 1 – Benefícios Sociais 2016 – total de R\$ 12,9 bilhões**  
(preços médios de 2016 – valores em R\$ x milhão)



### Benefícios Sociais de 2016 e 2015

Discriminação	Unidade	2016		2015	
		Quantidade	Valor (R\$)	Quantidade	Valor (R\$)
		(x mil)	(x milhões)	(x mil)	(x milhões)
Redução do Custo de Manutenção e Operação Vias	-	-	62,08	-	58,45
Redução da Emissão de Poluentes	toneladas	949	215,65	911	220,13
Redução de Acidentes	n° de acidentes	19	323,19	19	296,32
Redução do Consumo de Combustíveis	litros	471.323	1.405,26	448.336	1.208,94
Redução do Custo Operacional	quilômetros	2.187.653	2.270,36	2.210.178	2.123,89
Redução do Tempo de Viagens *	horas	983.105	8.591,58	1.007.527	7.452,90
<b>Total</b>		-	12.868,12	-	11.360,64

(\*) ônibus, automóveis e moto.

### Notas explicativas:

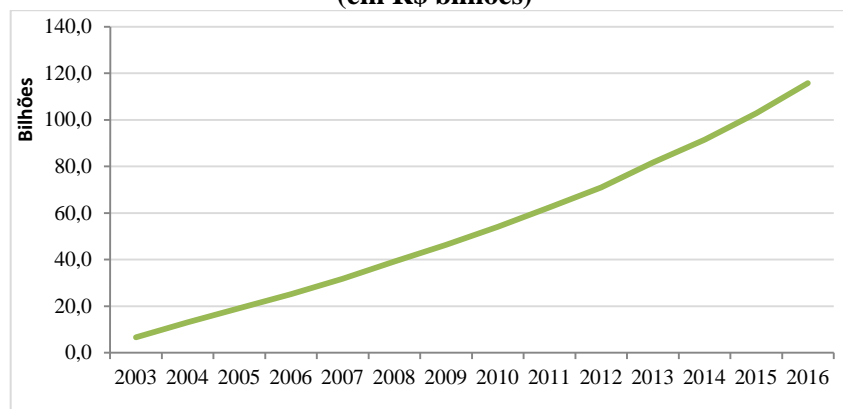
O aumento de 13,3% dos Benefícios Sociais de 2016 em relação aos de 2015 se deveu a:

- inflação do período, 7,18% (IGP-DI/Coluna 2 da FGV);
- aumento dos combustíveis maior do que o índice da inflação, com 10,9% da gasolina e 18,3% do etanol;
- aumento da tarifa do transporte coletivo e conseqüente elevação do valor da hora.
- a diminuição do indicador “Redução do Tempo de Viagens” deveu-se à quantidade de horas economizadas, com o aumento em 4,5% da velocidade dos ônibus. Contribuiu também para essa queda o decréscimo de 1,2% das viagens realizadas de metrô. Ainda assim, o valor monetizado cresceu em decorrência das razões apontadas acima.
- o indicador “Redução da Emissão de Poluentes” apresentou um aumento do total de emissões evitadas. No entanto, o valor caiu, pois esse indicador é monetizado em dólares americanos e por conversão em reais sofreu o impacto da alteração da Paridade do Poder de Compra – PPC entre o dólar e o real, enquanto a taxa de câmbio permaneceu praticamente igual.

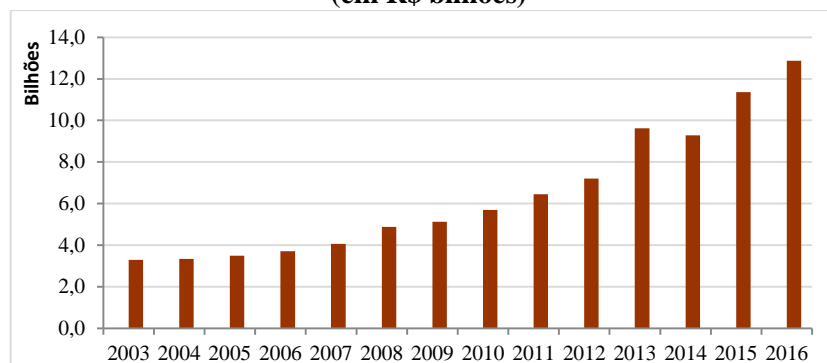
### Benefícios Sociais acumulados

De 2003 até 2016, a Companhia do Metrô gerou benefícios para a população da RMSP e para a economia do país que totalizam R\$ 115,68 bilhões.

**Gráfico 2 – Benefícios Sociais acumulados - 2003 a 2016**  
(em R\$ bilhões)



**Gráfico 3 – Benefícios Sociais dos exercícios - 2003 a 2016**  
(em R\$ bilhões)



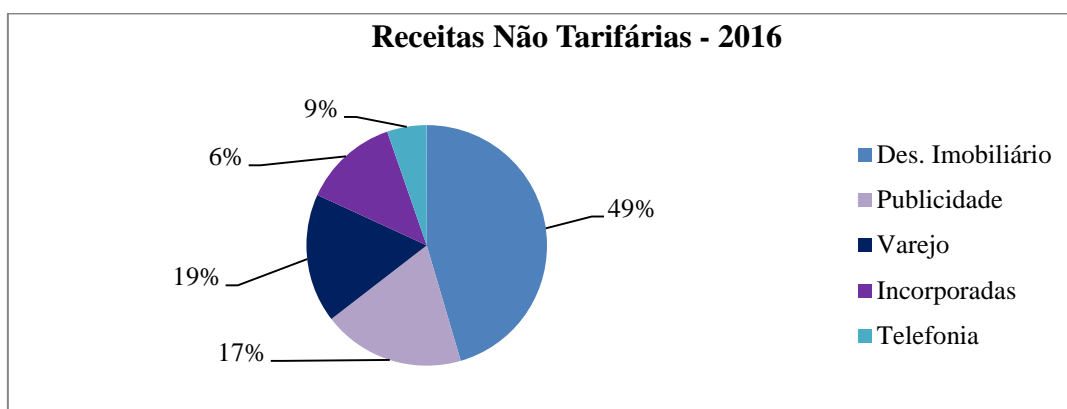
**Nota:** No decorrer de 2014, a São Paulo Transportes – SPTrans, empresa municipal responsável pela gestão do sistema de transporte coletivo da cidade, alterou a metodologia de cálculo da velocidade média do sistema ônibus, dado utilizado na metodologia de avaliação dos benefícios sociais decorrentes da operação do Metrô de São Paulo. Essa alteração resultou na quebra da série histórica da evolução dos benefícios sociais do Metrô de São Paulo. Portanto, o resultado do cálculo, a partir de 2014, não deve ser diretamente comparado com os resultados publicados nos anos anteriores.

## DESEMPENHO ECONÔMICO-FINANCEIRO

### NEGÓCIOS

A receita não tarifária auferida no ano de 2016 com a exploração comercial dos segmentos: imobiliário, publicidade, varejo, telefonia e áreas incorporadas alcançou o montante de **R\$ 188.741 mil**, representando um crescimento de 1,2% em relação ao ano anterior.

Destaca-se o segmento imobiliário que totalizou R\$ 92.947 mil, representando 49% das receitas não tarifárias abrangendo: Shopping Centers Metrô Tatuapé, Boulevard Tatuapé, Santa Cruz, Itaquera, Tucuruvi e Centros Comerciais Marechal Deodoro, Vila Madalena e Vila Mariana, além dos Terminais Rodoviários Tietê e Jabaquara, e imóveis. As demais receitas são provenientes de: publicidade (exploração de mídia, TV Minuto, fotos & filmagem etc.); varejo (ações promocionais, lojas e espaços); telefonia e áreas incorporadas (Bilhete Único, incorporação de patrimônio e cabeamento), conforme representado abaixo:



### RESULTADOS ECONÔMICOS

No ano de 2016, a receita total líquida do Metrô cobriu 103,6% do gasto total. Nestes gastos estão contemplados o custo dos serviços prestados, as despesas operacionais, além do gasto com gerenciamento das obras de expansão do sistema.

#### Taxa de Cobertura

Discriminação	Taxa de Cobertura 2016	
	2016	2015
	Em R\$ milhões	
<b>Receita Total</b>	<b>2.519,1</b>	<b>2.357,0</b>
Receita Tarifária	1.681,5	1.669,9
Receita Não Tarifária	171,3	128,6
Gratuidade - reembolso do GESP	598,3	264,4
Outras Receitas não Operacionais	68,0	294,1
<b>Gastos Total</b>	<b>2.432,2</b>	<b>2.376,7</b>
Pessoal (*)	1.841,7	1.730,9
Material	51,4	55,6
Gasto Geral	539,1	590,2
<b>Receitas/gastos</b>	<b>103,6%</b>	<b>99,2%</b>

(\*) Contempla gastos vinculados à compromissos assumidos em 2016 (pessoal, encargos), com desembolso no ano seguinte.

## RESULTADOS ECONÔMICO-FINANCEIROS

No exercício de 2016, a Companhia do Metrô investiu na rede atual e na expansão o montante de R\$ 2.349,5 milhões, dos quais R\$ 1.823,3 milhões provenientes de repasses do Governo do Estado de São Paulo: R\$ 1.381,5 milhões de fontes de financiamento e R\$ 441,8 milhões do Tesouro do Estado através de aumento de capital, e os restantes R\$ 526,2 milhões provenientes de outras fontes. No final do exercício apresentou saldo de caixa vinculado aos financiamentos captados em 2016 no valor de R\$ 99,8 milhões.

O Governo do Estado de São Paulo repassou, também, R\$ 598,3 milhões a título de ressarcimento de gratuidades e subsídios aos estudantes, e R\$ 135,9 milhões referentes ao apoio à PPP da Linha 4-Amarela que, somados ao montante destinado a investimentos, totalizam o montante de R\$ 3.083,7 milhões, conforme demonstrativo abaixo.

### Quadro Comparativo dos Recursos Financeiros - 2016/2015

Discriminação	(R\$ milhões)		
	2016	2015	Variação
<b>1. Investimentos – (Rede Atual e Expansão)</b>	<b>2.349,5</b>	<b>3.153,1</b>	<b>-25,5%</b>
<b>Rede Atual</b>	<b>215,0</b>	<b>264,1</b>	<b>-18,6%</b>
Recapacitação e Modernização	167,9	206,6	
- Linha 1 Azul	93,7	110,1	
- Linha 2 Verde	9,2	18,1	
- Linha 3 Vermelha	64,3	77,1	
- Linha 5 Lilás	0,7	1,3	
Operação das Linhas Metroviárias	45,4	56,4	
Elaboração de projetos para expansão	1,7	1,1	
<b>Expansão da Rede</b>	<b>2.134,5</b>	<b>2.889,0</b>	<b>-26,1%</b>
Linha 2 Verde - Vila Prudente - Dutra	5,5	113,7	
Linha 4 Amarela - Vila Sônia - Luz - (Fase II)	147,2	84,4	
Linha 4 Amarela - Vila Sônia - Taboão da Serra - (Fase III)	0,0	3,6	
Linha 5 Lilás - Largo Treze - Chácara Klabin	1.225,9	1.487,2	
Linha 5 Lilás - Capão Redondo - Jardim Ângela	0,0	1,9	
Linha 15 Prata - Ipiranga - Cidade Tiradentes	518,6	426,6	
Linha 17 Ouro - São Judas - Congonhas - Jabaquara - Morumbi	137,5	272,1	
<b>Investimentos Vinculados a realizar</b>	<b>99,8</b>	<b>499,5</b>	
<b>2. Ressarcimento de Gratuidades e Subsídios aos Estudantes</b>	<b>598,3</b>	<b>264,4</b>	<b>126,3%</b>
<b>3. Apoio à PPP da Linha 4 - Amarela</b>	<b>135,9</b>	<b>0,0</b>	
<b>4. Total de Usos = (1+2+3)</b>	<b>3.083,7</b>	<b>3.417,5</b>	<b>-9,8%</b>
<b>5. Governo do Estado de São Paulo</b>	<b>2.557,5</b>	<b>2.994,7</b>	<b>-14,6%</b>
<b>6. Prefeitura do Município de São Paulo</b>	<b>0,0</b>	<b>74,9</b>	
<b>7. Outras Fontes</b>	<b>526,2</b>	<b>347,9</b>	<b>51,3%</b>
<b>8. Total de Fontes = (5+6+7)</b>	<b>3.083,7</b>	<b>3.417,5</b>	<b>-9,8%</b>

## **POLÍTICA DE DISTRIBUIÇÃO DE DIVIDENDOS**

A Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô é uma sociedade por ações e parte integrante da administração indireta do Estado de São Paulo, regendo-se por seu Estatuto Social, pela Lei Federal nº 6.404/1976 e demais disposições legais aplicáveis.

De acordo com o Estatuto Social da Companhia, as ações ordinárias têm direito ao dividendo mínimo obrigatório, correspondente a 25% do lucro líquido do exercício, obtido depois das deduções determinadas em lei e que pode ser pago sob a forma de juros sobre capital próprio.

No exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2016, a Companhia apresentou em suas demonstrações contábeis, prejuízo no período, portanto, não houve distribuição de dividendos e/ou juros sobre capital próprio.

## **AGRADECIMENTOS**

Agradecemos aos nossos colaboradores, usuários, acionistas, fornecedores e todos aqueles que contribuíram para o desempenho da Companhia do Metrô no ano de 2016. Além disso, confiamos no comprometimento e dedicação constantes como base para a realização do nosso trabalho, sempre em linha com as ações desenvolvidas pelo Governo do Estado de São Paulo.

## **DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS**

Em seguida, são apresentadas as Demonstrações Contábeis dos exercícios findos em 31 de dezembro de 2016 e 2015:



## DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS

### BALANÇOS PATRIMONIAIS Em 31 de dezembro de 2016 e 2015 (Em milhares de Reais)

ATIVO	Nota explicativa	2016	2015
<b>CIRCULANTE</b>			
Caixa e Equivalentes de Caixa	5	373.901	679.527
Contas a receber	6	233.103	185.825
Estoques		1.078	1.614
Impostos a recuperar		20.977	18.954
Adiantamentos e outros		27.862	24.663
Despesas pagas antecipadamente e outras		3.340	4.836
		<b>660.261</b>	<b>915.419</b>
<b>NÃO CIRCULANTE</b>			
Depósitos judiciais e administrativos		383.132	320.426
Investimentos	8	98.911	73.989
Imobilizado	9	30.111.905	27.847.748
Intangível		81.535	49.237
Diferido	10	30.378	37.801
		<b>30.705.861</b>	<b>28.329.201</b>
<b>TOTAL DO ATIVO</b>		<b>31.366.122</b>	<b>29.244.620</b>

As notas explicativas da administração são parte integrante das demonstrações contábeis

**BALANÇOS PATRIMONIAIS**  
**Em 31 de dezembro de 2016 e 2015**  
 (Em milhares de Reais)

<b>PASSIVO E PATRIMÔNIO LÍQUIDO</b>	Nota explicativa	2016	2015
<b>CIRCULANTE</b>			
Fornecedores	11	827.026	817.794
Salários e Provisão de férias		207.167	151.118
Tributos e contribuições sociais	12	243.909	193.553
Convênios, contratos e outros	14	516.835	417.997
		<b>1.794.937</b>	<b>1.580.462</b>
<b>NÃO CIRCULANTE</b>			
Provisão para contingências	15	571.344	520.246
Tributos e contribuições sociais em litígio		-	2.871
Plano de Benefícios	13	127.087	57.793
Impostos Diferidos	23 a	17.537	9.064
Convênios, Contratos e outros	14	490.443	390.238
Receitas diferidas		1.607	2.250
		<b>1.208.018</b>	<b>982.462</b>
<b>PATRIMÔNIO LÍQUIDO</b>			
Capital Social	16	33.592.881	31.769.613
Ajuste de avaliação patrimonial		4.960	27.218
Prejuízos acumulados		(5.234.674)	(5.115.135)
		<b>28.363.167</b>	<b>26.681.696</b>
<b>TOTAL DO PASSIVO E PATRIMÔNIO LÍQUIDO</b>		<b>31.366.122</b>	<b>29.244.620</b>

As notas explicativas da administração são parte integrante das demonstrações contábeis

**DEMONSTRAÇÕES DOS RESULTADOS**  
**Em 31 de dezembro de 2016 e 2015**  
 (Em milhares de Reais)

	Nota explicativa	2016	2015
<b>RECEITA OPERACIONAL LÍQUIDA</b>	18	2.559.998	2.203.393
( - ) Custo dos serviços prestados	19	(2.133.499)	(1.943.808)
<b>( = ) LUCRO BRUTO</b>		<b>426.499</b>	<b>259.585</b>
<b>( + / - ) DESPESAS / RECEITAS OPERACIONAIS</b>			
Gerais e Administrativas	20	(633.282)	(599.616)
Outras receitas ( despesas ) operacionais	21	52.012	191.027
		<b>(581.270)</b>	<b>(408.589)</b>
<b>( = ) RESULTADO OPERACIONAL ANTES DO RESULTADO FINANCEIRO</b>		<b>(154.771)</b>	<b>(149.004)</b>
Despesas Financeiras		(6.437)	(2.454)
Receitas Financeiras		71.878	76.069
<b>( = ) RESULTADO FINANCEIRO LÍQUIDO</b>	22	<b>65.441</b>	<b>73.615</b>
<b>( = ) RESULTADO OPERACIONAL ANTES DO IMPOSTO DE RENDA E DA CONTRIBUIÇÃO SOCIAL</b>		<b>(89.330)</b>	<b>(75.389)</b>
( - ) Imposto de Renda e Contribuição Social	23	(30.208)	(17.956)
<b>( = ) LUCRO LÍQUIDO (PREJUÍZO) DO EXERCÍCIO</b>		<b>(119.538)</b>	<b>(93.345)</b>
<b>LUCRO / PREJUÍZO POR AÇÃO - R\$</b>		<b>(0,00409)</b>	<b>(0,00341)</b>

As notas explicativas da administração são parte integrante das demonstrações contábeis.

**DEMONSTRAÇÕES DOS RESULTADOS ABRANGENTES**

**Em 31 de dezembro de 2016 e 2015**  
(Em milhares de Reais)

	<u>Nota explicativa</u>	<u>2016</u>	<u>2015</u>
<b>Lucro Líquido / Prejuízo do Exercício</b>		<b>(119.538)</b>	<b>(93.345)</b>
<b>Outros Resultados Abrangentes</b>			
Reconhecimento valor justo investimentos	8	24.922	(213.999)
IR e CSLL Diferidos s/ valor justo investimentos		(8.473)	72.760
Reconhecimento valor justo plano de benefícios		(38.707)	9.396
<b>Total do Resultado Abrangente do Exercício</b>		<b>(141.796)</b>	<b>(225.188)</b>

As notas explicativas da administração são parte integrante das demonstrações contábeis.

**DEMONSTRAÇÕES DOS FLUXOS DE CAIXA**

**Em 31 de dezembro de 2016 e 2015**

(Em milhares de Reais)

	2016	2015
<b>Lucro Líquido / Prejuízo do exercício</b>	<b>(119.538)</b>	<b>(93.345)</b>
<b>Itens que não afetam o caixa operacional:</b>		
Depreciação e amortização	287.190	281.110
Valor residual dos bens baixados	387	52.787
Prov. / Reversão de Perdas Estimadas do Contas a Receber	32.342	(300.836)
Reconhecimento de perda do contas a receber	-	332.711
Ganho (Perda) sobre plano de benefícios e investimentos	(22.258)	21.353
Imposto de renda e contribuição social diferidos	(8.473)	-
Provisão e Reversão - Contingências	48.227	83.114
	<b>217.877</b>	<b>377.094</b>
<b>Aumento e diminuição das contas de ativo e passivo:</b>		
Contas a receber	(14.936)	(151.862)
Bancos – contas vinculadas	-	4.551
Adiantamentos e outros	(3.199)	(4.541)
Estoques	536	(433)
Impostos a recuperar	(2.023)	6.017
Depósitos judiciais	(62.706)	(45.671)
Despesas antecipadas	(1.496)	2.383
Fornecedores	9.232	227.218
Provisão de férias e Salários a Pagar	56.049	9.958
Tributos e contribuições sociais	50.356	29.595
Receitas diferidas	(643)	(643)
Convênios, Contratos e Outros	199.043	30.013
	<b>230.213</b>	<b>106.585</b>
<b>Caixa líquido das atividades operacionais</b>	<b>448.090</b>	<b>483.679</b>
<b>Fluxo de caixa das atividades de Investimento</b>		
Investimentos	-	(90)
Aquisição de imobilizado	(2.542.845)	(3.045.600)
Intangível	(34.139)	(25.074)
<b>Caixa líquido das atividades de investimentos</b>	<b>(2.576.984)</b>	<b>(3.070.764)</b>
<b>Fluxo de caixa das atividades de financiamentos</b>		
Integralização de capital	1.823.268	2.805.184
Adiantamento para futuro aumento de capital	-	-
<b>Caixa líquido das atividades de financiamentos</b>	<b>1.823.268</b>	<b>2.805.184</b>
<b>Aumento / (Redução) líquida de caixa</b>	<b>(305.626)</b>	<b>218.099</b>
Caixa no início do período	679.527	461.428
Caixa no final do período	373.901	679.527
<b>Aumento / (Redução) líquido de caixa</b>	<b>(305.626)</b>	<b>218.099</b>

As notas explicativas da administração são parte integrante das demonstrações contábeis.

**DEMONSTRAÇÕES DAS MUTAÇÕES DO PATRIMÔNIO LÍQUIDO**  
**Em 31 de dezembro de 2016 e 2015**  
 (Em milhares de Reais)

	Capital Subscrito	Adiantamento para futuro aumento de capital	Ajuste de Avaliação Patrimonial	Lucros ou Prejuízos acumulados	Total
<b>Saldos em 31 de dezembro de 2014</b>	<b>28.964.429</b>	<b>-</b>	<b>159.061</b>	<b>(5.021.790)</b>	<b>24.101.700</b>
Integralização de capital em dinheiro	2.805.184	-	-	-	2.805.184
Ganho (Perda) sobre plano de benefícios e investimentos	-	-	(131.843)	-	(131.843)
Lucro ou Prejuízo do exercício	-	-	-	(93.345)	(93.345)
<b>Saldos em 31 de dezembro de 2015</b>	<b>31.769.613</b>	<b>-</b>	<b>27.218</b>	<b>(5.115.135)</b>	<b>26.681.696</b>
Integralização de capital em dinheiro	1.823.268	-	-	-	1.823.268
Ganho (Perda) sobre plano de benefícios e investimentos	-	-	(22.258)	-	(22.258)
Lucro ou Prejuízo do exercício	-	-	-	(119.538)	(119.538)
<b>Saldos em 31 de dezembro de 2016</b>	<b>33.592.881</b>	<b>-</b>	<b>4.960</b>	<b>(5.234.674)</b>	<b>28.363.167</b>

As notas explicativas da administração são parte integrante das demonstrações contábeis.

**DEMONSTRAÇÕES DOS VALORES ADICIONADOS**  
**Em 31 de dezembro de 2016 e 2015**  
 (Em milhares de Reais)

	2016	2015
<b>1 - RECEITAS</b>		
1.1 - Vendas de mercadorias, produtos e serviços	2.633.117	2.250.177
1.2 - Provisão e Reversão Estimada p/ Crédito de Liquid.Duvidosa - PECLD	(32.342)	300.636
1.3 - Outras receitas e despesas	(363)	(1.770)
	<b>2.600.412</b>	<b>2.549.043</b>
<b>2 - INSUMOS ADQUIRIDOS DE TERCEIROS</b>		
2.1 - Materiais consumidos	(50.667)	(55.687)
2.2 - Outros custos de produtos e serviços vendidos	(40.206)	(50.387)
2.3 - Energia, serviços de terceiros e outras despesas operacionais	(593.590)	(922.499)
2.4 - Perda na realização de ativos	(4.632)	(4.482)
	<b>(689.095)</b>	<b>(1.033.055)</b>
<b>3 - VALOR ADICIONADO BRUTO</b>	<b>1.911.317</b>	<b>1.515.988</b>
<b>4 - DEPRECIAÇÃO</b>		
4.1 - Depreciação, amortização e exaustão	(287.190)	(281.110)
<b>(=) - VALOR ADICIONADO LÍQUIDO</b>	<b>1.624.127</b>	<b>1.234.878</b>
<b>5 - VALOR ADICIONADO RECEBIDO EM TRANSFERÊNCIA</b>		
5.1 - Juros, lucros, e dividendos sobre ações	1.715	165.465
5.2 - Receitas financeiras	69.834	77.776
	<b>71.549</b>	<b>243.241</b>
<b>6 - VALOR ADICIONADO TOTAL A DISTRIBUIR</b>	<b>1.695.676</b>	<b>1.478.119</b>
<b>7 - DISTRIBUIÇÃO DO VALOR ADICIONADO</b>		
<b>7.1 - Empregados</b>		
7.1.1 - Salários e encargos	1.506.760	1.297.783
7.1.2 - Comissões sobre vendas	856	795
7.1.3 - Honorários da diretoria e conselhos	2.044	1.779
7.1.4 - Participação dos empregados nos resultados	56.743	51.510
7.1.5 - Planos de aposentadoria e pensão	38.819	36.074
	<b>1.605.222</b>	<b>1.387.941</b>
<b>7.2 - Impostos, taxas e contribuições</b>		
7.2.1 - Federal, Municipal e Estadual	205.861	178.536
7.2.2 - Reversão de Provisões	-	-
	<b>205.861</b>	<b>178.536</b>
<b>7.3 - Remuneração de capitais de terceiros</b>		
7.3.1 - Juros e variações monetárias passivas	898	1.951
7.3.2 - Aluguéis	3.233	3.036
	<b>4.131</b>	<b>4.987</b>
<b>7.4 - Lucro ou Prejuízo do Exercício</b>	<b>(119.538)</b>	<b>(93.345)</b>
<b>TOTAL DO VALOR ADICIONADO DISTRIBUÍDO</b>	<b>1.695.676</b>	<b>1.478.119</b>

As notas explicativas da administração são parte integrante das demonstrações contábeis.

## NOTAS EXPLICATIVAS DA ADMINISTRAÇÃO ÀS DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS EXERCÍCIOS FINDOS EM 31 DE DEZEMBRO DE 2016 E 2015

(Em Milhares de Reais, exceto se de outra forma indicado)

### INFORMAÇÕES GERAIS

A Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô é uma sociedade anônima de capital autorizado com sede na Cidade de São Paulo, Estado de São Paulo. Seu acionista controlador é o Governo do Estado de São Paulo. A Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô tem as seguintes atividades previstas em seu Estatuto Social, como segue:

#### **ARTIGO 2º - Constitui objeto da Companhia:**

- I. Planejamento, projeto, construção, implantação, operação e manutenção de sistemas de transportes públicos metroviário, ferroviário e sobre pneus, na Região Metropolitana de São Paulo.
- II. Execução das obras e dos serviços complementares ou correlatos, necessários à integração do sistema de transporte de passageiros ao complexo urbanístico da cidade.
- III. Construção e operação de terminais de passageiros; a implantação e operação de estacionamentos.
- IV. Construção e comercialização, direta e indireta, admitida a coparticipação da iniciativa privada, de prédios residenciais e ou comerciais, bem como projetar, executar, administrar, direta ou indiretamente, outra qualquer obra de interesse público e da Companhia.
- V. Comercialização de marca, patente, nome e insígnia; comercialização de áreas e espaços para propaganda; prestação de serviços complementares de suporte ao usuário, por si ou através de permissionários, com ou sem cessão de uso predial.
- VI. Comercialização de tecnologia, direta, indireta, em sociedade ou consórcios; bem como a prestação de serviços de consultoria, apoio técnico e prestação de serviços na operação e na manutenção de equipamentos; construção e implantação de sistemas de transporte e de terminais de passageiros, no país e no exterior.
- VII. Edição, vedada a impressão, de jornais, revistas e outras publicações de cunho técnico e comercial, permitida a propaganda.

As demonstrações contábeis foram aprovadas pela Diretoria no dia 13 de março de 2017.

### **1. CONTEXTO OPERACIONAL**

No exercício findo em 31 de dezembro de 2016, o GESP aportou recursos no montante de R\$ 1.823.268 a título de aumento de capital e de R\$ 598.300 a título de ressarcimento de gratuidades e subsídios aos estudantes (programa de ação social).

Para o exercício de 2017 foi aprovada a Lei nº 16.347 de 29 de dezembro de 2016, para liberação de R\$ 2.899.099 para investimentos, R\$ 159.400 Apoio a PPP – Operação Linha 4 –Amarela e R\$ 604.976 a título de ressarcimento de gratuidades, conforme publicado no Diário Oficial do Estado de São Paulo em 30 de dezembro de 2016, seção 1, páginas 3 e 9.



Em 28 de dezembro de 2016 foi aprovado o Decreto Nº 62.392 de créditos suplementar à Cia. do Metrô no valor de R\$ 400.000 à título de “Restos a Pagar” para o exercício de 2017.

Os quadros a seguir demonstram o contexto operacional em seus principais dados físicos:

2014	Extensão em Operação - km	Qtde. de Estações <sup>1</sup>	Frota de Trens	Km Percorrido	Passageiros Transportados no ano
Linha 1 - Azul	20,20	23	58	5.990.620	418.308.183
Linha 2 - Verde	14,70	14	27	3.496.520	186.482.024
Linha 3 - Vermelha	22,00	18	57	7.080.135	425.898.765
Linha 5 - Lilás	9,30	7	8	1.497.959	79.734.627
<b>Total</b>	<b>66,20</b>	<b>59<sup>1</sup></b>	<b>150</b>	<b>18.065.234</b>	<b>1.110.423.599</b>

2015	Extensão em Operação -km	Qtde. de Estações <sup>1</sup>	Frota de Trens	Km Percorrido	Passageiros Transportados no ano
Linha 1 - Azul	20,20	23	58	6.301.670	417.848.001
Linha 2 - Verde	14,70	14	27	3.609.978	188.346.157
Linha 3 - Vermelha	22,00	18	57	7.433.257	430.801.622
Linha 5 - Lilás	9,30	7	8	1.522.667	79.748.219
Linha 15 - Prata	2,30	2	4	65.978	894.394
<b>Total</b>	<b>68,50</b>	<b>61<sup>(1)</sup></b>	<b>154</b>	<b>18.933.550</b>	<b>1.117.638.393</b>

2016	Extensão em Operação - km	Qtde. de Estações <sup>1</sup>	Frota de Trens	Km Percorrido	Passageiros Transportados no ano
Linha 1 - Azul	20,20	23	58	6.338.045	411.762.270
Linha 2 - Verde	14,70	14	27	3.603.941	188.576.500
Linha 3 - Vermelha	22,00	18	57	7.502.200	425.111.639
Linha 5 - Lilás	9,30	7	8	1.423.187	78.017.194
Linha 15 - Prata	2,30	2	7	197.107	3.854.544
<b>Total</b>	<b>68,50</b>	<b>61<sup>1</sup></b>	<b>157</b>	<b>19.064.480</b>	<b>1.107.322.147</b>

(<sup>1</sup>) **Estações de Transferência:** São consideradas “de transferência” as estações Ana Rosa, Paraíso e Praça da Sé e servem para interligação de duas ou mais linhas. Para apurar a quantidade total de estações do sistema metroviário, estas foram computadas apenas uma vez. Porém, no somatório de cada linha, elas foram computadas nas duas linhas que atendem. Por isso que o total auferiu-se 61 e não 64 estações.

## 2. APRESENTAÇÃO DAS DEMONSTRAÇÕES CONTÁBEIS

### 2.1. Base de preparação

As demonstrações contábeis da Companhia do Metrô foram preparadas e estão sendo apresentadas conforme as práticas contábeis adotadas no Brasil e conforme as normas internacionais de relatório financeiro (International Financial Reporting Standards (IFRS)) emitidas pelo International Accounting Standards Board (IASB).

As práticas contábeis adotadas no Brasil compreendem aquelas incluídas na legislação societária brasileira e os Pronunciamentos, as Orientações e as Interpretações Técnicas do Comitê de Pronunciamentos Contábeis (CPC), aprovados pela Comissão de Valores Mobiliários (CVM).

## **2.2. Demonstração do valor adicionado**

A demonstração do valor adicionado – DVA apresenta informações relativas à riqueza criada pela Companhia e a forma como tais riquezas foram distribuídas. Essa demonstração foi preparada de acordo com o CPC 09 – Demonstração do Valor Adicionado, aprovado pela Deliberação CVM 557/2008 e é apresentada como informação adicional.

## **2.3. Balanço social**

O balanço social demonstra os indicadores sociais, ambientais, o quantitativo funcional e informações relevantes quanto ao exercício da cidadania e da responsabilidade social empresarial. Algumas informações foram obtidas por meio de registros auxiliares e informações gerenciais da Companhia. Este balanço é apresentado como informação adicional.

## **2.4. Base de mensuração**

As demonstrações contábeis foram preparadas com base no custo histórico com exceção dos instrumentos financeiros mensurados pelo valor justo por meio do resultado e disponíveis para venda.

## **2.5. Moeda Funcional**

Estas demonstrações contábeis estão apresentadas em Reais (R\$), que é a moeda funcional da Companhia. Todas as informações contábeis apresentadas em Reais foram arredondadas para o milhar mais próximo, exceto quando indicado de outra forma.

## **2.6. Uso de Estimativas**

A preparação das demonstrações contábeis de acordo com as normas IFRS e as normas CPC exige que a Administração faça julgamentos, estimativas e premissas que afetam a aplicação de políticas contábeis e os valores reportados de ativos, passivos, receitas e despesas. Os resultados reais podem divergir dessas estimativas.

Estimativas e premissas são revistas de forma contínua. Revisões com relação a estimativas contábeis são reconhecidas no exercício em que as estimativas são revisadas e em quaisquer exercícios futuros que sejam afetados.

As informações sobre julgamentos críticos referente às políticas contábeis adotadas que tenham efeitos significativos sobre os valores reconhecidos nas demonstrações contábeis estão incluídas nas seguintes notas explicativas:

Nota 6 – Provisão Estimada para Crédito de Liquidação Duvidosa

Nota 9 – Imobilizado

Nota 13 – Plano de Benefícios

Nota 15 – Provisão para Contingências

## **2.7. Principais políticas contábeis**

### **2.7.1. Caixa e equivalentes de caixa**

Caixa e equivalentes de caixa incluem o caixa, os depósitos bancários e outros investimentos de curto prazo de alta liquidez, com vencimentos originais de até três meses e com risco insignificante de mudança de valor.

### **2.7.2. Ativos financeiros**

#### **Classificação**

Os recebíveis são ativos financeiros não derivativos com pagamentos fixos, não cotados em um mercado ativo. São incluídos no circulante. Os recebíveis da Companhia compreendem "Caixa e equivalentes de caixa", "Contas a receber", "Bancos conta vinculada" e "Adiantamentos".

#### **Reconhecimento e mensuração**

Os recebíveis são contabilizados pelo custo amortizado.

#### **Compensação de instrumentos financeiros**

Ativos e passivos financeiros são compensados e o valor líquido é reportado no balanço patrimonial quando há um direito legalmente aplicável de compensar os valores reconhecidos e há uma intenção de liquidá-los numa base líquida, ou realizar o ativo e liquidar o passivo simultaneamente.

#### **Impairment de ativos financeiros**

A Companhia avalia no final de cada período do relatório se há evidência objetiva de que o ativo financeiro está deteriorado.

Um ativo ou grupo de ativos financeiros está deteriorado e os prejuízos de *impairment* são incorridos somente se há evidência objetiva de *impairment* como resultado de um ou mais eventos ocorridos após o reconhecimento inicial dos ativos (um "evento de perda") e aquele evento (ou eventos) de perda tem um impacto nos fluxos de caixa futuros estimados do ativo financeiro ou grupo de ativos financeiros que pode ser estimado de maneira confiável.

### **2.7.3. Contas a receber**

As contas a receber correspondem aos valores a receber pela venda de bilhetes, terrenos, locações, ressarcimento de gastos em geral e contratos e convênios.

As contas a receber são, inicialmente, reconhecidas pelo valor justo e, subsequentemente, mensuradas pelo custo amortizado com o uso do método da taxa efetiva de juros menos as perdas estimadas das contas a receber. Na prática são normalmente reconhecidas ao valor faturado, ajustado pela provisão estimada para créditos de liquidação duvidosa, se necessária.

### **2.7.4. Estoques**

Os estoques de materiais destinados a operação estão classificados no imobilizado. Os estoques de materiais de consumo são avaliados ao custo médio de aquisição, inferior ao valor de reposição.

### **2.7.5. Investimentos**

Os investimentos correspondem a instrumentos patrimoniais, classificados como disponíveis para venda, avaliados ao valor justo.

### **2.7.6. Ativos intangíveis**

As licenças de *softwares* adquiridas são capitalizadas com base nos custos incorridos para adquirir os softwares e fazer com que eles estejam prontos para ser utilizados. Esses custos são amortizados durante sua vida útil estimável de três a cinco anos.

Os custos associados à manutenção de *softwares* são reconhecidos como despesa, conforme incorridos. Os custos de desenvolvimento que são diretamente atribuíveis ao projeto e aos testes de produtos de *softwares* identificáveis e exclusivos, controlados pela Companhia, são reconhecidos como ativos intangíveis.

### **2.7.7. Imobilizado**

O imobilizado é mensurado pelo seu custo histórico, menos depreciação acumulada. O custo histórico inclui os gastos diretamente atribuíveis à aquisição dos itens.

Os custos subsequentes são incluídos no valor contábil do ativo ou reconhecidos como um ativo separado, conforme apropriado, somente quando for provável que fluam benefícios econômicos futuros associados ao item e que o custo do item possa ser mensurado com segurança. O valor contábil de itens ou peças substituídos é baixado. Todos os outros reparos e manutenções são lançados em contrapartida ao resultado do exercício, quando incorridos.

Os terrenos não são depreciados. A depreciação de outros ativos é calculada usando o método linear para alocar seus custos aos seus valores residuais durante a vida útil estimada.

Os valores residuais e a vida útil dos ativos são revisados e ajustados, se apropriado, ao final de cada exercício.

O valor contábil de um ativo é imediatamente baixado para seu valor recuperável se o valor contábil do ativo for maior do que seu valor recuperável estimado (Nota 9).

Os ganhos e as perdas de alienações são determinados pela comparação dos resultados com o valor contábil e são reconhecidos em "Outras receitas/despesas operacionais, líquidos", na demonstração do resultado.

### **2.7.8. Impairment de ativos não financeiros**

Os ativos que estão sujeitos à depreciação e amortização são revisados para a verificação de *impairment* sempre que eventos ou mudanças nas circunstâncias indicarem que o valor contábil pode não ser recuperável. Uma perda por *impairment* é reconhecida pelo valor ao qual o valor contábil do ativo excede seu valor recuperável. Este último é o valor mais alto entre o valor justo de um ativo menos os custos de venda e o seu valor em uso.

### **2.7.9 Fornecedores e outras obrigações**

As contas a pagar aos fornecedores e as outras contas a pagar são obrigações a pagar por bens ou serviços que foram adquiridos de fornecedores no curso normal dos negócios, sendo classificadas como passivos circulantes se o pagamento for devido no período de até um ano. Caso contrário, as contas a pagar são apresentadas como passivo não circulante.

Elas são, inicialmente, reconhecidas pelo valor justo e, subsequentemente, mensuradas pelo custo amortizado com o uso do método de taxa efetiva de juros. Na prática, são normalmente reconhecidas ao valor da fatura correspondente.

### **2.7.10. Provisões**

As provisões para ações judiciais (trabalhistas, cíveis e tributárias) são reconhecidas quando: a Companhia tem uma obrigação presente ou não formalizada (constructive obligation) como resultado de eventos passados; é provável que uma saída de recursos seja necessária para liquidar a obrigação; e o valor tiver sido estimado com segurança. As provisões não são reconhecidas com relação às perdas operacionais futuras.

Quando houver uma série de obrigações similares, a probabilidade de liquidá-las é determinada levando-se em consideração a classe de obrigações como um todo. Uma provisão é reconhecida mesmo que a probabilidade de liquidação relacionada com qualquer item individual incluído na mesma classe de obrigações seja pequena.

As provisões são mensuradas pelo valor presente dos gastos que devem ser necessários para liquidar a obrigação, usando uma taxa antes de impostos, a qual reflita as avaliações atuais de mercado do valor temporal do dinheiro e dos riscos específicos da obrigação.

### **2.7.11. Imposto de renda e contribuição social corrente e diferido**

As despesas de imposto de renda e contribuição social do período compreendem os impostos: corrente e diferido. Os impostos sobre a renda são reconhecidos na demonstração do resultado, exceto na proporção em que estiverem relacionados com itens reconhecidos diretamente no patrimônio líquido. Nesse caso, o imposto também é reconhecido no patrimônio líquido.

O encargo de imposto de renda e contribuição social corrente é calculado com base nas leis tributárias promulgadas, ou substancialmente promulgadas, na data do balanço no país em que a Companhia atua e gera lucro tributável. A administração avalia, periodicamente, as posições assumidas pela Companhia nas declarações de impostos de renda com relação às situações em que a regulamentação fiscal aplicável dá margem a interpretações. Estabelece provisões, quando apropriado, com base nos valores estimados de pagamento às autoridades fiscais.

O imposto de renda e contribuições sociais diferidos são reconhecidos usando-se o método do passivo sobre as diferenças temporárias decorrentes de diferenças entre as bases fiscais dos ativos e passivos e seus valores contábeis nas demonstrações contábeis. O imposto de renda e contribuição social diferidos são determinados, usando alíquotas de imposto (e leis fiscais) promulgadas, ou substancialmente promulgadas, na data do balanço, e que devem ser aplicadas quando o respectivo imposto diferido ativo for realizado ou quando o imposto diferido passivo for liquidado.

Conforme nota 23, a Companhia não reconheceu o imposto de renda e contribuições sociais diferidos ativos, uma vez que não estima projeção de lucros tributáveis futuros.

### **2.7.12. Benefícios a funcionários**

#### **(a) Benefícios de demissão**

A Companhia, em 31 de dezembro de 2016 não possui planos de benefícios de demissão normal para funcionários. Com exceção ao assunto Plano de Demissão Voluntário – PDV, em que a Cia. abriu inscrições em 2016 para adesões aos interessados. Neste plano, um benefício adicional será custear o plano médico, por um período determinado de no máximo 4 anos, dependendo da faixa etária do interessado e um adicional no aviso prévio de 5 dias por ano trabalhado.

### **(b) Programa de Participação nos Resultados - PPR**

A provisão mensal do PPR, durante o ano é feita baseada no valor total pago do exercício anterior e provisionado 1/12 avos para o próximo exercício.

### **(c) Benefício pós emprego**

Conforme Nota 13, a Companhia em conjunto com o Metrô é patrocinadora de planos de previdência oferecido aos seus colaboradores, cujas características e demais informações sobre os planos estão apresentados na referida nota.

### **2.7.13. Reconhecimento da receita**

A receita compreende o valor justo da contraprestação recebida ou a receber no curso normal das atividades da Companhia.

A receita é apresentada líquida dos impostos, dos abatimentos e dos descontos.

A Companhia reconhece a receita quando o valor da receita pode ser mensurado com segurança, e é provável que benefícios econômicos futuros fluam para a entidade.

### **(a) Receita Tarifária**

A Companhia presta serviços de transporte metroviário, sendo que as receitas são reconhecidas no momento da utilização do serviço pelo usuário.

A prestação de serviços ocorrida mediante a utilização do bilhete unitário é reconhecida como receita quando da venda nas bilheterias.

### **(b) Receita de Arrendamento, Locação e Mídia**

São provisionadas, mensalmente, baseadas nos contratos assinados, para atender ao regime de competência. São contabilizadas na medida em que os serviços são prestados. Ex.: Shoppings, estacionamentos, lojas e propagandas eletrônicas e painéis.

### **(c) Receita com Gratuidade**

*São contabilizadas, mensalmente, à medida do seu recebimento do Governo do Estado de São Paulo.*

### **(d) Receita financeira**

A receita financeira é reconhecida conforme o prazo decorrido, usando o método da taxa efetiva de juros.

## **2.8. Novos pronunciamentos, alterações e interpretações de normas**

As seguintes normas, alterações e interpretações de normas foram emitidas pelo IASB e CPC com vigência a partir de 1º de janeiro 2014. A companhia analisou a revisão do pronunciamento já convertido e atualizado no CPC e não identificou impactos para a divulgação destas demonstrações contábeis:

- IFRS 10, IFRS 12 e IAS 28 - "Entidades de Investimento";
- IFRIC 21 - "Impostos";
- IAS 12 – "Imposto sobre a Renda";
- IAS 19 - "Benefícios a empregados";
- IAS 32 – "Compensação de ativos financeiros e passivos financeiros";
- IAS 36 - "Redução ao Valor Recuperável de Ativos";
- IAS 37 – "Provisões, Passivos Contingentes e Ativos Contingentes";
- IAS 39 - "Mudanças em Derivativos e Continuidade da Contabilidade de Hedge".

### **2.8.1 Normas, alterações e interpretações de normas que ainda não estão em vigor**

As seguintes novas normas, alterações e interpretações de normas foram emitidas pelo International Accounting Standards Board (IASB) e ainda não foram editadas pelo CPC. Essas normas, alterações e interpretações são efetivas para os períodos anuais iniciando em/ou após 01 de janeiro de 2016. A companhia está avaliando os impactos da adoção desses instrumentos em suas demonstrações contábeis:

- IFRS 14 – “Contas de diferimento regulatório”;
- IFRS 11 – “Acordos de compartilhamento”;
- IAS 16 e IAS 38 – “Esclarecimentos sobre Métodos Aceitáveis de Depreciação e Amortização”;
- IFRS 5, IFRS 7 e IAS 19 – “Revisão das normas”.

## **3. GESTÃO DE RISCO FINANCEIRO**

### **3.1. Fatores de risco financeiro**

As atividades da Companhia a expõe a diversos riscos financeiros: risco de mercado (incluindo risco de moeda, risco de taxa de juros de valor justo, risco de taxa de juros de fluxo de caixa), risco de preço, risco de crédito e risco de liquidez. O programa de gestão de risco da Companhia se concentra na imprevisibilidade dos mercados financeiros e busca minimizar potenciais efeitos adversos no desempenho financeiro da Companhia.

A gestão de risco é realizada pela alta administração da Companhia, segundo as políticas aprovadas pelos acionistas. A alta administração da Companhia identifica, avalia e protege a Companhia contra eventuais riscos financeiros.

#### **(a) Risco de crédito**

O risco de crédito decorre de caixa e equivalentes de caixa, depósitos em bancos e instituições financeiras, e outros recebíveis.

Para bancos e instituições financeiras, são aceitos somente títulos de entidades consideradas de primeira linha.

#### **(b) Risco de liquidez**

A previsão de fluxo de caixa é realizada pela administração da Companhia.

A administração monitora as previsões contínuas das exigências de liquidez da Companhia para assegurar que ela tenha caixa suficiente para atender às necessidades operacionais.

O excesso de caixa mantido pela Companhia, além do saldo exigido para administração do capital circulante, é investido em aplicações financeiras em instituições financeiras de primeira linha e aplicações financeiras administradas pelo SIAFEM (Sistema Integrado de Administração Financeira de Estados e Municípios).

## **4. INSTRUMENTOS FINANCEIROS**

### **4.1 - Classificação e mensuração**

A Companhia classifica seus ativos financeiros sob as seguintes categorias: mensurados ao valor justo por meio do resultado, ativos financeiros disponíveis para venda e recebíveis. A classificação depende da finalidade para a qual os ativos financeiros foram adquiridos. A administração determina a classificação de seus ativos financeiros no reconhecimento inicial.



#### **4.2 - Ativos financeiros mensurados ao valor justo por meio do resultado**

Os ativos financeiros mensurados ao valor justo por meio do resultado são ativos financeiros mantidos para negociação ativa e frequente. Os ganhos ou as perdas decorrentes de variações no valor justo de ativos financeiros mensurados ao valor justo por meio do resultado são apresentados na demonstração do resultado em "resultado financeiro" no período em que ocorrem, a menos que o instrumento tenha sido contratado em conexão com outra operação. Nesse caso, as variações são reconhecidas na mesma linha do resultado afetada pela referida operação.

#### **4.3 - Ativos financeiros disponíveis para venda**

Ativos financeiros disponíveis para venda são ativos financeiros não derivativos que são designados como disponíveis para venda ou não são classificados em nenhuma das outras categorias de ativos financeiros. Ativos financeiros disponíveis para venda são registrados inicialmente pelo seu valor justo acrescido de qualquer custo de transação diretamente atribuível. Após o reconhecimento inicial, eles são medidos pelo valor justo e as mudanças, que não sejam perdas por redução ao valor recuperável, são reconhecidas em outros resultados abrangentes e apresentadas dentro do patrimônio líquido. Quando um investimento é baixado, o resultado acumulado em outros resultados abrangentes é transferido para o resultado.

Os investimentos da Companhia em títulos patrimoniais são classificados como ativos financeiros disponíveis para venda.

#### **4.4 - Recebíveis**

Incluem-se nesta categoria os recebíveis que são ativos financeiros não derivativos com pagamentos fixos ou determináveis, não cotados em um mercado ativo. São incluídos como ativo circulante, exceto aqueles com prazo de vencimento superior a 12 meses após a data de emissão do balanço (estes são classificados como ativos não circulantes). Os recebíveis da Companhia compreendem as contas a receber e demais contas a receber. Após o reconhecimento inicial, os recebíveis são medidos pelo custo amortizado através do método dos juros efetivos, decrescidos de qualquer perda por redução ao valor recuperável.

#### **4.5 - Passivos financeiros não derivativos**

A Companhia reconhece todos os passivos financeiros inicialmente na data de negociação, que é a data na qual a Companhia se torna parte das disposições contratuais do instrumento. A Companhia desconhece um passivo financeiro quando sua obrigação contratual é retirada, cancelada ou expirada.

A Companhia classifica os passivos financeiros não derivativos na categoria de outros passivos financeiros. Tais passivos financeiros são reconhecidos inicialmente pelo valor justo deduzidos de quaisquer custos de transação atribuíveis. Após o reconhecimento inicial, esses passivos financeiros são mensurados pelo custo amortizado utilizando o método dos juros efetivos.

Outros passivos financeiros não derivativos compreendem fornecedores, tributos e outras obrigações a pagar.

#### **4.6 - Classificação dos instrumentos financeiros**

A classificação dos instrumentos financeiros está apresentada no quadro a seguir, e não existem instrumentos financeiros classificados em outras categorias além das informadas:



	Valor justo por meio do resultado	Disponíveis para venda	Recebíveis	Passivos financeiros não derivativos	Total em 31 de dezembro 2016
<b>Ativos</b>					
Caixa e equivalentes de caixa	373.901	-	-	-	<b>373.901</b>
Contas a receber	-	-	233.103	-	<b>233.103</b>
Adiantamentos e outros	-	-	27.862	-	<b>27.862</b>
Investimentos	-	98.911	-	-	<b>98.911</b>
<b>Total</b>	<b>373.901</b>	<b>98.911</b>	<b>260.965</b>	<b>-</b>	<b>733.777</b>
<b>Passivos</b>					
Fornecedores	-	-	-	(827.026)	<b>(827.026)</b>
Tributos e contribuições Sociais	-	-	-	(243.909)	<b>(243.909)</b>
Convenios, contratos e outros	-	-	-	(1.007.278)	<b>(1.007.278)</b>
<b>Total</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>(2.078.213)</b>	<b>(2.078.213)</b>

#### 4.7. Valor justo

##### 4.7.1. Instrumentos financeiros “derivativos”

A Companhia não efetua operações com instrumentos financeiros derivativos com o objetivo de mitigar ou de eliminar riscos inerentes à sua operação.

##### 4.7.2 - Instrumentos financeiros “não derivativos”

Para todas as operações a Administração considera que o valor justo equipara-se ao valor contábil, uma vez que para estas operações o valor contábil reflete o valor de liquidação naquela data, em virtude do curto prazo de vencimento dessas operações. Desta forma, os valores contábeis registrados no balanço patrimonial não divergem dos respectivos valores justos em 31 de dezembro de 2016.

#### 5. CAIXA E EQUIVALENTES DE CAIXA

	2016	2015
<b>Caixa</b>	<b>8.852</b>	<b>3.485</b>
<b>Bancos - Conta Movimento</b>	<b>66.350</b>	<b>732</b>
<b>Aplicações financeiras:</b>		
SIAFEM	64.927	666.808
Fundo BB Curto Prazo	233.772	8.501
<b>Total das aplicações financeiras</b>	<b>298.699</b>	<b>675.309</b>
<b>Caixa e equivalente de caixa</b>	<b>373.901</b>	<b>679.527</b>

De acordo com o Decreto Estadual nº. 60.244 de 14/03/2014, as aplicações financeiras da Cia. do Metrô, são realizadas na corretora do sistema SIAFEM da Secretaria da Fazenda, cuja rentabilidade é de aproximadamente 1,07% ao mês e BB CP (curto prazo) automático – Banco do Brasil, com rentabilidade aproximada de 0,78% ao mês.

## 6. CONTAS A RECEBER

### a) – Composição detalhada dos principais Contas a Receber líquido:

	2016	2015
<b>Contas a Receber</b>		
Ressarcimento Petrobrás (Estação Paulista)	40.564	40.564
Concessões de uso - Shoppings e estacionamentos	46.385	39.453
Ressarcimento de gastos com pessoal cedidos	24.141	21.349
Locações	23.384	17.871
Corredor Oeste	11.305	11.305
Outros	197.429	150.661
	<b>343.208</b>	<b>281.203</b>
<b>Governo do Estado</b>		
Ressarcimento por venda de Terrenos	700	700
Convênio ( Linha 4 Amarela )	153.517	135.901
	<b>154.217</b>	<b>136.601</b>
Provisão estimada para perdas no contas a receber	(264.322)	(231.979)
<b>Contas a receber - líquido</b>	<b>233.103</b>	<b>185.825</b>

### b) – Abertura por vencimento dos valores vencidos e a vencer:

	2016	2015
<b>A vencer</b>	219.299	171.588
<b>Vencidos até 30 dias</b>	2.499	2.931
<b>Vencidos de 31 à 90 dias</b>	2.985	9.194
<b>Vencidos a mais de 90 dias</b>	272.642	234.091
<b>Provisão estimada para perdas no contas a receber</b>	(264.322)	(231.979)
<b>Contas a receber - líquido</b>	<b>233.103</b>	<b>185.825</b>

**c) - Movimentação da provisão estimada para crédito de liquidação duvidosa:**

	2016	2015
<b>Saldo Inicial</b>	231.979	532.616
<b>Adições</b>	168.244	32.074
<b>Baixas</b>	(135.901)	(332.711)
<b>Saldo Final</b>	<b>264.322</b>	<b>231.979</b>

A Companhia registra a provisão estimada para perdas no contas a receber, após análise individualizada dos clientes.

**d) - Convênios e contratos**

A Companhia assinou em 29/11/2006, como interveniente, o contrato de concessão patrocinada para exploração dos serviços de transporte de passageiros da Linha 4 – Amarela do Metrô de São Paulo, da estação Luz até Taboão da Serra, firmado entre o Governo do Estado de São Paulo, Poder Concedente, e a Concessionária Linha 4 do Metrô de São Paulo S.A.

Em decorrência da prioridade no saque, pela Concessionária da Linha 4, dos valores depositados na câmara de compensação, a Companhia do Metrô passou a registrar, desde o início da operação comercial da Linha 4, um déficit em sua arrecadação tarifária devido à diferença entre a remuneração contratual paga à Concessionária ( de responsabilidade do Poder Concedente), mas retirada dos valores da Câmara de Compensação, e a venda de direito de viagem do sistema metroferroviário - tarifa pública, levando-se em consideração a prioridade de saque dos valores depositados na câmara de compensação.

Ressalte-se que o Reconhecimento Contábil da Receita dos Serviços Prestados é realizado de acordo com o Pronunciamento Técnico CPC 30, pelo regime de Competência, quando da efetiva prestação de serviços e pelo valor correspondente à viagem, conforme grade tarifária vigente, publicada na Resolução do Secretário dos Transportes Metropolitanos.

Em conformidade com a Cláusula Primeira – Das Adequações Contábeis do referido Termo de Acordo, foi reconhecido como perda da Companhia o montante de R\$ 332.711 no exercício de 2014 e, também, ficou avençado na Cláusula Segunda - da Recomposição da Receita Tarifária, que “o Estado reconhece, a partir da celebração deste instrumento, a responsabilidade pelo equacionamento dos efeitos suportados pelo Metrô, em face da citada regra de rateio da receita tarifária do sistema metroferroviário, naquilo que afetar a sustentabilidade econômico-financeira da Companhia.”

No exercício de 2015, o Estado de São Paulo e a Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô celebraram entre si, em 30 de outubro de 2015, Termo de Acordo visando a recomposição da receita tarifária, decorrente da diferença entre a remuneração contratual paga à Concessionária e a venda de direito de viagem do sistema metroferroviário (tarifa pública). Em decorrência deste Termo de Acordo, foi efetuado em 31 de outubro de 2016, a liberação dos recursos provenientes da recomposição da receita tarifária, em decorrência do Impacto da Linha 4 – Amarela na arrecadação da empresa do ano de 2015, aprovado por meio do decreto Nº 62.241 de 27 de outubro de 2016 no valor de R\$135.900.769,22.

## 7. BANCOS CONTA VINCULADA

	2016	2015
Depósitos	-	-
Remuneração Básica	-	25
Crédito de juros	-	-
IRRF	-	(33)
Resgates	-	(4.543)
<b>Total</b>	<b>-</b>	<b>(4.551)</b>

No mês de janeiro de 2015, ocorreu o resgate final na conta vinculada, sendo transferido aproximadamente o montante de R\$ 4.543 para integralização do capital, em virtude dos pagamentos efetuados pela apresentação das medições da Linha 17 – Ouro.

Para o período de 2016 não houve movimentação.

## 8. INVESTIMENTOS

	2016	2015
Cia. Energética de São Paulo - CESP	8.934	8.934
Duke Energy International (Geração Paranapanema S/A)	2.613	2.613
AES Tietê S/A	0	-
Cia. De Transmissão de Energia Elétrica Paulista – CTEEP	0	-
Eletropaulo Metropolitana Eletricidade de São Paulo S/A	15.322	15.322
Energias do Brasil – EDP	0	-
Cia. Piratininga de Força e Luz - CPFL	0	-
EMAE – Empresa Metropolitana de Águas e Energia S/A	<u>15.349</u>	<u>15.349</u>
	<b>42.218</b>	<b>42.218</b>
<b>Ajuste das ações ao valor de mercado</b>	<b>51.580</b>	<b>26.658</b>
<b>Total de Investimentos em ações</b>	<b>93.798</b>	<b>68.876</b>
Obras de arte nas estações	5.113	5.113
<b>Investimentos</b>	<b>98.911</b>	<b>73.989</b>

a) -Memória de Cálculo dos investimentos em ações

EMPRESA	Custo de Aquisição R\$	Código BOVESPA	Dezembro/2015		Dezembro/2016	
			Quantidade de Ações	Valor justo R\$	Quantidade de Ações	Valor justo R\$
CESP	10.000	CESP3	1.182.500	12.050	1.182.500	14.947
DUKE	3.231	GEP4	1.070.421	42.817	1.070.300	43.872
AES	7.740	GETI3	-	-	-	-
CTEEP	25.349	TRPL4	-	-	-	-
<b>SUBTOTAL</b>	<b>46.320</b>		<b>2.252.921</b>	<b>54.867</b>	<b>2.252.800</b>	<b>58.819</b>
ELETRO	15.349	ELPL3	1.400.917	14.009	1.400.814	34.979
EDP	7.674	ENBR3	-	-	-	-
CPFL	7.674	CPFE3	-	-	-	-
EMAE	15.349	EMAE4	350.832	-	350.832	-
<b>SUBTOTAL</b>	<b>46.046</b>		<b>1.751.749</b>	<b>14.009</b>	<b>1.751.646</b>	<b>34.979</b>
<b>TOTAL GERAL</b>	<b>92.366</b>		<b>4.004.670</b>	<b>68.876</b>	<b>4.004.446</b>	<b>93.798</b>

## 9. IMOBILIZADO

### a) - Movimentação dos saldos

	Anos de vida útil	Taxa anual	Saldo em 31/12/2015	Adições	Depreciação	Baixas	Transferências	Saldo em 31/12/2016
		depreciação %						
<b>ADMINISTRATIVO</b>								
Terrenos e Edifícios	50	2	183.033	-	-	-	-	183.033
Equipamentos e Instalações	10	10	180.176	5.696	-	(1.538)	265	184.599
Data Center	5	20	10.213	-	-	-	-	10.213
Outros	10	10	1.531	-	-	-	-	1.531
Depreciação Acumulada	-	-	(169.655)	-	(11.434)	1.399	(259)	(179.949)
<b>TOTAL ADMINISTRATIVO</b>			<b>205.298</b>	<b>5.696</b>	<b>(11.434)</b>	<b>(139)</b>	<b>6</b>	<b>199.427</b>
<b>OPERACIONAL</b>								
Edifícios Operacionais	50	2	521.650	-	-	-	-	521.650
Terrenos Desapropriados	-	-	2.533.943	12.994	-	-	-	2.546.937
Estações	60	2	3.419.366	-	-	-	29	3.419.395
Túneis, Elevados e Outras Obras Cíveis	125	1	4.482.163	-	-	-	(3.646)	4.478.517
Terminais de Ônibus e Outras Benefeitorias	125	1	465.310	-	-	-	-	465.310
Urbanizações	60	2	13.015	-	-	-	-	13.015
Sistema de Material Rodante	30	3	2.394.870	9.374	-	(26.103)	55.582	2.433.723
Outros Sistemas	50	2	3.476.058	1.462	-	(226)	(1.476)	3.475.818
Terminais Intermunicipais e Interestaduais	30	3	112.199	-	-	-	-	112.199
Estoque de Imobilizado	-	-	195.171	13.443	-	-	-	208.614
Depreciação	-	-	(3.466.123)	-	(267.180)	26.045	260	(3.706.998)
<b>TOTAL OPERACIONAL</b>			<b>14.147.622</b>	<b>37.273</b>	<b>(267.180)</b>	<b>(284)</b>	<b>50.749</b>	<b>13.968.180</b>
<b>OBRAS EM ANDAMENTO</b>								
Edifícios			540.085	17.451	-	-	125.503	683.039
Estações			1.586.952	4.567	-	-	499.885	2.091.404
Túneis, Elevados e Outras Obras Cíveis			2.641.582	152.319	-	-	1.240.548	4.034.449
Obras Cíveis em Apropriação			4.187.859	1.368.478	-	-	(1.665.116)	3.891.221
Terminais de Ônibus e Outras Benefeitorias			55.245	-	-	-	-	55.245
Sistemas			3.084.976	545.185	-	-	59.374	3.689.535
Sistemas em Apropriação			1.370.282	131.974	-	-	(3.693)	1.498.563
Importações em Andamento			27.001	-	-	-	27.001	-
Materiais em Apropriação			846	21	-	-	(25)	842
Terminais Intermunicipais e Interestaduais			-	-	-	-	-	-
<b>TOTAL ANDAMENTO</b>			<b>13.494.828</b>	<b>2.219.995</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>229.475</b>	<b>15.944.298</b>
<b>TOTAL ATIVO IMOBILIZADO</b>			<b>27.847.748</b>	<b>2.262.964</b>	<b>(278.614)</b>	<b>(423)</b>	<b>280.230</b>	<b>30.111.905</b>

### b) - Teste de recuperabilidade econômica

Por ocasião do encerramento das demonstrações contábeis referentes ao exercício findo em 31/12/2016, a Companhia procedeu ao teste de recuperabilidade econômica dos ativos imobilizados.

Para cada grupo do Imobilizado Operacional: Terrenos Desapropriados, Obras Cíveis, Material Rodante e Sistemas, foram identificados os últimos contratos formalizados pela Companhia do Metrô ou a última avaliação estimada, no caso das desapropriações.

Estes valores contratados foram atualizados, quando necessário, para a data base de 31/12/2016 pelo índice IPC-FIPE – Índice de Preços ao Consumidor do Município de São Paulo. Na sequência, foram divididos pela extensão em quilômetros da obra do contrato correspondente para a obtenção do valor de referência por quilômetro. Procedimento análogo foi adotado para o material rodante: valor do último contrato dividido pela quantidade de trens correspondentes para o cálculo do valor de referência por trem.

O produto dos valores de referência pela extensão em quilômetros e quantidade de trens de cada uma das quatro linhas em operação resultou nos valores que denominamos de avaliação global do ativo operacional.

**Premissas:**

- a) A Companhia julga que suas contratações refletem os custos atuais de mercado, pois são precedidas de avaliações orçamentárias detalhadas elaboradas pelos seus engenheiros da área competente da Gerência de Engenharia de Custos e que os resultados finais alcançados e negociados para a formalização dos contratos são sempre iguais ou inferiores aos da avaliação da Companhia;
- b) A Linha 5 – Lilás foi construída pela CPTM no trecho Capão Redondo – Largo Treze de Maio e por força do Convênio 326474109100(AII) também convalidado em 27 de dezembro de 2012, é operada pela Companhia do Metrô. O trecho Largo Treze de Maio à Chácara Klabin encontra-se em implantação pela Companhia do Metrô;
- c) Na Rede Básica estão registradas as imobilizações iniciais necessárias para a realização do estudo pelo Consórcio HMD - (Hochtief Montreal Deconsult ) para o planejamento de toda a rede;
- d) O imobilizado operacional encontra-se em perfeito estado e as intervenções realizadas até o momento são decorrentes de manutenções normais ou apenas para a modernização de seus sistemas. A Companhia do Metrô, portanto, considera não ser necessária alteração na vida útil-econômica do ativo imobilizado.

Os valores apurados no teste acima citado mostraram-se suficientes para a cobertura do ativo imobilizado.

**c)- Modernização de Trens – Programa de Modernização de Trens**

A modernização dos 98 trens das frotas das Linhas 1-Azul e 3-Vermelha possibilita a atualização tecnológica dos equipamentos e a melhoria do conforto para os usuários. Neste ano foram recebidos mais 8 trens, totalizando 82 trens já modernizados.

Recapacitação da Linha 1 – Azul – 83,43%

Recapacitação da Linha 3 – Vermelha = 93,38%

**d)- Trens adquiridos pelo Estado de São Paulo**

Por força do Termo de Convênio celebrado em 23/06/2008, pelo Estado de São Paulo, por sua Secretaria de Transportes Metropolitanos – STM e a Cia. do Metropolitano de São Paulo - Metrô, dezessete trens adquiridos pelo Estado no montante de R\$ 401.579 encontram-se registrados somente em contas de compensação para fins de controle e registro na Companhia.

Em 06/12/2010, foi firmado o 1º Termo de Alteração desse convênio, cujo inciso “m” de sua cláusula primeira estabeleceu à Companhia a recepção, custódia, gerenciamento e operação desses trens, além da responsabilidade pela sua manutenção preventiva, preditiva e corretiva.

**e)- Análise da vida útil**

Em 31 de dezembro de 2016, a Administração, baseada na avaliação de seus especialistas internos, considerou não ser necessária alteração na vida útil-econômica do ativo imobilizado, que já vinha sendo utilizado em anos anteriores, conforme demonstrado no quadro acima (anos de vida útil).

## 10. DIFERIDO

	Taxa anual de amortização	2016	2015
<b>Gastos pré-operacionais</b>			
Linhas implantadas		65.141	68.854
Amortização	10%	(36.102)	(32.628)
		<b>29.039</b>	<b>36.226</b>
<b>Empreendimentos associados implantados</b>			
Amortização	10%	(1.095)	(859)
		<b>1.339</b>	<b>1.575</b>
<b>TOTAIS</b>		<b>30.378</b>	<b>37.801</b>

Os valores registrados como diferido são gastos decorrentes de elaboração de projetos, análises, pesquisas, para o futuro empreendimento. Após a alteração das normas contábeis, não houve mais adições no grupo, apenas amortização do saldo remanescente. Em 2016, houve a compensação direta dos valores de custos que já estavam totalmente amortizados.

## 11. FORNECEDORES

	2016	2015
<b>Nacionais</b>		
Empreiteiras	252.614	225.809
Sistemas	423.993	454.567
Serviços	112.316	101.700
Materiais, Bens, Bilhetes, Energia Elétrica	36.789	34.405
	<b>825.712</b>	<b>816.480</b>
<b>Estrangeiros</b>		
Empreiteiras	1.314	1.314
	<b>1.314</b>	<b>1.314</b>
<b>Total de Fornecedores Nacionais e Estrangeiros</b>	<b>827.026</b>	<b>817.794</b>



## 12. TRIBUTOS E CONTRIBUIÇÕES SOCIAIS

	2016	2015
<b>Circulante</b>		
INSS a recolher	170.809	141.847
FGTS a recolher	11.156	10.330
PIS/PASEP e COFINS a recolher	7.922	4.231
Tributos retidos a recolher	51.566	34.854
Outros	2.456	2.291
	<b>243.909</b>	<b>193.553</b>
<b>Não Circulante</b>		
Pasep em litígio	-	2.871
	-	<b>2.871</b>
<b>Total</b>	<b>243.909</b>	<b>196.424</b>

## 13. PLANO DE BENEFÍCIOS

	2016		2015	
	Plano I	Plano II	Plano I	Plano II
<b>Não circulante</b>	127.087	-	57.793	-
	<b>127.087</b>	-	<b>57.793</b>	-
<b>Total</b>	<b>127.087</b>		<b>57.793</b>	

### Descrição geral das características do plano

#### Plano I

O Plano de Benefícios I é um plano da modalidade benefício definido que foi instituído em 01/04/1993 e encontra-se bloqueado a novas adesões de participantes desde 01/08/1999, quando foi instituído o Plano de Benefícios II.

Os benefícios ofertados são:

Aposentadoria Normal;  
 Aposentadoria Antecipada;  
 Benefício Proporcional;  
 Benefício Diferido por Desligamento;  
 Aposentadoria por Invalidez;  
 Auxílio Doença;  
 Pensão por Morte;  
 Abono Anual;  
 Benefício Mínimo.

## **Plano II**

O Plano de Benefícios II da Previdência Suplementar, ou simplesmente "Plano II", existe desde 1999 e foi criado para atender às solicitações dos participantes por um modelo mais flexível, compatível com suas expectativas de uma melhor suplementação. Ele tem como patrocinadoras o Metrô e o Metrus, que oferecem este plano aos seus empregados.

O Plano II enquadra-se na modalidade de Contribuição Variável. Isto significa que os seus benefícios apresentam características de Contribuição Definida e Benefício Definido.

O Plano II garante os seguintes benefícios:

### **a. Para os participantes:**

Aposentadoria Normal;  
Aposentadoria Antecipada;  
Aposentadoria por Invalidez;  
Aposentadoria Auxílio-Doença;  
Aposentadoria Benefício Diferido por Desligamento;  
Aposentadoria Benefício Proporcional;  
Aposentadoria Abono Anual.

### **b. Para os beneficiários:**

Pensão por Morte;  
Abono Anual.

O valor presente da obrigação de benefício definido, o custo do serviço corrente e custo do serviço passado foram medidos utilizando o método de crédito unitário projetado.

## **Laudo de Avaliação Atuarial – IFRS**

Os principais tópicos do Laudo de Avaliação Atuarial – IFRS estão demonstrados abaixo:

### **PLANOS E BENEFÍCIOS AVALIADOS**

O METRÔ é entidade patrocinadora de um programa de previdência privada a seus funcionários, administrado pelo METRUS – Instituto de Seguridade Social, uma entidade fechada de previdência complementar de acordo com exigências da legislação brasileira. O METRÔ patrocina dois planos de benefícios de suplementação de aposentadorias e pensões para seus funcionários: Plano I na modalidade de Benefício Definido, atualmente em extinção, e Plano II nas modalidades de Contribuição Variável para os benefícios programáveis e de Benefício Definido para os benefícios de risco. Ambos os planos são custeados no regime de capitalização, por contribuições aportadas pelos participantes e pela Companhia, de acordo com um plano de custeio elaborado e revisto atuarialmente.

### **Premissas Utilizadas no Cálculo**

As premissas utilizadas foram definidas de acordo com as especificações do CPC 33 pelo Metrô.

## Financeiras

As principais premissas financeiras utilizadas, em termos nominais, são:

<b>Premissa</b>		
<b>Benefício</b>	<b>Duração média de pagamento do passivo atuarial (anos)</b>	<b>31/12/2016</b>
<b>Taxa de desconto das obrigações (ao ano)</b>		
<b>Plano I</b>	<b>14,75</b>	<b>11,94% (1)</b>
<b>Plano II</b>	<b>19,08</b>	<b>11,87%</b>
<b>Taxa de crescimento dos salários</b>		
<b>Plano I</b>		<b>6,61%</b>
<b>Plano II</b>		<b>6,61%</b>
<b>Taxa de Inflação de longo prazo</b>		<b>5,50%</b>
<b>Posição dos dados</b>		<b>Dezembro/2016 (2)</b>

O método de cálculo utilizado é o método de capitalização pelo crédito unitário projetado para todos os benefícios;

- (1) De acordo com as taxas oferecidas pelas NTN-B emitidas pelo Banco Central do Brasil. A taxa selecionada considera os títulos emitidos na data do cálculo com a duração média de serviço futuro da população. Caso não existam títulos emitidos com a mesma duração, utilizou-se uma taxa obtida por interpolação linear de títulos com duração próxima ao da procurada;

As taxas utilizadas para determinação da taxa de desconto para o cálculo do passivo atuarial foram de novembro de 2016: Em valores reais, isto é, desconsiderando a projeção da inflação de 5,5% ao ano.

- (2) Os saldos apurados foram ajustados para a data base de 31/12/2016;
- (3) Segundo a administração do plano, todos os ativos financeiros geridos pelo Metrus estão a valor de mercado;
- (4) Os valores dos ativos encontram-se líquidos de contratos de dívidas contratados com as patrocinadoras dos planos.

## Demográficas

As premissas demográficas utilizadas foram definidas pela Entidade e também através de estudos de aderência.

As principais premissas utilizadas são:

<b>Premissa</b>	<b>2016</b>
<b>Tábua de Sobrevivência:</b>	
<b>Plano I</b>	<b>AT 83</b>
<b>Plano II</b>	<b>AT 2000</b>
<b>Entrada em Invalidez:</b>	<b>Álvaro Vindas</b>
<b>Morte de Inválidos:</b>	<b>IBGE 2010</b>
<b>Rotatividade</b>	<b>Experiência Gama PII 2003-2012</b>
<b>Idade de Aposentadoria</b>	<b>60 anos de idade com mínimo de 5 de plano para fundadores e 10 para não fundadores</b>

### Parte III – Cálculos e movimentações

#### Plano I

	31/12/2015	31/12/2016
<i>Conciliação dos ativos/(passivos) a serem reconhecidos</i>		
Valor presente total das obrigações atuariais total ou parcialmente cobertas	(1.204.060.661)	(1.404.557.318)
Valor presente total das obrigações atuariais sem cobertura	-	-
Valor presente total das obrigações atuariais - Total	(1.204.060.661)	(1.404.557.318)
Valor justo dos ativos	1.088.474.071	1.148.383.700
Efeito do teto do ativo	-	-
Valor total das obrigações atuariais cobertas (descobertas)	(115.586.591)	(256.173.618)
<b>Ativo/(Passivo) total a ser reconhecido</b>	<b>(115.586.591)</b>	<b>(256.173.618)</b>

	2.016	2.017
<i>Despesa para</i>		
Custo do serviço corrente	24.522.541	22.789.450
Juros sobre a obrigação atuarial	154.721.795	163.890.254
Rendimento esperado dos ativos do plano	(139.868.918)	(136.075.926)
Despesa/(receita) sobre o teto do ativo	-	-
Contribuição do empregado	(23.490.022)	(11.420.757)
<b>Total</b>	<b>15.885.395</b>	<b>39.183.021</b>

	2.015	2.016
<i>Conciliação da Obrigação Atuarial</i>		
Valor presente da obrigação atuarial no início do exercício	1.050.153.698	1.204.060.661
Custo do serviço corrente	18.777.533	24.522.541
Custo dos juros	135.263.980	154.721.795
Benefícios pagos	(54.318.107)	(61.783.310)
Alterações do plano	-	-
(Ganho)/perda atuarial sobre as hipóteses financeiras	2.048.803	108.495.231
(Ganho)/perda atuarial sobre as hipóteses demográficas	-	-
(Ganho)/perda atuarial sobre da experiência do plano	52.134.754	(25.459.600)
<b>Valor presente da obrigação atuarial no final do exercício</b>	<b>1.204.060.661</b>	<b>1.404.557.318</b>

	2.015	2.016
<i>Conciliação do Valor Justo dos Ativos Financeiros</i>		
Valor justo dos ativos do plano no início do exercício	958.479.317	1.088.474.071
Rendimento esperado dos ativos do plano	123.455.955	139.868.918
Contribuições recebidas pelo fundo - empresa	18.384.412	22.650.668
Contribuições recebidas pelo fundo - participantes	19.514.909	22.650.668
Benefícios pagos	(54.318.107)	(61.783.310)
Alterações do plano	-	-
Ganhos/(perdas) atuariais sobre os ativos do plano	22.957.585	(63.477.315)
<b>Valor justo dos ativos do plano no final do exercício</b>	<b>1.088.474.071</b>	<b>1.148.383.700</b>

## Plano II

	31/12/2015	31/12/2016
<b>Conciliação dos ativos/(passivos) a serem reconhecidos</b>		
Valor presente total das obrigações atuariais total ou parcialmente cobertas	(632.086.627)	(717.467.226)
Valor presente total das obrigações atuariais sem cobertura	-	-
Valor presente total das obrigações atuariais - Total	(632.086.627)	(717.467.226)
Valor justo dos ativos	731.635.813	886.944.409
Efeito do teto do ativo	27.457.587	38.541.806
Valor total das obrigações atuariais cobertas (descobertas)	72.091.600	130.935.377
<b>Ativo/(Passivo) total a ser reconhecido</b>	<b>72.091.600</b>	<b>130.935.377</b>

	2.016	2.017
<b>Despesa para</b>		
Custo do serviço corrente	54.911.831	59.502.980
Juros sobre a obrigação atuarial	81.223.132	84.415.150
Rendimento esperado dos ativos do plano	(94.015.202)	(108.298.178)
Despesa/(receita) sobre o teto do ativo	3.528.300	4.574.912
Contribuição do empregado	(35.840.692)	(38.568.404)
<b>Total</b>	<b>9.807.368</b>	<b>1.626.461</b>

	2.015	2.016
<b>Conciliação da Obrigação Atuarial</b>		
Valor presente da obrigação atuarial no início do exercício	572.094.668	632.086.627
Custo do serviço corrente	55.598.230	54.911.831
Custo dos juros	73.964.426	81.223.132
Benefícios pagos	(9.870.921)	(12.166.173)
Alterações do plano	-	-
(Ganho)/perda atuarial sobre as hipóteses financeiras	(3.346.995)	(420.933)
(Ganho)/perda atuarial sobre as hipóteses demográficas	-	-
(Ganho)/perda atuarial sobre da experiência do plano	(56.352.782)	(38.167.257)
<b>Valor presente da obrigação atuarial no final do exercício</b>	<b>632.086.627</b>	<b>717.467.226</b>

	2.015	2.016
<b>Conciliação do Valor Justo dos Ativos Financeiros</b>		
Valor justo dos ativos do plano no início do exercício	609.074.201	731.635.813
Rendimento esperado dos ativos do plano	78.745.401	94.015.202
Contribuições recebidas pelo fundo - empresa	21.664.833	23.688.177
Contribuições recebidas pelo fundo - participantes	38.277.409	38.194.095
Benefícios pagos	(9.870.921)	(12.166.173)
Alterações do plano	-	-
Ganhos/(perdas) atuariais sobre os ativos do plano	(6.255.109)	11.577.294
<b>Valor justo dos ativos do plano no final do exercício</b>	<b>731.635.813</b>	<b>886.944.409</b>

#### 14. CONVÊNIOS, CONTRATOS E OUTROS

Passivo	2016	2015
<b>Circulante</b>		
Viagens em poder do usuário	258.545	254.281
Participação nos Resultados	61.757	55.103
Seguros	637	2.116
Convênio CBTU	3.886	3.886
PDV e Serviços Assistenciais	20.140	-
Outros	171.869	102.611
	<b>516.835</b>	<b>417.997</b>
<b>Não Circulante</b>		
Convênio CBTU	242.159	246.034
Companhia Santa Cruz	29.801	30.668
Consórcio Shopping Tatuapé e Boulevard	89.857	92.878
INSS - Acordo parcelamento SAT	17.516	17.516
PDV e Serviços Assistenciais	107.977	-
Outros	3.133	3.143
	<b>490.443</b>	<b>390.238</b>
<b>Total de Convênios, contratos e outros</b>	<b>1.007.278</b>	<b>808.235</b>

Os itens mais relevantes deste grupo são:

- Convênio assinado em 28 de dezembro de 2007, entre a Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU e a Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô, cujo saldo remanescente em 2016 é de R\$ 246.045 assim distribuídos: no passivo circulante R\$ 3.886 e no passivo não circulante R\$ 242.159. Este convênio tem a interveniência da Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos – STM, para dar prosseguimento à Linha 2 – Verde - Vila Madalena-Oratório - com a implantação do trecho Alto do Ipiranga-Vila Prudente do Metrô de São Paulo. O valor global deste convênio é de R\$ 351.000.
- Viagens em poder do usuário: são os créditos existentes nos cartões do Bilhete Único em poder dos usuários, porém ainda não utilizados no sistema. O saldo remanescente em 31 de dezembro de 2016 totaliza R\$ 258.545.
- Através da Resolução de Diretoria nº 364 de outubro de 2015 foi aprovado o Plano de Demissão Voluntária aos empregados da Companhia do Metrô. Em 2016 as inscrições foram abertas e 490 empregados fizeram a adesão. O valor provisionado (com adesões até 31/12/16) foi de aproximadamente R\$128.117 a título de rescisões contratuais e serviços assistenciais.

#### 15. PROVISÃO PARA CONTINGÊNCIAS

A administração da companhia vem aperfeiçoando suas estimativas contingenciais. As provisões foram ajustadas para estimativas atualizadas com o assessoramento dos advogados e escritórios de advocacia que patrocinam diretamente as causas.

A probabilidade de perda (provável, possível e remota) é apresentada de acordo com o pronunciamento técnico CPC 25 – Provisões, Passivos Contingentes e Ativos Contingentes.

a) - Nas datas das demonstrações contábeis, a Companhia apresentava os seguintes passivos:

TIPO	2016	2015
Trabalhistas	175.850	166.020
Cíveis	395.431	354.154
Tributárias	63	72
<b>Total das Contingências</b>	<b>571.344</b>	<b>520.246</b>

b) - A movimentação da provisão no exercício de 2015 está demonstrada a seguir:

TIPO	2015	Adições	Atualização Monetária	Baixas	2016
Trabalhistas	166.020	11.363	11.470	(13.003)	175.850
Cíveis	354.154	19.739	32.222	(10.684)	395.431
Tributárias	72	0	4	(13)	63
<b>Total das Contingências</b>	<b>520.246</b>	<b>31.102</b>	<b>43.696</b>	<b>(23.700)</b>	<b>571.344</b>

c) - Principais contingências:

A Companhia é parte envolvida em processos trabalhistas, cíveis e tributários, e está discutindo essas questões, tanto na esfera administrativa como na judicial, as quais, quando aplicáveis, são amparadas por depósitos judiciais. As respectivas provisões para contingências foram constituídas considerando a estimativa feita pelos advogados, para os processos cuja probabilidade de perda nos respectivos desfechos foi avaliada como provável.

#### c.1) Processo Turma da Rua

Conforme convênio celebrado com o Metrô em outubro de 1988, coube a este a responsabilidade pela administração do Programa Turma da Rua, permanecendo o Metrô responsável por todos os custos dele decorrentes, em atenção às determinações do GESP. Neste sentido, o Metrô repassou os recursos necessários ao Metrô.

A mão-de-obra para a execução deste Programa foi terceirizada, com a contratação da EMTEL - Recursos Humanos e Serviços Terceirizados Ltda.

O contrato com a EMTEL encerrou-se em 06 de março de 1995, quando a administração do Programa voltou à responsabilidade do Metrô, a título emergencial, uma vez que os serviços não podiam ser interrompidos e não havia possibilidade legal de prorrogação do contrato.

Existe, atualmente, uma demanda judicial entre EMTEL e Metrô, onde se discutem aproximadamente R\$ 325.736 a título de indenizações trabalhistas acrescido de custas processuais, correção monetária, juros de mora e de honorários advocatícios, que o Instituto não reconhece como sua obrigação.

Adicionalmente, foram movidas diversas reclamações trabalhistas contra a EMTEL, nas quais o Metrô também poderá vir a ter de responder solidariamente pelas obrigações decorrentes.

Assim, em decorrência do convênio celebrado entre o Metrô e Metrô, quaisquer despesas provenientes destes processos, se devidas pelo Instituto, serão, ao final, suportadas pelo Metrô e pelo GESP. A contingência foi provisionada pelo Metrô e atualizada até 31 de dezembro de 2016, no montante de R\$ 325.736 (R\$ 294.247 em 2015).



**d) Perdas possíveis, não provisionadas nas demonstrações contábeis**

Em 31 de dezembro de 2016, além dos valores anteriormente mencionados, não foram computados nos montantes acima R\$ 4.141.420 (R\$ 2.677.092 em 2015) decorrentes de causas trabalhistas, cíveis e tributárias, cuja avaliação dos advogados legais da Companhia aponta para uma probabilidade possível de perda, razão pela qual a Administração não registrou esse montante nas demonstrações contábeis.

**16. PATRIMÔNIO LÍQUIDO**

**a) Capital Subscrito e Integralizado**

O Capital subscrito e integralizado, em 31 de dezembro de 2016, é representado por R\$ 33.592.881 equivalentes a (29.224.418.322) ações ordinárias de classe única, nominativas, sem valor nominal e com direito a um voto cada.

O Capital Autorizado é de R\$ 39.845.226 conforme Assembleia Geral Ordinária e Extraordinária de 28 de abril de 2010.

**b) Adiantamento para Aumento de Capital**

Em 2015 e 2016 não houve recursos provenientes da fonte PMSP.

**c) Ajuste de avaliação Patrimonial**

A variação decorreu em função da redução da avaliação de investimento em R\$ 24.923, da variação de tributos diferidos em (R\$ 8.473) e variação na avaliação dos planos de benefícios em (R\$ 38.708).

**17. TRANSAÇÕES COM PARTES RELACIONADAS**

Os principais saldos com partes relacionadas no período são como segue:

Partes Relacionadas	2016			2015		
	Ativo	Passivo	Despesa	Ativo	Passivo	Despesa
Pessoal-chave da Administração	-	-	2.044	-	-	1.779
Governo do Estado de São Paulo	154.217	-	-	136.601	-	-
CBTU/STU/BH/DEMÉTRO	-	246.045	-	-	249.920	-

Os saldos a receber do Governo do Estado de São Paulo, estão registrados no contas a receber, veja detalhes da natureza deste saldo na nota explicativa 6 – Contas a receber.

O saldo a pagar para a CBTU/STU/BH/DEMÉTRO, refere-se a valores de convênios firmados, veja detalhes na nota explicativa 14 – Convênios, contratos e outros.

A remuneração dos diretores e conselho de administração que corresponde a benefícios de curto prazo foi de R\$ 2.044 em 2016 (R\$ 1.779 em 2015).

## 18. RECEITA OPERACIONAL LÍQUIDA

	2016	2015
<b>Receita Operacional Bruta</b>		
Receita de Serviços	2.023.556	1.991.886
<b>Programa de Ação Social – GESP *</b>		
Gratuidades	598.300	264.424
<b>RECEITA OPERACIONAL BRUTA</b>	<b>2.621.856</b>	<b>2.256.310</b>
<b>Deduções da Receita Bruta</b>		
PASEP e COFINS	(17.438)	(17.214)
Outras deduções	(44.420)	(35.703)
<b>RECEITA OPERACIONAL LÍQUIDA</b>	<b>2.559.998</b>	<b>2.203.393</b>

\* **PROGRAMA DE AÇÃO SOCIAL – GESP** - No exercício foi recebido do GESP o montante de R\$ 598.300 (R\$ 264.424 em 2015) representando um acréscimo de 126,27%.

## 19. CUSTO DOS SERVIÇOS PRESTADOS

	2016	2015
Mão de obra (1)	(1.338.933)	(1.201.637)
Materiais	(48.901)	(53.693)
Gastos Gerais	(471.824)	(419.470)
Depreciação	(273.841)	(269.008)
<b>TOTAL</b>	<b>(2.133.499)</b>	<b>(1.943.808)</b>

(1) - Inclusão em 2016 da provisão do Plano de Demissão Voluntário - PDV

Representados por aproximadamente 7.491 empregados, 78,18 % do total. Os custos dos serviços prestados abrangem funcionários das áreas de operação e manutenção.

a) Mão de obra:

As principais rubricas são representadas por:

- 1- Remuneração dos empregados;
- 2- Férias a pagar;
- 3- Encargos Sociais (INSS, FGTS e 13º).

b) Gastos Gerais:

As principais rubricas são representadas por:

- 1- Energia elétrica;
- 2- Limpeza e Higiene;
- 3- PPR – Programa de Participação no Resultado.

## 20. DESPESAS GERAIS E ADMINISTRATIVAS

	2016	2015
Pessoal (1)	(340.034)	(254.036)
Materiais	(1.766)	(1.994)
Gastos Gerais	(210.913)	(560.923)
Provisão / Reversão de PECLD	(32.342)	300.636
Provisão / Reversão de Contingências	(48.227)	(83.299)
<b>TOTAL</b>	<b>(633.282)</b>	<b>(599.616)</b>

(1) - Inclusão em 2016 da provisão do Plano de Demissão Voluntário - PDV

## 21. OUTRAS RECEITAS (DESPESAS) OPERACIONAIS

	2016	2015
COFINS e PASEP	(4.357)	(2.077)
Multas Contratuais	(664)	(162)
Ganho / Perda com bens	(363)	(1.770)
Receita com Investimentos (1)	4	149.555
Outras Receitas	57.392	45.481
<b>TOTAL</b>	<b>52.012</b>	<b>191.027</b>

(1) Variação decorrente a venda de ações em elétricas ocorridas em 2015.

## 22. RESULTADOS FINANCEIROS LÍQUIDOS

	2016	2015
<b>Despesas Financeiras</b>		
Variações Monetárias Passivas	(5.539)	(503)
Juros Passivos	(898)	(1.951)
	<b>(6.437)</b>	<b>(2.454)</b>
<b>Receitas Financeiras</b>		
Aplicações Financeiras	54.996	71.132
Variações Monetárias Ativas	4.489	2.366
Juros Ativos	5.038	2.490
Descontos Obtidos	7.355	81
	<b>71.878</b>	<b>76.069</b>
<b>TOTAL</b>	<b>65.441</b>	<b>73.615</b>

As despesas financeiras correspondem aos encargos de juros, variações monetárias sobre os saldos dos passivos.

## 23. IMPOSTO DE RENDA E CONTRIBUIÇÃO SOCIAL

	2016		2015	
	CSLL	IRPJ	CSLL	IRPJ
<b>Resultado Societário</b>	<b>(119.538)</b>	<b>(119.538)</b>	<b>(93.345)</b>	<b>(93.345)</b>
<b>Exclusão dos tributos</b>				
IR e CSLL	30.209		17.956	
IR		20.748		11.685
Resultado antes da contribuição social	(89.329)		(75.389)	
Resultado antes do imposto de renda		(98.790)		(81.660)
Adições	258.710	241.426	632.859	611.171
Exclusões	(19.211)	(19.211)	(458.108)	(458.109)
<b>Resultado antes da compensação</b>	<b>150.170</b>	<b>123.425</b>	<b>99.362</b>	<b>71.402</b>
Compensação prejuízos fiscais	(45.051)	(37.028)	(29.808)	(20.956)
<b>Base de cálculo</b>	<b>105.119</b>	<b>86.397</b>	<b>69.554</b>	<b>50.446</b>
Imposto de renda (15%)	-	12.959	-	7.567
Adicional do imposto de renda (10%)	-	8.616	-	4.865
Contribuição Social (9%)	9.461	-	6.271	-
(-) incentivos fiscais	-	(828)	-	(747)
<b>Valor dos tributos</b>	<b>9.461</b>	<b>20.747</b>	<b>6.271</b>	<b>11.685</b>

### a) Impostos Diferidos

O imposto de renda e a contribuição social diferidos são calculados sobre as correspondentes diferenças temporárias entre as bases de cálculo do imposto sobre ativos e passivos e os valores contábeis das demonstrações contábeis.

As alíquotas desses impostos, definidas atualmente para determinação dos tributos diferidos, são de 25% para o imposto de renda e de 9% para a contribuição social.

Impostos diferidos ativos são reconhecidos na extensão em que seja provável que o lucro futuro tributável esteja disponível para ser utilizado na compensação das diferenças temporárias, com base em projeções de resultados futuros elaboradas e fundamentadas em premissas internas e em cenários econômicos futuros que podem, portanto, sofrer alterações.

Em 31 de dezembro de 2016, a Companhia possuía R\$ 2.650.059 (R\$ 2.642.097 em 2015) de impostos diferidos ativos que não foram constituídos sobre as despesas não dedutíveis temporariamente e base negativa e prejuízos fiscais na apuração do lucro tributável, pois a Companhia não possui previsão de lucro tributável nos próximos exercícios.

Os valores de impostos diferidos passivos em 31 de dezembro de 2016, no montante de R\$ 17.537 (R\$ 9.064 em 2015) refere-se ao imposto apurado sobre a avaliação do valor justo dos investimentos.

## 24. SEGUROS

O Metrô mantém apólices de seguros contratados junto às principais seguradoras do país definidas por licitação que levam em consideração a natureza e o grau de risco envolvido. Em 31 de dezembro de 2016, o Metrô possuía cobertura de seguros contra incêndio, responsabilidade civil e riscos diversos para os bens do ativo imobilizado, usuários e construções, por valores considerados suficientes pela administração para cobrir eventuais perdas. As premissas de risco adotadas, dada a sua natureza, não fazem parte do escopo de uma auditoria das demonstrações contábeis, conseqüentemente, não foram analisadas pelos nossos auditores independentes.

## 25. REMUNERAÇÃO DOS ADMINISTRADORES E EMPREGADOS

Tomando-se por base o mês de dezembro de 2016, o quadro abaixo demonstra a maior e a menor remuneração praticada\* e o salário médio no exercício de 2016. Computadas as vantagens e benefícios efetivamente recebidos, de acordo com a política salarial praticada pela empresa.

O maior honorário atribuído a dirigentes, neste mesmo período, segundo as normas estabelecidas pelo Decreto-lei n.º 2.355/1987 e Lei n.º 8.852/1994, correspondeu a R\$ 20.590,00 para Diretor estatutário (segundo parecer CODEC nº 003/2013) e R\$27.919,00 para Diretor não estatutário.

		em reais (R\$)	
		dezembro-16	dezembro-15
Remuneração paga a empregados (*)	Maior	27.919,00	25.373,37
	Menor	2.081,00	1.134,76
Salário médio no exercício		6.494,20	5.877,54

(\*) O Metrô pratica jornadas de 120horas (mínima) à 200horas (máxima) mensais.

## 26. EVENTOS SUBSEQUENTES

Em janeiro de 2017 a administração contratou consultoria especializada para estudar a adequação da atual política de reconhecimento de imobilizado, nos termos dos Pronunciamentos CPC nº 23 e 27. Até a presente data não há estimativa razoável de eventuais impactos nas demonstrações contábeis da companhia em decorrência de tais estudos.

## **CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO**

**Presidente:**

**CLODOALDO PELISSIONI**

**Membros:**

**ALBERTO GOLDMAN**

**ALMINO MONTEIRO ÁLVARES AFFONSO**

**FRANCISCO MACENA DA SILVA**

**MARCOS ANTÔNIO DE ALBUQUERQUE**

**RUY MARTINS ALTENFELDER SILVA**

**PAULO MENEZES FIGUEIREDO**

## **DIRETORIA EXECUTIVA**

**PAULO MENEZES FIGUEIREDO**

Diretor-Presidente:

**JOSÉ CARLOS BAPTISTA DO NASCIMENTO**

Diretor de Finanças:

**MÁRIO FIORATTI FILHO**

Diretor de Operações:

**ALBERTO EPIFANI**

Diretor de Planejamento e Expansão dos Transportes Metropolitanos

**PAULO SÉRGIO AMALFI MECA**

Diretor de Engenharia e Construções:

**ALFREDO FALCHI NETO**

Diretor de Assuntos Corporativos:

---

**CICERA S. FIGUEIREDO CARVALHO**

Gerente de Controle Financeiro

CRC 1SP-216.989/O-6

**WILSON BANDEIRA DE MOURA**

Contador

CRC 1SP-223.198/O-1

**PLANO DE NEGÓCIOS 2017**

O Plano de Negócios 2017 e a Estratégia de Longo prazo elaborados com base no Orçamento 2017 e no Plurianual dependem da manutenção das condições que lhes deram origem. Qualquer redução orçamentária poderá comprometer as metas estabelecidas.

Considerou-se ainda, na elaboração dos compromissos, o cenário de restrição orçamentária, devido à situação econômica, política e social do País e do Estado, implicando menor arrecadação, podendo comprometer:

- Despesas de custeio – racionalização na gestão da empresa.
- Fluxo de pagamento dos salários, encargos e fornecedores.
- Reposição de postos no quadro de pessoal (principalmente Operativo e de Manutenção).
- Tarifa pública – congelamento ou reajuste abaixo da inflação.
- Impacto na arrecadação tarifária obtida na Câmara de Compensação, de acordo com as regras de rateio do convênio de integração tarifária vigente.
- Repasse do ressarcimento de gratuidades legais.
- Investimentos em expansão – redução no ritmo das obras.
- Custos com rescisões contratuais e interferências na gestão em decorrência da judicialização/arbitragens de demandas (envolvendo, por exemplo, pleitos de reequilíbrio).
- Custos com aditamentos para prorrogações de contratos (ressarcimento de seguros, pagamento de verbas de canteiro e de custos indiretos, por exemplo, em contratos prorrogados por diminuição do ritmo/suspensão por falta de verba, além de eventuais pleitos de reequilíbrio em “efeito cascata” nos demais contratos vinculados, como, por exemplo, nos contratos de sistemas, em relação aos contratos de obra civil).
- Conclusão de processo de “Concessão para Operação das linhas 5-Lilás e 17-Ouro (1º lote), no primeiro semestre de 2017 e Linha 15-Prata (2º lote), no segundo semestre de 2017”.
- Não reposição da mão de obra administrativa que irá sair no PDV, com aproveitamento da mão de obra operativa remanescente da concessão da Linha 5–Lilás, o que irá implicar o necessário aumento da produtividade e revisão de processos administrativos e operacionais.
- Estudos preliminares para implantação de monitoramento de equipamentos e sistemas em trens e nas estações, o que permitirá o seu aumento de disponibilidade e confiabilidade.
- Aprovação do “Contrato de Gestão”: o cenário de dificuldades de geração de receitas deverá ser intensificado em 2017, em razão da previsão de celebração de contratos para a concessão de linhas.
- Continuidade na implementação do sistema ERP-SAP, visando a integração dos processos, segurança e agilidade das informações necessárias para controle e subsídio às tomadas de decisão.
- Conclusão do processo do PDV – Programa de Demissão Voluntária. Em novembro de 2016 tinha 492 adesões.
- Prevista a reposição do pessoal operativo, conforme a necessidade, em consonância com o aproveitamento de toda a equipe que opera a Linha 5-Lilás.
- Continuidade no desenvolvimento de capacitação técnica, administrativa e gerencial do quadro de empregados.
- Aperfeiçoamento da gestão da empresa, difundindo as melhores e atuais práticas existentes, por meio de metodologias de gestão e capacitação dos empregados.
- Consolidação do Escritório de Projeto, PMO Corporativo, visando a Gestão de Empreendimentos como uma competência tática e estratégica para o Metrô, buscando a eficiência gerencial para o sucesso na gestão em empreendimentos complexos.



- Continuidade da implantação das linhas 4-Amarela, 5-Lilás (ambas com financiamentos do BIRD, BID, JBIC, BNDES), da Linha 15-Prata (BNDES e GESP) e da Linha 17-Ouro (Caixa Federal e GESP).
- Continuidade da modernização da frota operacional e da implantação do novo sistema de sinalização - CBTC.
- Linha 2-Verde: continuidade dos processos de desapropriação (indenizações, demolição e guarda), apenas para os imóveis com Imissão na Posse.

Valores obtidos do Orç. 2017, sujeito a revisão

DESCRIÇÃO	METAS	RECURSOS		INDICADOR	RISCOS	
		R\$ (mil)	Fontes			
<b>EMPREENDEMENTOS DE EXPANSÃO</b>						
1	Linha 2-Verde – Trecho Vila Prudente - Dutra	Obtenção de recursos para retomada das obras. Dar continuidade à demolição dos imóveis desapropriados.	7.159.766	GESP (a viabilizar)	% de evolução da implantação: empreendimento	Restrição orçamentária
2	Linha 4-Amarela – Fase 2 - Vila Sônia - Luz e prolongamento Vila Sônia	Concluir a implantação das estações São Paulo-Morumbi, Vila Sônia, do Pátio Vila Sônia e de 1,5 km de via. Meta de conclusão até novembro de 2020.	833.497	BIRD JBIC GESP (a viabilizar)	% de evolução da implantação: empreendimento - estações para 2017	Capacidade de atendimento às frentes necessárias para atender a demanda de trabalho e prazos (força de trabalho). Execução de obras civis e implantação de sistemas em estações em trecho operacional (convivência obras x operação)
3	Linha 5 - Lilás – Trecho Adolfo Pinheiro - Chácara Klabin, incluindo o Pátio Guido Caloi e 26 trens	Disponibilizar para a operação a Estação Campo Belo até dez/2018.	516.338	BNDES BIRD BID GESP (a viabilizar)	% de evolução da implantação do empreendimento. Número de estações entregues	Caso a programação de atividades previstas na estação tenha que ser readequada em razão da operação do trecho Brooklin - Chácara Klabin, prevista para dez/2017, poderá impactar na meta estabelecida.
4	Linha 15-Prata – Trecho Oratório - São Mateus, incluindo 23 trens	Concluir a implantação de 8 estações e 10,1 km de via. Implantar a Estação Iguatemi.	372.429	BNDES a viabilizar	%de evolução da implantação do empreendimento	Caso não haja um empenho de parte da contratada, o atraso nos testes poderá impactar na meta.

5	Linha 17-Ouro – Trecho 1 - Congonhas – Jd. Aeroporto - Morumbi CPTM, incluindo o Pátio Água Espraiada e 14 trens	Concluir a implantação de oito estações, 7,7 km de via, pátio e 15 trens.	1.341.347	CEF a viabilizar	% de evolução da implantação do empreendimento	Capacidade em atender as demandas de trabalho e prazos das estações e do pátio (força de trabalho). Atraso na conclusão de decisão judicial para formalização de acordo entre Metrô e a contratada (Consórcio CMI - obras da via elevada, sinalização e material rodante). Atraso no processo de contratação para execução de obras civis de Morumbi (CPTM).
<b>MODERNIZAÇÃO DAS LINHAS EM PERAÇÃO</b>						
1	Modernização da frota de 98 trens das frotas A, C e D da Linha 1- Azul e Linha 3- Vermelha	Concluir a reforma e disponibilizar para testes no Metrô os trens das Linhas 1, 2 e 3.	85.929	GESP (a viabilizar)	Número de trens entregues	Restrição orçamentária.
2	Modernização dos sistemas de Sinalização (CBTC - Communication Based Train Control) e Telecomunicações das linhas 1-Azul, 2-Verde e 3-Vermelha	Dar continuidade aos testes para consolidar o sistema na Linha 2- Verde (em operação com versão intermediária) e aos projetos e instalações nas linhas 1-Azul e 3- Vermelha.	117.819 € 16.260 US\$ 962	GESP (a viabilizar)	% de evolução da implantação do empreendimento	Restrição orçamentária, problemas técnicos na implantação

**PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO**

1	Potencializar a obtenção de receitas não tarifárias por meio de desenvolvimento do potencial de exploração comercial nas áreas de propriedade da Cia. do Metrô.	Garantir receitas oriundas da exploração de publicidade por meio de sua concessão à iniciativa privada; aprimorar a utilização dos espaços destinados à atividade comercial nas estações e áreas remanescentes de propriedade do Metrô, incluindo o espaço aéreo correspondente e a exploração de serviços relacionados à inovação tecnológica e estruturar a exploração comercial nos projetos de expansão das linhas de Metrô. Adotar medidas para que as receitas acessórias correspondam entre 10 e 12% das receitas tarifárias da Cia do Metrô.	9.788	Custeio Recursos próprios	% da evolução das metas	Restrição técnica ou operacional para uso das áreas. Insucesso nas licitações em razão do panorama econômico e consequente falta de interesse da iniciativa privada. Restrição orçamentária para contratação de serviços especializados e estudos mercadológicos para confirmar o melhor aproveitamento das áreas.
---	---	--	-------	---------------------------	-------------------------	--

2	Plano de Expansão da Rede Metroviária para compor o PITU 2040	<p>Consolidar o planejamento da rede intermodal de transporte metropolitano para orientar os investimentos do GESP de curto, médio e longo prazo. Definição dos cenários e respectivas simulações de demanda para o PPA 2016/2019. Finalizar e publicar a Pesquisa OD 2017 (que será realizada em 2017).</p>	25.583 10.201	<i>BIRD</i> <i>GESP</i>		<p>Indisponibilidade ou indefinições nas esferas municipais. Dificuldade na realização da Pesquisa OD 2017 (recursos do GESP, Banco Mundial; desempenho das contratadas).</p>
3	Plano de Comunicação com o Usuário	<p>Desenvolvimento de campanhas de orientação para o usuário e revisão dos conteúdos da comunicação de anormalidades no sistema. Desenvolvimento de novos aplicativos de comunicação online e ampliação das mídias e recursos existentes.</p>				<p>Restrições orçamentárias. Restrição de movimentações de pessoas/aumento de quadro.</p>
4	Estrutura de Cargos e Salários	<p>Dar continuidade à implementação de nova estrutura de cargos, salários e reconhecimento (equilíbrio interno e externo), alternativas para o desenvolvimento profissional, reconhecimento e programa de sucessão.</p>				<p>Intervenção sindical e Justiça do Trabalho. Não aprovação dos órgãos governamentais. Falta de orçamento para ações de reconhecimento. Falta de adequação do sistema informatizado ao processo de avaliação e de sucessão.</p>
5	Desenvolvimento da Liderança	<p>Manter o Programa de Desenvolvimento da Liderança que contemple: - Política de Desenvolvimento; - Trilhas de Desenvolvimento para todos os cargos do Plano Executivo; - Plano de Sucessão</p>	3.000	Custeio Recursos Próprios	% de gestores capacitados nas competências requeridas	<p>Incapacidade da liderança em perceber as grandes aspirações da Cia, a partir de uma leitura atenta das expectativas das partes interessadas (usuários, empregados, fornecedores, funcionários, sociedade e governo) para gerir a mudança necessária para a sustentabilidade da empresa.</p>

6	Implantação do PDV	Promover a otimização do quadro de empregados da CMSP, garantindo a retenção dos conhecimentos críticos, estabelecendo critérios e condições objetivas e necessárias com a implementação de Programa de Demissão Voluntária - PDV.				Insuficiência de recursos. Não transferência de conhecimentos críticos.
7	Tecnologia ERP (SAP)	Manter atualizado tecnológica e funcionalmente o Sistema Integrado de Gestão Empresarial - ERP (SAP), com o objetivo de garantir que a Cia. do Metrô se beneficie de melhorias desenvolvidas pelo fabricante e que as funcionalidades implementadas do ERP sejam continuamente adequadas conforme as necessidades das áreas de negócio da Cia. do Metrô, além de permitir o adequado suporte técnico especialmente à área de TI.	4.900	Custeio: Atualização das Licenças, 2.000/ano Sustentação da aplicação 2.900/ano		Restrições orçamentárias e financeiras. Falta de patrocínio.
8	Melhoria da Experiência de Viagem	Implantar ações para atender as expectativas dos usuários, prestando um serviço com qualidade e cordialidade.				Mudança de gestão e orientação de política de transporte. Falta de recursos financeiros para executar as ações.
9	Gestão Corporativa da Qualidade	Assegurar que a rede de Metrô seja concebida, projetada, construída, operada e mantida dentro de padrões de serviço que garantam a satisfação dos usuários.				Mudanças de gestão. Resistência cultural. Falta de consenso em relação aos padrões de serviço.
10	e-Social	Implantação do e-Social no Metrô			% de evolução do eSocial x etapas para implantação do eSocial	Não cumprimento das soluções de TI e conectividade. Prazo curto para o saneamento e remodelagem dos processos e das práticas atuais.

11	Inovação BIM	Conduzir a utilização do BIM (Modelagem da informação da Construção) no Metrô de São Paulo, nos processos relacionados a construção e gestão de ativos imobiliários.				Não haver recursos financeiros para aquisição de software, hardware e equipamentos nas áreas. Mudança de tecnologia. Avanços e mudanças no conceito BIM.
12	Revisão da Estrutura Organizacional	Otimizar os recursos existentes e agilizar os processos internos.				Falta de patrocínio Cultura da empresa Legislação Recursos financeiros
13	Infovia - Modernização da Rede de Dados da Companhia do Metrô - Metronet	Implantar a nova Rede de Dados Metronet, no prazo de 18 meses. Para 2018 a meta é a de implantar em 50% das localidades previstas, e nos anos seguintes serviços de suporte e manutenção. A nova Rede Metronet irá propiciar melhor desempenho dos sistemas informatizados e contribuirá para realização de novos negócios visando a obtenção de receitas não tarifárias.	21.324	Investimento Fonte: Banco Mundial: 19.155 e Cia. do Metrô:2.169		Riscos e prazos inerentes ao processo licitatório

## ESTRATÉGIA DE LONGO PRAZO

Para a Estratégia de Longo Prazo, considerou-se:

- A possível estabilização e recuperação da situação econômica, política e social do País e do Estado que orientará os itens:
  - Investimentos em expansão;
  - Despesas de custeio;
  - Reposição de postos no quadro de pessoal (principalmente Operativo e de Manutenção);
  - Tarifa de Remuneração estabelecida no “Contrato de Gestão”.
- Negociar oportunidades para captação de recursos (financiamentos internos e externos) para a continuidade da expansão.
- Dar continuidade à implementação dos programas em andamento visando o aperfeiçoamento da gestão da empresa nas áreas administrativas (financeira, recursos humanos e outros – ERP-SAP, PMO etc.).
- Avaliar a retomada das obras da Linha2-Verde, de acordo com situação econômica, orçamentária do Estado e novos financiamentos.
- Continuar a implantação das linhas 4-Amarela, 5-Lilás (ambas com financiamentos do BIRD, BID, JBIC, BNDES), da Linha 15-Prata (BNDES e GESP) e da Linha 17-Ouro (Caixa Federal e GESP).
- Efetivar a implantação de monitoramento de equipamentos e sistemas em trens e nas estações, o que permitirá o seu aumento de disponibilidade e confiabilidade.



Valores obtidos do Orç. 2017, sujeito a revisão

DESCRIÇÃO	METAS	RECURSOS		INDICADOR	RISCOS	
		R\$ (mil)	Fontes			
<b>EMPREENDIMENTOS DE EXPANSÃO</b>						
1	Linha 2-Verde - Trecho Vila Prudente-Dutra	Obtenção de recursos para retomada das obras. Dar continuidade à demolição dos imóveis desapropriados.	7.159.766	GESP (a viabilizar)	% de evolução da implantação: - empreendimento	Restrição Orçamentária
2	Linha 4-Amarela - Fase 2 - Vila Sônia - Luz e prolongamento Vila Sônia	Concluir a implantação das estações São Paulo-Morumbi, Vila Sônia, do Pátio Vila Sônia e de 1.5 km de via. Meta de conclusão até nov/2020.	833.497	BIRD JBIC GESP (a viabilizar)	% de evolução da implantação: - empreendimento - estações para 2017	Capacidade de atendimento às frentes necessárias para atender a demanda de trabalho e prazos (força de trabalho). Execução de obras civis e implantação de sistemas em estações em trecho operacional (convivência obras x operação)
3	Linha 5-Lilás - Trecho Adolfo Pinheiro - Chácara Klabin, incluindo o Pátio Guido Caloi e 26 trens	Disponibilizar para a operação a Estação Campo Belo até dez/2018.	516.338	BNDES BIRD BID GESP (a viabilizar)	% de evolução da implantação do empreendimento. Número de estações entregues	Caso a programação de atividades previstas na estação tenha que ser readequada em razão da operação do trecho Brooklin - Chácara Klabin, prevista para dez/2017, poderá impactar na meta estabelecida.
4	Linha 15-Prata - Trecho Oratório - São Mateus, incluindo 23 trens	Concluir a implantação de oito estações e 10,1 km de via. Implantar a Estação Iguatemi.	372.429	BNDES a viabilizar	% de evolução da implantação do empreendimento	Caso não haja um empenho pela contratada, o atraso nos testes poderá impactar na meta.
5	Linha 17-Ouro - Trecho 1 - Congonhas - Jd Aeroporto-Morumbi CPTM, incluindo o Pátio Água Espreada e 14 trens	Concluir a implantação de oito estações, 7,7 km de via, pátio e 15 trens.	1.341.347	CEF a viabilizar	% de evolução da implantação do empreendimento	Capacidade em atender as demandas de trabalho e prazos das estações e do pátio (força de trabalho). Atraso na conclusão de decisão judicial para formalização de acordo entre Metrô e a contratada (Consórcio CMI-obras da via elevada, sinalização e material rodante). Atraso no processo de contratação para execução de obras civis de Morumbi (CPTM).

MODERNIZAÇÃO DAS LINHAS EM OPERAÇÃO						
1	Modernização da frota de 98 trens das frotas A, C e D da Linha 1-Azul e Linha 3-Vermelha	Concluir a reforma e disponibilizar para testes no Metrô os trens das Linhas 1, 2 e 3.	85.929	GESP (a viabilizar)	Número de trens entregues	Restrição orçamentária.
2	Modernização dos sistemas de Sinalização (CBTC - Communication Based Train Control) e Telecomunicações das linhas 1-Azul, 2-Verde e 3-Vermelha	Dar continuidade aos testes para consolidar o sistema na Linha 2-Verde (em operação com versão intermediária) e aos projetos e instalações nas linhas 1-Azul e 3-Vermelha.	117.819 € 16.260 US\$ 962	GESP (a viabilizar)	% de evolução da implantação do empreendimento	Restrição orçamentária, problemas técnicos na implantação
PLANEJAMENTO ESTRATÉGICO						
1	Potencializar a obtenção de receitas não tarifárias por meio de desenvolvimento do potencial de exploração comercial nas áreas de propriedade da Cia. do Metrô.	Garantir receitas oriundas da exploração de publicidade por meio de sua concessão à iniciativa privada; aprimorar a utilização dos espaços destinados à atividade comercial nas estações e áreas remanescentes de propriedade do Metrô, incluindo o espaço aéreo correspondente e a exploração de serviços relacionados à inovação tecnológica e estruturar a exploração comercial nos projetos de expansão das linhas de Metrô. Adotar medidas para que as receitas acessórias correspondam entre 10 e 12% das receitas tarifárias da Cia do Metrô.	9.788	Custeio Recursos Próprios	% da evolução das metas	Restrição técnica ou operacional para uso das áreas. Insucesso nas licitações em razão do panorama econômico e consequente falta de interesse da iniciativa privada. Restrição orçamentária para contratação de serviços especializados e estudos mercadológicos para confirmar o melhor aproveitamento das áreas.

2	Plano de Expansão da Rede Metroviária para compor o PITU 2040	Consolidar o planejamento da rede intermodal de transporte metropolitano para orientar os investimentos do GESP de curto, médio e longo prazo. Definição dos cenários e respectivas simulações de demanda para o PPA 2016/2019. Finalizar e publicar a Pesquisa OD 2017 (que será realizada em 2017).	1.182 74.457	<i>BIRD</i> <i>GESP</i>		Indisponibilidade ou indefinições nas esferas municipais. Dificuldade na realização da Pesquisa OD 2017 (recursos do GESP, Banco Mundial; desempenho das contratadas).
3	Plano de Comunicação com o Usuário	Desenvolvimento de campanhas de orientação para o usuário e revisão dos conteúdos da comunicação de anormalidades no sistema. Desenvolvimento de novos aplicativos de comunicação online e ampliação das mídias e recursos existentes.				Restrições orçamentárias. Restrição de movimentações de pessoas/aumento de quadro.
4	Estrutura de Cargos e Salários	Dar continuidade à implantação de nova estrutura de cargos, salários e reconhecimento (equilíbrio interno e externo), alternativas para o desenvolvimento profissional, reconhecimento e programa de sucessão.				Intervenção sindical e Justiça do Trabalho. Não aprovação dos órgãos governamentais. Falta de orçamento para ações de reconhecimento. Falta de adequação do sistema informatizado ao processo de avaliação e de sucessão.
5	Desenvolvimento da Liderança	Manter o Programa de Desenvolvimento da Liderança que contemple: Política de Desenvolvimento; Trilhas de Desenvolvimento para todos os cargos do Plano Executivo; Plano de Sucessão	3.000	Custeio Recursos próprios	% de gestores capacitados nas competências requeridas	Incapacidade da liderança em perceber as grandes aspirações da Cia, a partir de uma leitura atenta das expectativas das partes interessadas (usuários, empregados, fornecedores, funcionários, sociedade e governo) para gerir a mudança necessária para a sustentabilidade da empresa.
6	Implantação do PDV	Promover a otimização do quadro de empregados da CMSP, garantindo a retenção dos conhecimentos críticos, estabelecendo critérios e condições objetivas e necessárias com a implementação de Programa de Demissão Voluntária - PDV.				Insuficiência de recursos. Não transferência de conhecimentos críticos.

7	Tecnologia ERP (SAP)	Manter atualizado tecnológica e funcionalmente o Sistema Integrado de Gestão Empresarial - ERP (SAP), com o objetivo de garantir que a Cia. do Metrô se beneficie de melhorias desenvolvidas pelo fabricante e que as funcionalidades implementadas do ERP sejam continuamente adequadas conforme as necessidades das áreas de negócio da Cia. do Metrô, além de permitir o adequado suporte técnico especialmente à área de Tecnologia da Informação.	4.900	Custeio: Atualização das Licenças 2.000/ano Sustentação da aplicação 2.900/ano		Restrições orçamentárias e financeiras Falta de patrocínio
8	Melhoria da Experiência de Viagem	Implantar ações para atender as expectativas dos usuários, prestando um serviço com qualidade e cordialidade.				Mudança de gestão e orientação de política de transporte. Falta de recursos financeiros para executar as ações.
9	Gestão Corporativa da Qualidade	Assegurar que a rede de Metrô seja concebida, projetada, construída, operada e mantida dentro de padrões de serviço que garantam a satisfação dos usuários.				Mudanças de gestão. Resistência cultural. Falta de consenso em relação aos padrões de serviço.
10	e-Social	Implantação do e-Social no Metrô			% da evolução do eSocial x etapas para implantação do eSocial	Não cumprimento das soluções de TI e conectividade. Prazo curto para o saneamento e remodelagem dos processos e das práticas atuais.
11	Inovação BIM	Conduzir a utilização do BIM (Modelagem da informação da Construção) no Metrô de São Paulo, nos processos relacionados a construção e gestão de ativos imobiliários.				Não haver recursos financeiros para aquisição de software, hardware e equipamentos nas áreas. Mudança de tecnologia. Avanços e mudanças no conceito BIM.
12	Revisão da Estrutura Organizacional	Otimizar os recursos existentes e agilizar os processos internos.				Falta de patrocínio Cultura da empresa Legislação Recursos financeiros

13	Infovia - Modernização da Rede de Dados da Companhia do Metrô - Metronet	Implantar a nova Rede de Dados Metronet, no prazo de 18 meses. Para 2018 a meta é a de implantar em 50% das localidades previstas, e nos anos seguintes, serviços de suporte e manutenção. A nova Rede Metronet irá propiciar melhor desempenho dos sistemas informatizados e contribuirá para realização de novos negócios visando a obtenção de receitas não tarifárias.	21.324	Investimento Fonte: Banco Mundial: 19.155 e Cia. do Metrô: 2.169	Riscos e prazos inerentes ao processo licitatório
----	--	--	--------	---	---



GOVERNO DO ESTADO  
**SÃO PAULO**

Secretaria dos Transportes  
Metropolitanos