



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 de Políticas Públicas.

Em 24 de abril de 1968, a Companhia do Metrô de São Paulo – Metrô foi constituída nos termos da Lei Municipal nº 6.988, de 26 de dezembro de 1966, sob a forma jurídica de Sociedade Anônima, e tem seus atos constitutivos arquivados na Junta Comercial do Estado de São Paulo – JUCESP, sob o nº 373.811. A Sociedade é controlada pelo Governo do Estado de São Paulo e demais informações estão descritas no item “Visão Geral” deste Relatório.

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, reservando 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, que são realizadas desde a criação da Companhia do Metrô e cuja 6ª edição é a Pesquisa Origem e Destino 2017, que 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 2022, respondeu pelos deslocamentos diários de 794,2 milhões de passageiros (16,3%), 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. Os passageiros atendidos em 2021, com índice de satisfação do cliente apurado com 70% de avaliações “Muito Bom” e “Bom” traduzem a adequação dos investimentos realizados nos treinamentos de empregados, na modernização de equipamentos e vias, bem como na expansão da rede metroviária. Contribuiu também com o indicador,



a manutenção da oferta de trens, mesmo com a queda da demanda, com o objetivo de manter o melhor distanciamento dos passageiros e as medidas de higiene e limpeza, para evitar contágios da COVID-19.

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 as linhas 4-Amarela, 5-Lilás, 15-Prata e 17-Ouro, os estudos para a futura Linha 19-Celeste, os investimentos na recapacitação e modernização das linhas as instalações de portas de plataforma, bem como o sistema de sinalização das Linhas 1-Azul, 2-Verde e 3-Vermelha, entre outros, 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.

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 2022, o montante de R\$ 1.641 milhões, enquanto a arrecadação tarifária efetiva totalizou cerca de R\$ 777,9 milhões (caixa). Isso 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, 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, através da Secretaria dos Transportes Metropolitanos – STM, 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.

Em 2021, houve equiparação do valor da tarifa pública do vale transporte do sistema metroferroviário ao do sistema de ônibus da Cidade de São Paulo, conforme Resolução STM-1, de 14/01/2021. 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 – STM.

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 recomposição da receita tarifária, 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 tem 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 2022, o Tesouro do Estado de São Paulo repassou o montante de R\$ 155,1 milhões, referente à apuração de 2021, e R\$ 685,7 milhões, referente à apuração do período de janeiro a novembro de 2022, totalizando R\$ 840,8 milhões.

Nesse contexto, a Companhia do Metrô vem estudando a adoção de um Contrato de Gestão, baseado em tarifas de remuneração relacionada a indicadores de desempenho.

Compromissos de Consecução de Objetivos das Políticas Públicas

Programa de Investimentos e Ressarcimentos

Valores Realizados 2021 e 2022 (R\$ milhões)

PROGRAMA DE INVESTIMENTOS	2022	2021	FONTES DE CAPTAÇÃO (R\$ MILHÕES)	2022	2021
1. Rede Atual (Modernização e Recapacitação)	291,0	170,9	Governo do Estado de São Paulo – Captação para Investimentos	2.287,3	1.581,1
Linha 1-Azul	34,0	11,5	Tesouro do Estado de São Paulo	1.884,5	1.398,1
Linha 2-Verde	2,2	1,1	Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento – BIRD		50,1
Linha 3-Vermelha	33,1	4,0	Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID		13,5
Modernização das Linhas Metroviárias	187,7	154,3	Corporação Andina de Fomento - CAF	402,8	118,7
Portas de Plataforma	34,0		Caixa Econômica Federal – CEF		0,7
2. Expansão da Rede	1.810,2	1.363,0	Governo do Estado de São Paulo – Recursos para Custeio	1.227,3	928,4
Linha 2-Verde (VI. Prudente/Dutra)	1.145,3	623,2	Ressarcimento de Gratuidades	250,6	268,9
Linha 4-Amarela (fase II VI. Sônia/Luz)	98,8	107,3	Apoio à Concessão (*)	840,8	100,3
Linha 5-Lilás (lg. Treze/Chác. Klabin)	34,2	96,5	Administração de Obras	135,9	
Linha 15-Prata (Ipiranga/Tiradentes)	326,1	245,5	Subvenção Econômica		559,2
Linha 17-Ouro (Jabaquara/São Paulo-Morumbi)	173,4	286,0	Total	3.514,6	2.509,5
Linha 19-Celeste (Anhangabaú/Bosque Maia)	28,0	3,1			
Elaboração de Projetos de Expansão	4,4	1,4			
3. Investimentos Vinculados a realizar	186,1	47,2			
Total de Investimentos (R\$ milhões)	2.287,3	1.581,1			

(*) Em 2022, os valores apurados do Apoio à Concessão passou a ser ressarcido mensalmente e foi maior que o exercício de 2021, devido às retiradas de recursos financeiros das concessões realizadas.

Plano Orçamentário para 2023

Para o exercício de 2023, a Companhia do Metrô terá recursos orçamentários, da ordem de R\$ 6.421,5 milhões: R\$ 5.180,0 milhões, para investimentos, e R\$ 1.241,5 milhões, referentes a ressarcimentos de gratuidades e apoio às concessões.

Estão contemplados no montante total para 2023, os valores que foram publicados na Lei n. 17.614, de 26 de dezembro de 2022, que orça a receita e fixa a despesa do Estado para o exercício de 2023, 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 e os valores de Restos a Pagar para os Investimentos e para o ressarcimento de gratuidades dos passageiros das linhas metroviárias conforme quadros a seguir:

RECURSOS PREVISTOS	ORÇAMENTO 2023 (FINANC BANCOS) + (RESTOS A PAGAR)	RESTOS A PAGAR - GESP ¹			LEI 17.614/22 - LOA - 2023	
		2020/2021	2022	TOTAL	GESP ²	FINANCIAMENTOS BANCOS
1. Recapitação e Modernização das Linhas	508.947	229.080	25.424	254.504	254.443	
Linha 1 - Azul	27.010		22.217	22.217	4.793	
Linha 2 - Verde	9.563	3.587	146	3.733	5.830	
Linha 3 - Vermelha	34.532		3.061	3.061	31.471	
Operação das Linhas Metroviárias	182.684	95.080		95.080	87.604	
Portas de Plataforma - Linhas 1,2 e 3	255.158	130.413		130.413	124.745	
2. Expansão do Sistema Metroviário	4.671.073	293.504	374.753	668.257	672.416	3.330.400
Linha 2 - Verde (VI. Prudente/Dutra)	2.587.296		887	887	61.262	2.525.147
Linha 4 - Amarela (Fase II VI. Sônia/Luz)	68.877	6.601	1.752	8.353	60.524	
Linha 5 - Lilás (Lg. Treze / Chác. Klabin)	50.671	20.265		20.265	30.406	
Linha 15 - Prata (Ipiranga/Tiradentes)	584.037	23.869	190.076	213.945	370.092	
Linha 17 - Ouro (Jabaquara/São Paulo-Morumbi)	1.201.433	118.981	180.000	298.981	97.199	805.253
Linha 19 - Celeste (Praça Bandeira - Guarulhos)	175.441	123.774		123.774	51.667	
Elaboração de Projetos de Expansão	3.318	14	2038	2052	1266	
Total de Investimentos	5.180.020	522.584	400.177	922.761	926.859	3.330.400

¹ Restos a Pagar 2022 complementa o Decreto N° 67.397/22 de Crédito Suplementar no montante de R\$ 360.000 mil sendo R\$ 180.000 mil para a Linha 15 e R\$ 180.000 mil para a Linha 17, esses valores foram suprimidos das respectivas Linhas que constavam no Projeto de Lei Orçamentária para 2023 N° 578/22.

O valor da LOA (GESP) - O montante R\$ 926.850 mil foram contingenciados R\$ 463.429 mil.

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

Programa de Ressarcimentos e Apoio à Concessão – 2023 Lei n.17.614/2022

ITENS	R\$ (MIL)
Ressarcimento de Gratuidades	541.518
Ressarcimento de gratuidades aos passageiros das linhas metroviárias	333.258
Ressarcimento de gratuidades aos passageiros das linhas metroviárias (Restos a Pagar 2022)	3.229
Ressarcimento de subsídio aos passageiros estudantes das linhas metroviárias	205.031
Apoio à Concessão	700.000
Total Geral (Gratuidades e Apoio à Concessão)	1.241.518



Foi publicado na Lei n. 17.614/22 para o Apoio à Concessão R\$ 995.000 mil, sendo para a Companhia do Metrô R\$ 700.000 mil. Posterior a publicação da referida Lei foram inscritos como Restos a Pagar 2022 R\$ 3.229 mil na rubrica. Ressarcimento de gratuidades aos passageiros das linhas metroviária.

Estratégia de Captação de Recursos

A estratégia de captação de recursos em 2022 foi pautada pela continuidade em atuar juntamente com o Governo do Estado de São Paulo no desenvolvimento e estruturação de fontes adicionais de recursos para investimento com custo competitivo de financiamento, de forma a desonerar os montantes já repassados na fonte do Tesouro do Estado de São Paulo.

Em 22 de dezembro de 2020, foi emitida pela Comissão de Financiamentos Externos - COFIEIX do Ministério da Economia a Resolução nº 55, aprovando o pleito de financiamento com a Corporação Andina de Fomento – CAF para o Projeto de Expansão da Linha 2-Verde e Aquisição de Material Rodante. Essa operação visa dar suporte financeiro aos planos de investimentos e metas estabelecidas pela Companhia do Metrô. A formalização deste financiamento ocorreu em 15 de setembro de 2022, no valor total de até USD 550,0 milhões, e está sendo destinado, majoritariamente, para os pagamentos das despesas com obras civis da Expansão da Linha 2-Verde – Vila Prudente - Penha.

Considerando a necessidade de compatibilizar o cronograma de implantação das obras civis com a implantação de sistemas para operação comercial da Extensão da Linha 2-Verde, ações estão sendo tomadas pela Companhia do Metrô em conjunto com a Secretaria de Transportes Metropolitanos-STM, visando a publicação dos editais por parte da STM, para a contratação do sistema de sinalização e controle na modalidade CBTC (Communications-Based Train Control), dos sistemas de, bem como para a aquisição de material rodante - (44 Trens).

Para cobertura financeira de parte destas contratações de sistemas e aquisição de trens, foi iniciado o processo de solicitação de uma nova operação de crédito junto ao Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento - BIRD, em um primeiro momento no valor de até USD 430,0 milhões, cuja Carta Consulta para aprovação pelo Governo Federal (SAIN/COFIEIX), foi encaminhada em fevereiro de 2022. Esta Carta Consulta foi reapreciada na 161ª reunião da SAIN/COFIEIX, realizada em 10 de outubro de 2022, e não obteve aprovação. Assim sendo, por orientação da área de Captação da Secretaria da Fazenda e do Planejamento será encaminhado uma nova Carta Consulta para aprovação na próxima reunião do SAIN/COFIEIX, referente a aquisição dos 22/44 Trens e Sinalização, sendo que a diferença para cobertura financeira total necessária, continuará a ser coberta com recursos do Tesouro Estadual.

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 pelo Governo Federal de um novo financiamento para o fornecimento de novos trens e sistemas para a Expansão da Linha 2-Verde, pois estes fornecimentos não contam com recursos financeiros provenientes de bancos de fomento.

Posição Acionária em 2022

O capital social integralizado da Companhia em 31 de dezembro de 2021 é composto por um total de 8.463.427 (oito milhões, quatrocentos e sessenta e três mil, quatrocentas e vinte e sete) 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 31/12/2022.

**PARTICIPAÇÃO ATÉ A POSIÇÃO**

PRINCIPAIS ACIONISTAS	AÇÕES - ON	%
Fazenda do Estado de São Paulo – FESP	8.260.220	97,60%
Prefeitura do Município de São Paulo – PMSP	202.032	2,39%
BNDES Participações S.A. – BNDESPAR	1.171	0,01%
Outros - Ações em Tesouraria	4	0,00%
Ações Subscritas e Integralizadas	8.463.427	100,00%

*Posição: 31 de dezembro de 2022***Conselho de Administração****OSVALDO GARCIA**

Presidente do Conselho

ALMINO MONTEIRO ALVARES AFFONSO

Conselheiro de Administração

GILBERTO MAGALHÃES OCCHI

Conselheiro de Administração

GILSA EVA DE SOUZA COSTA

Conselheira de Administração

JOSÉ UMBERTO PEREIRA

Conselheiro de Administração

MARCELO DINIZ DE PAULA ROCHA

Conselheiro de Administração

LUIS FELIPE VIDAL ARELLANO

Conselheiro de Administração

RUY MARTINS ALTENFELDER DA SILVA

Conselheiro de Administração

TORQUATO LORENA JARDIM

Conselheiro de Administração

WAGNER FAJARDO PEREIRA



Conselheiro de Administração