

## Carta de Políticas Públicas

### Identificação

Em conformidade com o art. 8º, incisos I e VIII, da Lei nº 13.303, de 30 de junho de 2016, o Conselho de Administração subscreve a presente Carta Anual sobre Políticas Públicas.

A Companhia do Metropolitano de São Paulo ("Companhia" ou "Metrô"), é uma empresa pública com sede social em São Paulo – SP na Rua Boa Vista, nº 175, Bloco B, 7º andar, que tem como acionista controlador o Governo do Estado de São Paulo - GESP, com 97,99% das ações ordinárias. A Companhia obteve em 6 de janeiro de 2023, o registro de Companhia Aberta - Categoria B, de acordo com a Resolução Nº 80 da Comissão de Valores Mobiliários "CVM". Nesta condição, a Companhia está autorizada apenas a emitir títulos e valores mobiliários, não podendo negociar suas ações em Bolsa de Valores.

Todos os esforços da organização estão voltados para a consecução de sua área de atuação dentro da melhor qualidade e tecnologia existente, para proporcionar o retorno econômico, social e ambiental de sua finalidade, que abrange planejamento, projeto, construção, implantação, operação e manutenção de transportes públicos na Região Metropolitana de São Paulo com qualidade, regularidade, segurança e eficiência operacional dentro de parâmetros reconhecidos de confiabilidade.

### Políticas Públicas

A rede metropolitana de transporte sobre trilhos é o elemento estruturador da mobilidade da Região Metropolitana de São Paulo – RMSP, cabendo ao Estado as funções de concepção, planejamento e organização de um sistema de alta capacidade, abrangendo a implantação da rede metroviária e sua articulação com os demais modais de transporte em operação na região metropolitana. Alicerce imprescindível dessa atividade são as pesquisas decenais. A Pesquisa Origem e Destino é aplicada desde 1967 na RMSP, com periodicidade de dez anos e tem por objetivo o levantamento de informações sobre as viagens realizadas pela população da metrópole.

Levando em consideração as alterações que a pandemia de Covid-19 causou na mobilidade da população, o METRÔ decidiu antecipar para 2023 a edição da Pesquisa Origem e Destino que seria realizada em 2027.

A Pesquisa Origem e Destino insere-se na fase de levantamento de informações dentro do processo cíclico das atividades de planejamento de transporte. Essas informações permitem conhecer o padrão de viagens da população em áreas urbanas, a distribuição espacial dos fluxos de viagens e suas relações com as atividades que as motivam – trabalho, educação, compras, lazer, saúde e outros, assim como as características socioeconômicas das pessoas que se deslocam de modo que, projetando-se essas variáveis, sejam produzidas estimativas dos fluxos futuros.

A área de estudo da Pesquisa Origem e Destino 2023 é a Região Metropolitana de São Paulo - RMSP, que corresponde à área geográfica considerada de interesse para o desenvolvimento de planos e projetos de transporte. Esta área foi dividida em 527 zonas de pesquisa ou zonas OD,

segundo critérios que consideram o sistema de transporte e características homogêneas no uso e ocupação do solo.

A Pesquisa Origem e Destino fornece elementos para o diagnóstico atualizado e os parâmetros e indicadores necessários para a definição da expansão da rede metropolitana de transportes no horizonte dos próximos 20 anos. Os dados levantados alimentam os modelos de simulação de demanda, a qualificação e quantificação da necessidade de investimentos, bem como os seus impactos sociais, ambientais, econômico-financeiros e urbanísticos, para o período de projeção.

Outra vertente da política setorial do Estado é a operação pelo Metrô de São Paulo de parcela da malha metroviária da RMSP, que, em 2024, respondeu pelos deslocamentos diários de 889,8 milhões de passageiros (17,0%), dentro de rígidos padrões de qualidade, confiabilidade e segurança. Tais padrões são referenciais técnicos, tecnológicos, procedimentais e estratégicos de operação de serviços de transporte de alta capacidade, aplicados à Companhia e aos demais concessionários.

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 e a sua modicidade. Tal política oferece tarifas com redução de preço por viagem em várias modalidades de bilhetes, além de gratuidades totais, integrações gratuitas com os trens metropolitanos e reduções nas tarifas integradas com outros modais, como ônibus municipais e metropolitanos, com o objetivo de proporcionar, à população, o acesso ao meio de transporte rápido, seguro e confortável, com qualidade e eficiência, em consonância com a preocupação com a mobilidade urbana.

Em 01 de janeiro de 2024, houve reajuste da tarifa pública do sistema metroferroviário, conforme Resolução STM-52, de 28 de dezembro de 2023.

O primeiro metrô do Brasil completa 50 anos. No dia 14 de setembro de 1974, o trem do Metrô de São Paulo fazia a primeira viagem no trecho de 7 km da então Linha Norte-Sul, atual Linha 1-Azul, percorrendo sete estações entre Jabaquara e Vila Mariana. Desde então, 33,6 bilhões de passageiros utilizaram toda a rede do Metrô.

Em 2024, a Companhia do Metrô realizou pesquisa de avaliação de serviços juntos aos usuários, por meio da Diretoria de Operações, 76% desses usuários classificaram o serviço do Metrô como "muito bom ou bom", justamente no ano em que celebra 50 anos de operação.

Aumentar a oferta e ampliar a rede de transporte público sobre trilhos tem sido uma das prioridades do Governo do Estado, para oferecer transporte público rápido e seguro para a população.

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 para Expansão, Recapitação e Modernização das linhas implantadas inclusive as instalações de portas de plataforma e o sistema de sinalização das linhas 1 – Azul, 2 – Verde e 3 - Vermelha, demonstram a preocupação do Governo do Estado em ampliar

o atendimento do transporte urbano, para atender as necessidades de deslocamento da população, cabendo ao Metrô de São Paulo, a aplicação dos recursos, garantindo o retorno, na forma de expansão da rede e melhor oferta de transporte público. Em destaque, está a implantação da Extensão de Linha 2 – Vila Prudente – Penha e a retomadas das obras com a Linha 17 – Ouro.

O Governo do Estado destina, por meio de seu Orçamento, recursos financeiros à Companhia do Metrô, referentes ao ressarcimento de gratuidades e subsídio aos usuários estudantes, gerados pela utilização do sistema metroviário por esses usuários. Além das gratuidades, foi firmado, em 20 de julho de 2022, novo termo de acordo entre Estado, Metrô e CPTM visando o repasse de recursos financeiros para recomposição da receita tarifária, em decorrência dos impactos das operações das linhas metroferroviárias concedidas à iniciativa privada.

A receita contábil pela utilização do sistema metroviário alcançou, em 2024, o montante de R\$ 2.255,2 milhões, enquanto a arrecadação tarifária efetiva totalizou cerca de R\$ 899,2 milhões (caixa). Isso decorre, principalmente, da diferença entre a venda de direito de viagem do sistema metro ferroviário, 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, a Concessionária ViaMobilidade Linhas 5 e 17, a Concessionária ViaMobilidade Linhas 8 e 9 e a São Paulo Transportes S/A – SPTrans.

### **Política de Preços**

A política de preços tarifários do sistema de transporte metroviário segue conjuntamente a política pública de tarifas emitida pelo Governo do Estado de São Paulo, por meio da Secretaria dos Transportes Metropolitanos, com base no princípio da modicidade tarifária e, ao mesmo tempo, a manutenção e o equilíbrio econômico-financeiro da Companhia, considerando a evolução dos custos operacionais da prestação dos serviços.

O Metrô de São Paulo tem atuado nas Parcerias Público-Privadas firmadas pelo Governo de São Paulo, fornecendo os estudos de traçado das linhas e os subsídios técnicos para o desenvolvimento dos processos licitatórios, sob a responsabilidade da Secretaria dos Transportes Metropolitanos do Estado de São Paulo.

Em 30/10/2015, o Governo do Estado de São Paulo e a Companhia do Metrô celebraram Termo de Acordo, pelo qual o Estado reconheceu a responsabilidade pelo equacionamento dos efeitos das regras de rateio dos valores arrecadados na Câmara de Compensação do Sistema de Bilhetagem Eletrônica do Bilhete Único, decorrente da diferença entre a venda de direitos de viagens na Linha 4-Amarela e o pagamento da remuneração à concessionária ViaQuatro.

Em 20/07/2022, foi firmado novo Termo de Acordo entre o Estado de São Paulo, a Companhia do Metrô e a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos-CPTM, para o equacionamento dos efeitos das regras de rateio dos valores arrecadados na Câmara de Compensação do Sistema de Bilhetagem Eletrônica do Bilhete Único, em face das novas concessões de operação das linhas de transporte do sistema metroferroviário.

Nesse processo, as empresas das concessionárias da Linha 4-Amarela, da Linha 5-Lilás e das Linhas 8-Diamante e 9-Esmeralda têm prioridade de saque dos valores arrecadados para efeito



de remuneração contratual estabelecida no contrato de concessão firmado com o Governo do Estado de São Paulo (poder concedente).

Pelo novo Termo de Acordo, o Estado repassará o montante da diferença apurada no mês corrente no mês subsequente, na forma de ressarcimento. Em 2024, o Tesouro do Estado de São Paulo repassou o montante de R\$ 972,7 milhões, referente à apuração do período de dezembro de 2023 a novembro de 2024.

Ainda em relação as futuras concessões e minimizar os impactos, a Companhia do Metrô vem estudando a adoção de uma tarifa técnica de remuneração, relacionada a indicadores de desempenho.

### Compromissos de Consecução de Objetivos das Políticas Públicas

#### Programa de Investimentos e Ressarcimentos

Valores Realizados 2024 e 2023 (R\$ milhões)

Programa de Investimentos	2024	2023
<b>1. Rede Atual (Modernização e Recapacitação)</b>	<b>330,0</b>	<b>277,3</b>
Linha 1-Azul	59,8	10,2
Linha 2-Verde	12,5	31,6
Linha 3-Vermelha	8,5	29,7
Modernização das Linhas Metroviárias	160,5	136,2
Portas de Plataforma	88,7	69,6
<b>2. Expansão da Rede</b>	<b>3.932,9</b>	<b>2.391,2</b>
Linha 2-Verde (VI. Prudente/Dutra)	2.361,6	1.638,6
Linha 4-Amarela (fase II VI. Sônia/Luz)	26,7	63,1
Linha 5-Lilás (Ilg. Treze/Chác. Klabin)	52,0	30,8
Linha 15-Prata (Ipiranga/Tiradentes)	661,8	291,2
Linha 17-Ouro (Jabaquara/São Paulo-Morumbi)	722,2	208,7
Linha 19-Celeste (Anhangabaú/Bosque Maia)	42,1	68,7
Elaboração de Projetos de Expansão	66,5	90,1
<b>3. Investimentos Vinculados a realizar</b>	<b>85,7</b>	<b>48,0</b>
<b>Total de Investimentos (R\$ milhões)</b>	<b>4.348,6</b>	<b>2.716,5</b>

Fontes de Captação	2024	2023
<b>Governo do Estado de São Paulo - Captação para Investimentos</b>	<b>4.348,6</b>	<b>2.716,5</b>
Tesouro do Estado de São Paulo <sup>(1)</sup>	3.094,0	997,9
Corporação Andina de Fomento - CAF <sup>(2)</sup>	1.254,6	1.718,6
<b>Governo do Estado de São Paulo - Recursos para Custeio</b>	<b>1.535,2</b>	<b>1.652,2</b>
Ressarcimento de Gratuidades	562,5	446,7
Apoio às Concessões	972,7	887,6
Subvenção Econômica		317,9
<b>Total (R\$ milhões)</b>	<b>5.883,8</b>	<b>4.368,7</b>

1 - Considera as integralizações realizadas como aportes de capital para Investimentos com a finalidade Administração de Obras; Sendo em 2024 - R\$ 207,0 milhões e em 2023 R\$ 137,0 milhões e saldo de caixa.

2 - Em 2023, considera as integralizações realizadas como aportes de capital para Investimentos no valor de R\$ 107,1 milhões, recursos de Ressarcimento CAF.

### Plano Orçamentário para 2025

Para o exercício de 2025, a Companhia do Metrô terá recursos orçamentários, da ordem de R\$ 6.667,7 milhões: R\$ 5.067,9 milhões, para investimentos, e R\$ 1.599,8 milhões, referentes a ressarcimentos de gratuidades e apoio às concessões.



Estão contemplados no montante total para 2025, os valores que foram publicados na Lei nº 18.078, de 03 de janeiro de 2025, que orça a receita e fixa a despesa do Estado para o exercício de 2025, para os Investimentos bem como os valores referentes aos ressarcimentos de gratuidades de usuários beneficiados por isenção no pagamento da tarifa pública de transporte e os recursos do apoio em decorrência dos impactos das operações das linhas metroferroviárias concedidas à iniciativa privada.

Além dos valores publicados na referida Lei, estão incluídos também os valores de Restos a Pagar para os Investimentos e para o apoio às concessões, conforme quadros a seguir:

RECURSOS PREVISTOS	ORÇAMENTO 2025 (FINANC BANCOS) + (RESTOS A PAGAR)	RESTOS A PAGAR					R\$ Mil LEI 18.078/24 - LOA - 2025	
		GESP 2021	GESP 2022	GESP 2023	2024		GESP <sup>2</sup>	FINANCIAMENTOS BANCOS
					GESP	FINANC. BANCOS		
<b>1. Recapitação e Modernização das Linhas</b>	<b>442.050</b>	<b>69</b>		<b>1</b>	<b>12.243</b>			<b>429.737</b>
Linha 1 - Azul	222.994				11.058			211.936
Linha 2 - Verde	5.441			1	406			5.034
Linha 3 - Vermelha	10.130				334			9.796
Operação das Linhas Metroviárias	94.508				102			94.406
Portas de Plataforma - Linhas 1,2 e 3	108.977	69			343			108.565
<b>2. Expansão do Sistema Metroviário</b>	<b>4.625.902</b>	<b>15.837</b>	<b>26</b>		<b>136.062</b>	<b>17.550</b>		<b>2.362.859 2.093.568</b>
Linha 2 - Verde (VI. Prudente/Dutra)	2.095.622				39.349	240		723.701 1.332.332
Linha 4 - Amarela (Fase II VI. Sônia/Luz)	82.994				2.437			80.557
Linha 5 - Lilás (Lg. Treze / Chác. Klabin)	36.497				141			36.356
Linha 15 - Prata (Ipiranga/Tiradentes)	681.651				52.159			629.492
Linha 17 - Ouro (Jabaquara/São Paulo-Morumbi)	1.622.299			1	35.065	17.310		808.687 761.236
Linha 19 - Celeste (Praça Bandeira - Guarulhos)	15.862	15.836	26					15.862
Elaboração de Projetos de Expansão	90.977				6.911			84.066
<b>3. Outros</b>	<b>1</b>							<b>1</b>
Inovação	1							1
<b>Total de Investimentos</b>	<b>5.067.953</b>	<b>15.906</b>	<b>26</b>	<b>1</b>	<b>148.305</b>	<b>17.550</b>		<b>2.792.597 2.093.568</b>

<sup>1</sup> Restos a Pagar - Sobre de Dotação Orçamentária de Exercícios Anteriores.

<sup>2</sup> O valor da LOA (GESP) - Logo após a publicação da Lei, foi publicado o Decreto Nº 69.319 de 22 de janeiro de 2025, de Execução Orçamentária para o exercício de 2025, ocorreram contingências nos valores da Fonte 1 - GESP em 60% equivalente ao montante de R\$ 1.675.557,8 mil. Ao longo do exercício, na medida que a Companhia necessitar desses recursos, será solicitado ao Estado a liberação da contingência.

<sup>3</sup> Fonte 7 – Financiamentos realizados junto a bancos de desenvolvimento/fomento nacionais e internacionais

## Programa de Ressarcimentos e Apoio às Concessões – 2025

### LEI nº 18.078/2025 – LOA

Dotação Orçamentária - R\$ Mil	RAP 2024	LOA 2025	Total
<b>Ressarcimento de Gratuidades</b>	-	<b>588.352</b>	<b>588.352</b>
- Ressarcimento de Gratuidades aos Passageiros das linhas metroviárias	-	441.338	441.338
- Ressarcimento de Subsídio aos Passageiros Estudantes das linhas metroviárias	-	147.014	147.014
<b>Apoio às Concessões</b>	<b>106.744</b>	<b>904.658</b>	<b>1.011.402</b>
<b>Total</b>	<b>106.744</b>	<b>1.493.010</b>	<b>1.599.754</b>

## Estratégia de Captação de Recursos

A estratégia de captação de recursos para 2025 está pautada na continuidade da atuação conjunta com o Governo do Estado de São Paulo no desenvolvimento e estruturação de fontes adicionais de recursos para investimentos com custo competitivo de financiamento, de forma a desonerar os repasses financeiros provenientes do Tesouro do Estado de São Paulo.

Até o primeiro semestre de 2024, a expansão da Linha 2-Verde entre Vila Prudente e Penha contou com recursos do financiamento concedido pelo Banco de Desenvolvimento da América Latina e Caribe – CAF, no valor de US\$ 550,0 milhões, assinado em 15 de setembro de 2022, cujos recursos se destinaram majoritariamente aos lotes 1 ao 6 de obras civis. Em razão da utilização total dos recursos desse financiamento, estamos buscando a viabilização de operações de crédito adicionais para a continuidade da Expansão da Linha 2-Verde que consiste em um projeto prioritário para o Governo do Estado de São Paulo.

Neste sentido, será apresentado à Comissão de Financiamentos Externos - COFLEX um pleito para a aprovação de garantia da União para um novo financiamento junto a CAF, no valor de US\$ 100,0 milhões, visando assegurar recursos para as obras civis dos lotes 1 ao 6. Além disso, foi solicitado ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES o enquadramento da Expansão da Linha 2-Verde visando a contratação de uma operação de crédito de R\$ 2,4 bilhões. A aprovação dessa operação de crédito encontra-se em análise pelo banco.

Considerando a necessidade de compatibilizar os cronogramas de implantação das obras civis com o de implantação dos sistemas necessários à operação comercial da expansão da Linha 2-Verde entre Vila Prudente e Penha, foram iniciados os processos de contratação pela Companhia do Metrô, em conjunto com a Secretaria de Transportes Metropolitanos - STM, do sistema de sinalização e controle de tráfego na modalidade CBTC (*Communications-Based Train Control*), bem como para a aquisição de material rodante (44 Trens).

Para a implantação do sistema de sinalização CBTC, dos sistemas de alimentação elétrica, dos sistemas auxiliares e de telecomunicações da expansão da Linha 2-Verde, a Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô e a Secretaria da Fazenda e Planejamento - SEFAZ obtiveram êxito na aprovação do pleito de garantia da União para a contratação de um financiamento externo junto ao Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento - BIRD no valor US\$ 250,0 milhões. Desta forma, foi aprovada a concessão de garantia da União por ocasião da 170ª reunião da COFLEX realizada em 07/12/2023, cuja Resolução nº 74 foi publicada no D.O.U em 19/12/2023. Em janeiro de 2025, estão sendo realizadas as negociações necessárias para assinatura do contrato, de forma que o início dos desembolsos do financiamento deverá ocorrer este ano.

Também como parte da estratégia para obtenção de recursos de financiamentos adicionais para a expansão da Linha 2-verde, a Companhia do Metrô e a SEFAZ aprovaram junto ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES um financiamento de R\$ 3,6 bilhões para a aquisição de material rodante (44 trens).

Diante do exposto, é de grande importância que o Governo do Estado de São Paulo, na qualidade de tomador dos financiamentos, obtenha êxito na aprovação da operação de crédito junto ao BNDES, bem como na aprovação pela COFLEX do pleito de garantia da União para o financiamento adicional da CAF, ambos destinados a continuidade das obras civis da Expansão da Linha 2-Verde.



## Posição Acionária em 2024

O capital social integralizado da Companhia em 31 de dezembro de 2024 é composto por um total de 10.108.988 (dez milhões, cento e oito mil e novecentas e oitenta e oito) ações ordinárias de classe única, nominativas, sem valor nominal e com direito a um voto cada. A seguir, apresenta-se a composição do capital social da Companhia: Participação até 31/12/2024.

### Participação Acionária

PRINCIPAIS ACIONISTAS	AÇÕES - ON	%
Fazenda do Estado de São Paulo – FESP	9.905.781	97,99%
Prefeitura do Município de São Paulo – PMSP	202.032	2,00%
BNDES Participações S.A. – BNDESPAR	1.171	0,01%
Outros - Ações em Tesouraria	4	0,0%
<b>Ações Subscritas e Integralizadas</b>	<b>10.108.988</b>	<b>100,0%</b>

Posição: 31 de dezembro de 2024





## Conselho de Administração

Presidente do Conselho  
**MILTON FRASSON**

Conselheiro de Administração e Diretor-Presidente  
**ANTONIO JULIO CASTIGLIONI NETO**

Conselheiro de Administração Independente  
**CARLOS ROBERTO DE ALBUQUERQUE SÁ**

Conselheiro de Administração  
**CLEYTON RICARDO BATISTA**

Conselheiro de Administração  
**DANIEL RODRIGUES ALDIGUERI**

Conselheiro de Administração Eleito Minoritário  
**FABIANO MARTINS DE OLIVEIRA**

Conselheiro de Administração  
**GUSTAVO VILLAÇA VARGAS SAMPAIO BRAGA**

Conselheiro de Administração  
**MAURO ANTÔNIO GUMIERO VOLTARELLI**

Administração Independente  
**Vago**

Conselheiro de Administração  
**RODRIGO BEZERRA DA SILVA**

Conselheiro de Administração Eleito Empregados  
**WAGNER FAJARDO PEREIRA**