

Carta de Governança Corporativa

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 de Governança Corporativa.

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.

Estrutura de Governança Corporativa

A Companhia é administrada pelo Conselho de Administração e pela Diretoria Executiva.

O Conselho de Administração é o órgão de deliberação colegiada responsável pela orientação superior da Companhia, composto por 7 a 11 membros, eleitos pela Assembleia Geral, todos com mandato unificado de dois anos a contar da data da eleição, permitida a reeleição.

A Diretoria Executiva da empresa é composta por seis membros: Diretor-Presidente, Diretor de Assuntos Corporativos, Diretor de Engenharia e Planejamento, Diretor de Operações, Diretor Comercial e Diretor de Finanças e de Relações com Investidores, que além das atribuições definidas em lei, são responsáveis pela gestão executiva da Companhia do Metrô.

O Conselho Fiscal é órgão de funcionamento permanente cujas principais atribuições são fiscalizar as atividades da Administração, examinar as demonstrações contábeis e emitir opiniões sobre os relatórios financeiros, nos termos das Leis nº 6.404/1976 e 13.303/2016, suas alterações posteriores, e nos Estatutos Sociais. O Conselho Fiscal é composto por três a cinco membros efetivos e igual número de suplentes, eleitos anualmente pela Assembleia Geral Ordinária, permitida a reeleição.

O Comitê de Auditoria Estatutário, órgão técnico de auxílio permanente ao Conselho de Administração, tem como principais atribuições supervisionar o processo de elaboração das demonstrações financeiras, garantir que a Diretoria desenvolva controles internos efetivos, garantir que a Auditoria Interna desempenhe a contento seu papel, avaliar e monitorar a

exposição a risco da empresa, e zelar pelo cumprimento do Código de Conduta e Integridade, monitorando os procedimentos apuratórios de infração ao mesmo.

A Auditoria Interna está subordinada ao Comitê de Auditoria Estatutário e ao Conselho de Administração e vinculado para as necessidades operacionais à Presidência. É uma atividade independente e objetiva avaliar a integridade, adequação, eficácia e eficiência dos processos internos, tendo como base o planejamento estratégico e os principais riscos da Companhia do Metrô, com a finalidade de mitigar e detectar riscos materiais às informações contábeis, financeiras e operacionais, mediante planejamento anual aprovado pelo Comitê de Auditoria Estatutário. 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.



Programa de Integridade

O Regulamento do Programa de Integridade teve a sua segunda revisão aprovada pelo Conselho de Administração em 21/12/2023 e atende às orientações contidas no Guia de Implantação do

Programa de Integridade nas Estatais, elaborado pela Controladoria Geral da União – CGU e ainda, as recomendações da Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE).

O Programa compreende o conjunto estruturado de medidas institucionais voltadas para a prevenção, detecção, punição e remediação de fraudes e atos de corrupção, em apoio à boa governança. Ele reforça o comprometimento da empresa com a transparência em suas atividades, lisura e fidedignidade perante a sociedade.

Objetiva, em síntese, que a Administração e os colaboradores (empregados, estagiários e aprendizes) da Companhia pautem sua atuação dentro dos princípios éticos, da legalidade, da eficiência e da moralidade administrativa, em consonância com o comprometimento da empresa com a transparência em suas atividades, lisura e fidedignidade perante a sociedade.

A adoção dos princípios e condutas estabelecidos no Programa de Integridade é essencial para garantir a confiabilidade, eficiência e integridade do ambiente corporativo e por este motivo deve ser adotado por seus administradores (membros do Conselho de Administração e Diretoria Colegiada), Comitê de Auditoria Estatutário, Conselho Fiscal e colaboradores (empregados, aprendizes e estagiários).

A Companhia aderiu ao Programa Nacional de Prevenção a Corrupção - PNPC lançado pela Controladoria Geral da União (CGU) e o Tribunal de Contas da União (TCU).

Due Diligence

O Processo de *Due Diligence* abrange a verificação dos empregados de Gestão Executiva, incluindo empregados *Ad Nutum* e *gestores de contratos*, visando certificar-se de que não há situações de conflitos de interesses ou impeditivas legais, bem como determinar o grau de risco envolvido.

Sistema Normativo

Os Instrumentos Normativos são importantes ferramentas de gestão dos processos da Companhia do Metrô. Eles estabelecem diretrizes, responsabilidades dos gestores, detalham as etapas e regras dos processos, contribuindo para a prevenção, detecção e o tratamento de condutas ilícitas e antiéticas, além do fortalecimento dos controles internos.

Plano de Continuidade de Negócios (PCN)

Documento previsto na Lei 13.303/2016, que tem como finalidade definir diretrizes que orientem os instrumentos normativos relativos aos Planos de Contingência para a gestão da continuidade de negócios da Companhia do Metrô.

Segurança da Informação (S.I.)

Para atendimento às diretrizes da Política de Governança de Dados e Informações – PGDI, instituída pelo Comitê Gestor de Governança de Dados e Informações do Governo do Estado de São Paulo, no âmbito da Administração Pública Estadual, foi atualizada a análise dos requisitos e a verificação de todas as unidades internas da empresa para relacionar as suas atribuições com os requisitos para atendimento. Foram identificadas 5 (cinco) unidades organizacionais responsáveis no total.

Comitê de Ética

A Companhia do Metrô mantém Canal de Denúncia para recebimento de denúncias sobre práticas de corrupção, fraude, atos ilícitos, assédio moral, assédio sexual e irregularidades que prejudiquem o patrimônio e a reputação da empresa, bem como a integridade física e moral das pessoas, conforme o Código de Conduta e Integridade.

Constituído em 2018, o Comitê de Ética tem por atribuições o recebimento de denúncias, avaliação e julgamento de violações ao Código de Conduta e Integridade, com o objetivo de aprimorar continuamente a governança e os padrões éticos. Os procedimentos apuratórios, bem como os eventos registrados no Canal de Denúncia, são monitorados pelo Comitê de Auditoria Estatutário. Cabe ao Conselho de Administração assegurar a atuação independente do Comitê de Ética. Para facilitar o encaminhamento de denúncias de situações irregulares com a garantia de confidencialidade das informações ao Comitê de Ética, encontram-se disponibilizados dois métodos:

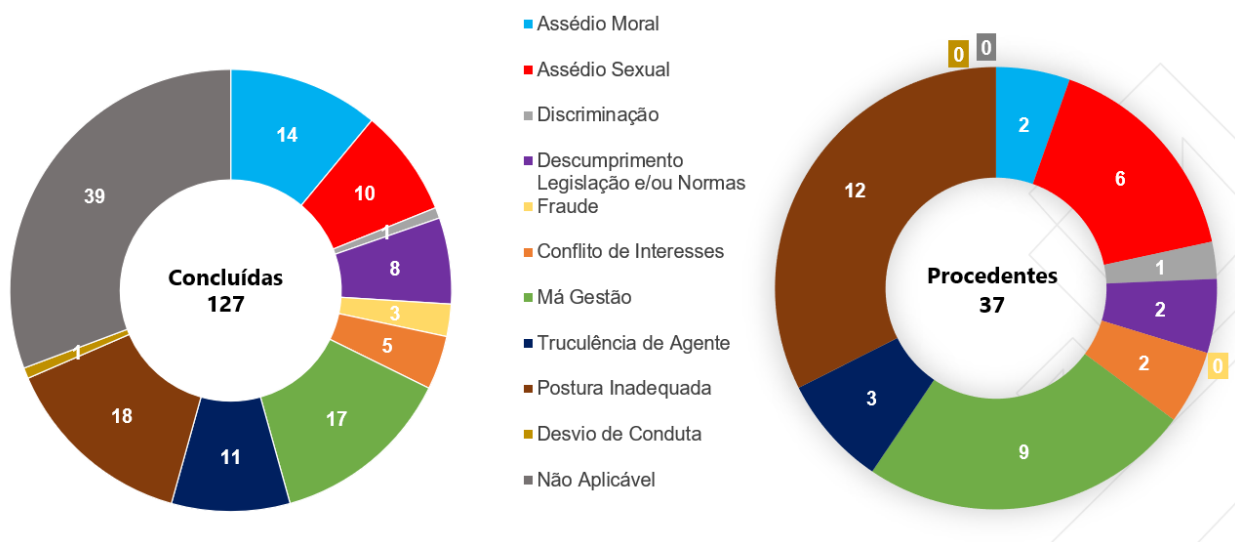
- **Canal de Denúncia**, no sítio: <http://www.metro.sp.gov.br/denuncia/index.aspx>; e
- **Endereço físico** para recebimento de denúncias por cartas na Rua Boa Vista, 175, 3º andar – São Paulo, SP, CEP 01014-920.

É responsabilidade do Comitê de Ética, órgão criado e aprovado pelo Conselho de Administração, receber, investigar, avaliar e julgar as denúncias recebidas pelo Canal de Denúncias, que estejam em desacordo com o Código de Conduta e Integridade.

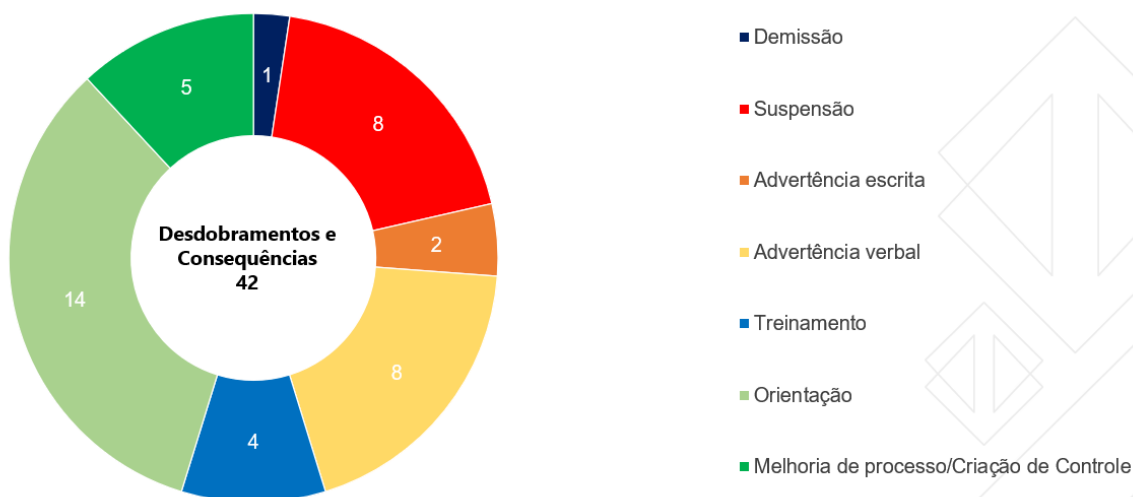
No ano de 2024 foram recebidas 427 manifestações no Canal de Denúncias, que resultaram em 131 processos de apuração.

Comitê de Ética |

Quantitativos de Denúncias Concluídas e Procedência (Jan-Dez/2024)



Quantitativos de Desdobramentos e Consequências (Jan-Dez/2024)



Sistemas de Gestão Certificados

Todos os sistemas estão subordinados à Política Integrada da Qualidade, de Meio Ambiente e de Segurança e Saúde Ocupacional e possuem procedimentos unificados para diversos requisitos que são comuns às normas de referência (ISO 9001, ISO 14001 e ISO 45001). Uma estrutura matricial, a Comissão Permanente de Sistemas de Gestão, garante a compatibilidade e integração entre os sistemas de gestão.

De 22 de abril a 09 de maio de 2024 todos os sistemas de gestão foram submetidos à auditoria de recertificação pela Fundação Vanzolini, organismo certificador acreditado pelo INMETRO. Os resultados evidenciaram que os sistemas se mantêm aderentes à normas de referência e que são eficazes, assegurando o atingimento dos objetivos pretendidos.

Portal de Governança Corporativa

O Portal da Governança Corporativa tem como objetivo divulgar o compromisso com a ética, combate à fraude e à corrupção, garantindo transparência e inovação nos serviços prestados à sociedade. Neste portal são encontradas as bases da governança como o Estatuto Social, Regulamentos e Políticas que regulam e direcionam os processos de gestão da empresa.



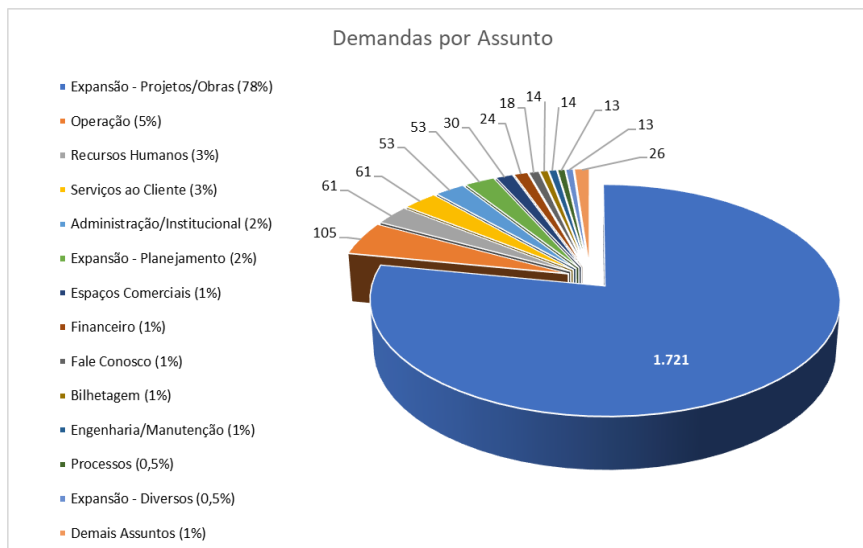
Apresenta a estrutura de Governança Corporativa do Metrô de São Paulo, Alta Administração, Comitês e Conselhos e suas respectivas atribuições, assim como organograma institucional com todos os seus gestores.

Disponível em: <https://governancacorporativa.metrosp.com.br/Paginas/home.aspx>

Portal da Transparência

Em O SIC – Serviço de Informação ao Cidadão é um canal de atendimento que permite à população ter acesso a informações, dados, documentos e estatísticas da Companhia do Metrô, de forma rápida e prática, garantindo a aplicação da LAI - Lei de Acesso à Informação.

O SIC atua em duas frentes; a Transparência Passiva, atendendo solicitações feitas por cidadãos, por meio do sistema SIC.SP, e que em 2024 atendeu 4.333 pedidos, tratando os mais diversos assuntos, conforme gráfico.



Na Transparência Ativa, o Portal da Transparência do Metrô atua como instrumento de divulgação das ações e de dados, documentos e estatísticas, que ficam sempre à disposição do cidadão para consultas e esclarecimentos. A utilização do canal SIC Metrô pelo cidadão demonstra sua consolidação como instrumento de Transparência, realizou mais de 19 mil atendimentos, desde sua implantação.

Disponível em: <https://transparencia.metrosp.com.br>

Estrutura e Boas Práticas de Gestão de Riscos

Riscos Corporativos

Em agosto de 2022, foram emitidas as revisões da Política e do Regulamento de Gestão de Riscos Corporativos, com aprimoramentos de definições, detalhamento do processo de gestão de riscos corporativos, novas métricas de avaliação do impacto e probabilidade, sendo reavaliadas e adequadas as atribuições e responsabilidades.

Estes instrumentos estabelecem diretrizes, conceitos e responsabilidades na identificação, avaliação, tratamento, monitoramento e comunicação de riscos no ambiente corporativo, contribuindo com o aprimoramento da governança, do planejamento empresarial e na preservação de valor da organização.

A Companhia adotou o modelo COSO ERM - *Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission: Enterprise Risk Management Framework* e as normas ABNT NBR ISO 31000 e ABNT ISO GUIA 73 como processo de gestão de riscos corporativos.

Resultados do exercício de 2024

No exercício de 2024, foram revisados os riscos do período anterior e identificados novos riscos. Foram mapeados os fatores causadores dos riscos, os controles vigentes, as ações mitigatórias existentes de todos os processos da empresa e estabelecido, em conjunto com as unidades responsáveis pelos riscos, novas ações necessárias para equacionamento em níveis aceitáveis. Para gerir os riscos corporativos - estratégicos, operacionais, financeiros/divulgação e de conformidade/regulamentar, a Companhia possui sistema informatizado e painel de riscos com acesso pela gestão das unidades de toda a empresa.

No final de dezembro de 2024, o painel de riscos corporativos, que envolve as atividades do negócio da empresa, os riscos de integridade e os regulatórios, apresentou a seguinte posição:

272	Riscos corporativos
1.193	Fatores de risco
1.357	Ações mitigatórias vigentes
1.035	Controles existentes sobre os riscos
196	Planos de ação mitigatórios

Fatores de Riscos Declarados no Formulário de Referência

Em 06/01/2023 a Companhia obteve o Registro de Companhia Aberta-Categoria B na CVM.

Os principais fatores de riscos listados abaixo, atualizados junto à CVM em 2024, com efetivo potencial de influenciar a decisão de investimento em diferentes categorias, em ordem decrescente de relevância:

Emissor

- Em decorrência de prejuízos sucessivos, a Companhia pode não ser capaz de manter liquidez adequada para o cumprimento das obrigações atuais.
- O desempenho financeiro e operacional da Companhia pode ser afetado adversamente por pandemias como a COVID-19, além de outras epidemias de saúde.
- Os valores das tarifas determinados por políticas públicas podem não ser suficientes para gerar as receitas necessárias para a manutenção da operação da empresa.
- Condenações em processos judiciais e/ou arbitrais de valor significativo contra a Companhia poderão ter um efeito negativo material.
- Sistema de bilhetagem do Bilhete Único – BU não é gerido pela Companhia, podendo haver eventuais desvios de valores na arrecadação.
- As receitas não-tarifárias da Companhia podem ser gravemente prejudicadas por epidemias, como a pandemia COVID-19.

- Os investimentos geridos pelo Metrô em novas linhas podem sofrer atrasos e não cumprimento de cronograma estabelecidos para sua execução.
- A infração de leis e regulamentos aos quais a Companhia está sujeita (contra corrupção, suborno, lavagem de dinheiro, antitruste, entre outros) pode ter um efeito adverso significativo em sua reputação, seus resultados operacionais e sua condição financeira.
- Falhas de equipamentos, execução inadequada de procedimentos operacionais, riscos ambientais ou outros fenômenos naturais podem afetar adversamente as atividades, ativos e reputação da Companhia e podem não estar cobertos por suas apólices de seguros.
- A Companhia está sujeita a perdas de receitas decorrente de interrupções das operações ou de degradação da prestação do serviço.
- Os negócios da Companhia estão sujeitos a ataques cibernéticos e violações de segurança e privacidade.
- O não cumprimento pela Companhia da LGPD ou de qualquer outra lei de privacidade promulgada no Brasil pode afetar adversamente sua reputação, negócios, condição financeira ou resultados operacionais.
- A Companhia pode não estar sempre em condições de pagar dividendos ou juros sobre o capital próprio.

Seus acionistas, em especial os acionistas controladores

- O Estado de São Paulo tem o poder de nomear a maioria dos membros do Conselho de Administração da Companhia e, por meio deles, influenciar a escolha da maioria dos diretores executivos responsáveis pela administração cotidiana.
- A Companhia é controlada pelo Governo do Estado de São Paulo, cujos interesses e diretrizes podem ser afetados pela sucessão de diferentes governos.

Seus administradores

- A Companhia pode celebrar contratos de indenidade com seus administradores, conforme previsto em seu Estatuto Social, os quais podem resultar em conflito de interesses e impacto patrimonial relevante.

Seus fornecedores

- Denúncias envolvendo o Metrô – Cartel do setor Metroferroviário e Empreiteiras (Operação Lava Jato).

Setores da economia nos quais o emissor atue

- O governo brasileiro exerceu e continua a exercer influência significativa sobre a economia brasileira. Essa influência, bem como as condições políticas e econômicas brasileiras, pode afetar adversamente a Companhia.

Regulação dos setores em que o emissor atue

- A Companhia atua como interveniente do Governo do Estado no transporte metroferroviário da Região Metropolitana de São Paulo. Dessa forma, a Companhia está sujeita ao cumprimento de determinações baseadas nas políticas públicas de transporte e às decisões tomadas pela Secretaria de Transportes Metropolitanos (STM).

Questões sociais

- As medidas de responsabilidade social adotadas pelo Metrô de São Paulo podem não ser suficientes para evitar efeitos negativos na imagem da Companhia.
- Possibilidade de ocorrência de greve de empregados pode levar à paralisação parcial ou total das Linhas operadas pelo Metrô (Linhas 1, 2, 3 e 15).

Questões ambientais

- Novas exigências na legislação ambiental e responsabilidade ambiental podem ter efeito material adverso sobre a Companhia.

Questões climáticas, incluindo riscos físicos e de transição

- Condições climáticas extremas e mudanças climáticas podem ter um impacto adverso sobre a expansão e a operação do sistema metroferroviário.
- Novas leis e regulamentos relacionados a mudanças climáticas e mudanças na regulamentação existente podem resultar em obrigações adicionais e aumento de investimentos, o que pode ter um efeito adverso relevante sobre a Companhia.

Fatores de risco priorizados

A partir da identificação dos fatores de riscos da Companhia em diferentes categorias, foram destacados os 5 principais fatores de risco:

- Em decorrência de prejuízos sucessivos, a Companhia pode não ser capaz de manter liquidez adequada para o cumprimento das obrigações atuais.
- O desempenho financeiro e operacional da Companhia pode ser afetado adversamente por pandemias como a COVID-19, além de outras epidemias de saúde.
- Os valores das tarifas determinados por políticas públicas podem não ser suficientes para gerar as receitas necessárias para a manutenção da operação da empresa.
- Condenações em processos judiciais e/ou arbitrais de valor significativo contra a Companhia poderão ter um efeito negativo material.
- O Sistema de bilhetagem do Bilhete Único – BU não é gerido pela Companhia, podendo haver eventuais desvios de valores na arrecadação.

Riscos de Contratos de Obras e Serviços de Engenharia

A atividade de identificação de riscos de contratos de obras e serviços de engenharia visa atender à Lei Federal 13.303/16 e ao Regulamento de Licitações, Contratos e demais Ajustes da Companhia.

Para gerir internamente foi implementado o Regulamento Matriz de Riscos para Contratos de Obras e Serviços de Engenharia que tem como objetivo estabelecer conceitos e responsabilidades para as partes, Companhia do Metrô e Contratada, em relação à matriz de riscos de contratos de obras e serviços de engenharia.

Em 2020, foi criada a Comissão Permanente para Riscos de Contratos de Obras e Serviços de Engenharia, que busca ainda contribuir na definição dos planos de ação mitigatórios a serem estabelecidos para minimizar os fatores de riscos.

Registra-se em 2024 a seguinte posição:

- 19 matrizes de riscos avaliadas e autorizadas para publicação em Editais;
- 1.125 Riscos de Engenharia identificados e analisados.

Acumulado desde o início da atividade:

- 214 matrizes de riscos avaliadas e autorizadas para publicação em Editais;
- 10.110 Riscos de Engenharia identificados e analisados.

Controle Interno

Após ampla pesquisa de mercado sobre alternativas de avaliação no nível de maturidade dos controles corporativos e nível de governança do Metrô para a definição do planejamento executivo, foi escolhido o framework internacional de Controle Interno – Estrutura Integrada do COSO 2013 – *Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission*, utilizado amplamente pelas empresas de capital aberto no Brasil. Inicialmente o primeiro levantamento abrangeu os 5 componentes e os 17 princípios do COSO, com 297 quesitos respondidos pelos gestores de dez áreas da Companhia que trabalham com controles abrangentes – *Entity Level Control* (ELC).

O nível de aderência dos controles corporativos, considerando o padrão COSO 2013, no final de 2022 alcançou o resultado de 92,76%. Dando continuidade no ano seguinte, os gaps existentes e o acompanhamento dos planos de ação, permitiram medir seus progressos em parte dos planos de ação e revisões dos não concluídos. O processo de monitoramento contínuo contribuiu para que a aderência dos controles corporativos permanecesse em 2024, frente ao padrão COSO 2013, o patamar de 93,94%.

Posição em Dezembro de 2024
1) Itens de Controle Aderentes ao COSO 2013

Atende	273
--------	------------

2) Itens com Lacunas de Controles

Parcial	12
---------	-----------

3) Itens com Lacunas de Controles

Não Atende	12
------------	-----------

4) Itens com Lacunas de Controles frente aos Princípios do COSO 2013

Parcial ou Não Atende (2) + (3)	24
---------------------------------	-----------

Total de Itens de Controle Avaliados (1) + (4)	297
---	------------

Nível de Aderência dos Controles Corporativos do Metrô ao Padrão COSO 2013	93,94%
--	---------------

Riscos fiscais, de conformidade e regulatórios

- A Companhia do Metrô adota as melhores práticas e estratégias adequadas para cumprir todas as obrigações regulatórias e operar de forma ética e legal.

Gestão tributária

- Gestão e planejamento tributário, com observância dos princípios da governança tributária, de modo a garantir a transparência e a regularidade das obrigações fiscais, gestão de riscos e oportunidades, como regimes especiais e negociação de débitos, atendimento a auditorias internas, externas e fiscalizações tributárias, visando a conformidade legal e otimização da carga tributária da Companhia.
- Adequação da Companhia à Reforma Tributária, com apoio de consultoria e assessoria externas especializadas, visando à conformidade com as novas regras e minimização de impactos econômico-financeiros, tributários e contábeis.

Desempenho Econômico-Financeiro
Realizações e Desempenho
Análise Econômico-Financeira

O Metrô de São Paulo reportou, no período, prejuízo de R\$ 348 milhões, ante R\$ 900 milhões em 2023, redução de 61,3% em relação ao período comparativo.

A receita operacional líquida foi de R\$ 3.020 no acumulado de 2024, aumento de 30,2%, comparado a 2023 que alcançou R\$ 2.320.

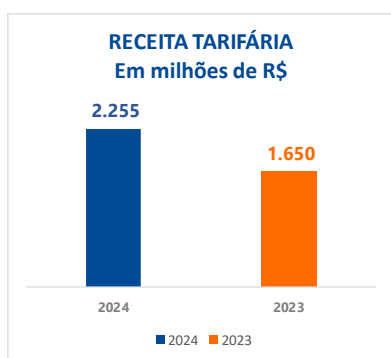
As razões para o aumento na receita operacional líquida foram: o aumento da tarifa a partir de 1º de janeiro de 2024, combinado com o crescimento de 3,8% na quantidade de passageiros transportados em relação ao mesmo período de 2023 e, o reconhecimento de receitas de créditos dos bilhetes Único e BOM no montante total de R\$ 368 milhões, como resultado da adoção de política contábil (CPC 47 – Receita de Contrato com Clientes) que prevê o reconhecimento no resultado dos créditos adquiridos pelos passageiros cujos dados históricos de utilização evidenciam a baixa probabilidade de utilização pelos passageiros (*Breakage*).

Para os exercícios subsequentes, não são esperadas receitas materiais referentes a créditos de passagens não utilizados (*Breakage*).

A receita não tarifária apresentou redução no período comparativo com 2023, alcançando R\$ 285 milhões em 2024, ante R\$ 294 milhões em 2023.

Em custos e despesas houve uma redução de 2,3% em pessoal, alcançando R\$ 1.872 milhões ante R\$ 1.917 milhões em 2023, principalmente devido ao desligamento de 743 empregados da operação e administrativos, ao longo de 2024. Além disso, houve uma redução de 39,8% em gastos gerais, alcançando R\$ 290 milhões ante R\$ 482 milhões em 2023.

A principal fonte de recursos da Companhia proveniente da atividade operacional é a prestação de serviço de transporte de passageiros, composta por receita tarifária e ressarcimento de gratuidade. Esta representou 91% da receita operacional bruta de 2024.



(*) A **receita tarifária** apresentou um aumento de 36,7% em relação ao exercício de 2023, principalmente em decorrência da adoção de procedimento de *Breakage* para os créditos de passagens não utilizados.

Tais créditos são reconhecidos em Receita tarifária quando alcançam os parâmetros de reconhecimento previsto na norma contábil CPC 47 – Receita de Contrato com Clientes. Sendo, portanto, fundamentado por análises históricas que evidenciam a baixa probabilidade de conversão em prestação de serviço pela Companhia (Transporte de passageiros) dos referidos créditos.

Dados Financeiros

COMPONENTES - Em milhões de R\$	2024	2023	Var. 2023 x 2024
Receita líquida	3.020	2.320	30,17%
Custos dos serviços prestados (CSP)	-2.652	-2.618	1,30%
Lucro (prejuízo) Bruto	368	-298	-223,35%
Despesas gerais e administrativas, e vendas	-748	-934	-19,91%
Outras despesas/receitas operacionais	10	396	-97,47%
Resultado financeiro líquido	22	-74	-129,73%
Imposto de renda diferido		10	
Prejuízo do Exercício	-348	-900	-61,39%

O resultado financeiro líquido foi positivo em R\$ 23 milhões em 2024, comparado ao resultado negativo de R\$ 74 milhões em 2023. O prejuízo apurado após o imposto de renda e a contribuição social foi de R\$ 348 milhões.

Reconciliação do Ebitda

COMPONENTES - Em milhões de R\$	2024	2023	Var. 2023 x 2024
Receita operacional líquida	3.020	2.320	30,17%
Prejuízo do exercício	-348	-900	-61,39%
Resultado financeiro líquido	-23	74	-131,08%
Imposto de renda e contribuição social	0	-10	-
Depreciação e amortização	830	731	13,59%
(=) Ebitda	459	-105	-537,68%
Margem Ebitda	15,2%	-4,5%	436,24%
Ajuste de eventos não recorrentes	-332	-283	17,31%
(=) Ebitda ajustado	127	-388	-132,69%
Margem Ebitda Ajustado	4,8%	-16,7%	128,85%

O Ebitda ajustado reflete a medida econômica de potencial geração de caixa ajustado pelos itens "não recorrentes" e "não caixa", e alcançou R\$ 127 milhões em 2024, ante -R\$ 388 milhões em 2023.

A Margem Ebitda Ajustada do exercício de 2024, não considera a receita de R\$ 368 milhões, proveniente do reconhecimento no resultado de créditos dos bilhetes Único e Bom adquiridos pelos passageiros cujos dados históricos de utilização evidenciam a baixa probabilidade de utilização pelos passageiros (*Breakage*).

Taxa de Cobertura

Em milhões de R\$	2024	2023
Receita Total	2.756	2.466
Receita tarifária	1.887	1.650
Receita não tarifária	285	294
Gratuidades – ressarcimento GESP	563	445
Outras receitas operacionais	56	120
Receita financeira	48	27
Deduções da receita bruta	-83	-69
Gasto Total	2.674	2.855
Pessoal	1.854	1.921
Material	97	91
Serviços Terceirizados	311	331
Gastos gerais	379	379
Outras despesas	34	133
Taxa de Cobertura (Receitas/Gastos)	103,05%	86,37%

A taxa de cobertura é o indicador que representa o quociente entre o total de receitas reconhecidas da Companhia e o total de despesas operacionais com efeito caixa.

No ano de 2024, a receita total líquida do Metrô cobriu 103,05% do gasto total, e não incluem o montante de R\$ 368 milhões reconhecido no resultado de créditos de bilhetes Único e Bom, que possuem baixa expectativa de conversão em prestação de serviço pela Companhia (*breakage*). Nos gastos estão contemplados o custo dos serviços prestados e as despesas operacionais.

Valor econômico gerado e distribuído pela Operação

Demonstração do Valor Adicionado

Demonstração do valor adicionado	2024	2023
Receitas	3.126	2.441
Insumos adquiridos de terceiros	-647	-909
(=) Valor adicionado bruto	2.479	1.532
Retenções	-830	-731
(=) Valor adicionado líquido	1.649	801
Valor adicionado recebido em transferência	105	351
(=) Valor adicionado total a distribuir	1.754	1.152
Empregados	1.799	1.846
Impostos, taxas e contribuições	219	84
Remuneração de capitais de terceiros	84	122
Remuneração de capitais próprios	-348	-900
(=) Valor adicionado total distribuído	1.754	1.152

Demonstração do valor adicionado	2024	2023
Receitas	3.126	2.441
Insumos adquiridos de terceiros	-647	-909
(=) Valor adicionado bruto	2.479	1.532
Retenções	-830	-731
(=) Valor adicionado líquido	1.649	801
Valor adicionado recebido em transferência	105	352
(=) Valor adicionado total a distribuir	1.754	1.153
Empregados	1.799	1.846
Impostos, taxas e contribuições	219	85
Remuneração de capitais de terceiros	84	122
Remuneração de capitais próprios	-348	-900
(=) Valor adicionado total distribuído	1.754	1.153

Remuneração da Administração

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

Comentários do Administradores

Foram adotadas tempestivamente ações necessárias para atingimento dos objetivos da Companhia do Metropolitano de São Paulo atendendo ao Art. 37 da Constituição Federal.

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 ALDÍGUERI

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