

COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO



METRÔ

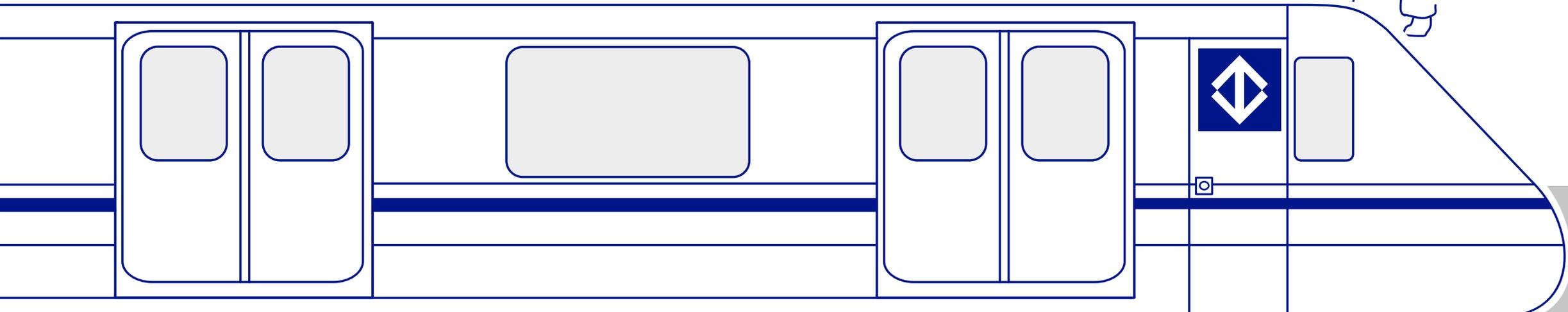
RI 2023

RELATÓRIO INTEGRADO



ESCALA "A RODA"
EMANOEL ARAÚJO
1990

ESTAÇÃO
PALMEIRAS-BARRA FUNDA
LINHA 3 -VERMELHA



Sumário

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

Introdução 03

Mensagem do Presidente 03

Sobre o Relatório 04

Materialidade 05

Metrô de São Paulo 07

Modelo de negócios 10

Grandes números 12

Destaques de 2023 22

Estratégia de Longo Prazo

e Plano de Negócios 35

Inovação e Tecnologia 47

Governança 58

Programa de integridade 58

Estrutura e boas práticas

de gestão de riscos 61

Controle interno 68

Gestão fiscal 69

Conformidade e

integridade 70

Ética e combate

à corrupção 71

Sistemas de

gestão certificados 74

Impacto na Metrópole 76

Expansão da rede 76

Investimentos – expansão

e modernização 116

Operação e manutenção 120

Balanço Social 127

Comunidades e

desenvolvimento social 134

Oportunidades em projetos

e construções sustentáveis 152

Cadeia de fornecimento

responsável 155

Processos internos 157

Mobilidade Sustentável 163

Mudanças climáticas 169

Licenciamento e

controle ambiental 170

Gestão do uso de energia 174

Sistema de gestão ambiental

da rede em operação 175

Meio ambiente – Painel

de dados GRI 179

Foco no Passageiro 186

Segurança e bem-estar

dos passageiros 187

Acessibilidade em infraestrutura

e serviços 200

Relacionamento 202

Sociedade 216

Comunicação 216

Engajamento com

partes interessadas 227

Pessoas Valorizadas

e Respeitadas 229

Relações de trabalho 229

Saúde e segurança

no trabalho 241

Diversidade, Inclusão e

não discriminação 244

Gestão do conhecimento 250

Comunicação Interna 256

Desempenho

Econômico-Financeiro 257

Receitas não Tarifárias 257

Realizações e desempenho 265

Resultado contábil 267

Reconciliação do EBITDA 268

Taxa de Cobertura 269

Valor econômico gerado

e distribuído 270

Demonstrações

Financeiras 271

Disposições Finais 339

Agradecimentos 340

Administradores 341

Anexos

Anexo I – Conexão com os

Objetivos de Desenvolvimento

Sustentável – ODS 344

Anexo II – Índice GRI 360

Anexo III – Relatório de

Asseguração Limitada 388



Mensagem do Presidente

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

A busca pelo aumento da eficiência norteou as ações do Metrô ao longo de 2023. O ano fica marcado como o de maior investimento do Governo do Estado de São Paulo na expansão e modernização da rede, quando projetos liderados pela Companhia obtiveram seu maior índice de execução orçamentária.

A eficiência se mostra presente na ampliação da malha metroviária, com destaque para a Linha 2-Verde, que é uma das maiores obras de infraestrutura da América Latina e teve 94% de orçamento aplicado. Houve também a retomada da Linha 17-Ouro, após desembarços contratuais que preservaram a segurança jurídica da empresa em suas relações na defesa dos interesses da população de São Paulo.

Bons níveis de execução orçamentária demonstram o alto planejamento envolvido para a coordenação de inúmeras etapas de construção de uma linha. Ainda nessa seara, o Metrô avançou na elaboração de estudos para a implantação das futuras linhas 16-Violeta, 19-Celeste, 20-Rosa e 22-Marrom. Outro marco foi a antecipação da Pesquisa Origem e Destino – referência do estricto planejamento promovido pelo Metrô –, para entender os impactos da pandemia da Covid-19 nos deslocamentos das pessoas, estabelecendo o diagnóstico padrão de viagens na Região Metropolitana.

Novos caminhos são buscados pelos projetos de linhas e para a inovação na obtenção de novas receitas e serviços aos passageiros. A infraestrutura de telecomunicação do Metrô foi concedida para a implantação de sinal de telefonia 5G e internet Wi-Fi gratuita nas estações trens.

A sustentabilidade é outro pilar que guia as ações do Metrô. Em 2023, as iniciativas para promoção da eficiência energética, aliadas ao aumento da participação de energias renováveis na composição da matriz energética brasileira, resultaram em uma redução de 4% nas emissões totais de gases do efeito estufa da Companhia, em relação a 2022.

E o Metrô segue firme em sua estratégia de imprimir mais eficiência no atendimento ao passageiro e na modernização de sua estrutura, avançando na instalação de portas de plataforma e do Sistema de Monitoramento Eletrônico com inteligência artificial nas estações, além de novos equipamentos que otimizam os processos de operação e manutenção.

As ações da empresa correm sempre em prol do melhor atendimento ao passageiro, por meio da busca pelas melhores práticas. Essa preocupação resultou na conquista do título de Melhor Serviço Público de São Paulo, pelo sexto ano consecutivo, em levantamento realizado pelo

Datafolha para a Folha de São Paulo. Ao longo de 2023, foram outros oito prêmios e reconhecimentos que evidenciam o trabalho da Companhia em temas como sustentabilidade, inclusão, inovação e comunicação.

Os resultados de 2023 apontam os caminhos do Metrô em direção à modernização da Companhia, de acordo com os parâmetros do mercado e a realidade pós-pandemia. A empresa se reestrutura rumo à maior eficiência e otimização de recursos em favor da sustentabilidade buscada frente a seus novos e contínuos desafios.



Julio Castiglioni
Diretor-Presidente



Sobre o Relatório

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

A Companhia do Metropolitano de São Paulo-METRÔ divulga seu Relatório Integrado 2023 reforçando seu compromisso com a transparência na prestação de contas para a sociedade e em atendimento ao disposto na Lei nº 13.303/2016 – Lei das Estatais. Desde 2010 publica relatórios de sustentabilidade e, a partir de 2017 publica relatórios integrados que estão aderentes ao padrão proposto pela *Value Reporting Foundation* (VRF), resultante da fusão entre o *International Integrated Reporting Council* (IIRC) e o *Sustainability Accounting Standards Board* (SASB), ocorrida em junho de 2021. A empresa adota uma abordagem combinada para comunicar seu desempenho na gestão da sustentabilidade em conformidade com as Normas GRI revisadas em 2021, e apresenta de maneira integrada o valor que cria para todos os seus públicos, trazendo informações relevantes sobre o modelo de negócio, estratégia, riscos e oportunidades, governança e desempenho ambiental e social. O Relatório comunica os esforços da Companhia para apoiar os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) e traz informações sobre como a abordagem das Mudanças Climáticas permeia o ciclo de vida dos empreendimentos metroviários e está alinhada ao Plano de Ação Climática e Desenvolvimento Sustentável para São Paulo-PAC 2050.

As Demonstrações Financeiras e demais dados contábeis seguem o padrão da *International Financial Reporting Standards* (IFRC). Como empresa de capital aberto atende a Resolução CVM 59, de 23/12/21, que passou a exigir informações de desempenho em sustentabilidade no Formulário de Referência e a Resolução CVM 14, de 10/12/20, que torna obrigatória a Orientação CPC 09 – Relato Integrado, emitida pelo Comitê de Pronunciamentos Contábeis – CPC. Além das Demonstrações Financeiras, este documento apresenta a Estratégia de Longo Prazo, o Plano de Negócios, os capitais envolvidos e os impactos gerados nas dimensões da sustentabilidade, atendendo às disposições da Lei nº 13.303/2016 – Lei das Estatais, e está disponível no site: <https://www.metro.sp.gov.br/wp-content/uploads/2024/03/Relatorio-integrado-2023.pdf> O conteúdo foi submetido à verificação de auditoria de terceira parte, conduzida pela empresa Mazars Auditores Independentes, conforme Relatório de Asseguração Limitada anexo a este. O Relatório Integrado tem periodicidade anual e as opiniões, informações e sugestões são bem-vindas, podendo ser encaminhadas no endereço: <https://www.metro.sp.gov.br/fale-conosco/registro-manifestacao>

A Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô foi constituída em 24 de abril de 1968, 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. É empresa pública, de capital fechado, instituída inicialmente como Sociedade de Economia Mista pela Lei Municipal nº 6.988/66, vinculada à Secretaria dos Transportes Metropolitanos (STM) do Estado de São Paulo, regida pela Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976 (Lei das S.A.) e pela Lei nº 13.303, de 30 de junho de 2016 (Lei das Estatais) e demais disposições legais aplicáveis.



Materialidade

Avaliação da Materialidade no Metrô de São Paulo

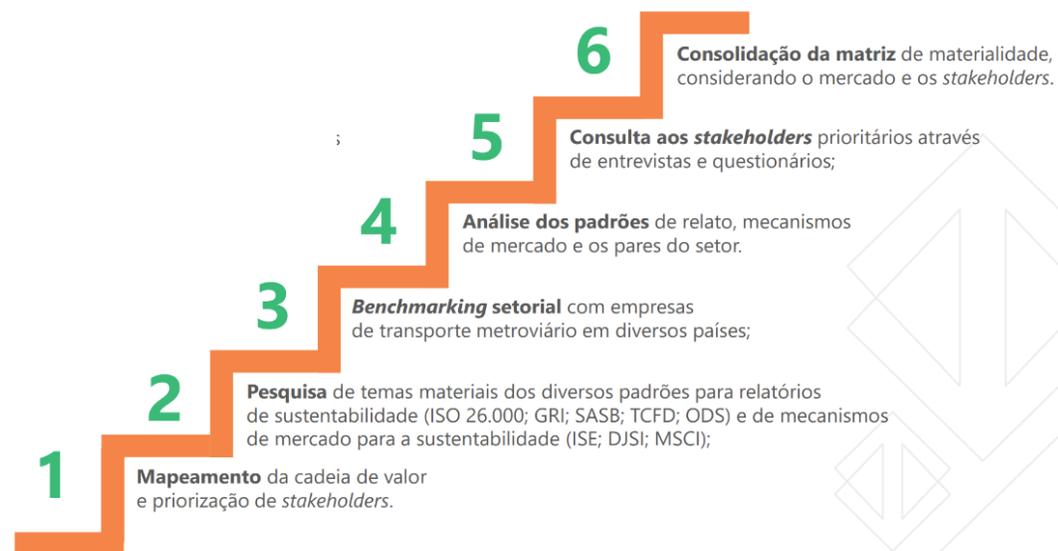
O processo de materialidade estratégica do Metrô de São Paulo foi conduzido ao longo de seis de etapas com objetivo de identificar os temas materiais prioritários para a sustentabilidade da Companhia nos próximos anos, além de métricas relevantes.

Foi utilizada a abordagem da dupla materialidade, que inclui a definição dos temas com maior impacto no negócio e, também, os temas relacionados às atividades do Metrô de São Paulo que podem causar maior impactos nos diversos públicos de relacionamento da Companhia.

Foram realizadas análises das práticas do setor no mercado internacional e dos *frameworks* de sustentabilidade mais utilizados pelos investidores na hora de pesquisar sobre uma empresa, além de consultas aos *stakeholders* prioritários. A partir da consolidação dos temas materiais, avaliou-se o contexto interno da Companhia, com suas forças e fraquezas em cada tema, além de seus impactos positivos e negativos em relação ao negócio, seus colaboradores, partes interessadas e sociedade.

Por fim, os temas materiais identificados foram comparados com os objetivos estratégicos do Metrô de São Paulo, garantindo que ambos estão alinhados na busca de um negócio mais sustentável e transparente.

O Metrô não estabelece formalmente uma periodicidade para revisar os temas materiais, permanecendo atento à necessidade de reavaliação visando manter os tópicos de relato atualizados.



Materialidade

Os cinco pilares da estratégia de sustentabilidade do Metrô de São Paulo

Os temas materiais foram agrupados em cinco pilares, para facilitar a comunicação dos impactos e a criação de valor para a sociedade.

Mostram o compromisso da empresa com valores e práticas que vão além dos aspectos financeiros e evidenciam como é realizada a gestão de cada um dos temas materiais.

O relato do desempenho nesses cinco pilares também tem o objetivo de facilitar o engajamento das partes interessadas e demonstrar o compromisso do Metrô de São Paulo com a sustentabilidade, a ética e a responsabilidade social.

Temas materiais

Pessoas Valorizadas e Respeitadas <ul style="list-style-type: none">•Saúde e Segurança do Trabalho•Relações de Trabalho•Gestão do Conhecimento•Gestão dos Direitos Humanos•Diversidade, Inclusão e Não-Discriminação	Foco no passageiros <ul style="list-style-type: none">•Relacionamento com passageiros•Segurança e bem-estar dos passageiros•Acessibilidade em infraestrutura e serviços
Governança Responsável <ul style="list-style-type: none">•Ética e combate à corrupção•Estrutura e boas práticas de gestão de riscos•Compromissos com boas práticas fiscais•Estrutura de governança de conformidade e integridade	
Mobilidade Sustentável <ul style="list-style-type: none">•Gestão do uso da energia•Combate às mudanças climáticas•Gestão de resíduos•Conformidade ambiental dos projetos/obras	Impacto na Metrópole <ul style="list-style-type: none">•Expansão e integração da rede metro ferroviária•Apoio às comunidades e ao desenvolvimento social•Oportunidades em projetos e construções "verdes"•Avaliação ambiental e social de fornecedores

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



O Metrô de São Paulo

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

Somos uma empresa de transporte público que oferece qualidade de vida para as pessoas.

Dos 104,2 km de rede metroviária em São Paulo, operamos 71,4 km que compreende as linhas 1-Azul, 2-Verde e 3-Vermelha do Metrô e a Linha 15-Prata do Monotrilho, ao longo das quais estão situadas as 63 estações, 5 pátios onde são realizadas as atividades de manutenção dos 169 trens, 13 terminais de ônibus urbanos, 3 terminais rodoviários, 5 shopping centers, 96 espaços comerciais e 13 empreendimentos associados.

Trabalhamos todos os dias, com qualidade e respeito, oferecendo segurança, confiabilidade e rapidez. Nossas equipes especializadas cuidam da manutenção dos trens, das vias e das estações para que o sistema opere com qualidade, segurança e excelência.

**Nosso negócio é conectar
pessoas e lugares por meio
de uma rede de mobilidade
sustentável gerando
qualidade de vida**

Somos também responsáveis pelo planejamento, concepção, construção do sistema de metrô e monotrilho, abrangendo os seguintes empreendimentos:

- Linha 1-Azul: ampliação de São Joaquim (integração com a futura Linha 6-Laranja)
- Linha 2-Verde: Vila Prudente-Penha, Penha-Dutra e Vila Madalena-Cerro Corá;
- Linha 4-Amarela: prolongamento Vila Sônia (Fase II), túnel de interligação Paulista-Consolação e acesso Bela Cintra;
- Linha 15-Prata: Jardim Colonial-Jacu-Pêssego; Vila Prudente-Ipiranga; ampliação de Vila Prudente;
- Linha 16-Violeta: Oscar Freire-Cidade Tiradentes;
- Linha 17-Ouro: Aeroporto de Congonhas/Washington Luís-Morumbi; Morumbi-São Paulo-Morumbi; Washington Luís-Jabaquara;
- Linha 19-Celeste: Anhangabaú-Bosque Maia;
- Linha 20-Rosa: Santa Marina-Santo André;
- Linha 22-Marrom: Sumaré-Cotia.

Desde nossa fundação, preparamos nossos profissionais para buscar as melhores soluções para o planejamento, projeto, operação e manutenção de sistemas sobre trilhos e monotrilhos e somos capacitados para ofertar serviços em padrão mundial.

Zelamos pelas nossas operações, para que estejam em conformidade com todas as normas ambientais e para que nossos empregados executem suas tarefas com segurança, otimizando custos e garantindo a qualidade.

Nossos processos são transparentes, nossa compliance altamente estruturada oferece segurança contra fraudes e corrupção.

A integração da rede metroviária com os demais sistemas de transporte aproxima os espaços urbanos das pessoas que aqui vivem e exercem suas atividades cotidianas. Em sua essência, o Metrô exerce um papel fundamental na estruturação dos espaços e na articulação do transporte público na Região Metropolitana de São Paulo, integrando o desenvolvimento urbano e econômico e o bem-estar social e ambiental, essenciais para promover o acesso às atividades humanas como emprego, saúde, educação, lazer



O Metrô de São Paulo

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



Legenda Legend

	1 Linha 1 - Azul Line 1-Blue	METRÔ
	2 Linha 2 - Verde Line 2-Green	METRÔ
	3 Linha 3 - Vermelha Line 3-Red	METRÔ
	4 Linha 4 - Amarela Line 4-Yellow	VIAQUATRO
	5 Linha 5 - Lilás Line 5-Lilac	VIAMOBILIDADE
	7 Linha 7 - Rubi Line 7-Ruby	CPTM
	8 Linha 8 - Diamante Line 8-Diamond	VIAMOBILIDADE
	9 Linha 9 - Esmeralda Line 9-Emerald	VIAMOBILIDADE
	10 Linha 10 - Turquesa Line 10-Turquoise	CPTM
	11 Linha 11 - Coral Line 11-Coral	CPTM
	12 Linha 12 - Safira Line 12-Sapphire	CPTM
	13 Linha 13 - Jade Line 13-Jade	CPTM
	15 Linha 15 - Prata Line 15-Silver	METRÔ
	Expresso Aeroporto Airport Express	CPTM
	Serviço de Ônibus Complementar Gratuito Free Complementary Bus Service	VIAQUATRO
	BRT Expresso Tiradentes Bus Rapid Transit Tiradentes Express	SPTRANS
	Terminal Metropolitano de Ônibus Metropolitan Bus Terminal	EMTU
	Expresso Turístico Touristic Express	CPTM
	Ponte Orca ao Zoológico Orca Shuttle to the Zoo	EMTU
	A Corredor São Mateus-Jabaquara São Mateus-Jabaquara Corridor	EMTU
	B Corredor Guarulhos-SP Guarulhos-SP Corridor	EMTU
	C Corredor Itapevi-SP Itapevi-SP Corridor	EMTU
	Terminal de Ônibus Integrado Integrated Bus Terminal	EMTU
	Estação Station	
	Acesso livre Free access	
	Integração gratuita Free interchange	
	Integração tarifada Paid interchange	
	Integração Horária: Horário especial (veja no site: METRÔ/CPTM) Free interchange during off-peak hours	
	Integração especial: Necessário complemento de tarifa Interchange - fee supplement required	
	Distância em metros, a pé Distance in meters, on foot	
	Terminal Rodoviário Long Distance Bus Terminal	
	Aeroporto Airport	

Informações úteis Useful Information

CPTM	www.cptm.sp.gov.br	0800 055 0121
EMTU	www.emtu.sp.gov.br	0800 724 0555
METRÔ	www.metro.sp.gov.br	0800 770 7722
VIAQUATRO	www.viaquatro.com.br	0800 770 7100
VIAMOBILIDADE	www.viamobilidade.com.br	0800 770 7106



Utilize o código ao lado para obter a versão mais atual deste mapa. Consulte nos sites das empresas os horários de funcionamento das estações e transferências entre linhas e outros conteúdos.

Please use the QR Code to get the latest version of this map. Address the websites of the metropolitan transport companies for stations service hours, line interchange information and other contents.

O Metrô de São Paulo

Linhas em Operação

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

p.9



EXTENSÃO OPERACIONAL

ESTAÇÕES

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS
(milhares)
DEZ/23

INTERVALO MÉDIO
ENTRE TRENS

FROTA TOTAL

Linha 1 – Azul

20,2 km

23

1035
passageiros
por dia útil

119 segundos

58 trens

Linha 2 – Verde

14,7 km

14

613
passageiros
por dia útil

134 segundos

27 trens

Linha 3 – Vermelha

22 km

18

1015
passageiros
por dia útil

119 segundos

57 trens

Linha 15 – Prata

14,5 km

11

115
passageiros
por dia útil

184 segundos

27 trens

Informações adicionais: capacidade de oferta; tempo de percurso da linha completa; velocidade comercial; estações de transferências



Recursos

Capital Financeiro

- Receitas **tarifárias**
- Receitas **não tarifárias**
- Alienação de ativos**
- Ressarcimento** de gratuidades
- Investimentos** do Governo do Estado de São Paulo (GESP) para expansão e modernização
- Subvenção** GESP

Capital Manufaturado

- 71,4 km** de linhas em operação pelo Metrô
- 4** linhas, **5** pátios de manutenção, **63** estações em operação
- 41 km** de expansão da rede e **35** estações em construção
- 169** trens em operação
- 3** terminais rodoviários
- 5** shoppings centers
- espaços comerciais
- empreendimentos associados

Capital Humano

- Empregados
- Aprendizes
- Estagiários

Capital Intelectual

- 20,09h** de treinamento/1.000 h de trabalho programadas
- 2** patentes + **9** requeridas
- Tecnologia, inovação e sustentabilidade** em projetos de empreendimentos da expansão, operação e manutenção
- Práticas referenciadas de **construção sustentável** em projetos e obras
- GIS** Corporativo – Sistema de Informações Geográficas
- Núcleo de **Inovação e Tecnologia** -NIT
- UNIMETRO – Universidade Corporativa**
- BDCON** – Banco de conhecimentos dos empregados

Capital Social e de Relacionamento

- Passageiros
- Empregados
- GESP
- Executivos e Conselheiros
- Agentes financiadores
- Órgãos de controle
- Órgãos reguladores
- Sindicatos
- Mídia
- Prefeituras municipais
- Concessionárias
- Associações
- Comunidades locais
- Operadores
- Outros agentes de transportes
- Fornecedores
- Empregados terceirizados
- Empreendimentos associados
- Lojistas
- Concessionária de espaços publicitários
- Universidades e Centros de Inovação e Pesquisa

Capital Natural

- Solo** e subsolo
- Energia** elétrica
- Água**



Principais Resultados & Impactos

Capital Financeiro

- Eficiência na gestão dos **custos operacionais**
- DVA R\$ 1.152 milhões**

Capital Manufaturado

- Novos trechos** de linhas e estações
- Implantação de **portas de plataforma** nas estações
- Estações **100% acessíveis** para pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida

Capital Humano

- 67.7%** Índice de Clima Organizacional (ICO)
- 77.6%** Índice de Fidelidade do Colaborador (IFC)
- Censo da **Diversidade e Inclusão**
- Programa de **Saúde** e Controle Médico
- Teletrabalho**
- Código de **Conduta e Integridade**
- Previdência** complementar e **plano de saúde**
- Acidentes** com empregados

Capital Intelectual

- Adoção de práticas referenciadas de **construção sustentável** em projetos e obras
- Portfólio de **projetos de inovação**
- Programa PLIM** – Programa Laboratório de Ideias do Metrô
- Cooperação científica** com as universidades FEI; FIA/USP; Mauá, UNICAMP
- MetroHub** no Parque Tecnológico de São José dos Campos com portfólio, em desenvolvimento, de projetos.

Capital Social e de Relacionamento

- 12.99 bilhões** de Benefícios Sociais
- 65%** de "muito bom" + "bom" da avaliação do serviço
- Atendimento** aos impactados pelas **desapropriações** de imóveis residenciais e comerciais
- Reassentamento** de famílias em situação de vulnerabilidade
- Redução dos **tempos de viagem**
- Redução dos **congestionamentos** e **acidentes** de trânsito

Capital Natural

- Redução do consumo de **combustível fóssil**
- Redução das **emissões atmosféricas** (gases de efeito estufa e poluentes)
- Emissão de **3 gCO₂e/pkm**
- Consumo de **2,72 kWh/carro.km**
- 4 licenças** ambientais emitidas
- Balanco líquido de emissões de **648 mil tCO₂e**

Missão

Conectar pessoas e lugares por meio de uma rede de mobilidade sustentável gerando qualidade de vida



Visão

Ser referência em planejamento, implantação e operação de transporte público

Modelo de Negócio

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

Operação e Expansão

- **71,4 km** de linha
- **4** linhas
- **5** pátios de manutenção
- **63** estações em operação
- **851,2 milhões** de passageiros transportados (2023)
- **16,7%** participação do metrô no total de passageiros transportados na RMSP
- **65%** Índice de satisfação (passageiros)
- **2.768 viagens** realizadas (média dias úteis)
- **145 segundos** de intervalo médio entre trens
- **R\$ 2.668 milhões investidos** para a modernização e recapacitação das infraestruturas e expansão da rede
- **Espaços comerciais** na rede
- **5 Shopping Centers**
- **Empreendimentos** associados à rede de metrô

Financeiro

- **R\$ 1.152 milhões** DVA – Valor Adicionado a Distribuir
- **R\$ 2.320 milhões** Receita Operacional Líquida
- **86,37%** Taxa de Cobertura Global
- **R\$ – 388 milhões** Ebitda Ajustado
- **R\$ 266 milhões** de Receita Não Tarifária
- **R\$ 37.067** Patrimônio Líquido

Desenvolvimento e Capacitação de Pessoas

- **106 empregados** certificados em gestão de projetos e portfólio
- **20,09 horas** de treinamento de empregados a cada mil horas programadas de trabalho
- **101** simulados de emergência realizados
- **67,7%** Índice de Clima Organizacional

Excelência e Inovação

- **11 patentes** (entre adquiridas e em processo de registro)
- **29 projetos de inovação** em desenvolvimento

Responsabilidade Social

- **131 famílias** em situação de vulnerabilidade atendidas por meio de auxílio-moradia.
- **2.726** atendimentos das Unidades Móveis LGBTQTIA+
- **4.595** atendimentos e cadastros para vagas de estágio CIEE + NUBE/Saber
- **1.862** atendimentos para prevenção de doenças do coração
- **1.593** atendimentos “Dia Mundial da Diabetes”
- **2.369** atendimentos para vagas de emprego CATe
- **138.558** vacinas para COVID

- **1.895** pessoas abrigadas/projeto “Noites Solidárias” em conjunto com a Secretaria de Desenvolvimento Social
- **273** atividades de ações culturais nas estações do Metrô
- **13 mil** atendimentos redes sociais
- **945** atendimentos nos Postos de Apoio à Mulher vítima de violência
- **100%** das estações com acessibilidade para a cidade e seus habitantes em 2023 (Balanço Social)

Sustentabilidade

- Certificações: **ISO 9.001 ISO 14.001 e ISSO 45.001**
- **648 mil toneladas de CO₂e** de emissões evitadas líquidas.
- Emissão de **3g de CO₂e** por passageiro-quilômetro.
- **152.447 kg** de resíduos perigosos tratados adequadamente
- **46.544,90 kg** de tampinhas plásticas recolhidas para reciclagem
- **569,235 m²** de áreas ajardinadas pelo Metrô, sendo **114.400 m²** junto às estações
- **10 km** de ciclovias paralelas à rede metroviária



O Metrô de São Paulo

Grandes Números

Passageiros transportados no sistema de transporte na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) 2019 e 2020, 2021, 2022 e 2023¹

	Passageiros 2019 (milhões)(%)		Passageiros 2020 (milhões)(%)		Passageiros 2021 (milhões)(%)		Passageiros 2022 (milhões)(%)		Passageiros 2023 (milhões)(%)	
Transporte sobre trilhos	2.362,0	37,0	1.268,2	34,7	1.330,8	33,9	1.745,1	35,7	1.882,6	36,9
Metrô de São Paulo	1.098,0	17,2	554,4	15,2	576,4	14,7	794,2	16,3	851,2	16,7
ViaQuatro ²	229,5	3,6	110,9	3,0	110,9	2,8	166,8	3,4	190,4	3,7
ViaMobilidade Linha 5 ²	166,8	2,6	98,3	2,7	109,7	2,8	143,2	2,9	154,9	3,0
ViaMobilidade Linhas 8 e 9 ³	-	-	-	-	-	-	199,5	4,1	228,7	4,5
Trem Metropolitano – CPTM ³	867,7	13,6	504,6	13,8	533,8	13,6	441,4	9,0	457,4	9,0
Transporte sobre pneus	4.004,0	63,0	2.380,9	65,3	2.581,7	66,1	3.133,0	64,3	3.223,7	63,1
Ônibus Municipal – SPTRANS ⁴	2.638,2	41,5	1.563,2	42,9	1.672,9	42,8	2.048,9	42,0	2.080,1	40,7
Ônibus Intermunicipal – EMTU ⁵	506,1	8,0	303,0	8,3	336,8	8,7	401,7	8,3	421,8	8,3
Aeroporto e Corredor (Trólebus e Diesel)	75,9	1,2	50,6	1,4	57,0	1,5	68,2	1,4	70,7	1,4
Empresas particulares (serviço comum e seletivo)	430,2	6,8	252,4	6,9	279,8	7,2	333,5	6,9	351,1	6,9
Ônibus – Outros Municípios ⁶	859,7	13,5	514,7	14,1	572,0	14,6	682,4	14,0	721,8	14,1
Total de Transportes	6.366,0	100	3.649,1	100	3.912,5	100	4.878,1	100	5.106,3	100,0

¹ Inclui transferência e gratuitos. Não inclui ônibus escolar e fretamento.

² Fonte: CMCP - Comissão de Monitoramento das Concessões e Permissões.

³ Fonte: STM - Secretaria dos Transportes Metropolitanos do Estado de São Paulo.

⁴ Fonte: SPTRANS - São Paulo Transportes S.A.

⁵ Fonte: EMTU - Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S.A.

⁶ Estimativa com base nas viagens dos demais municípios na RMSP, em relação às viagens intermunicipais apontadas na Pesquisa Origem Destino 2017.



O Metrô de São Paulo

Grandes Números

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

REDE METROVIÁRIA	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	
REDE METROVIÁRIA (METRÔ DE SÃO PAULO, VIA QUATRO E VIA MOBILIDADE)										
km de extensão	77,4	77,4	80,4	96,0	101,0	101,0	104,2	104,2	104,2	
no. de estações	68	68	71	84	89	89	91	91	91	
no. de linhas	6	6	6	6	6	6	6	6	6	
LINHAS OPERADAS PELO METRÔ DE SÃO PAULO										
km de extensão	68,5	68,5	71,5	64,7	69,7	69,7	71,4	71,4	71,4	
no. de estações	61	61	64	58	62	62	63	63	63	
no. de linhas	5	5	5	4	4	4	4	4	4	
PASSAGEIROS TRANSPORTADOS PELO METRÔ DE SÃO PAULO										
Média nos dias úteis (milhão)	3,8	3,7	3,7	3,7	3,7	1,8	1,9	2,6	2,9	
Total anual (bilhão)	1,12	1,11	1,10	1,09	1,10	0,55	0,58	0,79	0,85	



O Metrô de São Paulo

Grandes Números

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

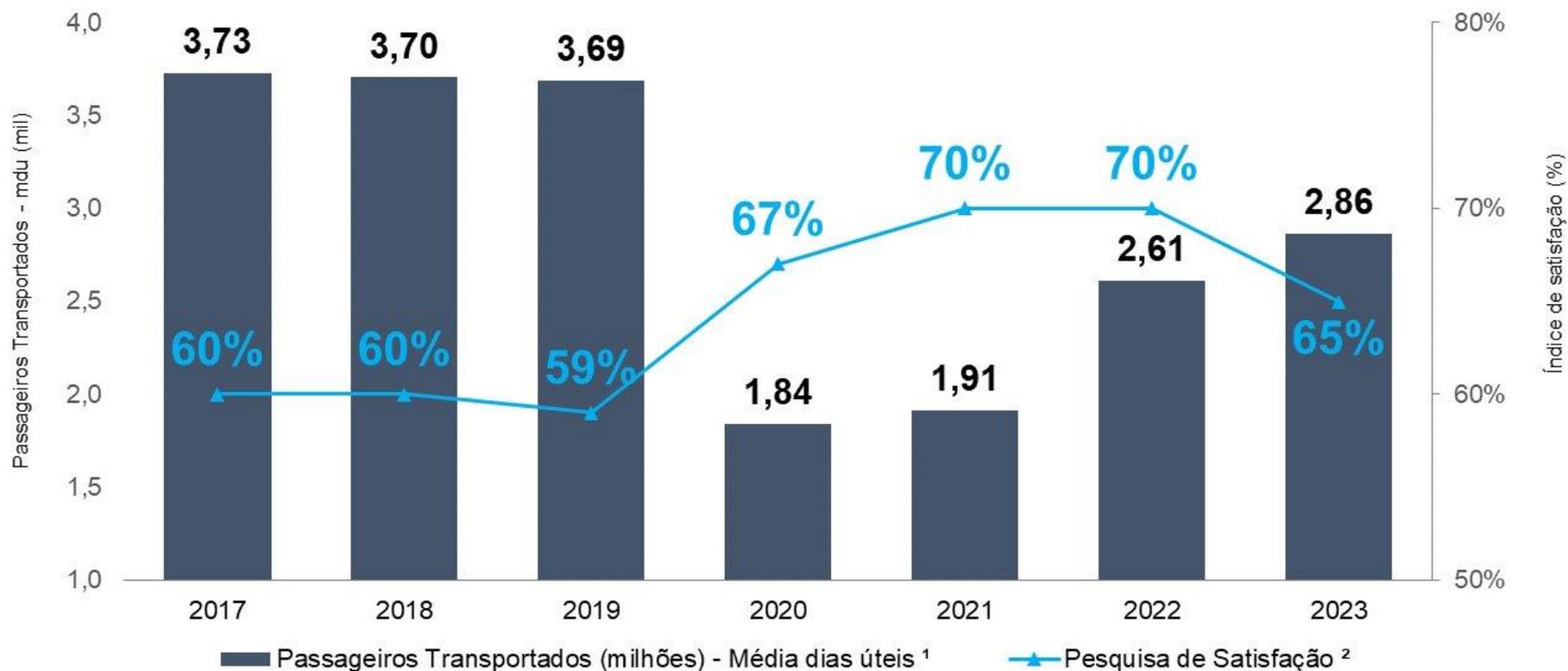
DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS¹ X ÍNDICE DE SATISFAÇÃO²



¹ Top two box. Corresponde ao somatório dos percentuais das avaliações "Muito Bom" e "Bom"

O Metrô de São Paulo

Grandes Números

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

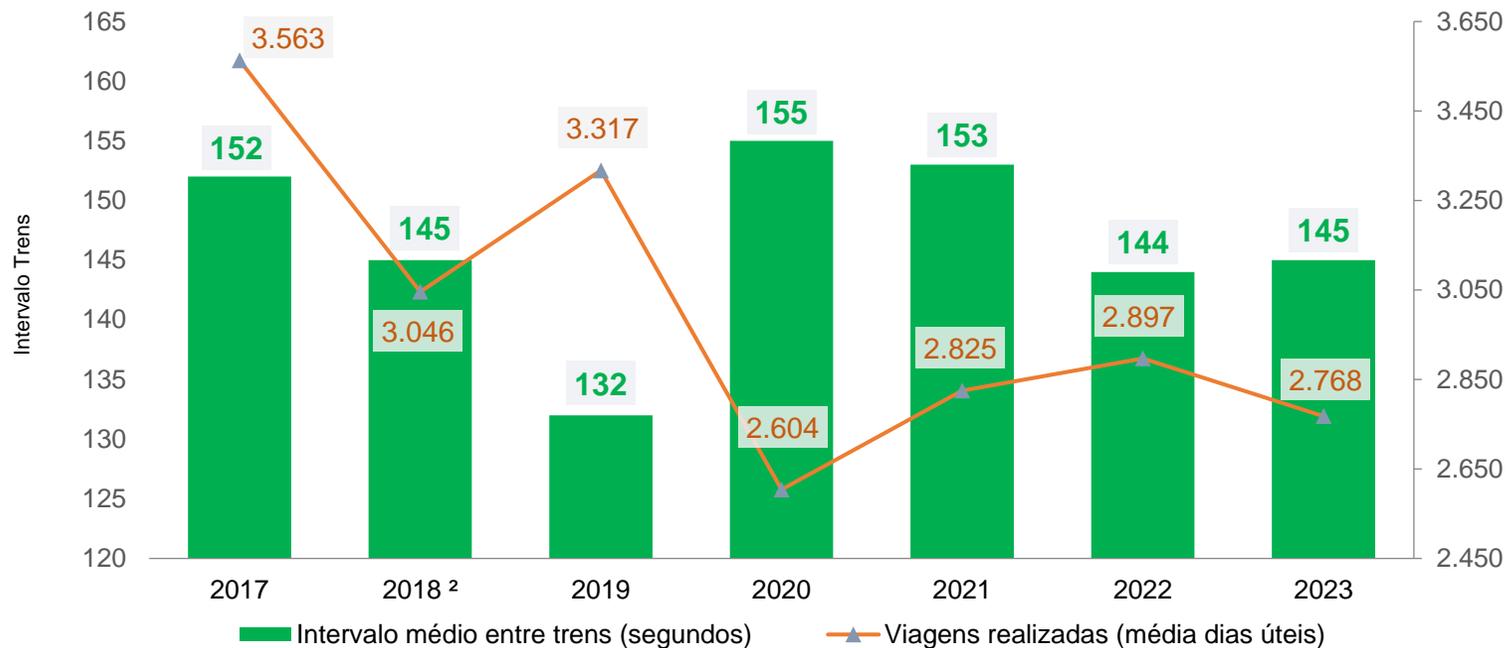
DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

VIAGENS REALIZADAS E INTERVALO MÉDIO REALIZADO ENTRE TRENS ¹



¹ Corresponde à média ponderada dos intervalos realizados em todas as linhas da rede.

² A partir de 04/ago/18 não inclui os dados da Linha 5 -Lilás, que passou a ser operada em regime de concessão pela Via Mobilidade.



O Metrô de São Paulo

Grandes Números

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

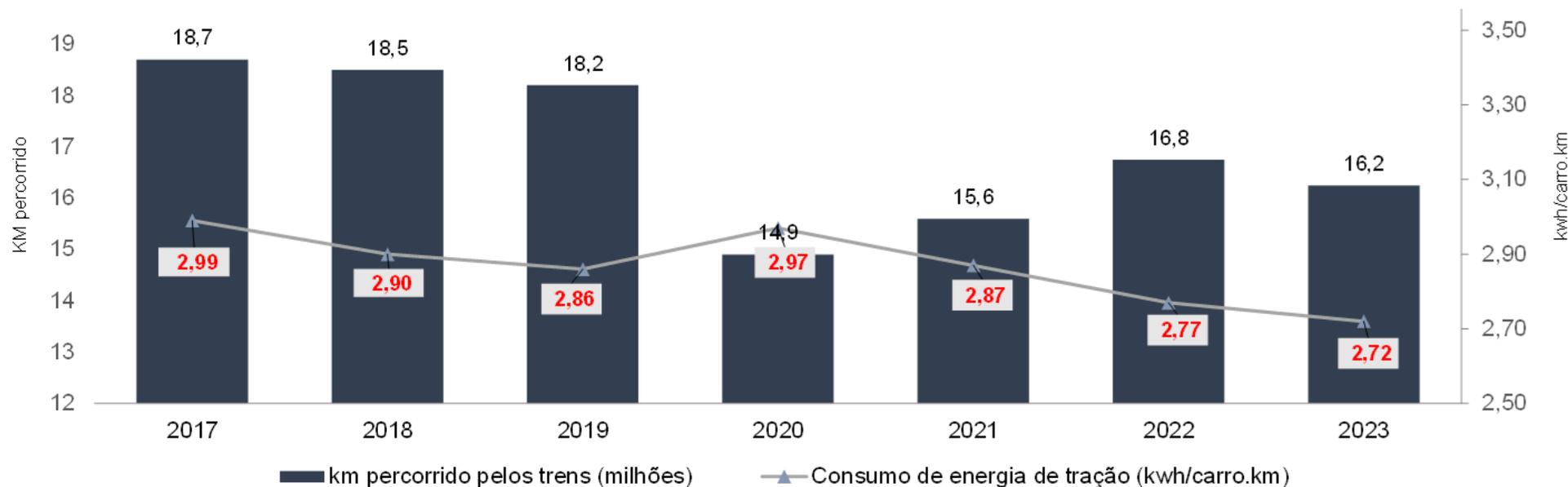
DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

Km percorrido X Consumo de energia elétrica de tração



O Metrô de São Paulo

Grandes Números

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

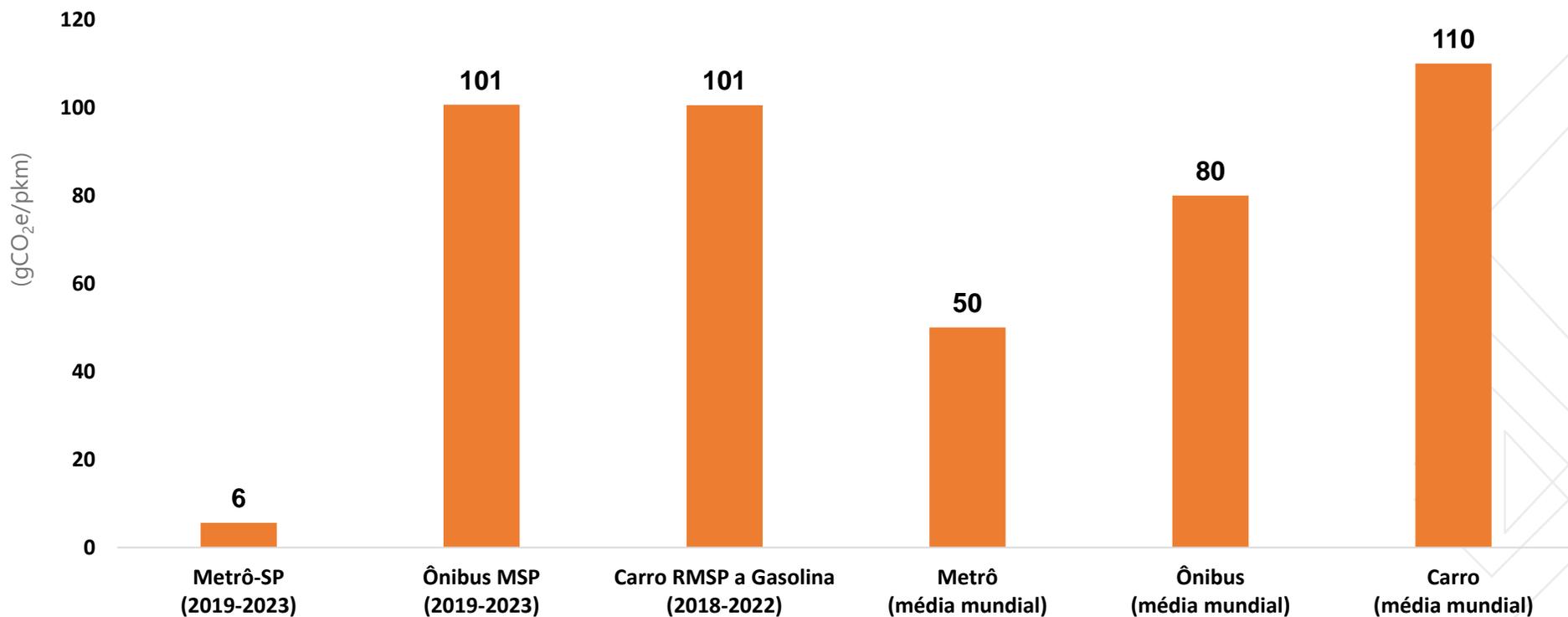
DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

Emissões de gases do efeito estufa por passageiro-km (gCO₂e/pkm)



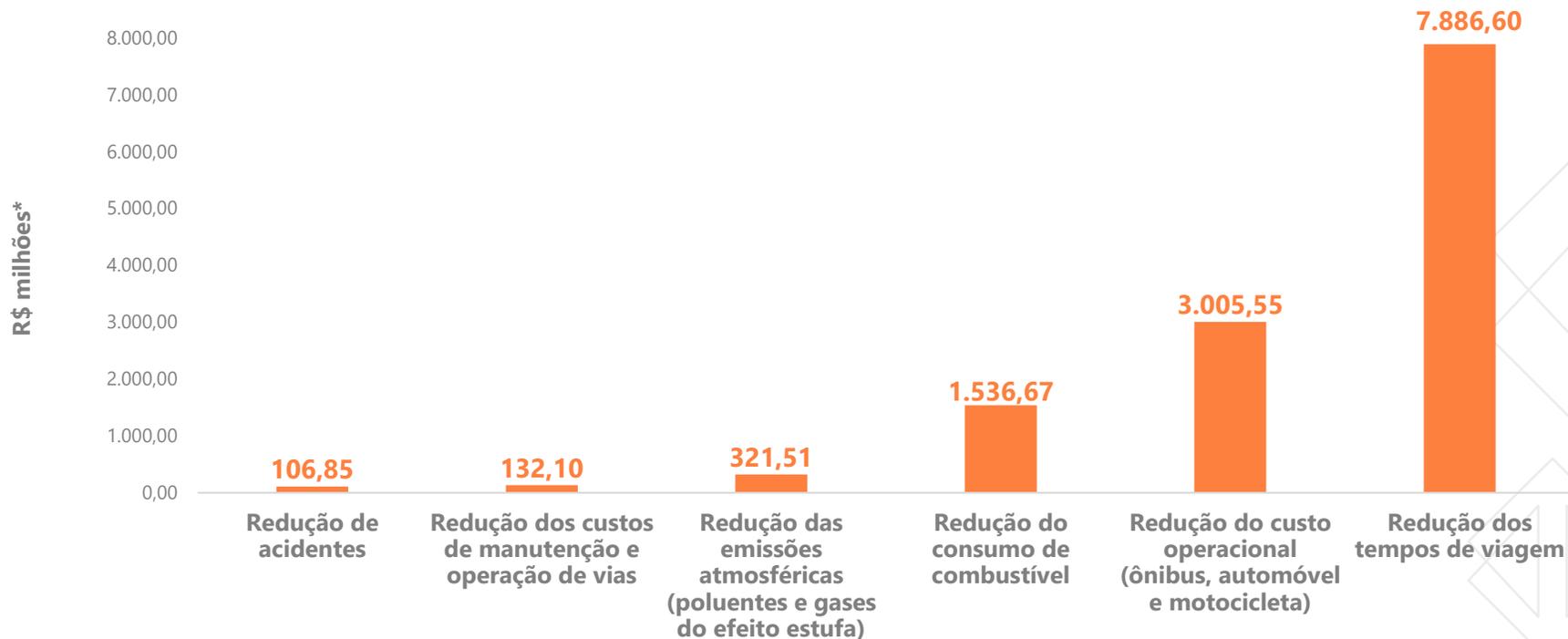
*Dados de emissões de veículos à gasolina, considerando-se as atualizações de autonomia e frota da RMSP disponíveis (dados CETESB).



O Metrô de São Paulo

Grandes Números

Benefícios Sociais 2023



*Valores correntes

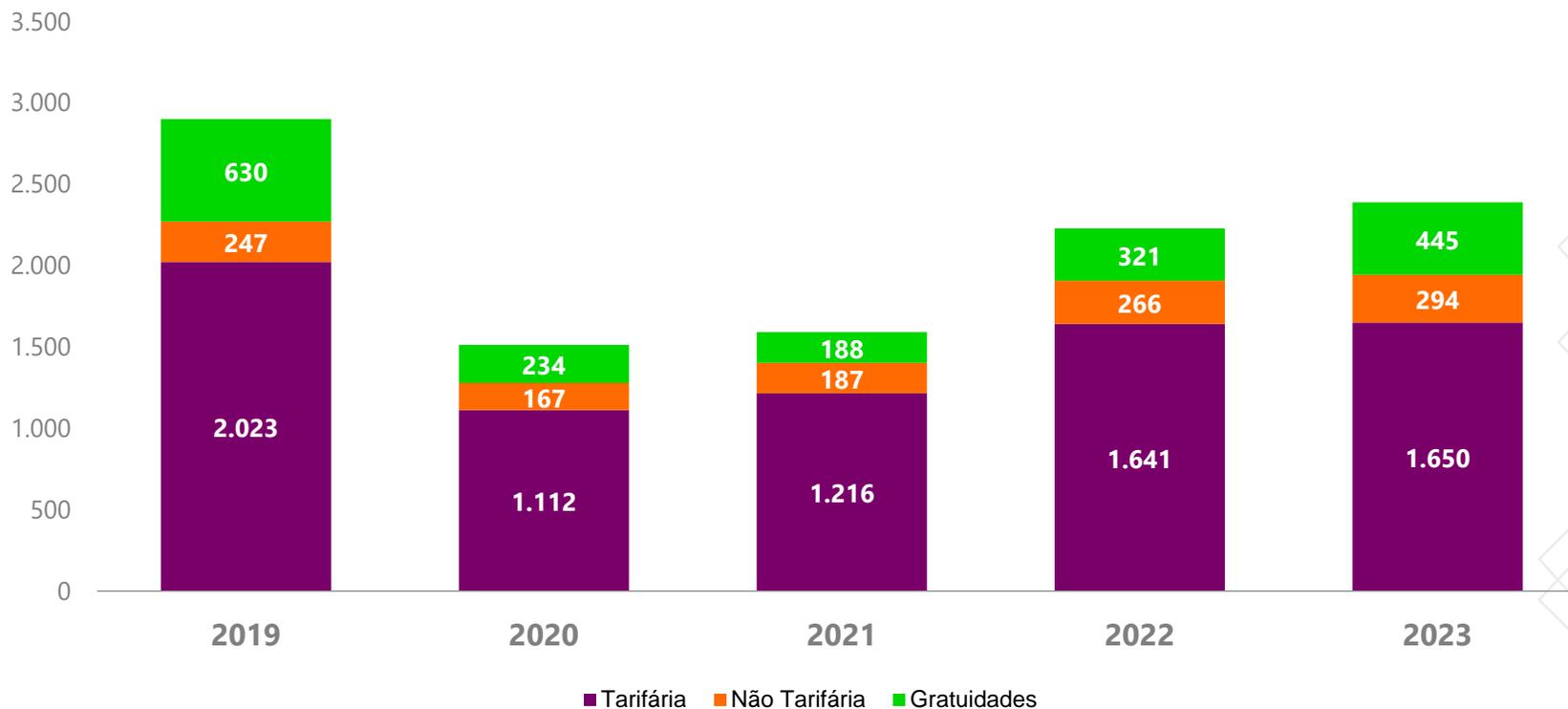


- INTRODUÇÃO
- MENSAGEM DO PRESIDENTE
- SOBRE O RELATÓRIO
- MATERIALIDADE
- O METRÔ DE SÃO PAULO
- GOVERNANÇA
- IMPACTO NA METRÓPOLE
- MOBILIDADE SUSTENTÁVEL
- FOCO NO PASSAGEIRO
- SOCIEDADE
- PESSOAS VALORIZADAS E RESPEITADAS
- DESEMPENHO ECONÔMICO-FINANCEIRO
- DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS
- DISPOSIÇÕES FINAIS
- AGRADECIMENTOS
- ANEXOS

O Metrô de São Paulo

Grandes Números

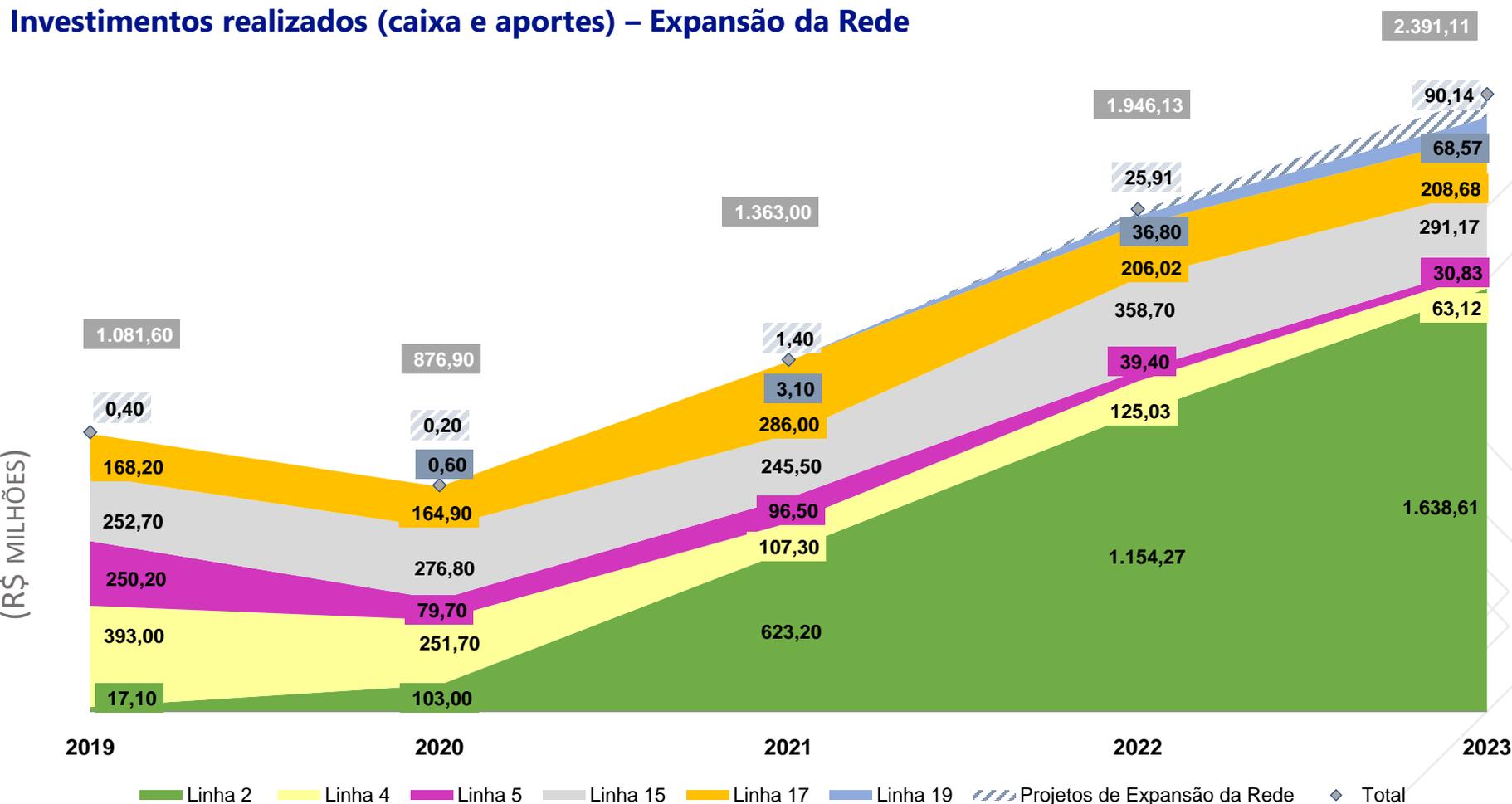
Receita Operacional Bruta



O Metrô de São Paulo

Grandes Números

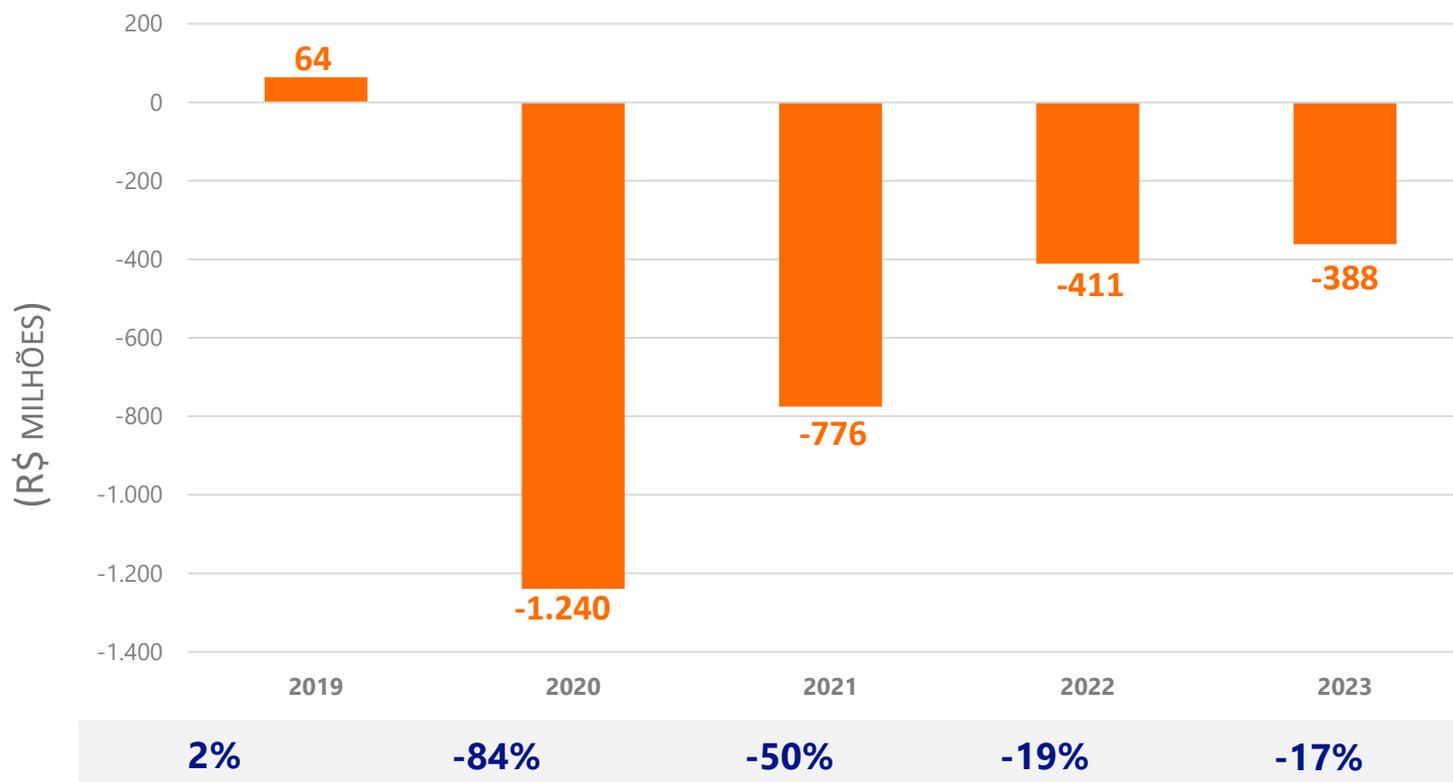
- INTRODUÇÃO
- MENSAGEM DO PRESIDENTE
- SOBRE O RELATÓRIO
- MATERIALIDADE
- O METRÔ DE SÃO PAULO
- GOVERNANÇA
- IMPACTO NA METRÓPOLE
- MOBILIDADE SUSTENTÁVEL
- FOCO NO PASSAGEIRO
- SOCIEDADE
- PESSOAS VALORIZADAS E RESPEITADAS
- DESEMPENHO ECONÔMICO-FINANCEIRO
- DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS
- DISPOSIÇÕES FINAIS
- AGRADECIMENTOS
- ANEXOS



O Metrô de São Paulo

Grandes Números

EBITDA Ajustado



INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



O Metrô de São Paulo

Destaques de 2023 | Reconhecimento

Datafolha "O Melhor Serviço Público de São Paulo"

No dia 30 de abril o Metrô foi eleito, pela sexta vez consecutiva, o melhor serviço público da cidade. A premiação **O Melhor de São Paulo**, realizada pelo jornal *Folha de São Paulo* em parceria com o Datafolha, reconheceu a atuação da Companhia, focada em atender o passageiro de maneira humanizada, proporcionando viagens seguras, rápidas e com confiabilidade.



O Metrô de São Paulo

Destaques de 2023 | Reconhecimento

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

Revista Ferroviária “Melhor Operadora de Passageiros”

O Metrô ganhou o Prêmio RF da *Revista Ferroviária*, ao receber o maior número de votos na categoria **Melhor Operadora de Passageiros**. Nessa premiação, a votação é cruzada: operadoras votam nos fornecedores, e vice-versa. Um dos critérios considerados na edição foi o desempenho da empresa entre 2020 e 2022, avaliação feita pela Comissão Organizadora do Prêmio.



O Metrô de São Paulo

Destaques de 2023 | Reconhecimento

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

União Internacional dos Transportes Públicos UITP AWARDS 2023 Reconhecimento Especial – “Metrotoons”

A campanha Metrôtoon rendeu ao Metrô uma premiação no UITP AWARDS 2023. A cerimônia, organizada pela União Internacional dos Transportes Públicos (UITP), aconteceu no início de junho em Barcelona (Espanha). A Companhia foi reconhecida na categoria Campanhas de Marketing pelo projeto Gentileza e Leveza Humanizam o Metrô de São Paulo.

A família de cartuns, que tem transformado a comunicação institucional e aproximado a empresa dos seus passageiros, concorreu com os metrôs de Vancouver (Canadá) e Bruxelas (Bélgica), além do sistema de ônibus da cidade do Porto (Portugal).



O Metrô de São Paulo

Destaques de 2023 | Reconhecimento

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



O projeto, que traz elementos lúdicos e linguagem simples, possibilitou pela primeira vez no Metrô, a exibição de vinhetas em Libras. São 39 personagens simpáticos e bem-humorados, ilustrando em mais de 40 mensagens orientações de boas práticas em trens e estações.

Os cartuns também estão disponíveis nos mapas do Metrô, adesivos das plataformas, escadas rolantes e elevadores das estações.

Uma pesquisa realizada pelo Metrô aponta que 62% das pessoas notaram os novos personagens e 90% delas acharam que as mensagens estão sendo transmitidas de forma mais positiva, aprovando a iniciativa.

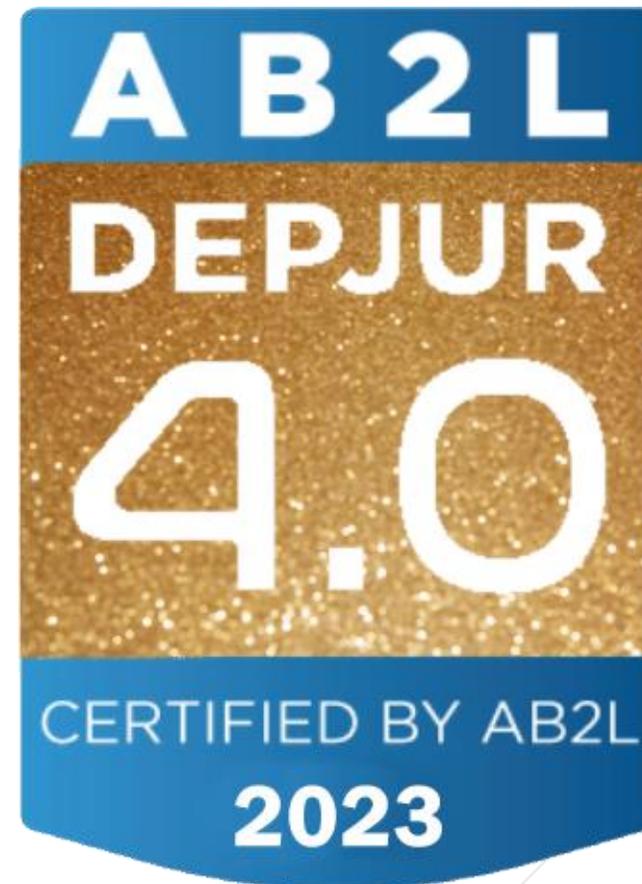


O Metrô de São Paulo

Destaques de 2023 | Reconhecimento

Associação Brasileira de Lawtechs e Legaltechs (AB2L) Certificado DEPJUR 4.0 – Selo Ouro

Em Julho, o Metrô conquistou o **Certificado AB2L de Departamento Jurídico 4.0** concedido pela Associação Brasileira de *Lawtechs* e *Legaltechs* (AB2L). São certificados os departamentos jurídicos que atenderem, com apresentação de evidências, os pilares de inovação jurídica, gestão de pessoas, eficiência jurídica e parceria de negócios. O **Selo Ouro** é concedido apenas para quem atingir todos os 20 requisitos do regulamento, que têm como foco validar a atuação estratégica, inovadora e consistente dos departamentos jurídicos, mitigando riscos e melhorando processos. A AB2L é uma instituição sem fins lucrativos. Atua na educação do mercado, organização e fomento do ecossistema e suporte na construção de um ambiente regulatório propício para a atuação das empresas em um sistema jurídico complexo como o do Brasil.



O Metrô de São Paulo

Destaques de 2023 | Reconhecimento

Associação Brasileira de Companhias Abertas – ABRASCA 25° Prêmio ABRASCA – “Relatório Anual”

O Metrô esteve entre os vencedores do 25º Prêmio Abrasca de Melhor Relatório Anual, ano base 2022, na categoria Companhias Fechadas.

O Relatório Integrado, publicado anualmente, é cada vez mais relevante, por meio do qual as empresas se comunicam com os seus *stakeholders* relatando, de forma transparente, o que se passa nas companhias. Destaca-se o papel educacional do prêmio, cujo propósito é indicar um caminho a seguir.

O Metrô obteve a segunda colocação na edição de 2023 e a primeira colocação na edição 2022.



O Metrô de São Paulo

Destaques de 2023 | Reconhecimento

Parque de Mobilidade Urbana "Corredor Verde da Linha 15-Prata" Menção honrosa

O Metrô de São Paulo participou do evento Parque de Mobilidade Urbana, que apresentou experiências e reflexões para o desenvolvimento do transporte nas cidades. Dentre os 227 inscritos, a Companhia ficou entre os três primeiros colocados e recebeu uma menção honrosa pelo projeto arquitetônico do Corredor Verde da Linha 15-Prata, na categoria **Iniciativas Públicas em Favor de uma Mobilidade Sustentável**.

A ciclovia, construída sob o elevador do monotrilho da Linha 15-Prata, conta com 14,5km de extensão operacional e cerca de 3,5km em implantação. O planejamento contemplou ainda a criação de mais de 13 mil metros quadrados de áreas ajardinadas e o plantio de quatro mil mudas de árvores. Dentre os demais benefícios dessa obra, está a implantação de biovaletas e jardins de chuva que auxiliam na vazão das águas sem sobrecarregar o sistema de drenagem.

Estudos desse porte devem observar algumas exigências de compensações ambientais, neste caso o projeto incorpora os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), da Organização das Nações Unidas (ONU) e reforça a atenção do Metrô em contribuir com as ações do Estado frente às mudanças climáticas.



Toda essa iniciativa proporcionou a requalificação da região, que carecia de espaços de convivência. "Hoje as pessoas caminham, fazem ginástica, andam de patins e skates. Elas podem usar o espaço de forma recreativa".

Estudos desse porte devem observar algumas exigências de compensações ambientais, neste caso o projeto incorpora os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), da Organização das Nações Unidas (ONU) e reforça a atenção do Metrô em contribuir com as ações do Estado frente às mudanças climáticas. Dentre os demais benefícios dessa obra, está a implantação de biovaletas e jardins de chuva. Essas estruturas auxiliam na vazão das águas sem sobrecarregar o sistema de drenagem.

Toda essa iniciativa proporcionou a requalificação da região, que carecia de espaços de convivência. "Hoje as pessoas caminham, fazem ginástica, andam de patins e skates. Elas podem usar o espaço de forma recreativa".



O Metrô de São Paulo

Destaques de 2023 | Reconhecimento

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

Fórum Econômico Mundial

Case – Uso da inteligência artificial na manutenção do Metrô

Reconhecimento

O Fórum Econômico Mundial (*World Economic Forum – WEF*) publicou em maio um importante relatório que destacou o Metrô de São Paulo e seu inédito processo de encomenda tecnológica do setor público para implementar o novo Sistema de Monitoramento de Via Permanente (SMVP), que introduz a inteligência artificial para aperfeiçoar e modernizar os processos de manutenção das vias por onde passam os trens.

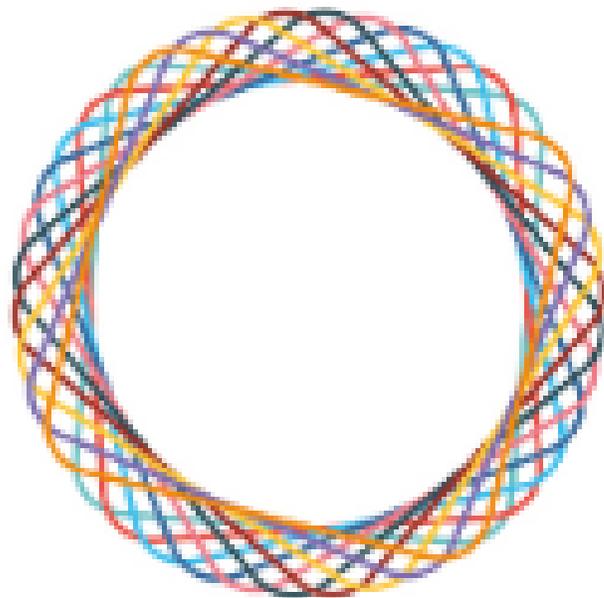


O Metrô de São Paulo

Destaques de 2023 | Reconhecimento

Secretaria Municipal de Direitos Humanos e Cidadania

Selo Direitos Humanos e Diversidade – Reconnectando Vidas



O Metrô recebeu o Selo de Direitos Humanos e Diversidade pela 4ª vez.

A iniciativa da Secretaria Municipal de Direitos Humanos e Cidadania é um reconhecimento às boas práticas de gestão e direitos humanos no desenvolvimento de políticas de inclusão de vários segmentos da população na cidade.

Nessa edição, o reconhecimento foi pela iniciativa **Reconnectando Vidas**, na categoria **Transversalidade**. O projeto apresentou como foco principal o cuidado com todos os públicos, além de um transporte comprometido com a inclusão, com o atendimento humanizado e o respeito à diversidade como fator primordial.

O Selo está em sua sexta edição e já reconheceu mais de mil iniciativas de diversas organizações.



O Metrô de São Paulo

Destaques de 2023 | Reconhecimento

Secretaria Municipal de Saúde

Empresas & Parcerias Posithivas

Selo – “Estação Prevenção Jorge Beloqui”

Em janeiro, o Metrô recebeu o selo **de Empresas & Parcerias Posithivas** da Secretaria Municipal de Saúde de São Paulo.

O prêmio é concedido a empresas que promovem ações sociais na área da saúde, com foco na prevenção e acolhimento às pessoas que convivem com HIV/Aids.

Neste sentido, o Metrô teve papel fundamental, em parceria com a secretaria, na instalação da Estação Prevenção Jorge Beloqui , na estação República.

De junho até o final do ano de 2023, foram atendidos aproximadamente cinco mil pessoas, tornando o Metrô de São Paulo uma referência no tratamento, combate e prevenção à disseminação do HIV.



O Metrô de São Paulo

Destaques de 2023 | Reconhecimento

Instituto de Transporte e Logística – ITL **Prêmio Inova Transportes – Melhor Projeto**

O Instituto de Transporte e Logística reconheceu o trabalho que contou com profissionais das empresas CPTM, Metrô de São Paulo, MRS, VLI e Rumo na categoria Ferroviário de Cargas e Passageiros pelo desenvolvimento do projeto “Modelo colaborativo que promova a geração de valor para empresas do setor metroferroviário brasileiro”, junto à Fundação Dom Cabral.



O Metrô de São Paulo

Destaques de 2023 | Reconhecimento

UITP Latin América 2023

Melhores Práticas de Mobilidade Urbana

“Noites Solidárias, muito mais que transporte”

O Metrô foi finalista e recebeu o Certificado de Reconhecimento na quarta edição do Programa de Melhores Práticas de Mobilidade Urbana, na categoria Governança, pelo projeto “**Noites solidárias, muito mais que transporte**”, que relatou a ação de acolhimento das pessoas em situação de rua nas noites frias de São Paulo, no abrigo da estação Pedro II do Metrô de São Paulo.



O Metrô de São Paulo

Destaques de 2023 | Reconhecimento

AEVO Tecnologia da Informação

Prêmio Intraempreendedorismo TOP 20 na Categoria Equipes

Criado com o propósito de reconhecer empresas e profissionais mais empreendedores, além de promover a cultura de inovação no Brasil, o Prêmio AEVO é hoje uma referência dentro do ecossistema de inovação.

O destaque se dá em uma importante frente que a Companhia tem envidado esforços ao longo dos últimos anos, para fomentar e fortalecer internamente a cultura de inovação, com iniciativas que visem o estímulo ao intraempreendedorismo, a cocriação e o aprendizado de novos conceitos e ferramentas de inovação.

O Metrô alcançou a 14ª posição dentre as 20 melhores empresas na Categoria Equipes – Inovação de Transformação.



AEVO

Resultado do Prêmio - TOP 20 da categoria "Equipes"

> Inovação de Sustentação

1. Fortes Engenharia
2. Lar Cooperativa Agroindustrial
3. Grupo Aço Cearense
4. Unimed Paraná
5. UMI SAN
6. MRV&CO
7. Timenow
8. Banco do Brasil S.A
9. CI&T
10. Brasilseg Companhia de Seguros
11. Hospital Sírio-Libanês
12. Take Blip
13. Coopercarga
14. Solvi Participações S.A
15. Crisdu Moda Intima
16. BRK Ambiental
17. Sicoob Divicred
18. Unimed Vitória
19. BRF S.A
20. Univali

> Inovação de Transformação

1. Timenow
2. Grupo Tigre
3. Univali
4. Grupo Aço Cearense
5. CI&T
6. Buschle & Lepper S.A
7. Itapoá Terminais Portuários S.A
8. Copa Energia
9. Rede Gazeta
10. TECFIL
11. BRK Ambiental
12. Unimed Paraná
13. Sicoob Divicred
14. Metrô SP
15. Mitre Realty
16. BRF S.A.
17. Ambev
18. Brasilseg Companhia de Seguros
19. TSEA energia

> Inovação Aberta

1. Timenow
2. MRV&CO
3. Lar Cooperativa Agroindustrial
4. Grupo Aço Cearense
5. Solvi Participações S.A
6. BRF S.A
7. CLARO S.A
8. Buschle & Lepper S.A
9. Brasilseg Companhia de Seguros
10. Univali
11. Ambev
12. Unimed Vitória
13. Itapoá Terminais Portuários S.A
14. Grupo Tigre
15. Controladoria e Ouvidoria Geral do Município de Fortaleza
16. Altus Educação S.A
17. Banco BV
18. BRK Ambiental
19. Take Blip
20. Mitre Realty

> Inovação ESG

1. Buschle & Lepper S.A.
2. Thyssenkrupp
3. Unimed Vitória
4. Itapoá Terminais Portuários S.A
5. Ambev
6. Sodexo
7. Copa Energia
8. Grupo Aço Cearense
9. Grupo Eucatur
10. Take Blip
11. Coopercarga
12. CI&T
13. Mitre Realty
14. Unespar
15. BRK Ambiental
16. Kerry
17. Integração Transportes Ltda
18. Grupo GRPCOM
19. Lar Cooperativa Agroindustrial
20. Brasilseg Companhia de Seguros



O Metrô de São Paulo

Estratégia de Longo Prazo e Plano de Negócios

A Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô – é uma Sociedade anônima de capital fechado, controlada pelo Governo do Estado de São Paulo, finalizou abertura de capital na CVM nível B. A empresa adota práticas ambientais, sociais, de governança e integridade compatíveis com o mercado em que atua e formaliza a Estratégia de Longo Prazo e o Plano de Negócios alinhados com as metas do Governo do Estado de São Paulo, devidamente apreciados pela Diretoria e aprovados pelo Conselho de Administração.

A elaboração e divulgação da Estratégia de Longo Prazo e do Plano de Negócios seguem a legislação vigente:

- Lei Federal nº 13.303/2016, que dispõe sobre o estatuto jurídico das empresas públicas, das sociedades de economia mista e de suas subsidiárias no âmbito dos Estados, aplicável ao Metrô, em especial o artigo 23, parágrafo 2º: “cabe à Diretoria apresentar e ao Conselho de Administração aprovar o Plano de Negócios para o exercício seguinte e a Estratégia de Longo Prazo para os próximos 5 anos, no mínimo.”
- Decreto Estadual nº 62.349/2016 que a regulamenta.

O Metrô vem aperfeiçoando continuamente sua atuação para garantir a qualidade de seu serviço e cumprimento da missão institucional. Com o estabelecimento da tríade Missão – Visão – Valores, o alinhamento das diretrizes e a convergência de ações e esforços para conquistar os objetivos desejados em toda as áreas da Companhia, o propósito da organização fica evidenciado, guiando o caminho a ser percorrido.



Missão

Conectar pessoas e lugares por meio de uma rede de mobilidade sustentável gerando qualidade de vida.

Visão

Ser referência em planejamento, implantação e operação de transporte público.





O Metrô de São Paulo

Estratégia de Longo Prazo e Plano de Negócios

Valores

Segurança e Responsividade

A segurança envolve a proteção das pessoas e dos ativos para oferecer serviço de transporte de fácil compreensão, em instalações que garantam segurança física, operacional e ocupacional adequadas e com alto grau de previsibilidade, enquanto a responsividade significa estar pronto para se adaptar e responder com agilidade às mudanças, desafios, demandas e ocorrências.

Integridade e Transparência

A integridade está relacionada à honestidade, ética, imparcialidade, isenção, lisura e justiça no trato do bem público e das pessoas enquanto a transparência envolve a divulgação aberta, clara e precisa de informações e orientações para tomada de decisões.

Sustentabilidade

Refere-se à responsabilidade de expandir continuamente a rede metroviária com foco em aspectos ambientais, sociais, econômicos e urbanos de forma que as ações atuais não prejudiquem as gerações futuras e possam potencializar os benefícios diretos e indiretos gerados e garantir a perenidade da empresa.



Respeito e Diversidade

O respeito incentiva e valoriza a cordialidade entre todas as pessoas, independentemente de suas diferenças culturais, étnicas, religiosas, de gênero, orientação sexual, etc. Promove a inclusão e a aceitação da diversidade.

Confiança e Gentileza

A confiança é essencial nas relações interpessoais e organizacionais. A gentileza complementa a confiança ao criar um ambiente positivo e cooperativo que valoriza a prontidão e a cortesia no cuidado com as pessoas, visando atender às necessidades específicas e ao bem comum.

Inovação e Orgulho de Pertencer

A inovação incentiva a criatividade e a busca constante por melhorar continuamente as práticas, os processos e os projetos, visando a satisfação dos passageiros e dos empregados e o atendimento às expectativas das partes interessadas. O orgulho de pertencer refere-se ao senso de pertencimento e valorização dos membros de uma equipe ou organização.

O Metrô de São Paulo

Estratégia de Longo Prazo e Plano de Negócios

Mapa Estratégico

Perspectiva Sustentabilidade Financeira, Social e Ambiental

Aumentar as receitas tarifárias

Aumentar as receitas não tarifárias

Executar o orçamento de investimento para expansão e modernização

Ampliar os benefícios socioambientais

Perspectiva Mercado e Sociedade

Oferecer um serviço competitivo alinhado às expectativas dos passageiros

Implantar e gerir negócios

Expandir a rede metroviária

Perspectiva Processos Internos

Melhorar o desempenho, a eficiência e a segurança operacional

Aumentar a produtividade

Reduzir os custos e as despesas

Assegurar a comunicação e o relacionamento com as partes interessadas

Perspectiva Aprendizagem e Crescimento

Promover a inovação com foco em eficiência e ganho de escala

Aperfeiçoar a gestão de pessoas e equipes para atender às demandas internas e externas

Promover a gestão do conhecimento

Promover a diversidade

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

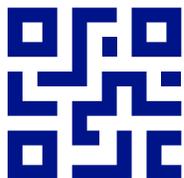
ANEXOS



O Metrô de São Paulo

Estratégia de Longo Prazo e Plano de Negócios

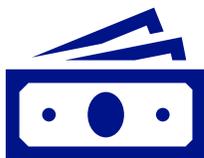
Objetivos Estratégicos - Sustentabilidade Financeira, Social e Ambiental



Aumentar as Receitas Tarifárias: Isso se refere a aumentar a renda proveniente das tarifas cobradas pelo serviço por meio do reajustes das tarifas, aumento na base de passageiros ou dos segmentos que conferem maior margem de lucro.



Aumentar as Receitas Não-Tarifárias: Além das tarifas, as organizações podem obter receitas de outras fontes, como publicidade, aluguéis de espaços comerciais, parcerias etc. Aumentar as receitas não-tarifárias envolve explorar oportunidades para gerar renda adicional de maneiras não relacionadas às tarifas de serviço.



Executar o Orçamento de Investimento para Expansão e Modernização: Isso indica a importância de seguir um plano de investimento destinado a expandir e modernizar a infraestrutura, os serviços ou as instalações. A execução do orçamento é crucial para garantir que os projetos de expansão e modernização sejam concluídos conforme planejados e possam gerar valor a médio e longo prazos.



Ampliar os Benefícios Socioambientais: Os benefícios sociais consideram, anualmente, as economias proporcionadas pela substituição modal promovida pela rede metroviária em operação pela Companhia. São computadas as reduções dos tempos de viagens pela cidade, do consumo de combustíveis, dos acidentes de trânsito, da poluição e da emissão de gases do efeito estufa, dos custos com a manutenção e operação do sistema viário e dos custos operacionais dos demais modos. O objetivo de ampliar os benefícios socioambientais é maximizar os impactos positivos promovidos pela operação da rede metroviária para toda sociedade e reforçar a importância dos investimentos na expansão da rede metroviária.



O Metrô de São Paulo

Estratégia de Longo Prazo e Plano de Negócios

Objetivos Estratégicos - Mercado e Sociedade



Oferecer um Serviço Competitivo Alinhado às Expectativas dos Passageiros: A competitividade em um serviço de transporte, como o metrô, é fundamental. Isso envolve fornecer um serviço que atenda às necessidades e expectativas dos passageiros, incluindo horários confiáveis, conforto, segurança e eficiência. Além disso, manter-se competitivo pode envolver a melhoria contínua do serviço para atender às mudanças nas expectativas dos passageiros.



Implantar e Gerir Negócios: Além das operações de transporte público, as empresas têm a oportunidade de diversificar suas atividades de negócios. Isso pode incluir o desenvolvimento imobiliário, a gestão de empreendimentos comerciais e serviços em estações e terminais, a publicidade, telecomunicações, alienação ou exploração comercial de propriedades e outras iniciativas que podem gerar receita adicional.



Expandir a Rede Metroviária: A expansão da rede metroviária é fundamental para atender às crescentes necessidades de mobilidade em áreas urbanas. Isso envolve a construção de novas linhas, extensões de linhas existentes e a incorporação de mais estações e trens. A expansão pode melhorar a acessibilidade e a eficiência do sistema, otimizar recursos e promover maior integração entre diferentes modos de transporte.



O Metrô de São Paulo

Estratégia de Longo Prazo e Plano de Negócios

Objetivos Estratégicos – Processos Internos



Melhorar o Desempenho, a Eficiência e a Segurança Operacional: A melhoria do desempenho, da eficiência e da segurança operacional é fundamental para garantir que o serviço de transporte seja confiável e seguro. Isso pode envolver a implementação de melhores práticas, atualização de tecnologia, treinamento de pessoal e medidas de segurança rigorosas.



Reduzir Custos e Despesas: A redução de custos e despesas é importante para manter a sustentabilidade financeira da empresa. Isso pode ser alcançado por meio da otimização de processos, controle de gastos, corte de despesas desnecessárias e negociação de melhores acordos com parceiros e fornecedores.



Aumentar a Produtividade: Aumentar a produtividade envolve a maximização do uso de recursos, incluindo pessoal, equipamentos e infraestrutura e normalmente está associada ao emprego de mais tecnologia, mas também deve ser considerada a revisão de processos, procedimentos e rotinas, para que as atividades sejam realizadas de forma eficiente e econômica.



Assegurar a Comunicação e o Relacionamento com as Partes Interessadas: Manter uma comunicação eficaz com todas as partes interessadas, incluindo passageiros, funcionários, autoridades reguladoras e comunidades locais, é essencial para criar confiança, receber feedback valioso e garantir que as necessidades de todas as partes sejam atendidas.

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



O Metrô de São Paulo

Estratégia de Longo Prazo e Plano de Negócios

Objetivos Estratégicos – Aprendizagem e Crescimento



Promover a Inovação com Foco em Eficiência e Ganho de Escala: A inovação é essencial para melhorar a eficiência operacional e obter ganhos de escala. Isso envolve a busca por novas tecnologias, práticas e processos que possam tornar as operações mais eficientes e econômicas e pode incluir a automação de tarefas, o uso de análise de dados para tomada de decisões e a implementação de soluções tecnológicas.



Aperfeiçoar a Gestão de Pessoas e Equipes para Atender às Demandas Internas e Externas: A gestão de pessoas e equipes desempenha um papel crítico na prestação de serviços de transporte de qualidade. Isso envolve recrutar, treinar, motivar e capacitar funcionários para atender às demandas internas e às expectativas dos passageiros. Isso também pode envolver a gestão eficaz de horários, escalas de trabalho e gerenciamento de recursos humanos.



Promover a Gestão do Conhecimento: A gestão do conhecimento é importante para garantir que o conhecimento e a experiência sejam compartilhados e aproveitados dentro da organização. Isso ajuda a melhorar a eficiência, evitar a perda de conhecimento com a rotatividade de funcionários e promover a aprendizagem contínua.



Promover a Diversidade: A promoção da diversidade envolve a criação de um ambiente inclusivo e a valorização de diferentes origens, perspectivas e experiências. A diversidade pode enriquecer a tomada de decisões, melhorar a criatividade e a inovação e refletir melhor a diversidade da comunidade atendida.

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



O Metrô de São Paulo

Estratégia de Longo Prazo 2023-2027 e Plano de Negócios 2023

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

O processo de elaboração da estratégia passou por aprimoramentos no final de 2022, mantendo o *Balanced Scorecard* (BSC) para descrever, gerir e desdobrar a estratégia nos vários níveis da organização.

O Mapa Estratégico foi reformulado e os 15 objetivos estratégicos definidos foram associados a indicadores e metas específicas para o período 2023-2027, proporcionando uma visão sistêmica, a partir dos quais foi definido um portfólio de programas e projetos.

O Plano de Negócios 2023 e a Estratégia de Longo Prazo 2023-2027 da Companhia do Metropolitano de São Paulo foram aprovados pelo Conselho de Administração em 16/12/2022 e levados a público no Relatório Integrado 2022.

O monitoramento permitiu comparar os resultados alcançados em cada uma das metas estabelecidas, identificando fatores de sucesso ou insucesso para realizar as mudanças ou os ajustes necessários. Das dezoito metas estabelecidas para os quinze objetivos estratégicos, foram obtidos os resultados a seguir:

- perspectiva sustentabilidade financeira, social e ambiental - das 04 metas estabelecidas, 01 foi atingida e 03 foram parcialmente atingidas;
- perspectiva mercado e sociedade - das 03 metas estabelecidas, as 03 foram atingidas;
- perspectiva processos internos - das 06 metas estabelecidas, 03 foram atingidas e 03 foram parcialmente atingidas;
- perspectiva aprendizagem e crescimento - das 05 metas estabelecidas, 04 foram atingidas e 01 não foi avaliada.



A escultura "A Roda", de Emanuel Araújo, encontra-se exposta na estação Palmeiras - Barra Funda. A escolha do aço pintado na cor branca confere leveza ao grande volume, que ainda transmite uma ideia de movimento com suas formas circulares vazadas nos três elementos unidos que a compõem.

A obra nos faz refletir sobre a importância da integração das iniciativas cotidianas – seja em relação às esferas de governo, seja em relação aos diferentes modos de transporte, seja em relação ao alinhamento de todas as partes interessadas e envolvidas.

Ao observar essa escultura imaginamos o quão grandiosa e complexa é a arte de integrar e agir de forma coordenada, estruturada e colaborativa, e acima de tudo, o quão belo pode ser o resultado alcançado: "imagine o que podemos fazer juntos".



O Metrô de São Paulo

Estratégia de Longo Prazo 2023-2027 e Plano de Negócios 2023

Mapa Estratégico – Implementação e Resultados

Perspectiva Sustentabilidade Financeira, Social e Ambiental

Aumentar as receitas tarifárias



Aumentar as receitas não tarifárias



Executar o orçamento de investimento para expansão e modernização



Ampliar os benefícios socioambientais

Perspectiva Mercado e Sociedade



Oferecer um serviço competitivo alinhado às expectativas dos passageiros

Implantar e gerir negócios



Expandir a rede metroviária

Perspectiva Processos Internos



Melhorar o desempenho, a eficiência e a segurança operacional



Aumentar a produtividade



Reduzir os custos e as despesas



Assegurar a comunicação e o relacionamento com as partes interessadas

Perspectiva Aprendizagem e Crescimento



Promover a inovação com foco em eficiência e ganho de escala



Aperfeiçoar a gestão de pessoas e equipes para atender às demandas internas e externas



Promover a gestão do conhecimento



Promover a diversidade

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



O Metrô de São Paulo

Estratégia de Longo Prazo 2023-2027 e Plano de Negócios 2023

Objetivos e Indicadores Estratégicos – Atendimento a Metas e Resultados

Perspectiva BSC	Objetivo Estratégico	Indicador	Unidade	Meta 2023	ref	Resultado
Sustentabilidade Financeira, Social e Ambiental	Aumentar as receitas não-tarifárias	Receitas Não Tarifárias	R\$ milhões	264,495	↑	234,938
		Alienação de Ativos	R\$ milhões	126,766	↑	77,786
	Executar o orçamento de investimento para expansão e modernização	Execução do Orçamento de Investimento	%	100%	↑	87,30
	Ampliar os benefícios socioambientais	Benefícios Sociais	R\$ bilhões	11,694	↑	12,989
Mercado e Sociedade	Oferecer um serviço competitivo alinhado às expectativas dos passageiros	Reclamações Gerais – canais tradicionais	nº	7,45	↓	7,25
		Reclamações Gerais – mídias sociais	nº	19,00	↓	9,44
	Expandir a Rede Metroviária	Extensão da Rede	km	104,2	↑	104,2
	Melhorar o desempenho, a eficiência e a segurança operacional	Satisfação de Passageiro	%	70	↑	65
Processos Internos	Aumentar a produtividade	Eficiência Energética de Tração	kWh/carro.km	2,85	↓	2,72
		Revisão de Processos da Cadeia de Valor	%	25	↑	25
	Reduzir custos e despesas	Taxa de Cobertura Global	%	98,07	↑	80,35
		Custo por Passageiro Transportado	R\$	3,28	↓	3,62
Assegurar a comunicação e relacionamento com as partes interessadas	Favorabilidade nas Redes Sociais Metrô	%	45,0	↑	54,90	
Aprendizagem e Crescimento	Promover a inovação com foco em eficiência e ganho de escala	Projetos adicionados ao Portfólio Inovação	nº	6	↑	17
	Aperfeiçoar a gestão de pessoas e equipes para atender às demandas internas/externas	Clima Organizacional	%	68,4	↑	---
		Demandas Trabalhistas	nº	337	↓	254
	Promover a gestão do conhecimento	Treinamento	horas	18,42	↑	20,09
Promover a diversidade	Mulheres em Cargos de Liderança	%	24,1	↑	23,9	

● Não Avaliado ● Não Atingida 0% - 59,9% ● Parc. Atingida 60% - 97,9% ● Atingida 98% - 100% ● > 100% Superada

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



O Metrô de São Paulo

Estratégia de Longo Prazo 2024-2028 e Plano de Negócios 2024

Na Estratégia de Longo Prazo 2024-2028 foram mantidos os quinze objetivos estratégicos constantes no Mapa Estratégico. Contudo, foram priorizados oito objetivos estratégicos com os respectivos indicadores e metas de desempenho para o próximo período, subsidiando a alocação de recursos de investimento e de custeio em iniciativas e atividades que possibilitem a sustentabilidade da organização com base em uma estrutura flexível e adaptável aos novos tempos.

Em função de mudanças no cenário externo, situação econômico-financeira, lacunas no desempenho dos indicadores financeiros e da existência de iniciativas emergentes na organização, optou-se por uma estratégia fundamentada na gestão financeira, com foco no equilíbrio econômico-financeiro de suas operações e na realização de investimentos destinados à sustentabilidade do negócio, de forma a gerar maior competitividade para a Companhia.

O programa de investimentos e os compromissos de consecução de objetivos das políticas públicas, expressos no Plano Plurianual 2024-2027 do GESP pressupõe investimentos no Programa “Expansão, modernização e operação do transporte metroviário (PITU em marcha)” com o objetivo de ampliar o sistema metroviário e sua participação no transporte coletivo da Região Metropolitana de São Paulo, oferecendo serviços de qualidade, maior acessibilidade e oportunidade de inclusão social à população, incluindo a capacitação e modernização do sistema, por meio de adequada operação e manutenção, com altos níveis de segurança e regularidade.

O Plano de Negócios tem monitoramento contínuo e vincula a estratégia corporativa a um portfólio de programas e projetos, sempre associados aos objetivos estratégicos, garantindo o cumprimento das metas.



Plano de
Negócios
2024

Estratégia de
Longo Prazo
2024-2028



A escultura “**Equilíbrio**”, de Renato Brunello, encontra-se exposta na estação Paraíso. A escolha do mármore facetado triangularmente, com suas duas partes encaixadas e orientadas em direções opostas, evoca a dualidade e o contraponto. A obra nos lembra que a vida e a sociedade são intrinsecamente complexas, compostas por contradições e desafios.

No entanto, ao observar esses contrapontos sob as diferentes perspectivas, somos incentivados a compreender o que é essencial, a concentrar nossos esforços em objetivos específicos e a concentrar nossa energia em ações ponderadas e significativas.

É uma chamada para priorizar ações que têm um impacto genuíno e positivo, ações que criam valor para a empresa e para a sociedade. É um convite para contribuir para o que realmente importa: não se trata de fazer mais, mas de fazer as coisas certas...



O Metrô de São Paulo

Estratégia de Longo Prazo 2024-2028 e Plano de Negócios 2024

Objetivos e Indicadores Estratégicos – Metas 2024-2028

Perspectiva BSC	Objetivo Estratégico	Indicador	Unidade	Meta 2024	Meta 2025	Meta 2026	Meta 2027	Meta 2028
Sustentabilidade Financeira, Social e Ambiental		EBITDA	%	-17,70	-4,27	-4,05	-0,87	-1,01
	Executar o orçamento de investimento para expansão e modernização	Execução do Orçamento de Investimento	%	100	100	100	100	100
Mercado e Sociedade	Oferecer um serviço competitivo alinhado às expectativas dos passageiros	Avaliação Geral do Serviço (PPA)	%	70	70	71	71	71
	Expandir a Rede Metroviária	Extensão da rede de metrô implantada pela CMSP (PPA)	km	104,2	104,2	118,4	123,5	123,5
Processos Internos	Melhorar o desempenho, a eficiência e a segurança operacional	Qualidade do Serviço – IQS	%	100	100	100	100	100
	Aumentar a produtividade	Gastos com Pessoal	%	77,78	64,66	64,49	63,24	63,24
	Reduzir custos e despesas	Gastos Gerais	%	32,89	32,56	32,51	30,72	30,85
	Assegurar a comunicação e relacionamento com as partes interessadas	Favorabilidade nas Redes Sociais Metrô	%	54	56	57	59	60
Aprendizagem e Crescimento	Aperfeiçoar a gestão de pessoas e equipes para atender às demandas internas/externas	Desenvolvimento da Liderança	%	70	72	74	76	78

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



O Metrô de São Paulo

Inovação e Tecnologia | Gestão da Inovação

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

Benefícios da inovação para os passageiros e a sociedade

O Metrô intensificou seus esforços para a consolidação de um ambiente interno mais favorável à implementação da cultura de inovação junto aos empregados e ampliou e solidificou suas parcerias com o ecossistema de inovação para avançar na busca de maior protagonismo dentre as organizações capazes de testarem e investirem pioneiramente em seu setor, em tecnologias emergentes e soluções em experimentação, colocando-se numa posição de vanguarda em seu negócio de atuação, visando capacitar-se, adiantar-se e superar desafios em cenários competitivos e de grande transformação social e econômica.

Nesse sentido, desafios reais da Companhia foram apresentados aos parceiros do ecossistema de inovação, tanto à academia, quanto aos órgãos de fomento à inovação e no próprio *hub* da Companhia, dentro do Parque Tecnológico de São José dos Campos.

Foi criada uma rubrica de inovação, caracterizando a sua importância para uma maior destinação e facilidade de implementação, além de maior possibilidade de acompanhamento e monetização de projetos e iniciativas, mesmo em TRLs (*Technology Readiness Levels* | Níveis de Maturidade Tecnológica) mais baixos, a partir da captação de recursos por meio de parcerias com interesses recíprocos, amparados pelo Marco Legal da Inovação e também pelo Marco Legal das Startups e demais legislações vigentes.

Governança da Inovação

Foram consolidadas as atividades dos anos anteriores, e se avançou em novas frentes de atuação, buscando dotar a Companhia de um chassi mais seguro e estruturado para a mobilidade em cenários desafiadores. Nesse sentido, destacam-se:

- **Biblioteca de Indicadores**

Desenvolvimento de indicadores de medição, confronto, análise e medidas corretivas para apoiar a gestão de iniciativas e projetos de inovação, elevando o nível de maturidade da Companhia.

- **Mapa de Riscos**

Identificação de riscos corporativos em inovação, para garantir a implementação de iniciativas que possibilitem a habilitem a transitar na vanguarda da tecnologia, com planos de ação para mitigação e monitoramento de riscos.

- **Gestão Digital da Inovação**

Dotação de plataforma para gestão de iniciativas, startups e programa de ideias, por seus gestores e líderes de projetos.

- **Comissão Permanente de Gestão do Conhecimento e Inovação – CPGCI**

Discussão sistemática e regular do tema inovação no âmbito da Companhia e aderente à Política de Inovação em vigor.



O Metrô de São Paulo

Inovação e Tecnologia | Gestão da Inovação

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

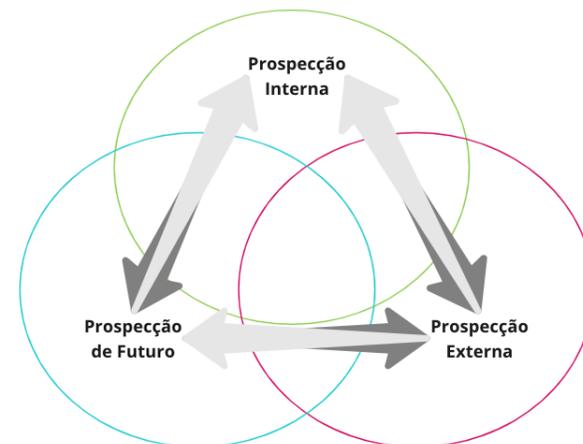
Macroprocesso de Prospecção

Integração dos três principais processos de prospecção realizados pela Companhia: a prospecção interna, a externa e a de futuros, visando a interação e iteração entre eles para orientação e busca por oportunidades externas e vice-versa.

A atividade, prevista pela Lei de Inovação (Lei 10.973) e pelo Marco Legal da Inovação (Lei 13.243), dispõe de dedicação expressiva para acompanhamento de novidades tecnológicas, instrumentais, métodos e técnicas gerenciais e formatos organizacionais e institucionais que possam ser utilizados na melhoria do ambiente produtivo da Companhia. Também nesta dimensão são prospectadas as oportunidades em projetos de parceria com o ecossistema de inovação, como Universidades, Centros de Pesquisas, Empresas, Instituições Governamentais, do Brasil e Exterior.

- **Prospecção Interna:** identifica e atualiza o portfólio corporativo de iniciativas, conecta as demandas internas com as oportunidades intra e extra Companhia, levanta os desafios e demandas específicas e desenvolve o modelo mental interno para inovação.
- **Prospecção Externa:** conecta o portfólio corporativo da Companhia com as oportunidades externas, de fomento, produtos, serviços e também com a pesquisa aplicada do ecossistema de inovação.
- **Prospecção de Futuros:** atua no monitoramento contínuo de mudanças na ciência, tecnologia, economia e sociedade, possibilitando a detecção precoce de tendências para contribuir na definição de ações de longa maturação, que garantam a preservação da liderança do Metrô na qualidade de seus serviços, e no atendimento às necessidades de mobilidade da sociedade.

Prospecção Interna: identifica e atualiza o portfólio corporativo de iniciativas, conecta as demandas internas com as oportunidades intra e extra Companhia, levanta os desafios e demandas específicas e desenvolve o modelo mental interno para inovação.



Prospecção Externa: conecta o portfólio corporativo da Companhia com as oportunidades externas, de fomento, produtos, serviços e também com a pesquisa aplicada do ecossistema de inovação.

Prospecção de Futuros: atua no monitoramento contínuo de mudanças na ciência, tecnologia, economia e sociedade, possibilitando a detecção precoce de tendências para contribuir na definição de ações de longa maturação, que garantam a preservação da liderança do Metrô na qualidade de seus serviços, e no atendimento às necessidades de mobilidade da sociedade.



O Metrô de São Paulo

Inovação e Tecnologia | Gestão da Inovação

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

Squad de Contratação Pública de Inovação

Grupo multidisciplinar formado pelas áreas Jurídica, Compras, Financeiro e de Inovação para identificar oportunidades de atualização do Regulamento de Contratações da Companhia no que tangencia a inovação, bem como desenvolver instrumentos de apoio às decisões gerenciais. Dentre elas, destacam-se:

- A elaboração da Minuta de Credenciamento para testes e ensaios de engenharia
- A concepção do Módulo de Contratação Pública de Inovação para integrar a Trilha de Contratação da Unimetro.
- A criação de *squad* especial para o Contrato Público de Solução Inovadora (CPSI), envolvendo várias áreas da organização para estudo de editais de licitação especial para contratação de *startups* para a atual carteira de projetos que compõem o portfólio de inovação aberta.

Elaboração e Atualização de Instrumentos Corporativos

- Atualização da Política de Inovação
- Atualização da Norma de Patentes
- Publicação Norma Geral de Propriedade Intelectual
- Atualização do Regulamento de Inovação

Patentes

Em 2023 foi atualizada a Norma Geral de Propriedade Intelectual, orientada para a proteção dos interesses da Companhia do Metrô e dos seus colaboradores, em especial nas iniciativas com potencial de receitas acessórias, que possui 2 patentes concedidas:

- Prancha de Resgate Articulada (MU9102989-9)
- Adaptação do Sistema ATC L/O para Utilização em Trens Modernizados

E possui também nove processos de pedido de patente em andamento no Instituto Nacional de Propriedade Industrial (INPI):

- Junta Metálica de Emergência para Viga do Monotrilho;
- Dispositivo Inteligente para Coleta de Grandezas Físicas e Sinais Digitais de Equipamentos;
- Sistemas para Monitoramento de Ativos Operacionais Metroviários.
- Método e aparato de detecção e localização de trincas totais em trilhos do sistema metroviário;
- Configuração aplicada a armário de equipamentos para resgate
- Equipamento Organizador de Embarque e Desembarque Modelo Longo;
- Equipamento Organizador de Embarque e Desembarque Modelo Curto;
- Dispositivo de redução de efeito eletromagnético em linhas férreas;
- Protetor Indutor Adesivo à Cantoneira de Apoio de Corrimão de Escada Rolante.



O Metrô de São Paulo

Inovação e Tecnologia | Gestão da Inovação

Gestão da Cultura de Inovação

São ações de desenvolvimento e estímulo à cultura da inovação. No Metrô são utilizados eventos de sensibilização e conscientização, relativos à importância da inovação para o aprimoramento do pensamento organizacional, viabilizadas apresentações de novos métodos, técnicas e tecnologias, bem como são desenvolvidas ações de comunicação para divulgação e compartilhamento de conhecimentos e experiências inovadoras. Dentre as iniciativas realizadas em 2023, destacam-se:

- **UNIT**

Webinars mensais realizados com temas estratégicos sobre Inovação, ministrados por renomados professores universitários, técnicos e executivos, em parceria com a Unimetro. Ao longo do ano foram realizados 10 encontros abordando temas como I.A. Generativa, *Phygital*, Passageiro Cidadão, dentre outras, para um público interno de 2.934 participantes.

- **InovaDay**

Programação para comemorar o Dia Nacional da Inovação, em 19 de outubro, em âmbito interno. A programação contou com palestra sobre a importância da inovação nas organizações, visita técnica ao MetroHub e ao Parque de Inovação Tecnológica em São José dos Campos e apresentação dos resultados do Programa de Ideias Corporativo – Plim, edição 2023. O evento contou com 540 participantes.

Programa que visa, por meio de Termos de Cooperação, acelerar a conexão, o fornecimento, a troca e/ou a transferência de conhecimento, espaços para cocriação e experiências entre o Metrô e as instituições de pesquisa, de ensino e científicas parceiras. Os metroviários das áreas de eficácia semestralmente apresentam desafios reais a alunos e professores para o codesenvolvimento de soluções inovadoras. Em 2023, foram realizados quatro MetroDays, sendo um evento com a Universidade Federal de São Paulo (Unifesp), para apresentação de um desafio da Companhia voltado à otimização da programação da tripulação, com a participação de oito alunos de mestrado em Modelagem Matemática e dois professores orientadores. A solução está em desenvolvimento. E três eventos com o Centro Universitário FEI, envolvendo, em torno da apresentação de 32 desafios, 50 alunos da graduação em engenharia e ciências da computação, 7 professores orientadores e 17 especialistas do Metrô de São Paulo. Dos 12 desafios selecionados para desenvolvimento, três soluções já foram apresentadas e concluídas.



O Metrô de São Paulo

Inovação e Tecnologia | Gestão da Inovação

Cultura e Empreendedorismo

• **Plim – Programa Laboratório de Ideias do Metrô**

Como parte da estratégia de fomentar o intraempreendedorismo, buscando um ambiente de maior conhecimento em tecnologias emergentes e em novos modelos e conceitos de aprendizagem e cocriação, a fim de propiciar um clima mais favorável à inovação aberta, desde 2020 a Companhia tem investido na cultura de inovação, o Plim – Programa Laboratório de Ideias do Metrô. Em 2023, o programa chegou à sua quarta edição, sendo que durante o ano foram conduzidas, simultaneamente, duas edições.

3ª Edição: agosto/2022 a dezembro/2023 – Desafio: Como podemos incorporar tecnologias emergentes no desenvolvimento de produtos e serviços, que representem soluções inovadoras para a Companhia:

- 1.164 acessos à plataforma Teams Idea
- 92 ideias inscritas / 10 ideias prototipadas
- 8 ideias aprovadas pela Diretoria para implementação
- 60h de prototipagem / 47h de capacitação
- 3 bolsas integrais de Pós-Graduação sorteadas entre os participantes

4ª Edição: agosto/23 a setembro/2024 – Desafio: Como o Metrô pode criar novos produtos e serviços integrados à cidadania, impulsionando a utilização de recursos e alavancando o desempenho organizacional

- 667 acessos à plataforma TeamsIdea
- 90 ideias inscritas
- 10 ideias finalistas para prototipagem com início em 2024



Capacitação para inovação

Em parceria com a Universidade Corporativa e parceiros da Academia, foram desenvolvidas e realizadas ações sob o tema inovação, com o propósito de estimular, promover, realizar e apoiar ações de capacitação e formação nos campos da gestão do conhecimento e inovação, por meio de palestras, aulas e oficinas, utilizando metodologias, técnicas e abordagens colaborativas para a resolução de problemas complexos, modelagem de negócios e o uso de plataformas de inovação aberta.

Trilha de Liderança:

Tomada de Decisão Baseada em Dados – FEI, 12 horas.

Trilha de Inovação:

- **Jornada de Design** contemplando os cursos: *Design Thinking*, Práticas de Design de Serviços, Práticas de Design Estratégico, Práticas de *User Experience* (UX) e Práticas de Design de Futuros – IED – Instituto Europeu de Design, 24h horas.
- **Capacitação em Pitch** para participantes do Plim – FIA, 2 horas.
- **I.A. Generativa** – Aplicações e Estratégias de Negócios – FEI, 16 horas.
- **Design de Serviços** – FIA, 3 horas.
- **Introdução à Inovação** – FIA, 3 horas.
- **Cenários Prospectivos** – Método Grumbach – Raul Grumbach, 16 horas.



O Metrô de São Paulo

Inovação e Tecnologia | Portfólio de Iniciativas de Inovação

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

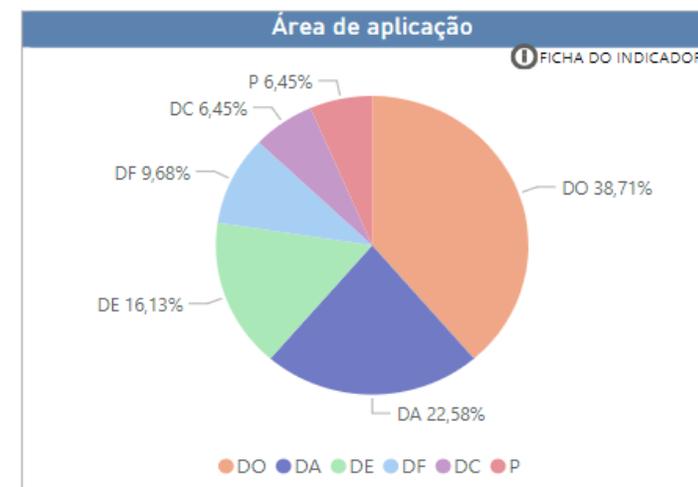
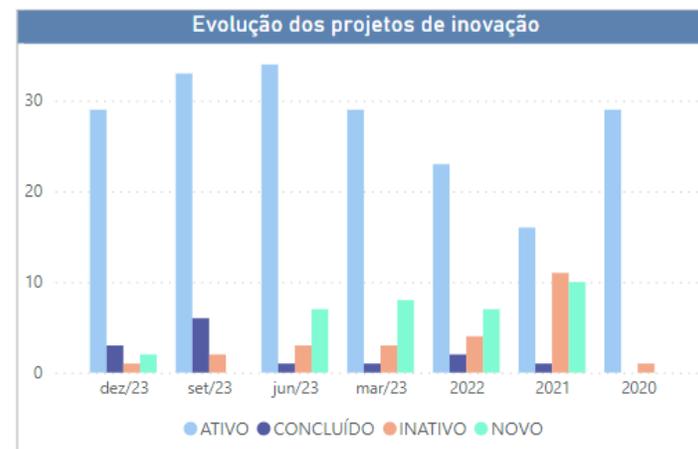
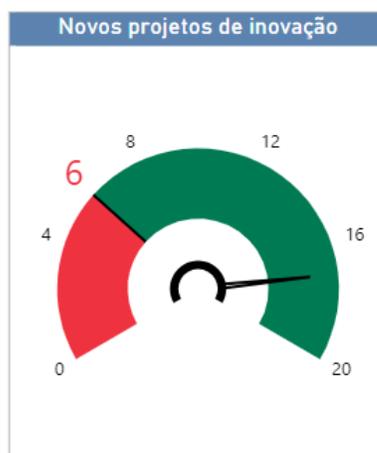
DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

Indicador Corporativo de Projetos de Inovação

Indicador que monitora a quantidade de projetos de inovação adicionados ao Portfólio Corporativo – de janeiro a dezembro de 2023, foram acrescidos 17 novos projetos ao portfólio, totalizando 31 projetos. Resultado do expressivo trabalho realizado pela equipe de prospecção interna em parceria com os contrapartes de inovação nas áreas de eficácia.



O Metrô de São Paulo

Inovação e Tecnologia | Inovação Aberta

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

Projetos e Parcerias – Inovação Aberta

Foi intensificado e ampliado o relacionamento com os parceiros do ecossistema de inovação.

Google

Parceria para introduzir a solução *Google Live Indoor*, do tipo *Google Street View*, mas em grandes ambientes públicos e fechados, tais quais aeroportos, rodoviárias, terminais e estações de metrô, entre outros.

O Metrô de São Paulo é o primeiro metrô da América Latina a ter a solução sendo implantada pela Google. A parceria *ad hoc* Google e Metrô foi firmada em 2022 e o trabalho em campo nas estações para coleta das imagens de trajeto ocorreram ao longo de 2023. Finalizada a coleta de imagens, o processo de prototipação terá seu início em 2024.



Mochila coletora de imagens.



Coleta das imagens nas estações.

Jornada de Hidrogênio

Com o apoio do agente de fomento CAF – Banco de Desenvolvimento da América Latina e Caribe e parceria acadêmica com a FEI – Fundação Educacional Inaciana, o Metrô está planejando a Jornada de Hidrogênio, para ampliar o conhecimento sobre os possíveis usos do hidrogênio em suas diversas apresentações para auxiliar a Companhia do Metrô no processo de adoção de alternativas de energia limpa, visando substituir parte das soluções atualmente em uso, estruturada em: Capacitação Básica e Avançada, Visitas Técnicas Nacionais e Internacionais, Workshop, Participação no Congresso “*World Hydrogen Week 2024*”, na Dinamarca, e Relatório Final, organizando o conhecimento adquirido e os dados reunidos, bem como a identificação de oportunidades e proposição de projeto piloto.

PoC de Turbina Eólica

A invenção dos professores do ITA – Instituto Tecnológico de Aeronáutica, contemplada pelo Programa PIPE/FAPESP, teve a prova de conceito executada com acompanhamento técnico das áreas de Manutenção, Projetos e Operação da Companhia. Em 2024, será apresentado o relatório com os resultados obtidos nos testes, em ambiente real, nos túneis do Metrô, em comparação com outros testes e cálculos realizados anteriormente em túnel de vento, em ambiente laboratorial.



O Metrô de São Paulo

Inovação e Tecnologia | Inovação Aberta

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

Projetos e Parcerias – Inovação Aberta

Entidades de Ensino, Pesquisa e Científicas

Parte importante da atividade de inovação são os Termos de Cooperação Técnico-Científica, que visam formalizar e acelerar a conexão, o fornecimento, a troca e/ou a transferência de conhecimento, espaços, experiências entre o Metrô e as instituições de pesquisa, de ensino, científicas, de extensão e de tecnologia e na parceria em projetos estratégicos.

FEI

- Programa **MetroDay**: 32 desafios apresentados e 12 em desenvolvimento.
- Concepção, implantação e cogestão **do Observatório Metropolitano de Mobilidade Urbana – OMMU-SP**, com Metrô de São Paulo e BID – Banco Interamericano de desenvolvimento, e apoio de CPTM, SPTrans, CET, EMTU, com fomento BID e EXIMBank.
- **Plim**: Mentorias para a prototipação das 10 ideias finalistas.
- **Jornada de Hidrogênio**.

FIA

- **Plim** 2020, 2021, 2022 e 2023: total de 10 bolsas de estudo integrais em curso de pós-graduação, para metroviários participantes do Programa.
- Cursos de **introdução à Inovação** e de **Design de Serviços**, por meio de EADs em parceria com a Unimetro.

IPT

- Testes de uso de drones com diferentes sensores, para inspeção de vias elevadas de mon trilho.

ITA

- PoC de **turbina eólica** para túneis de metrô.

UNIFESP

- Programa **MetroDay**: 1 desafio apresentado e 1 em desenvolvimento.

Mackenzie

- Programa **MetroDay**: 8 desafios apresentados para 2024.

Parque de Inovação Tecnológica em São José dos Campos -PIT

- Empresa residente no Programa EBT – Empresa de Base Tecnológica. Desenvolvimento de parcerias para o Centro de Desenvolvimento Tecnológico em Mobilidade – CDTMob.



O Metrô de São Paulo

Inovação e Tecnologia | Inovação Aberta

Projetos e Parcerias – Inovação Aberta

MetroHub

O *Hub* de Inovação em Mobilidade do Metrô é um espaço significativo de inovação aberta, de uso corporativo, compreendendo a prospecção e o desenvolvimento de soluções para os desafios da Companhia, projetos e iniciativas, por meio de colaboração mútua com outras empresas, startups e universidades, com intuito de impulsionar a estratégia de ambidestria organizacional, ou seja, equilibrar a eficiência operacional e a busca por inovação.

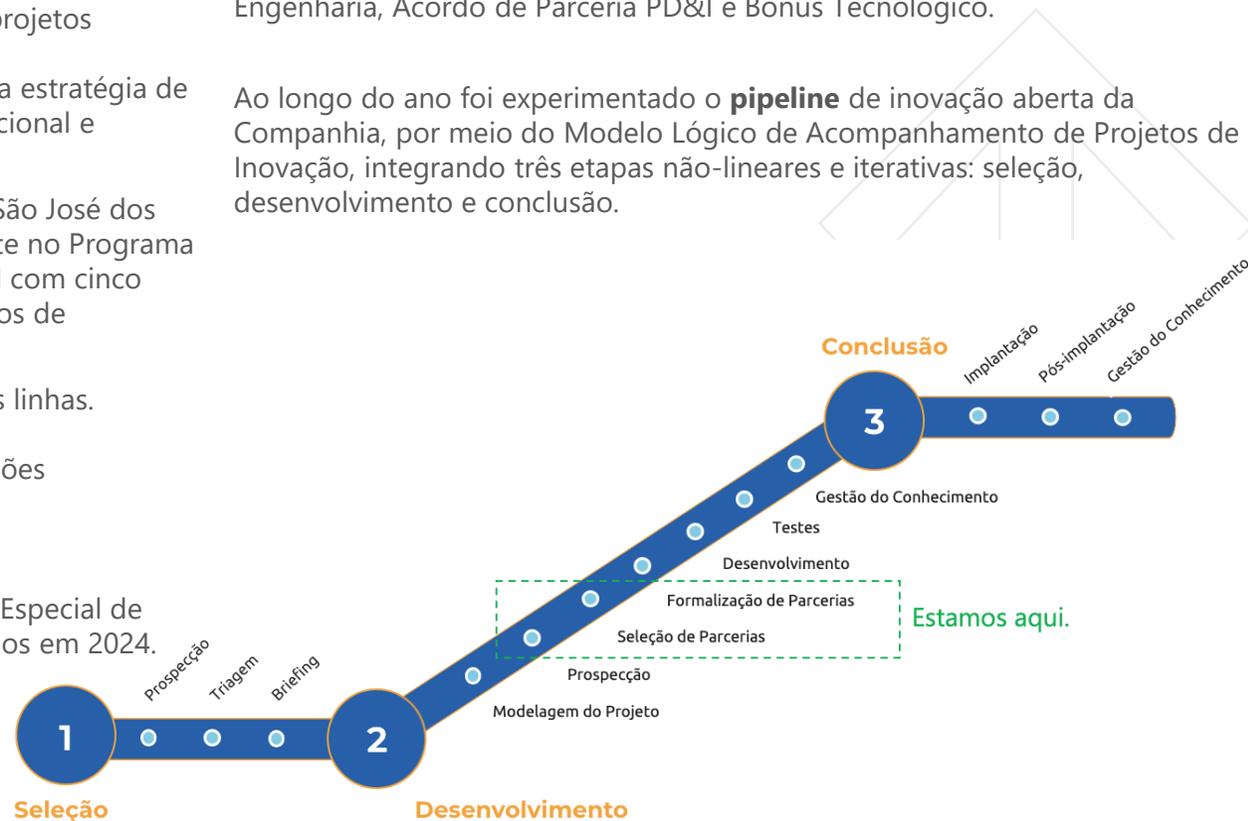
O *Hub* está localizado no Parque de Inovação Tecnológica, em São José dos Campos-SP, sendo o Metrô de São Paulo uma empresa residente no Programa EBT – Empresa de Base Tecnológica e possui um portfólio inicial com cinco desafios, envolvendo as áreas de operação, manutenção, projetos de expansão:

- Eficiência no consumo de água e detecção de vazamento das linhas.
- Aproveitamento de água de infiltração
- Redução ou erradicação da presença de pombos nas instalações
- Adoção de pré-moldados para túnel do tipo NATM
- Sistema de recuperação da energia de frenagem dos trens

Para os desafios estão sendo modelados os editais de Licitação Especial de **Startups**, com minutas validadas pela PGE-SP, a serem publicados em 2024.

Para andamento das soluções, foram estudados e analisados, com a PGE – Procuradoria Geral do Estado de São Paulo e o **Squad** interno de Contratação Pública de Inovação do Metrô instrumentos específicos: Licitação Especial de Startups, Encomenda Tecnológica, Termo de Fomento Lei 13.019, Termo de Cooperação Técnico-Científica, Credenciamento de Testes e Ensaios de Engenharia, Acordo de Parceria PD&I e Bônus Tecnológico.

Ao longo do ano foi experimentado o **pipeline** de inovação aberta da Companhia, por meio do Modelo Lógico de Acompanhamento de Projetos de Inovação, integrando três etapas não-lineares e iterativas: seleção, desenvolvimento e conclusão.



INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



O Metrô de São Paulo

Inovação e Tecnologia | Inovação Aberta

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

Projetos e Parcerias – Inovação Aberta

Módulo Data Logger – MDL

Novo equipamento embarcado, coletor de dados inteligentes para sistemas metroferroviários, desenvolvido pela área de Manutenção, realizou testes de homologação. A prospecção externa para realização de 7 tipos de testes identificou que somente os Laboratórios do Parque de Inovação Tecnológica, no Brasil, especializados nos setores de Defesa e Aeroespacial, poderiam atender à demanda, em sua completude, e ainda permitiriam que os metroviários acompanhassem os testes e aprimorassem o equipamento.



Pesquisadores metroviários registrando os parâmetros dos equipamentos antes de iniciar testes com as equipes do Laboratório de Ensaios.

CDTMob

Concepção e formalização do Centro de Desenvolvimento Tecnológico em Mobilidade – CDTMob, parceria entre a Companhia, a FATEC – Faculdade de Tecnologia do Estado de São Paulo, Secretaria de Inovação de São José dos Campos e Parque de Inovação Tecnológica, que busca formar uma rede de parceiros para o desenvolvimento sustentável de soluções inovadoras no Brasil e também no cenário internacional, cujos objetivos são:

- Fortalecer a mobilidade urbana e toda sua cadeia de valor, considerando os vários tipos de serviços oferecidos, as necessidades e expectativas de passageiros e da população em geral, bem como a melhor forma de envolvimento e participação de universidades, centros de pesquisa, empresas fornecedoras e entidades parceiras de diferentes naturezas;
- Facilitar o uso das tecnologias habilitadoras e digitais, em geral e, especificamente aquelas vinculadas à informação e comunicação no ambiente de desenvolvimento, com o propósito do aumento da produtividade e competitividade, bem como de oferecer novas oportunidades de negócios;
- Ser uma referência para o setor na concepção, organização e gestão de ações de fomento, capacitação e avanço tecnológico.



O Metrô de São Paulo

Inovação e Tecnologia | GIS Corporativo

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

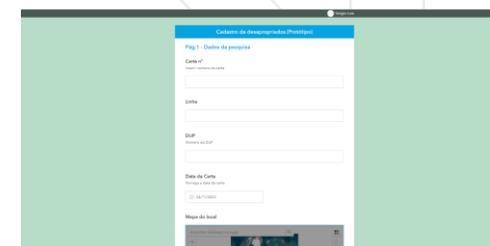
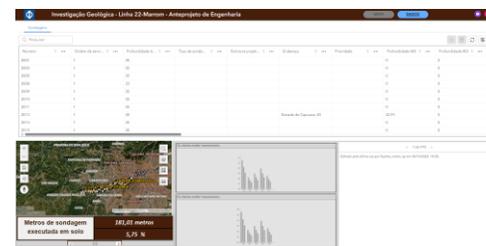
GIS Corporativo – Oportunidades em projeto e inovação

O GIS Corporativo é uma ferramenta inovadora que permite armazenar, manipular, modelar e analisar espacialmente informações geográficas de estruturas pré-existentes e/ou planejadas nas áreas de influência dos empreendimentos. Sua utilização é fundamental para antecipar e gerir riscos no desenvolvimento dos projetos metroviários.

Dando continuidade ao processo de implementação e disseminação do uso do GIS Corporativo, ao longo de 2023 foram iniciados ou continuados diversos projetos. Entre eles estão o *dashboard* de sondagens, estudos da Rede Futura, elaboração de mapa colaborativo para estudos do Anteprojeto de Engenharia da Linha 22-Marrom, *webmap* para a investigação geológica da Linha 16-Violeta, formulários para cadastro de lindeiros da obra de ampliação da estação São Joaquim da Linha 1-Azul e desapropriados da extensão da Linha 2-Verde, *Hub* para concentração dos dados dos Anteprojetos, desenvolvimento de sala de cenários, *webmap* para registro de dados de ensaios de vibrações, ferramenta de consulta de desapropriados – projeto-piloto inscrito e aprovado no Plim, carregamento de fontes de dados em GTFS de transportes de ônibus da SPTrans e EMTU, estudos de integração do GIS corporativo com o BIM, painel de sondagens e

diário de campo para acompanhamento das sondagens da Linha 22-Marrom e avaliação de potencial do uso das ferramentas GIS para elaboração de painéis de acompanhamento das obras e para controles de trabalhos da manutenção da Companhia.

Foram também desenvolvidas diversas ações, como a realização de reuniões de requisitos com as áreas interessadas em implementar soluções baseadas em GIS, realização de capacitação no uso das ferramentas para 48 empregados, cadastro de dados na plataforma, elaboração de Instrumento Normativo para regimento das atividades relacionadas ao GIS Corporativo na Companhia e o início do processo para estruturar os produtos acima citados dentro da metodologia de gestão de projetos.



Governança

Programa de Integridade

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

O Regulamento do Programa de Integridade teve a sua segunda revisão aprovada pelo Conselho de Administração em 21/12/2023 e atende às orientações do **Guia de Implantação do Programa de Integridade nas Estatais**, elaborado pela Controladoria Geral da União – CGU e da Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE).

O Programa de Integridade compreende o conjunto estruturado de medidas institucionais para prevenção, detecção, punição e remediação de fraudes e atos de corrupção, em apoio à boa governança reforçando 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) pautem sua atuação dentro dos princípios éticos, da legalidade, da eficiência e da moralidade administrativa,

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 pelo Tribunal de Contas da União (TCU).



Governança

Programa de Integridade

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

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. É composto por sete a onze membros, eleitos pela Assembleia Geral, todos com mandato unificado de dois anos e a reeleição permitida. Integram o Conselho de Administração do Metrô o diretor-presidente da Companhia, o representante dos empregados, além de acionistas minoritários e membros independentes, conforme estabelecido pelo Estatuto Social. Os membros do Conselho de Administração e seus currículos estão disponíveis no [Portal da Governança Corporativa](#).

Entre as suas atribuições estão aprovar o Planejamento Estratégico, o Plano de Negócios, orçamentos e dispêndios, além de promover anualmente a análise do atendimento das metas e resultados, entre outras.

A Diretoria Executiva é responsável, além das atribuições definidas em Lei, pela gestão executiva da Companhia do Metrô. É composta por seis membros, sendo um diretor-presidente, um diretor com atribuições para a matéria financeira, um diretor para a área corporativa, um diretor para a área operacional, um diretor para a área de planejamento e engenharia e um diretor para a área comercial, com as respectivas atribuições fixadas pelo Conselho de Administração e todos com mandato de dois anos, com a permissão de três reconduções consecutivas.



Governança

Programa de Integridade

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

O Conselho Fiscal é o 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 dos Estatutos Sociais.

O Conselho Fiscal é composto por três a cinco membros efetivos e igual número de suplentes, eleitos anualmente pela Assembleia Geral Ordinária, com reeleição permitida.

Em atendimento aos requisitos da Lei 13.303/16 foi criado o Comitê de Auditoria Estatutário com funções de assessoramento no controle da gestão; o Comitê de Elegibilidade e Aconselhamento com a atribuição específica de verificar a conformidade do processo de indicação e de avaliação de dirigentes e conselheiros fiscais; e o Comitê de Ética que aprimora continuamente a governança e os padrões éticos.

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 que 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.

Portal da Governança Corporativa

Tem como objetivo divulgar o compromisso com a ética, combate à fraude e a corrupção, garantindo transparência e inovação nos serviços prestados à sociedade. No 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.

Link para o [Portal da Governança Corporativa](#).



Governança

Estrutura e Boas Práticas de Gestão de Riscos

Riscos Corporativos

Em agosto de 2022, foram revisados a Política e o Regulamento de Gestão de Riscos Corporativos com o objetivo de aprimorar o detalhamento do processo de gestão de riscos corporativos e novas métricas de avaliação do impacto e probabilidade, sendo reavaliadas e adequadas as atribuições e responsabilidades.

Estes instrumentos normativos 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 preservação de valor da organização.

Comissão de Gestão de Riscos Corporativos

Durante o exercício de 2023 ocorreram reuniões regulares para avaliar os instrumentos normativos internos vigentes, o plano anual de trabalho aprovado e a sua execução, bem como o acompanhamento junto aos gestores responsáveis pelos riscos.



Governança

Estrutura e Boas Práticas de Gestão de Riscos

Resultados do exercício de 2023

No exercício de 2023, 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, foi desenvolvido sistema informatizado com painel de riscos com acesso pela gestão das unidades de toda a empresa.

Em 10/11/2023, o painel de riscos corporativos, que envolve as atividades do negócio da empresa, os riscos de integridade e os regulatórios, apresentou a seguinte posição:

275 RISCOS CORPORATIVOS

1160 FATORES DE RISCOS IDENTIFICADOS

1340 AÇÕES MITIGATÓRIAS VIGENTES

1074 CONTROLES EXISTENTES SOBRE OS RISCOS

181 PLANOS DE AÇÃO ESTABELECIDOS PARA MITIGAR

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



Governança

Estrutura e Boas Práticas de Gestão de Riscos

Fatores de Riscos Declarados no Formulário de Referência

Em 2022, a Companhia solicitou à CVM o Registro Inicial de Companhia Aberta-Categoria B. Para tanto, na documentação enviada à CVM, listou os principais fatores de riscos, com efetivo potencial de influenciar a decisão de investimento, em diferentes categorias, em ordem decrescente de relevância:

Do emissor

- Em decorrência de prejuízos sucessivos, a Companhia pode não ser capaz de manter liquidez adequada para o cumprimento das obrigações atuais
- Seu desempenho financeiro e operacional 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.
- 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 e 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 degradação da qualidade dos serviços.
- Os negócios da Companhia estão sujeitos a ataques cibernéticos e violações de segurança e privacidade.
- O não cumprimento pela Companhia da Lei Geral de Proteção de dados (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.

Dos acionistas, em especial o acionista controlador

- 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.



Governança

Estrutura e Boas Práticas de Gestão de Riscos

Dos 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.

Dos seus fornecedores

- Denúncias envolvendo o Metrô – cartel do setor metroferroviário e cartel de empreiteiras (Operação Lava Jato).

Dos 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.

De regulação dos setores em que o emissor atua

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

Das 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).

Das questões ambientais

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

Das 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 dos investimentos, o que pode ter um efeito adverso relevante sobre a Companhia.



Governança

Estrutura e Boas Práticas de Gestão de Riscos

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 2023 a seguinte posição:

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

Acumulado desde o início da atividade:

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





Governança

Estrutura e Boas Práticas de Gestão de Riscos

Treinamento em Gestão de Riscos Corporativos

A Companhia do Metrô, visando atender a Lei Federal 13.303/16, desenvolveu treinamento de Gestão de Riscos Corporativos, obrigatório para todos os gestores e membros do Conselho de Administração, Conselho Fiscal, Comitê de Auditoria Estatutário e Comitê de Elegibilidade e Aconselhamento. Foi aberto também para os demais colaboradores como treinamento opcional.

Tem como objetivo conceituar e disseminar a "cultura da gestão de riscos" e promover habilidades e competências dos envolvidos nos processos da Companhia.

Gerir os riscos abrange identificação, entendimento e prevenção. Neste curso os participantes entendem toda a importância desse processo, desde seu surgimento até sua aplicação atual.

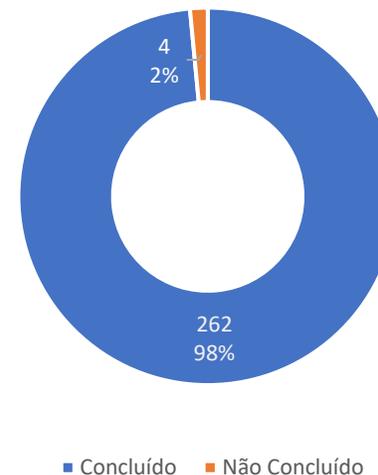
Sua divulgação ocorreu pela intranet e por e-mail para o público-alvo, sendo disponibilizado em 15/06/2023 a todos os empregados da Companhia.

O treinamento possui 4 módulos:

- Módulo 1 – Gestão de Riscos Corporativos no Metrô
- Módulo 2 – Métricas para mensuração de riscos corporativos
- Módulo 3 – Matriz de Riscos para contratos de serviços de engenharia
- Módulo 4 – Painel de Gestão de Riscos no Metrô

1. Gestores (diretores, gerentes, chefes de departamento e coordenadores), conselheiros (Conselho de Administração/Conselho Fiscal) e membros de Comitês, 98% concluíram o treinamento;
2. 626 colaboradores, de maneira voluntária, também realizaram o treinamento em 2023.

**Treinamento EAD de Gestão de Riscos 2023 –
Gestores, conselheiros e membros de Comitês
(nº gestores)**



A adesão ao treinamento foi expressiva, conforme demonstramos:

Governança

Estrutura e Boas Práticas de Gestão de Riscos

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 2023 a seguinte posição:

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

Acumulado desde o início da atividade:

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



Governança

Controle Interno

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. 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)*.

No final de dezembro de 2022, o nível de aderência dos controles corporativos frente ao padrão COSO 2013 foi de 92,76%.

Ao longo de 2023, foram analisados os *gaps* existentes e o acompanhamento dos planos de ação, o que permitiu medir seus progressos em parte dos planos de ações e revisões daqueles ainda não concluídos.

Nesse processo contínuo de monitoramento, o nível de aderência dos controles corporativos frente ao padrão COSO 2013 foi de **93,94%**, conforme apresentado no demonstrativo dos resultados alcançados em 2023.

Posição em Dezembro de 2023

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%**

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



Governança

Gestão Fiscal

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

- Acompanhamento da alteração da Legislação / entendimentos;
- identificação de oportunidades fiscais/tributárias para otimização dos pagamentos de impostos pela Companhia.



Governança

Conformidade e Integridade

Código de Conduta e Integridade

O Código de Conduta e Integridade do Metrô de São Paulo (CCI), disponível no site do Metrô e no Portal da Governança Corporativa, define os princípios éticos, valores, respeito às leis e transparência que orientam a conduta e o comportamento ético dos membros da Alta Administração (Conselho de Administração e Diretoria Colegiada), do Conselho Fiscal, do Comitê de Auditoria Estatutário, do Comitê de Elegibilidade e Aconselhamento, Colaboradores (empregados, aprendizes e estagiários), Fornecedores, Prestadores de Serviço, Clientes e Conveniados, visando o combate à prática de atos ilícitos, à corrupção, fraude, lavagem de dinheiro, suborno, assédio moral ou sexual.

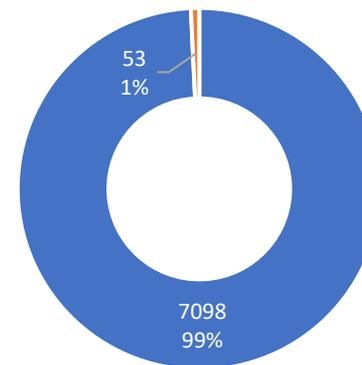
Com o objetivo de estimular a adoção das condutas definidas no CCI, foi realizada uma campanha de conscientização no ano de 2023 com os seguintes conteúdos:

- Vídeos sobre Assédio Sexual, Identidade de Gênero, Identidade Étnica, Gordofobia, Orientação Sexual, Deficiência Física e Mental, Convicção Filosófica ou Política, Origem Geográfica ou Social, Crença Religiosa e Etarismo.
- Dicionário de Ética com o conceitos dos termos utilizados.
- Revista Código de Conduta do Metrô
- Informativos sobre o Código de Conduta e Integridade e Canal de Denúncias

Este material foi divulgado por e-mail para todos os empregados e na intranet, na página do Código de Conduta e Integridade.

Foi realizado também o treinamento, no formato EAD, do **Código de Conduta e Integridade – 2023** para colaboradores (empregados, aprendizes e estagiários) e membros da Alta Administração (Conselho de Administração e Diretoria Colegiada), do Conselho Fiscal, do Comitê de Auditoria Estatutário e do Comitê de Elegibilidade e Aconselhamento, com adesão de 99% em 2023, conforme o gráfico abaixo:

Treinamento EAD Código de Conduta e Integridade Alta Administração e Colaboradores (N° treinandos)



■ Concluído ■ Não Concluído



Governança

Ética e Combate à Corrupção

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. É supervisionado pelo Comitê de Auditoria Estatutário e reportado ao Conselho de Administração. 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:
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**. Em 2023 foram recebidas 930 manifestações que resultaram 95 processos de apuração.



- INTRODUÇÃO
- MENSAGEM DO PRESIDENTE
- SOBRE O RELATÓRIO
- MATERIALIDADE
- O METRÔ DE SÃO PAULO
- GOVERNANÇA
- IMPACTO NA METRÓPOLE
- MOBILIDADE SUSTENTÁVEL
- FOCO NO PASSAGEIRO
- SOCIEDADE
- PESSOAS VALORIZADAS E RESPEITADAS
- DESEMPENHO ECONÔMICO-FINANCEIRO
- DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS
- DISPOSIÇÕES FINAIS
- AGRADECIMENTOS
- ANEXOS

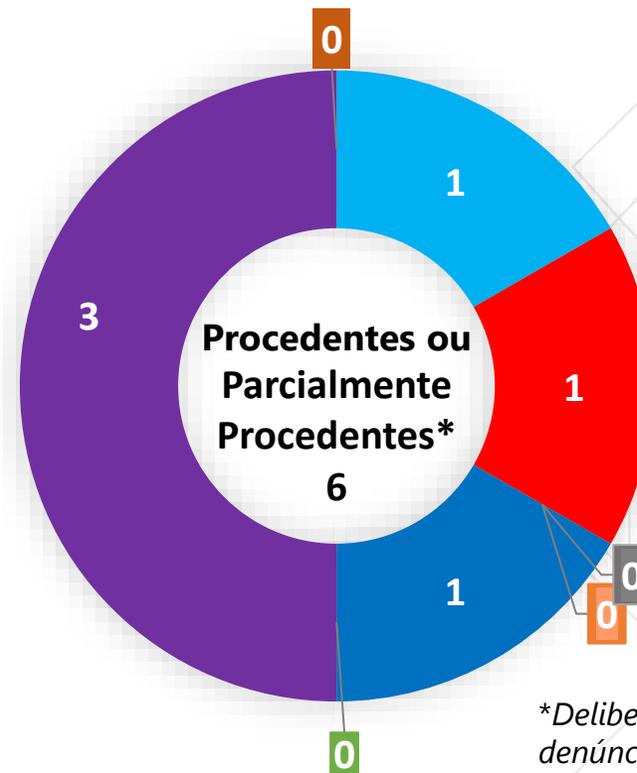
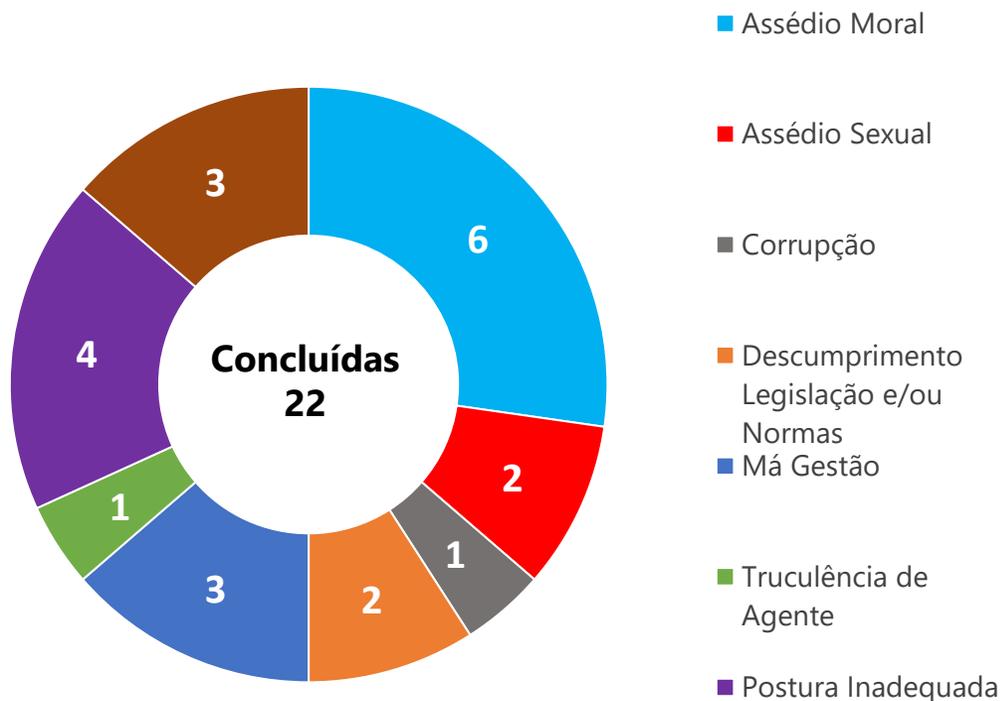


Governança

Ética e Combate à Corrupção



Comitê de Ética | Quantitativos de Denúncias Concluídas e Procedência (Jan-Dez/2023)



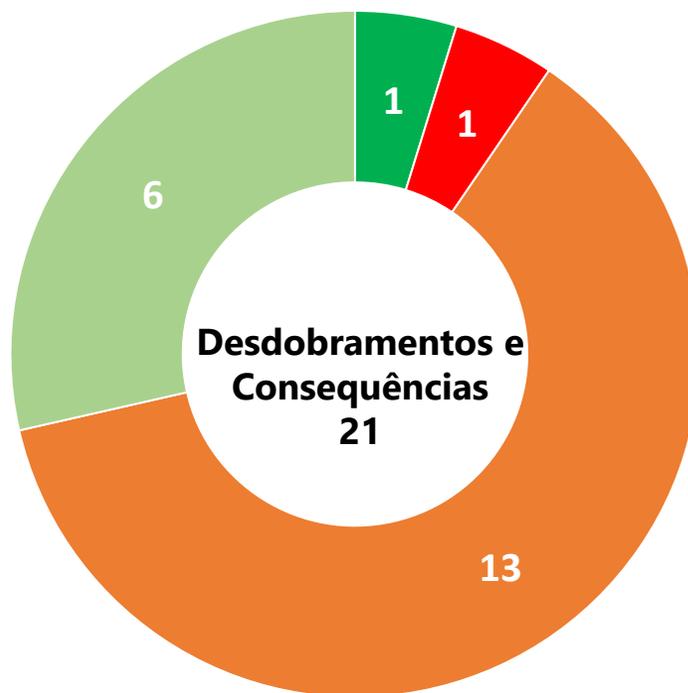
*Deliberações referentes às denúncias de Assédio Moral (1) e de Má Gestão (1)



Governança

Ética e Combate à Corrupção

Comitê de Ética | Quantitativos de Desdobramentos e Consequências (2023)



- Melhoria de processo/criação de controle
- Suspensão
- Advertência escrita
- Orientação



**CANAL DE
DENÚNCIA**



Governança

Sistemas de Gestão Certificados

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

O atendimento às expectativas dos passageiros e de outras partes interessadas, de serviços de qualidade, e com padrões similares nos múltiplos pontos de atendimento, exige processos robustos e equipes capacitadas.

Para assegurar o atendimento a essas demandas, o Metrô investe, desde 2000, em sistemas de gestão baseados em normas internacionais, tendo iniciado pelo Sistema de Gestão da Qualidade, em conformidade com a NBR ISO 9001.

Posteriormente, foi implantado o Sistema de Gestão de Segurança e Saúde Ocupacional e o Sistema de Gestão Ambiental. A empresa vem trabalhando, continuamente, na integração entre eles, visando a construção de um sistema único que atenda aos requisitos de diversas normas.

Atualmente, estão implantados e certificados os sistemas de gestão baseados nas normas NBR ISO 9001, NBR ISO 14001 e ISO 45001.

SISTEMA(S)

ESCOPO(S)



Qualidade ISO 9001

- Processos de operação, manutenção e suporte operacional
- Compras e contratações
- Engenharia de custos
- Jurídico
- Recursos e infraestrutura
- Gerenciamento da implantação da Linha 17–Ouro e de obras especiais



Ambiental ISO 14001

- Aspectos e impactos ambientais da rede em operação



Segurança e Saúde Ocupacional ISO 45001

- Perigos e riscos associados à atividade laboral de todos os empregados



Governança

Sistemas de Gestão Certificados

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

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.

Em junho de 2023, todos os sistemas de gestão foram submetidos à auditoria anual de manutenção 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.

Desde 2021 o Laboratório de Calibração do Metrô está acreditado pelo Inmetro, com base na norma ISO/IEC 17025. Como consequência, integra a Rede Brasileira de Calibração (RBC) e, portanto, é elegível para prestação de serviços de calibração dentro do escopo de acreditação.



Impacto na Metrópole

Expansão da Rede

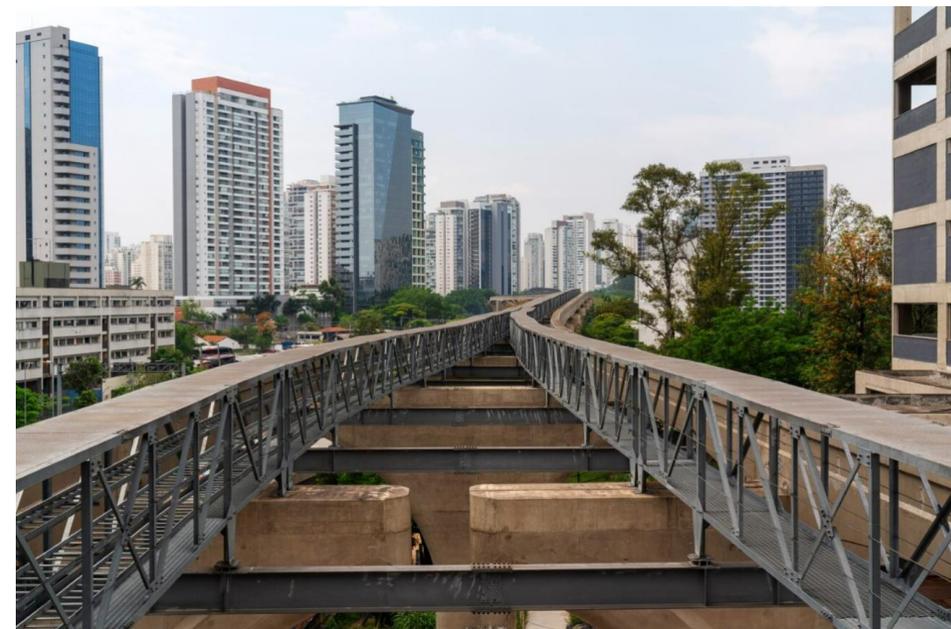
Desde que a primeira linha do Metrô foi implantada em São Paulo, a excelência e o conhecimento técnicos do Metrô resultam em mudanças significativas na promoção da mobilidade urbana, convergindo para uma trajetória de compromisso com o desenvolvimento sustentável na RMSP.

A atuação e a expertise do Metrô de São Paulo no planejamento, implantação e operação de transporte público são reconhecidos nacional e internacionalmente. O aprimoramento dos processos que compõe as fases do ciclo de vida dos empreendimentos da Companhia é constante.

Em 2023, em continuidade ao mapeamento das fases do “Ciclo de Vida do Planejamento e Concepção dos Empreendimentos”, elaborado em 2022, o Metrô avançou com o detalhamento das estruturas de cada uma das fases que compõem o ciclo. São elas: Pesquisa Origem e Destino-OD, Modelo de Demanda, Rede Futura, Projeto Diretriz, Anteprojeto de Engenharia e Estudo de Impacto Ambiental e Relatório de Impacto Ambiental-EIA/RIMA. Foram elaborados os dicionários dos pacotes (DEAP) e das entregas que compõem cada uma das fases.

Dando sequência ao ciclo de vida do planejamento, a partir da elaboração dos novos Modelos de Previsão de Demanda com dados da Pesquisa OD 2017, em 2023, foi possível a realização de estudos relacionados à rede de metrô e suas expansões na RMSP, com a avaliação dos impactos nas linhas existentes e futuras.

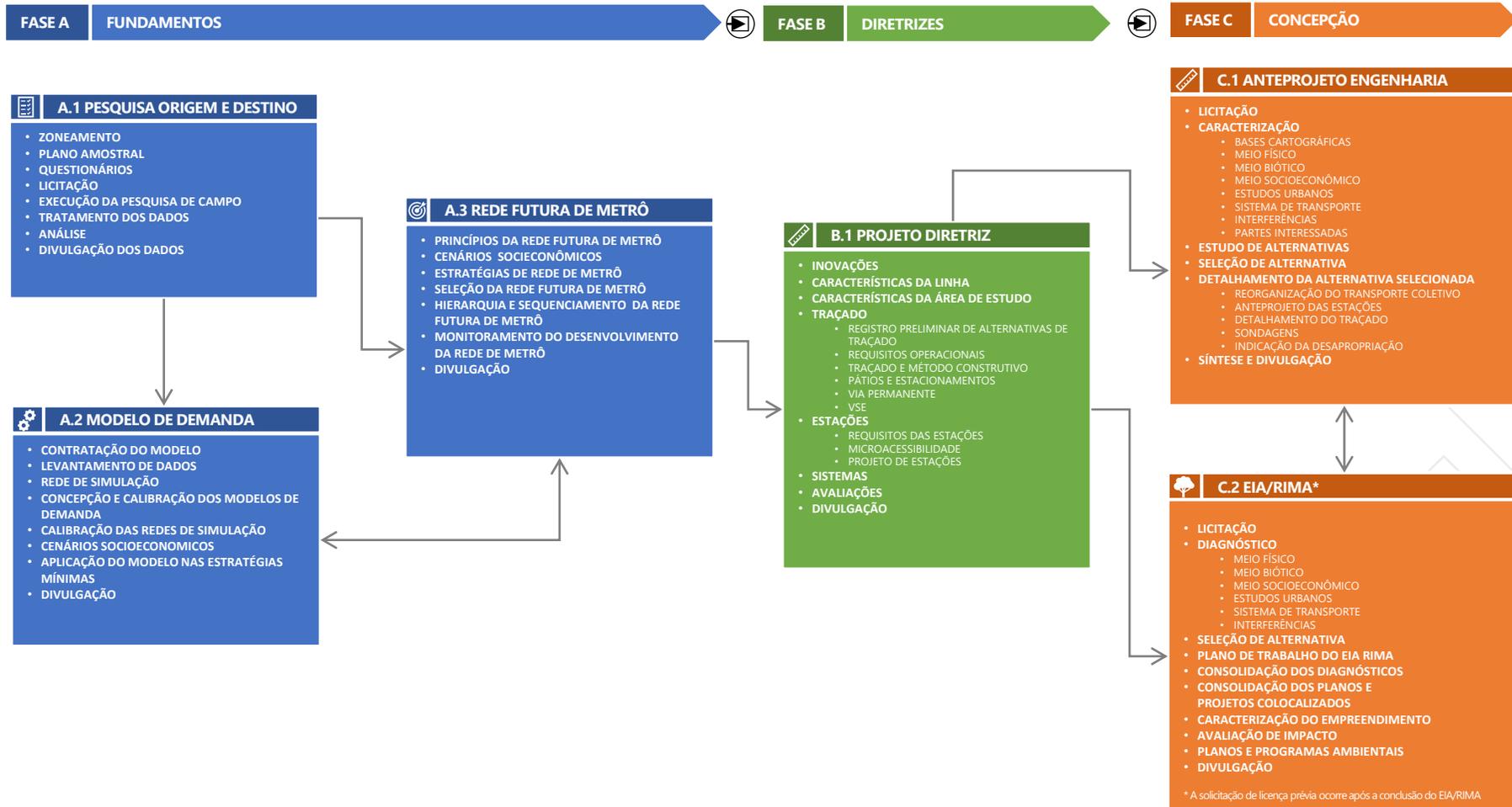
Nesta mesma etapa, o Metrô realizou a caracterização da RMSP com novas informações socioeconômicas, urbanas e de transporte, que possibilitou a identificação de vetores potenciais para a expansão da rede.



Impacto na Metrôpole

Expansão da Rede | Ciclo de Vida do Planejamento e Concepção dos Empreendimentos

- INTRODUÇÃO
- MENSAGEM DO PRESIDENTE
- SOBRE O RELATÓRIO
- MATERIALIDADE
- O METRÔ DE SÃO PAULO
- GOVERNANÇA
- IMPACTO NA METRÓPOLE
- MOBILIDADE SUSTENTÁVEL
- FOCO NO PASSAGEIRO
- SOCIEDADE
- PESSOAS VALORIZADAS E RESPEITADAS
- DESEMPENHO ECONÔMICO-FINANCEIRO
- DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS
- DISPOSIÇÕES FINAIS
- AGRADECIMENTOS
- ANEXOS



Impacto na Metrópole

Expansão da Rede | Pesquisa Origem e Destino 2023



A Pesquisa Origem e Destino – OD é aplicada sistematicamente na Região Metropolitana de São Paulo desde 1967, a cada dez anos. Em 2017, a pesquisa completou 50 anos em sua sexta edição.

A Pesquisa OD corresponde à primeira etapa do processo cíclico do planejamento de transportes, de levantamento de dados atualizados das viagens realizadas pela população metropolitana. As informações permitem a construção do diagnóstico da situação atual da mobilidade da população e constituem insumos básicos para a elaboração dos modelos de previsão de demanda de viagens utilizados nos planos e projetos de transporte urbano para a região.

A mobilidade nas cidades foi diretamente afetada pela pandemia da COVID 19. A intensificação do trabalho remoto, do trabalho híbrido, o ensino à distância ou híbrido são modificações mais aparentes na forma de deslocamento da população. Em vista disso, a Pesquisa OD que seria realizada somente em 2027 foi antecipada para 2023 para captação dessas mudanças.

Com os resultados da Pesquisa OD 2023, será possível conhecer os novos indicadores relacionados à demanda de transportes, tais como o índice de mobilidade da população metropolitana e a divisão modal das viagens motorizadas, essenciais para o planejamento de transportes. O índice de mobilidade consiste no número médio de viagens diárias por residente. A divisão modal corresponde à distribuição das viagens diárias motorizadas entre os modos de transporte coletivo e individual, uma vez que a Pesquisa OD investiga todos os modos de transporte existentes na região.

A Pesquisa OD 2023 iniciou-se em agosto de 2023 e está dividida em duas fases – a Pesquisa Domiciliar, que coleta informações em 32.000 domicílios sorteados da RMSP, sobre os deslocamentos das famílias no dia anterior à visita do pesquisador; e a Pesquisa de Viagens Externas, que investiga as viagens realizadas para fora da RMSP em terminais rodoviários, aeroportos e ônibus fretados, e Contagem Classificada de Veículos em rodovias de acesso à RMSP.

Em 2024, após encerramento das atividades de campo, terá início o tratamento de dados para montagem do banco de dados final e a divulgação dos resultados.

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



Impacto na Metrópole

Expansão da Rede | Estudos Urbanos e Socioeconômicos

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

Pesquisa de Impactos da Linha 5-Lilás nas Condições de Vida e de Viagem da População

Trata-se de uma pesquisa realizada junto à população pobre residente nas áreas de influência da Linha 5-Lilás, por solicitação do BIRD e BID, financiadores da expansão do trecho entre Adolfo Pinheiro e Chácara Klabin, ligando a Zona Sul diretamente ao Centro Expandido. Com o objetivo de identificar os impactos sociais da implantação, foram executadas duas tomadas, antes (2017) e após (2022) a inauguração do trecho, em 2018. Os resultados da comparação com e sem a linha trouxeram respostas a uma questão com a qual o setor de transportes se debate há anos: a população de baixa renda periférica se beneficia efetivamente das novas linhas de transporte ou acaba sendo deslocada para áreas mais distantes e desprovidas dessas infraestruturas?

Por meio de uma rigorosa metodologia estatística – análise da tripla diferença – que compara a população da área de influência com outras áreas da cidade com o mesmo perfil, porém sem acesso direto à linha (área de controle), foi possível avaliar o quanto o novo trecho da linha contribuiu para preservar e até melhorar em alguns aspectos a qualidade de vida dessa população, apesar da ocorrência da pandemia de COVID-19 entre uma tomada e outra.

Na 2ª tomada, 5 anos depois, permaneciam no local 65% das famílias entrevistadas na 1ª, a maioria residente em casa própria. A mobilidade motorizada ficou estável entre os dois períodos da pesquisa na área de influência, enquanto que, na área de controle, houve queda de 20%. Destaca-se ainda na área de influência o aumento de 8 para 18% do uso do modal metrô.

A Linha 5 melhorou as condições de empregabilidade, permitindo menos desemprego, maior probabilidade de acessar empregos em locais mais

distantes e com viagens mais rápidas, de obter emprego formal e, ainda, de conciliar trabalho e estudo.

Segundo estimativas da Fundação Seade, houve maior crescimento demográfico do trecho central da área de influência, em conformidade com a diretriz do Plano Diretor de SP de adensar o centro expandido e não as franjas metropolitanas,

Polo Intermodal Barra Funda

Visando o adensamento dos terrenos disponíveis e melhor aproveitamento de áreas subutilizadas no entorno da estação Palmeiras-Barra Funda, foi estabelecido um convênio com a CPTM e a SP Urbanismo para desenvolver o Projeto de Intervenção Urbana-PIU. As contribuições recebidas da sociedade civil em consulta pública foram analisadas pelo Metrô, CPTM e SP Urbanismo para compor a proposta do PIU, elaborado ao longo de 2023. Foram realizadas reuniões intersecretariais para avaliar as necessidades das partes interessadas ao PIU. Posteriormente, será disponibilizada a devolutiva dessas reuniões, com possibilidade de serem incorporadas.

Estudos de Nomenclatura

Os estudos são um conjunto de atividades que recomendam as denominações das estações de uma linha de metrô. Compreende os estudos históricos, toponímicos, a escolha de alternativas de denominação a realização da pesquisa de opinião junto à população. Em janeiro de 2023, foram aprovados pela Diretoria os estudos e as pesquisas de campo para a Linha 19-Celeste (trecho Bosque Maia-Anhangabaú) e para a Linha 2-Verde (trechos Penha-Dutra e Vila Madalena-Cerro Corá).



Impacto na Metrópole

Expansão da Rede

Linha 1-Azul | Em operação ▪ Jabaquara-Tucuruvi

EXTENSÃO OPERACIONAL	ESTAÇÕES	PASSAGEIROS TRANSPORTADOS dez/2023 (milhares)	INTERVALO ENTRE TRENS	FROTA TOTAL
20,2 km	23	1.035 passageiros por dia útil	119 segundos	58 trens

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



Impacto na Metrópole

Expansão da Rede

Linha 1-Azul | Expansão ▪ Projeto Básico – Nova estação São Joaquim

Foi concluído o projeto da **Nova estação São Joaquim** da Linha 1-Azul do Metrô, construída nos anos 70, para viabilizar sua interligação com a futura Linha 6-Laranja.

A ação, integrante da Iniciativa da estratégia de longo prazo tem por objetivo aumentar a área do mezanino da estação localizado abaixo da rua Vergueiro, criando uma conexão subterrânea direta com o mezanino da futura estação da Linha 6-Laranja para atendimento à nova integração. O estudo de estimativas prevê quadruplicar a demanda da antiga estação, que passará de 53 mil para 203 mil passageiros/dia.

Além das transferências, a reforma possibilitará melhorar a acomodação dos passageiros no salão de compra de viagens e controle de embarque/desembarque aumentando, também, a capacidade de vazão de saída das plataformas. O projeto contempla, ainda, o remanejamento de parte das salas técnicas e a ampliação dos acessos de passageiros da estação.

Pioneiro desde sua contratação, realizada em sintonia com as inovações tecnológicas e de processos de gestão, este projeto foi elaborado com uso do *Building Information Modeling (BIM)*, em que nossos técnicos de todas as disciplinas de arquitetura, engenharias civil e sistemas, atuaram de forma integrada e colaborativa junto às projetistas e demais áreas envolvidas no desenvolvimento dos projetos por meio de modelos com informações parametrizadas em plataformas de representação digital.

Outras inovações foram a realização do levantamento de realidade por meio de uso de *Laser Scan*, para mapeamentos das condições existentes em nuvem de pontos (3D) com *as built* da antiga estação e modelo BIM da sondagem. Também foram feitos estudos de fluxos com software simulador. Estas tecnologias possibilitaram novos conhecimentos e práticas para aplicação nos projetos da Linha 19-Celeste.

Destaques em 2023:

- Em andamento o licenciamento ambiental para a ampliação da estação São Joaquim.
- Licitação em andamento das obras civis e implantação de sistemas para ampliação da estação São Joaquim.
- Contratação em andamento dos serviços técnicos especializados de engenharia para elaboração do projeto executivo, execução das obras civis, fornecimento e implantação de sistemas, referentes à adequação da Estação São Joaquim da Linha 1-Azul para conexão com a Linha 6-Laranja.



Impacto na Metrópole

Expansão da Rede

Linha 2-Verde | Em operação ▪ Vila Prudente – Vila Madalena

EXTENSÃO OPERACIONAL	ESTAÇÕES	PASSAGEIROS TRANSPORTADOS dez/2023 (milhares)	INTERVALO ENTRE TRENS	FROTA TOTAL
14,7 km	14	613 passageiros por dia útil	134 segundos	27 trens

Principais Realizações

O sistema de sinalização e controle CBTC está implantado e em operação na Linha 2 – Verde.

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



Impacto na Metrôpole

Expansão da Rede

Linha 2-Verde | Expansão ▪ Trecho Vila Prudente – Penha



- INTRODUÇÃO
- MENSAGEM DO PRESIDENTE
- SOBRE O RELATÓRIO
- MATERIALIDADE
- O METRÔ DE SÃO PAULO
- GOVERNANÇA
- IMPACTO NA METRÓPOLE
- MOBILIDADE SUSTENTÁVEL
- FOCO NO PASSAGEIRO
- SOCIEDADE
- PESSOAS VALORIZADAS E RESPEITADAS
- DESEMPENHO ECONÔMICO-FINANCEIRO
- DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS
- DISPOSIÇÕES FINAIS
- AGRADECIMENTOS
- ANEXOS



Impacto na Metrópole

Expansão da Rede

Linha 2-Verde | Expansão ▪ Trecho Vila Prudente – Penha

Benefícios

- Atendimento aos moradores dos bairros Vila Invernada, Jardim Anália Franco, Vila Formosa, Vila Carrão, Vila Manchester, Aricanduva e Penha.
- Distribuição do fluxo de passageiros da ligação radial do serviço metroferroviário: Linhas 3-Vermelha e 15-Prata do Metrô e Linha 11-Coral da CPTM. O trecho contará com estruturas de integração entre vários tipos de transporte e proporcionará uma rota mais rápida e com menos transferências para os passageiros que vão da zona Leste para a região Central, Oeste e Sul da cidade.
- Distribuição do fluxo de viagens por ônibus e transporte motorizado individual dos vários eixos viários da região e implantação de equipamentos de integração intermodal com o serviço de ônibus.
- Opção de deslocamento na malha metroviária, com seu traçado “em arco”, minimizando a saturação das Linhas 3-Vermelha e 1-Azul.
- Conexões na estação Penha, com as Linhas 3-Vermelha do Metrô e 11-Coral da CPTM; e na estação Anália Franco com a futura Linha 16-Violeta.

Reduções Previstas*

- Poluentes atmosféricos: **297** toneladas/ano
- Gases de efeito estufa: **34.260** toneladas/ano
- Consumo de combustíveis: **15,6** milhões litros/ano

*As reduções referem-se ao trecho prioritário, até Penha. PELP set/2022

Principais Realizações

Contratos assinados até junho de 2023:

- Prestação de serviços técnicos especializados de engenharia para desenvolvimento de estudos, medições e projeto básico do ramal aéreo do consumidor (RAC) da futura Subestação Primária Tatuapé.
- Prestação de serviços técnicos especializados de engenharia para desenvolvimento de estudos, medições e análises de resistividade e estratificação do solo da futura Subestação Primária Tatuapé.
- Prestação de serviços técnicos especializados de engenharia para cadastramento e mapeamento das instalações das redes públicas das concessionárias e órgãos públicos, nas vias públicas ao longo do caminhamento do banco de dutos entre a Subestação Tatuapé e a estação Anália Franco.

Contratações em andamento:

- Fornecimento e instalação de Sistemas de Alimentação Elétrica, Auxiliares e Telecomunicações
- Obras Civis, Fornecimento e Implantação dos Sistemas de Alimentação Elétrica e Auxiliares da Subestação Primária (SEP) Anália Franco e Banco de Dutos

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



Impacto na Metrópole

Expansão da Rede

Linha 2-Verde | Expansão ▪ Trecho Vila Prudente – Penha

Destaques em 2023

Janeiro a julho

- Finalizada a escavação do Poço de Ventilação e Saída de Emergência (VSE) Soares Neiva
- Chegada da Tuneladora ao Porto de Santos
- Finalizada a escavação do poço das salas técnicas da estação Santa Clara
- Finalizado o muro de contenção do Poço de Ventilação e Saída de Emergência (VSE) Padre João
- Finalizada a concretagem da laje de fundo do Poço de Ventilação e Saída de Emergência (VSE) Soares Neiva
- Finalizados o lançamento dos tubos e as ligações do remanejamento da adutora da Sabesp na região da estação Santa Clara e entrada em operação da adutora nova
- Finalizada a escavação do *side drift* esquerdo do túnel do corpo da estação Santa Isabel sentido Rapadura, as estacas das salas técnicas da estação Santa Clara
- Finalizada a escavação da calota do emboque oeste da estação Vila Formosa

Agosto a dezembro

- Finalizada a escavação das calotas dos emboques leste e oeste da estação Vila Formosa
- Finalizada a escavação do túnel de ligação do Poço de Ventilação e Saída de Emergência (VSE) Madrid
- Finalizada a escavação do túnel de ligação do Poço de Ventilação e Saída de Emergência (VSE) Madrid
- Partida da Tuneladora na vala do Complexo Rapadura

Evolução do Empreendimento – desapropriações

- 98% de todos imóveis necessários foram desapropriados e os que precisam estar no momento atual do empreendimento encontram-se desapropriados e demolidos.



Impacto na Metrôpole

Expansão da Rede

Linha 2-Verde | Expansão ▪ Trecho Vila Prudente – Penha

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



ACERVO METRÔ

VSE Falchi Gianini
Túnel de Via no Poço



ACERVO METRÔ

Estação Orfanato
Escavação da ventilação principal do corpo da estação



Impacto na MetrÓpole

Expansão da Rede

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

Linha 2-Verde | Expansão ▪ Trecho Penha – Dutra



Principais Realizações

- Contratação em andamento para a prestação de serviços técnicos especializados de arquitetura e engenharia para cadastro individual de imóveis, avaliação imobiliária individual de imóveis, busca e obtenção de documentos, análise fundiária e montagem dos processos administrativos para fins de desapropriação das áreas necessárias para a implantação da extensão.
- Publicado no Diário Oficial do Estado em julho de 2023, pedido de Licença Ambiental Prévia de Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ para o prolongamento da Linha 2-Verde, mediante apresentação de Relatório Ambiental Preliminar (RAP).



Impacto na Metrópole

Expansão da Rede

Linha 2-Verde | Expansão ▪ Trecho Penha-Dutra

Benefícios

- Atendimento aos moradores dos bairros Vila Invernada, Jardim Anália Franco, Vila Formosa, Vila Carrão, Vila Manchester, Aricanduva e Penha (trecho entre Vila Prudente e Penha) e Tiquatira em São Paulo e Ponte Grande, Vila Augusta e Dutra em Guarulhos (trecho Penha-Dutra).
- Distribuição do fluxo concentrado de passageiros da ligação radial do serviço metroferroviário: Linhas 3-Vermelha e 15-Prata do Metrô, 11-Coral, 12-Safira e 13-Jade da CPTM.
- Distribuição do fluxo de viagens por ônibus e transporte motorizado individual dos vários eixos viários da região e implantação de equipamentos de integração intermodal, notadamente com o serviço de ônibus.
- Opção de deslocamento na malha metroviária, com seu traçado "em arco", minimizando a saturação das Linhas 3-Vermelha e 1-Azul.
- Acesso de passageiros advindos das rodovias Ayrton Senna, Fernão Dias e Presidente Dutra e dos diversos municípios atravessados por esses eixos à malha metroferroviária.

Conexões com outras linhas metroferroviárias:

- Estação Penha, com as Linhas 3-Vermelha do Metrô e 11-Coral da CPTM; e com a futura Linha 16-Violeta do Metrô na estação Anália Franco.
- Estação Gabriela Mistral (antiga Tiquatira) com as Linhas 12-Safira e 13-Jade da CPTM
- Estação Dutra, com a Linha 19-Celeste do Metrô.

Reduções previstas*

- Poluentes atmosféricos: **183** toneladas/ano
- Gases de efeito estufa: **24.192** toneladas/ano
- Consumo de combustíveis: **11,0** milhões litros/ano

*As reduções referem-se ao trecho Penha (exclusive)-Dutra. PELP set/2022



Impacto na Metrópole

Expansão da Rede

Linha 2-Verde | Expansão ▪ Trecho Vila Madalena – Cerro Corá



Principais Realizações

O prolongamento da Linha 2-Verde da estação Vila Madalena até a estação Cerro Corá, terá como função viabilizar a integração entre as linhas 2-Verde e 20-Rosa, ampliando a acessibilidade aos bairros da região, aproximando a Linha 2-Verde a eixos viários estruturais, tais como as ruas Cerro Corá e Aurélia e garantindo os níveis adequados de oferta desta linha.

O escopo para implantação deste trecho compreende, além da extensão da via permanente, a estação Cerro Corá, um Poço de Ventilação e Saída de emergência (VSE), instalação de Aparelhos de Mudança de Via (AMV), a reforma de ampliação do Poço Juatuba, a adequação e implantação e estacionamento de trens na quantidade necessária ao perfil de demanda.

EXTENSÃO
OPERACIONAL

ESTAÇÕES

1,3 km

1

Destaques em 2023

Protocolado na Cetesb o EIA/RIMA e demais documentos necessários para obtenção da Licença Prévia (LP) da Linha 20-Rosa e prolongamento da Linha 2-Verde para Cerro Corá.

Assinado o contrato em novembro para desenvolvimento do projeto básico do trecho, inclui levantamento topográfico planialtimétrico cadastral do sistema viário e alinhamento predial.

Encontra-se em andamento o processo para obtenção do Decreto de Utilidade Pública (DUP).

Reduções previstas:

- Emissões de poluentes: **28,6** toneladas/ano
- Emissões de gases do efeito estufa: **3.286,9** toneladas/ano
- Consumo de combustíveis: **1.500,6** mil litros/ano

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



Impacto na Metrópole

Expansão da Rede

Linha 3-Vermelha | Em operação ▪ Corinthians-Itaquera – Palmeiras-Barra Funda

EXTENSÃO OPERACIONAL	ESTAÇÕES	PASSAGEIROS TRANSPORTADOS dez/2023 (milhares)	INTERVALO ENTRE TRENS	FROTA TOTAL
22 km	18	1.015 passageiros por dia útil	119 segundos	57 trens

Principais Realizações

O sistema CBTC continua em fase de implantação. Estão sendo finalizadas as instalações e em execução, os testes estáticos de equipamentos, que antecipam os testes dinâmicos. Esses novos equipamentos e sistemas permitirão melhorar o desempenho operacional, com maior oferta de trens, reduzindo os custos de operação e manutenção, bem como operacionalizar as portas de plataformas.

Destaques em 2023

Concluída a montagem mecânica das fachadas das portas de plataforma na estação Corinthians-Itaquera e a estação Palmeiras-Barra Funda em testes de comissionamento. Em operação comercial as portas de plataformas das estações Belém, Bresser-Mooça e Pedro II. Encontram-se em andamento as implantações das portas de plataforma das estações Carrão, Guilhermina-Esperança, Penha, Patriarca e Artur Alvim.

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



Impacto na Metrópole

Expansão da Rede

Linha 4-Amarela | **Em operação** ▪ Trecho Luz – Vila Sônia (Operada pela ViaQuatro)

EXTENSÃO OPERACIONAL	EXTENSÃO DE IMPLANTAÇÃO – OBRAS	ESTAÇÕES	PÁTIO	PASSEGEIROS TRANSPORTADOS dez/2023 (milhares)	INTERVALO ENTRE TRENS	FROTA TOTAL
12,8 km	14,4 km	11	1	620 passageiros por dia útil	115 segundos	29 trens



- INTRODUÇÃO
- MENSAGEM DO PRESIDENTE
- SOBRE O RELATÓRIO
- MATERIALIDADE
- O METRÔ DE SÃO PAULO
- GOVERNANÇA
- IMPACTO NA METRÓPOLE
- MOBILIDADE SUSTENTÁVEL
- FOCO NO PASSAGEIRO
- SOCIEDADE
- PESSOAS VALORIZADAS E RESPEITADAS
- DESEMPENHO ECONÔMICO-FINANCEIRO
- DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS
- DISPOSIÇÕES FINAIS
- AGRADECIMENTOS
- ANEXOS



Impacto na Metrópole

Expansão da Rede

Linha 4-Amarela | Em operação | Fase 2 ▪ Trecho Luz – Vila Sônia (Operada pela ViaQuatro)

O empreendimento Linha 4-Amarela: Luz – Vila Sônia teve sua implantação planejada e executada em duas fases:

Fase 1

- Concluída em 2011, com 8,9 km operacionais, 6 estações em operação e 1 pátio de manutenção e 14 trens.

Fase 2

- Conclusão de mais 5 estações, o Pátio Vila Sônia e a complementação da frota de trens concluída, totalizando 29 trens. Desde dez/2021

Destaques em 2023

- O nome da estação Vila Sônia passa a estação Vila Sônia – Professora Elisabeth Tenreiro. (Decreto N° 67.644 de abril de 2023)
- Inauguração do novo Acesso Bela Cintra da Estação Paulista-Pernambucanas em junho

Expansão | Obras Civis – Túnel de Conexão L2-L4

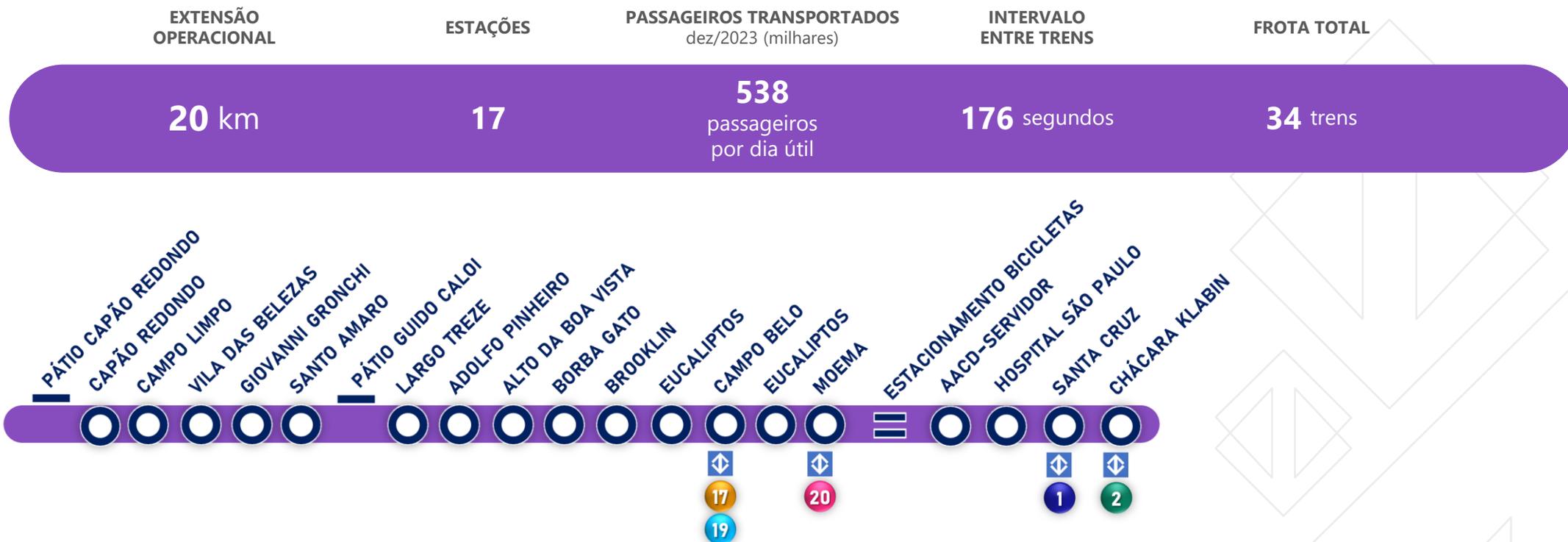
Maio

- Obtida junto à Cetesb a Licença Ambiental de Instalação (LI) referente ao túnel de conexão complementar entre a estação Paulista da Linha 4-Amarela e a estação Consolação da Linha 2-Verde.

Impacto na MetrÓpole

Expansão da Rede

Linha 5-Lilás | Em operação ▪ Trecho: Capão Redondo – Chácara Klabin (operada pela ViaMobilidade)



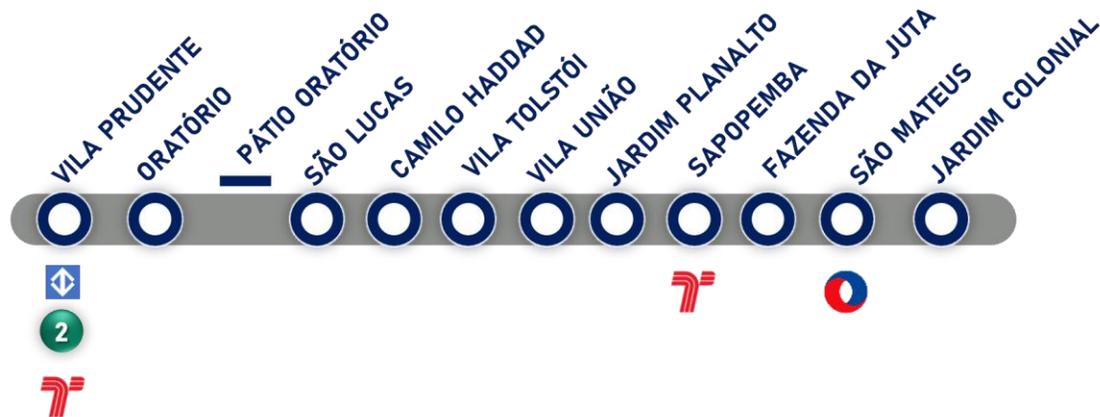
- INTRODUÇÃO
- MENSAGEM DO PRESIDENTE
- SOBRE O RELATÓRIO
- MATERIALIDADE
- O METRÔ DE SÃO PAULO
- GOVERNANÇA
- IMPACTO NA METRÓPOLE
- MOBILIDADE SUSTENTÁVEL
- FOCO NO PASSAGEIRO
- SOCIEDADE
- PESSOAS VALORIZADAS E RESPEITADAS
- DESEMPENHO ECONÔMICO-FINANCEIRO
- DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS
- DISPOSIÇÕES FINAIS
- AGRADECIMENTOS
- ANEXOS

Impacto na Metrôpole

Expansão da Rede

Linha 15-Prata | Em Operação ▪ Trecho: Vila Prudente – Jardim Colonial

EXTENSÃO OPERACIONAL	ESTAÇÕES	PASSAGEIROS TRANSPORTADOS dez/2023 (milhares)	INTERVALO ENTRE TRENS	FROTA TOTAL
14,5 km	11	115 passageiros por dia útil	184 segundos	27 trens



- INTRODUÇÃO
- MENSAGEM DO PRESIDENTE
- SOBRE O RELATÓRIO
- MATERIALIDADE
- O METRÔ DE SÃO PAULO
- GOVERNANÇA
- IMPACTO NA METRÓPOLE
- MOBILIDADE SUSTENTÁVEL
- FOCO NO PASSAGEIRO
- SOCIEDADE
- PESSOAS VALORIZADAS E RESPEITADAS
- DESEMPENHO ECONÔMICO-FINANCEIRO
- DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS
- DISPOSIÇÕES FINAIS
- AGRADECIMENTOS
- ANEXOS



Impacto na Metrópole

Expansão da Rede

Linha 15-Prata | Em Operação ▪ Trecho: Vila Prudente – Jardim Colonial

Benefícios da implantação

A implantação do trecho possibilitou a conexão entre bairros populosos, como São Mateus à região Central da cidade de São Paulo por meio das novas integrações.

Diminuição de 34 minutos no tempo de viagem entre São Mateus/Jardim Colonial até a região Central.

O sistema monotrilho reduz as desapropriações por estar em via elevada com suas vigas no canteiro central de avenidas e também com necessidade de áreas reduzidas para implantação dos acessos laterais, interligados ao corpo central (mezanino e plataformas) das estações.

Ampliação da Estação Vila Prudente

Ampliação da estação Vila Prudente das Linhas 2-Verde e 15-Prata, com a revitalização do acesso da rua Cavour, construção de sanitário público e reforço da iluminação do mezanino.

Em andamento obras civis da área comercial, interligação entre a Linha 2-Verde e a Linha 15-Prata e novos canais de ventilação de exaustão da Linha 2-Verde.



INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



Impacto na Metrópole

Expansão da Rede

Linha 15-Prata | Expansão ▪ Trecho Ipiranga – Jacu-Pêssego, incluindo Pátio Ragueb Chohfi



Estes prolongamentos estão projetados para:

- 1,8 km operacional, 1 estação (Ipiranga).
- 2,8 km operacionais, 2 estações (Boa Esperança e Jacu-Pêssego) e 1 pátio de estacionamento (Ragueb Chohfi).

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



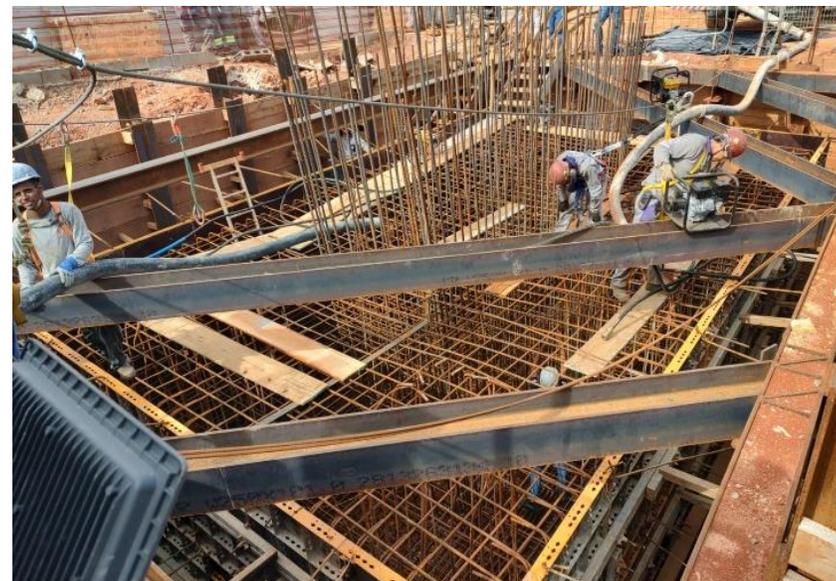
Impacto na Metrôpole

Expansão da Rede

Linha 15-Prata | Expansão ▪ Trecho Ipiranga – Jacu-Pêssego, incluindo Pátio Ragueb Chohfi



Estação Boa Esperança



Estação Jacu-Pêssego

- INTRODUÇÃO
- MENSAGEM DO PRESIDENTE
- SOBRE O RELATÓRIO
- MATERIALIDADE
- O METRÔ DE SÃO PAULO
- GOVERNANÇA
- IMPACTO NA METRÓPOLE
- MOBILIDADE SUSTENTÁVEL
- FOCO NO PASSAGEIRO
- SOCIEDADE
- PESSOAS VALORIZADAS E RESPEITADAS
- DESEMPENHO ECONÔMICO-FINANCEIRO
- DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS
- DISPOSIÇÕES FINAIS
- AGRADECIMENTOS
- ANEXOS



Impacto na Metrópole

Expansão da Rede

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



Linha 15-Prata | Expansão ▪ Trecho Ipiranga – Jacu-Pêssego, incluindo Pátio Ragueb Chohfi

Reduções previstas*

- Poluentes atmosféricos: **182** toneladas/ano
- Gases de efeito estufa: **20.806** toneladas/ano
- Consumo de combustíveis: **9,49** milhões litros/ano PELP set/2022

Linha 15-Prata | Expansão ▪ Trecho: Jacu-Pêssego – Hospital Cidade Tiradentes

O trecho a partir de Jacu-Pêssego, com atendimento até Hospital Cidade Tiradentes, encontra-se em análise, uma vez que depende de ações conjuntas com a PMSP, principalmente no que se refere ao alargamento da Estrada do Iguatemi.





Impacto na Metrópole

Expansão da Rede

Linha 15-Prata | Expansão ▪ Trecho Ipiranga – Jacu-Pêssego, incluindo Pátio Ragueb Chohfi

Destques em 2023

Janeiro a Julho

- Sessão pública com recebimento de propostas referente à licitação para implantação dos sistemas de telecomunicação para as extensões de Ipiranga e Ragueb Chohfi.
- Realizada audiência pública para obtenção das Licenças Ambientais Prévia e de Instalação (LAP e LAI) referentes à adequação viária da av. Ragueb Chohfi.
- Assinatura do contrato para implantação de obra civil e sistemas (parcial) da extensão Ipiranga.
- Autorizado o início da execução dos serviços de obras civis do Pátio Ragueb Chohfi.
- Início da obra civil da estação Boa Esperança
- Início da fabricação do 1º trem da Frota "S" na China
- Assinatura de contrato de Permissão de Uso, referente utilização de áreas da extensão Ipiranga.

Agosto a Dezembro

- Pátio Ragueb Chohfi foi recebida liberação Secretaria Municipal do Verde (SVMA) e do Meio Ambiente-PMSP, para início de demolição dos galpões existentes.

- Sessão pública com recebimento de propostas referente licitação para adequação do viário da av. Ragueb Chohfi.
- Conclusão de retirada da massa falida da empresa Vulcão e iniciada demolições para obras no futuro Pátio Ragueb Chohfi
- Obtida a Licença de Instalação do Trecho Vila Prudente-Ipiranga em agosto de 2023.
- Sessão pública com recebimento de propostas referente licitação para construção da Habitação de Interesse Social (HIS) na rua Tomas Izzo, para reassentamento de 60 famílias da Comunidade de Vila Prudente.
- Início das fundações do estacionamento de trens do Pátio Ragueb Chohfi
- Assinatura do contrato de Cessão Onerosa com a SPU, referente área da estação Ipiranga e respectivo início de obras.

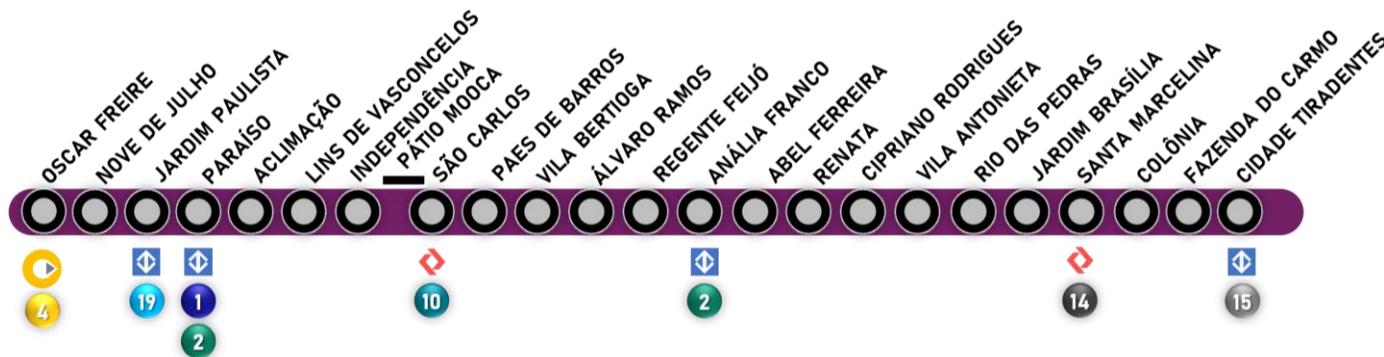
Evolução do Empreendimento – Desapropriações

- 55% de todos imóveis necessários foram desapropriados e encontram-se demolidos.

Impacto na Metrôpole

Expansão da Rede

Linha 16-Violeta | Expansão ▪ Trecho Oscar Freire – Cidade Tiradentes



EXTENSÃO
OPERACIONAL

31,9 km

ESTAÇÕES

23

Principais Realizações

Estão em processo de contratação conjunta o Anteprojeto de Engenharia, EIA-RIMA e o Projeto Básico, da Linha 16-Violeta, que ligará a zona Leste de São Paulo, em Cidade Tiradentes ao centro expandido. Os serviços técnicos especializados de engenharia para execução de investigações geotécnicas / sondagens, mapeamento e cadastramento de redes de utilidades públicas também estão em processo de contratação.

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

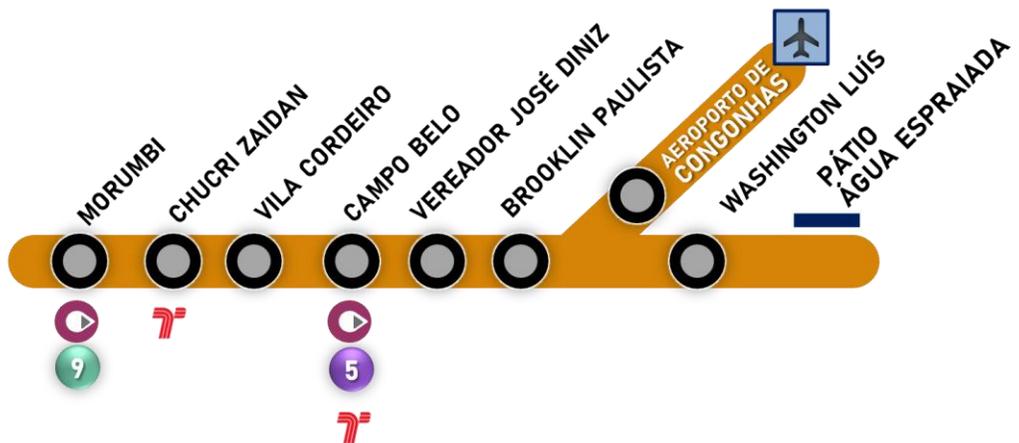
ANEXOS



Impacto na Metrópole

Expansão da Rede

Linha 17-Ouro | Expansão ▪ Trecho 1: Washington Luís – Aeroporto de Congonhas – Morumbi



- INTRODUÇÃO
- MENSAGEM DO PRESIDENTE
- SOBRE O RELATÓRIO
- MATERIALIDADE
- O METRÔ DE SÃO PAULO
- GOVERNANÇA
- IMPACTO NA METRÓPOLE
- MOBILIDADE SUSTENTÁVEL
- FOCO NO PASSAGEIRO
- SOCIEDADE
- PESSOAS VALORIZADAS E RESPEITADAS
- DESEMPENHO ECONÔMICO-FINANCEIRO
- DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS
- DISPOSIÇÕES FINAIS
- AGRADECIMENTOS
- ANEXOS



Impacto na Metrópole

Expansão da Rede

Linha 17-Ouro | Expansão ▪ Trecho 1: Washington Luís – Aeroporto de Congonhas – Morumbi

O empreendimento interligará com a Linha 9-Esmeralda da ViaMobilidade na estação Morumbi, com a Linha 5-Lilás da ViaMobilidade na estação Campo Belo e com o Aeroporto de Congonhas na estação de mesmo nome.

Benefícios

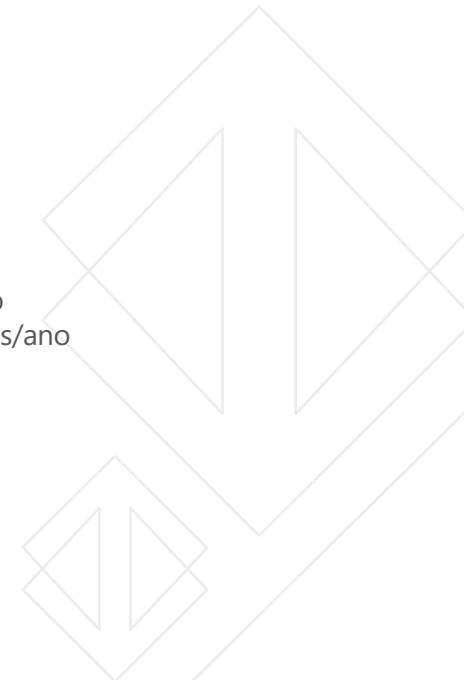
- Economia de tempo de deslocamento.
- Baixo volume de desapropriações por alocar-se no eixo das avenidas, liberando o sistema viário para os demais veículos.
- Utilização de tração elétrica (não emite gases), pneus (baixo nível de ruído) e estruturas delgadas e leves.
- Linha não pendular, com carregamentos constantes nos dois sentidos.

Reduções Previstas*

Para o Trecho 1:

- Poluentes atmosféricos: **226** toneladas/ano
- Gases de efeito estufa: **25.711** toneladas/ano
- Consumo de combustíveis: **11,7** milhões litros/ano

* Ano horizonte 2025, PELP set/2022.



Impacto na Metrópole

Expansão da Rede

Linha 17-Ouro | Expansão ▪ Trecho 1: Washington Luís – Aeroporto de Congonhas – Morumbi

Principais Realizações

Obras Civis Remanescentes

- **Via Elevada** – adequação de projeto executivo, tratamento do concreto, fabricação e lançamento de vigas-guia (totalizando 131 vigas), execução da laje do *track switch* X27 (Aparelho de Mudança de Vias- AMV) e cimbramento, forma e armação da laje do *track switch* X22; concluído remanejamento arbóreo, podas das árvores ao longo da via da Linha 17 – Ouro.
- **Estações** – Washington Luís, Aeroporto de Congonhas, Brooklin Paulista, Vereador José Diniz, Campo Belo, Vila Cordeiro, Chucri Zaidan, Morumbi – adequação de projeto executivo, impermeabilização, acabamentos, instalações hidráulicas e infraestrutura de instalações elétricas. Execução das coberturas metálicas nas estações Aeroporto de Congonhas, Vereador José Diniz e Campo Belo.
- **Pátio Água Espriada** – adequação de projeto executivo, tratamento do concreto, fabricação de 39 vigas-guia inferiores (totalizando 45 vigas) e 4 vigas-guia superiores.
- **Pátio Água Espriada (blocos)** – adequação de projeto executivo, impermeabilização, acabamentos, execução da cobertura e domus do bloco A e retomada da concretagem do bloco K (caixa d'água).

Trens

Final *Design Review*, o projeto executivo necessário para iniciar a fabricação: – Material Rodante 97% concluído, AMVs 93%, Sinalização 51%, Controle Centralizado 47%.

Entrega do 1º trem: previsão maio de 2024.

Sistemas

Fabricação em execução: portas de plataforma (PSDs), AMVs, trilhos de captação de energia, redes de fibras ópticas, aterramento, unidades Automáticas de Receptividade Assegurada (AARU) com fabricação não iniciada.

Sistema de Escadas Rolantes e Elevadores

- 71 escadas rolantes posicionadas nas estações.
- 2 escadas rolantes a serem posicionadas na estação Washington Luís.
- 8 escadas rolantes da estação Morumbi em pré-comissionamento.
- 4 elevadores da estação Morumbi em instalação.



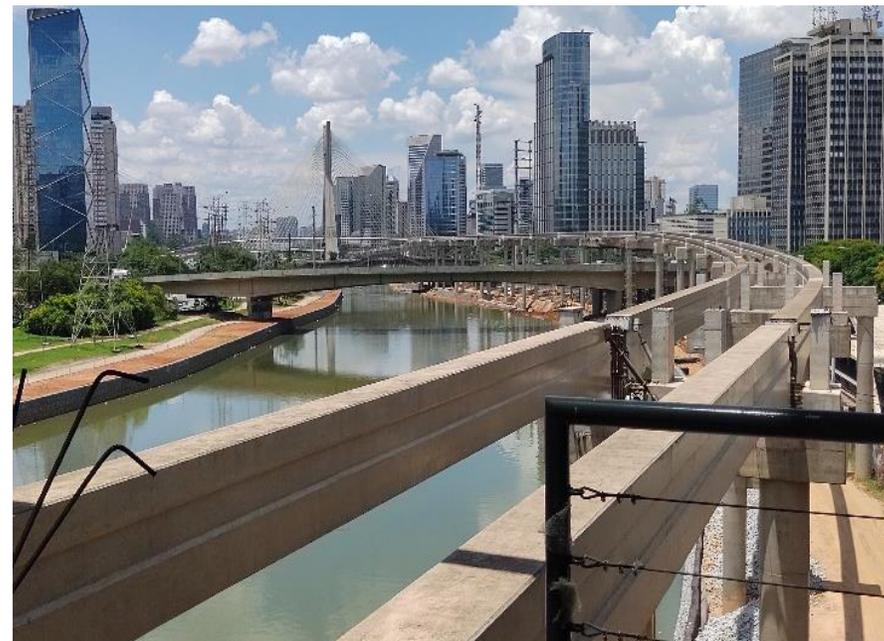
Impacto na Metrôpole

Expansão da Rede

Linha 17-Ouro | Expansão ▪ Trecho 1: Washington Luís – Aeroporto de Congonhas – Morumbi



Estação Aeroporto de Congonhas



Trecho de via

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



Impacto na Metrópole

Expansão da Rede

Linha 17-Ouro | Expansão ▪ Trecho 1: Washington Luís – Aeroporto de Congonhas – Morumbi

Destaques em 2023

Janeiro a Julho

- Autorizado o início da elaboração dos projetos executivos dos Sistemas de Alimentação Elétrica e Auxiliares
- Sistemas de Telecomunicações na fase de análise das propostas comerciais.
- Portas de Plataforma em fabricação para a estação Vereador José Diniz e iniciada para as demais estações
- Assinado o Termo de Rescisão Unilateral para o contrato com o Consórcio Monotrilho Ouro
- Estação Aeroporto de Congonhas: 13 escadas rolantes posicionadas
- Estação Campo Belo: 18 escadas rolantes posicionadas

Agosto a Dezembro

- Estação Morumbi: 4 elevadores em instalação e escadas rolantes em fase de pré-comissionamento
- Assinado o contrato de execução das obras civis remanescentes das estações, vias, pátio, centro esportivo, centro comunitário e outros (recontratação)
- Emitida as Ordens de Serviço para adequação de projetos e execução das Obras Civis remanescentes das estações, pátio e via
- Material Rodante (trens) elaboração dos projetos executivos (*Final Design Review*) 97% aprovado e fabricação em andamento,

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

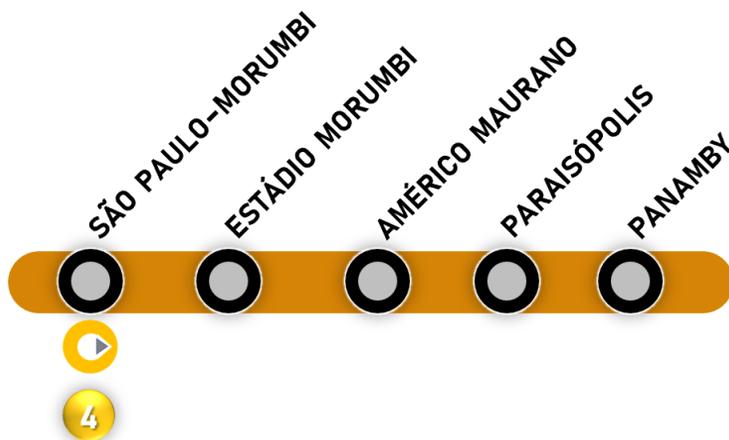


Impacto na Metrópole

Expansão da Rede

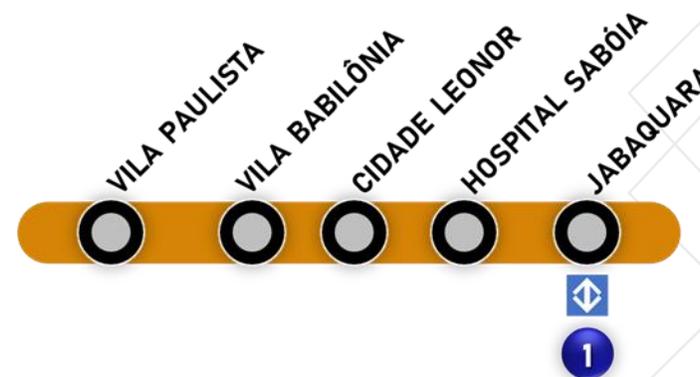
Linha 17-Ouro | Expansão

- Trecho 2: Morumbi – São Paulo-Morumbi



Linha 17-Ouro | Expansão

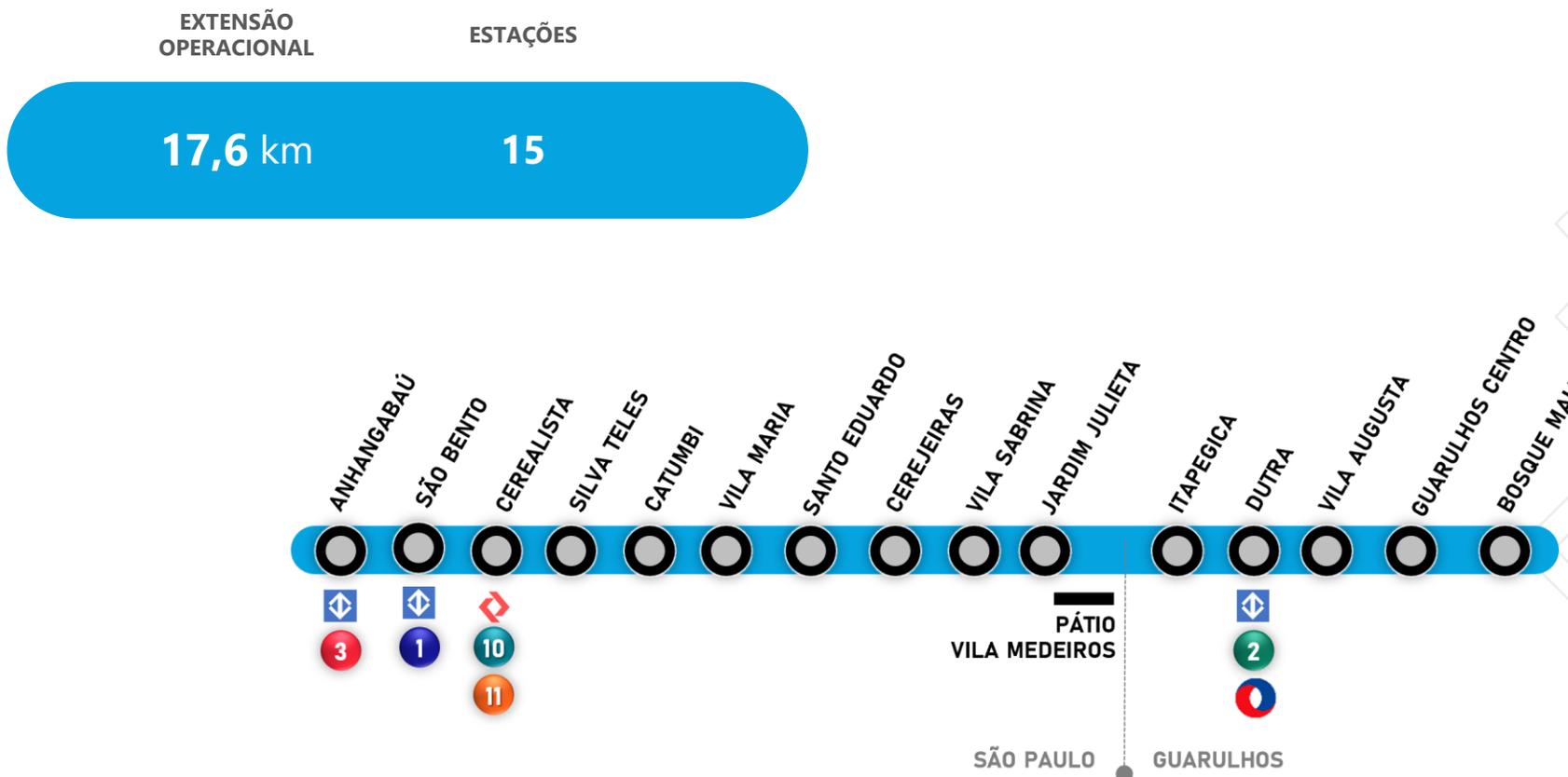
- Trecho 3: Vila Paulista – Jabaquara



Impacto na Metrôpole

Expansão da Rede

Linha 19-Celeste | Expansão ▪ Anhangabaú – Bosque Maia (Guarulhos)



- INTRODUÇÃO
- MENSAGEM DO PRESIDENTE
- SOBRE O RELATÓRIO
- MATERIALIDADE
- O METRÔ DE SÃO PAULO
- GOVERNANÇA
- IMPACTO NA METRÓPOLE
- MOBILIDADE SUSTENTÁVEL
- FOCO NO PASSAGEIRO
- SOCIEDADE
- PESSOAS VALORIZADAS E RESPEITADAS
- DESEMPENHO ECONÔMICO-FINANCEIRO
- DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS
- DISPOSIÇÕES FINAIS
- AGRADECIMENTOS
- ANEXOS



Impacto na Metrópole

Expansão da Rede

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

Linha 19-Celeste | Expansão ▪ Anhangabaú – Bosque Maia (Guarulhos)

A Linha 19-Celeste está projetada para uma extensão operacional 17,6 km, 15 estações, 1 Pátio de estacionamento e manutenção Vila Medeiros, Estacionamentos Bosque Maia, Catumbi e Bixiga, 19 Poços de ventilação e saída de emergência – VSE e 2 Subestações Primárias.

Engloba o atendimento ao município de Guarulhos (segundo município mais populoso do estado de São Paulo) além dos bairros de Vila Medeiros, Vila Maria e Pari, ligando-os ao centro de São Paulo.

São previstas conexões com a Linha 3-Vermelha (estação Anhangabaú) Linha 1-Azul (estação São Bento) e Linha 2-Verde (estação Dutra) e com a CPTM nas linhas 10-Turquesa e 11-Coral (estação Cerealista).

Atualmente estão em execução os serviços de Sondagens e Ensaios Geotécnicos e o Projeto Básico.

Reduções previstas*

- Poluentes atmosféricos: **1.160** toneladas/ano
- Gases de efeito estufa: **131.264** toneladas/ano
- Consumo de combustíveis: **59,7** milhões litros/ano

* Ano horizonte 2031, PELP set/2022.

Inovação Tecnológica no Projeto Básico

O Projeto Básico, em desenvolvimento, é o primeiro empreendimento de infraestrutura de transportes de passageiros com grande porte e complexidade do Brasil, totalmente executado em BIM – *Building Information Modeling*, possibilitando a integração das informações do projeto, a compatibilização dos dados entre as disciplinas de arquitetura, engenharia de obras civis e engenharia de sistemas e o trabalho colaborativo entre os técnicos do Metrô e projetistas contratadas.

Neste processo, todas as edificações da linha, incluindo a via, estão sendo modeladas, permitindo o acompanhamento da evolução das características do projeto de forma integrada, alinhando sua visão tanto no sentido horizontal ao longo do seu traçado, quanto vertical, possibilitando a antecipação de eventuais ajustes necessários nas unidades construtivas.

Para subsidiar a elaboração deste projeto, também foram utilizados recursos inovadores como desenvolvimento de padrões construtivos para unidades, o levantamento de realidade com uso do *Laser Scan* para produção do *as built* com nuvem de pontos das estações Anhangabaú e São Bento, em operação, bem como o levantamento planialtimétrico de toda extensão da linha com drone, utilizando *Laser Scan*. Outras tecnologias como uso de softwares simuladores de fluxos de passageiros, de exaustão de fumaça e de marcha dos trens, estão sendo adotadas para apoio aos projetos.





Impacto na Metrópole

Expansão da Rede

Linha 19-Celeste | Expansão ▪ Anhangabaú – Bosque Maia (Guarulhos)

Principais Realizações

- **Projeto Funcional** da Linha 19-Celeste aprovado.
- Projeto Básico (Civil e Sistemas) está sendo implementado contemplando modelagem em **BIM**.
- **Projeto básico:** contrato assinado em dezembro de 2021.
- Realização das audiências públicas em julho de 2022.

Destaques em 2023

- Concluída a execução das sondagens para o Projeto Básico
- Concluído o Projeto Básico de Material Rodante e o Projeto Básico dos Sistemas de Sinalização e Controle
- Elaboração do Projeto Básico em andamento: 75% concluído

Licenças ambientais

Obtida a Licença Prévia (LP) junto à Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb) em outubro de 2023.

Desapropriações

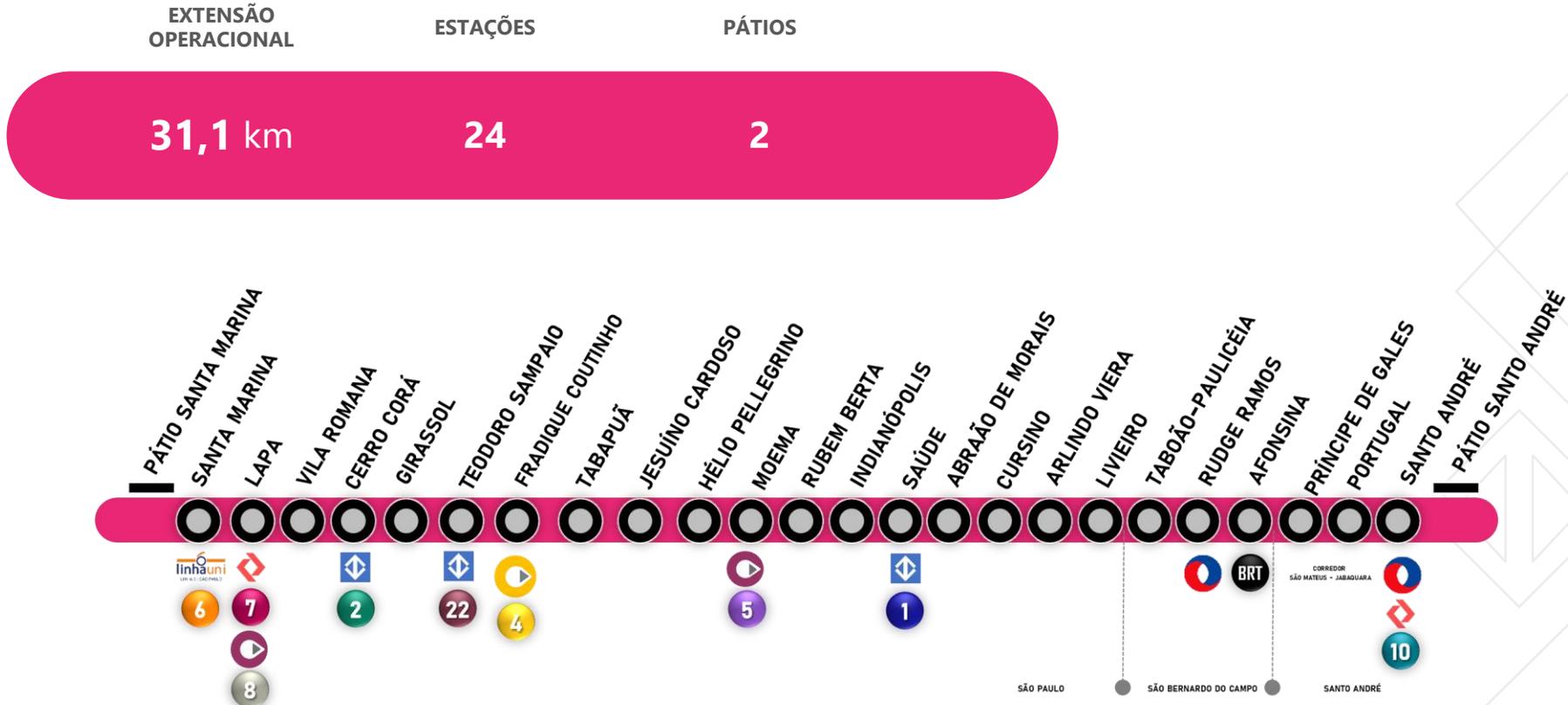
Estão em andamento os processos de emissão dos Decretos de Utilidade Pública (DUP) para a implantação do Pátio Vila Medeiros e demais áreas para a implantação da linha, do trecho Anhangabaú-Jardim Julieta de São Paulo e área do trecho pertencente ao município de Guarulhos.



Impacto na Metrôpole

Expansão da Rede

Linha 20-Rosa | Expansão ▪ Santa Marina – Santo André



Impacto na Metrópole

Expansão da Rede

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

Linha 20-Rosa | Expansão ▪ Santa Marina – Santo André

A Linha 20-Rosa foi concebida com a função de interligar os subcentros Lapa, Pinheiros, Faria Lima, Itaim Bibi, Vila Olímpia e Moema com a região de São Judas – Jabaquara e a região industrial do ABC.

Com uma configuração perimetral, importante para a articulação dos eixos radiais, essa linha irá estruturar a rede metroferroviária e os corredores de transporte, interligando as regiões Oeste, Sudoeste e Sul do município de São Paulo com os municípios de São Bernardo do Campo e Santo André na região Sudeste da RMSP.

Reduções Previstas

- Poluentes atmosféricos: **1.641** toneladas/ano
- Gases de efeito estufa: **186.188** toneladas/ano
- Consumo de combustíveis: **84,8** milhões litros/ano

Conexões com outras linhas metroferroviárias:

- Santa Marina: com a Linha 6-Laranja do Metrô
- Lapa: com as Linhas 7-Rubi e 8-Diamante da CPTM
- Cerro Corá: com a Linha 2-Verde do Metrô
- Faria Lima: com a Linha 4-Amarela da ViaQuatro
- Rebouças: com a Linha 22-Marrom do Metrô
- Juscelino Kubistchek: com a Linha 19-Celeste do Metrô
- Moema: com a Linha 5-Lilás da Via Mobilidade
- São Judas: com a Linha 1-Azul do Metrô
- Afonsina: conexão com o BRT da EMTU
- Santo André: com a Linha 10-Turquesa da CPTM e com o corredor São Mateus / Jabaquara da EMTU.



Impacto na Metrópole

Expansão da Rede

Linha 20-Rosa | Expansão ▪ Santa Marina – Santo André

Principais Realizações

Evolução do Empreendimento

Em fase final de elaboração do Termo de Referência para elaboração e publicação do edital de contratação do Projeto Básico de arquitetura, estrutura civil e sistemas.

Em consonância com as diretrizes de expansão da rede metroviária e com o objetivo de antecipar riscos, os projetos desenvolvidos continuam a incorporar os dados ambientais de maneira mais abrangente, fato que agrega valor ao empreendimento e aos processos para tomada de decisão.

Licenciamento Ambiental

Concluído em 2023 o Estudo de Impacto Ambiental-Relatório de Impacto Ambiental (EIA-RIMA).

Em 2023, foi finalizado e protocolado o EIA/RIMA da Linha 20-Rosa e estão sendo conduzidos os trâmites necessários para realização das audiências públicas no primeiro trimestre de 2024.

Destaques em 2023

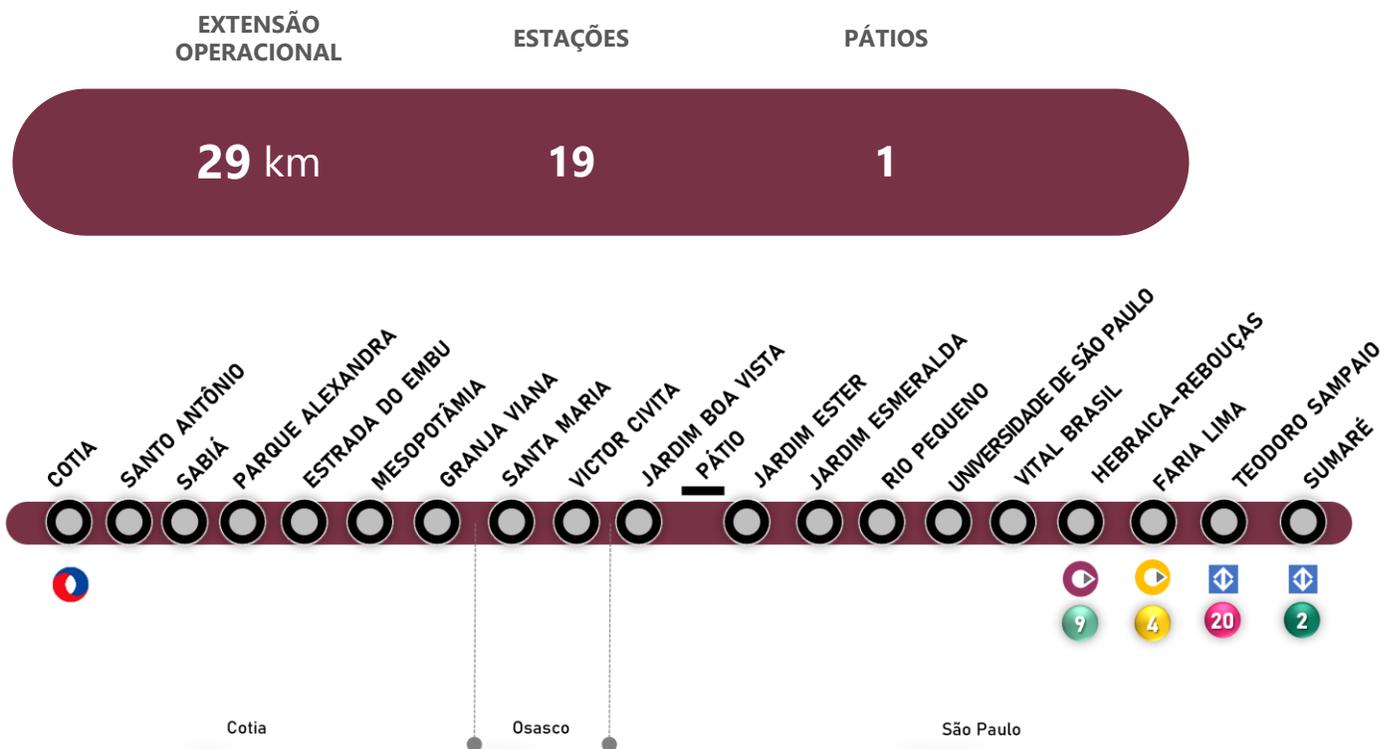
- Contratado o Laudo Macro para avaliação de áreas prioritárias para desapropriação



Impacto na Metrópole

Expansão da Rede

Linha 22-Marrom | Expansão ▪ Sumaré – Cotia



Destaques em 2023

- Assinatura do Contrato Anteprojeto de Engenharia e EIA-RIMA
- Assinatura do Contrato para a execução de investigações geotécnicas sondagens, mapeamento e cadastramento de redes de utilidades públicas para subsidiar o desenvolvimento do anteprojeto de engenharia



Impacto na Metrópole

Expansão da Rede

Linha 22-Marrom | Expansão ▪ Sumaré – Cotia

Em 2023, foram iniciadas as atividades para elaboração do anteprojeto de engenharia e do estudo de impacto ambiental da Linha 22-Marrom. Esta linha ligará o município de Cotia à estação Sumaré da Linha 2-Verde, passando pelo município de Osasco e pela Cidade Universitária, no Butantã.

A contratação integrada dos dois estudos tem o objetivo de incorporar os aspectos ambientais à concepção do projeto e antecipar a identificação de riscos. O projeto está na etapa de levantamento de dados, caracterização da área a ser atendida e estudo de alternativas de modo e tecnologia.

Também foram iniciados os serviços técnicos especializados de engenharia para execução das investigações geológicas e geotécnicas, mapeamento e cadastramento de redes de utilidades públicas da Linha 22-Marrom.

Estes serviços subsidiarão o anteprojeto de engenharia, conforme a Lei Federal 13.303/2016 e orientações técnicas do Instituto Brasileiro de Auditoria de Obras Públicas – IBRAOP.

A partir das lições aprendidas no anteprojeto de engenharia e estudo de impacto ambiental da Linha 20-Rosa, estão sendo revisadas as instruções de projeto, instruções complementares e demais materiais de referência que basearão a etapa de detalhamento do anteprojeto de engenharia da Linha 22-Marrom no próximo ano.

Tais revisões buscam aproveitar oportunidades de melhoria e aprimoramento na qualidade do projeto e no seu processo de desenvolvimento.

Destaques em 2023

- Assinatura do Contrato Anteprojeto de Engenharia e EIA-RIMA
- Assinatura do Contrato para a execução de investigações geotécnicas / Sondagens, mapeamento e cadastramento de redes de utilidades públicas para subsidiar o desenvolvimento do anteprojeto de engenharia



Impacto na MetrÓpole

Investimentos | Modernização e Recapacitação

Centro de Controle Operacional – CCO



- Projeto de reestruturação do Centro de Controle Operacional.
- Sala de controle maior, mais confortável e com flexibilidade operacional.
- Virtualização e segregação de todo o parque computacional operativo.

Previsão de Conclusão:
Janeiro/2025



Impacto na MetrÓpole

Investimentos | Modernização e Recapacitação

Centro de Controle da Manutenção – CCM



- Centraliza informações provenientes da área de operações, controla a abertura / fechamento de ocorrências e libera os equipamentos e sistemas restabelecidos para a operação.
- Provê serviços e informações dos ativos monitorados, permitindo a reavaliação de atividades preventivas, preditivas e de restabelecimento.
- Fornece subsídios de forma a definir e padronizar as informações necessárias para o monitoramento de ativos de sistemas a serem adquiridos pela Companhia.
- Presta apoio técnico nas ações coordenadas pelo Centro de Controle Operacional para o restabelecimento de situações anormais de operação.
- A primeira fase do projeto foi concluída em 2022. O cronograma de implantação das outras duas fases está em revisão, com previsão de conclusão em 2026.





Impacto na Metrópole

Investimentos | Modernização e Recapacitação

Portas de Plataforma

Com o objetivo de melhorar a confiabilidade do sistema e a segurança do passageiro, em 2019 foi contratada a implantação de portas de plataforma em 36 estações (88 fachadas) das Linhas 1-Azul, 2-Verde e 3-Vermelha, incluindo adequações civis, adequações em salas técnicas, câmeras de monitoramento central no Centro de Controle Operacional e dois simuladores (Pátios Itaquera e Jabaquara).

O objetivo é que todas as estações da Linha 3-Vermelha estejam equipadas com essa estrutura de segurança, até o fim do primeiro semestre de 2024 e as demais concluídas até agosto de 2025.

Estações com portas de plataforma com operação iniciada em 2023:

Linha 3-Vermelha

- Belém – 25/05/2023
- Bresser-Moooca – 28/06/2023
- Pedro II – 29/07/2023

Estações com portas de plataforma em operação

Linha 1-Azul

- Jabaquara
- Tucuruvi

Linha 2-Verde

- Tamanduateí
- Vila Prudente
- Sacomã
- Vila Madalena

Linha 3-Vermelha

- Vila Matilde

Linha 15-Prata

- todas as 11 estações

Benefícios

- Preservar vidas e diminuir atrasos;
- Segurança: reduz o risco de suicídio, quedas de pessoas e objetos, usuários na via e incêndio causados por lixo na via;
- Desempenho: possibilita otimizar o fluxo de passageiros, partir com segurança para os passageiros que ainda estão na plataforma e uma velocidade maior na região da plataforma;
- Receitas não tarifárias: possibilita publicidade nas portas de plataforma.



PORTAS DE PLATAFORMA DA ESTAÇÃO BRESSER-MOOCA

33% das estações operadas pelo Metrô contam com porta de plataforma



PORTAS DE PLATAFORMA DA ESTAÇÃO BELÉM



Impacto na MetrÓpole

Investimentos | Modernização e Recapacitação



© SHUTTERSTOCK

Sistema de Comunicações Móveis Digital – SCM

Contratado o serviço referente ao projeto executivo, fornecimento e implantação de tecnologia digital de radiocomunicação em substituição aos sistemas analógicos das Linhas 1-Azul, 2-Verde e 3-Vermelha.

O objetivo é que o sistema forneça maior disponibilidade, segurança e desempenho para a operação e manutenção do sistema metroviário.

CBTC – Sistema de Sinalização e Controle

Novo sistema de sinalização e controle CBTC – *Communication Based Train Control* está sendo implantado nas Linhas 1-Azul, 2-Verde, 3-Vermelha e também na extensão da Linha 2-Verde. Esses novos equipamentos e sistemas permitirão melhorar todo o desempenho operacional, reduzindo os custos de manutenção.

O sistema está implantado na Linha 2-Verde desde fevereiro de 2016 e na Linha 1-Azul, que passou a operar em CBTC no final de 2022. Na Linha 3-Vermelha a implantação do novo sistema está em andamento, com previsão de iniciar a operação em 2024.

Implantação do CBTC

- Linhas 1-Azul e 2-Verde, sistema em operação
- Extensão Linha 2-Verde: previsto para 2026 (Vila Formosa)
- Linha 3-Vermelha: previsto para o final de 2024

Previsão de Implantação nas Linhas

1-Azul, 2-Verde e 3-Vermelha

- Junho / 2024



Impacto na Metrôpole

Operação e Manutenção

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

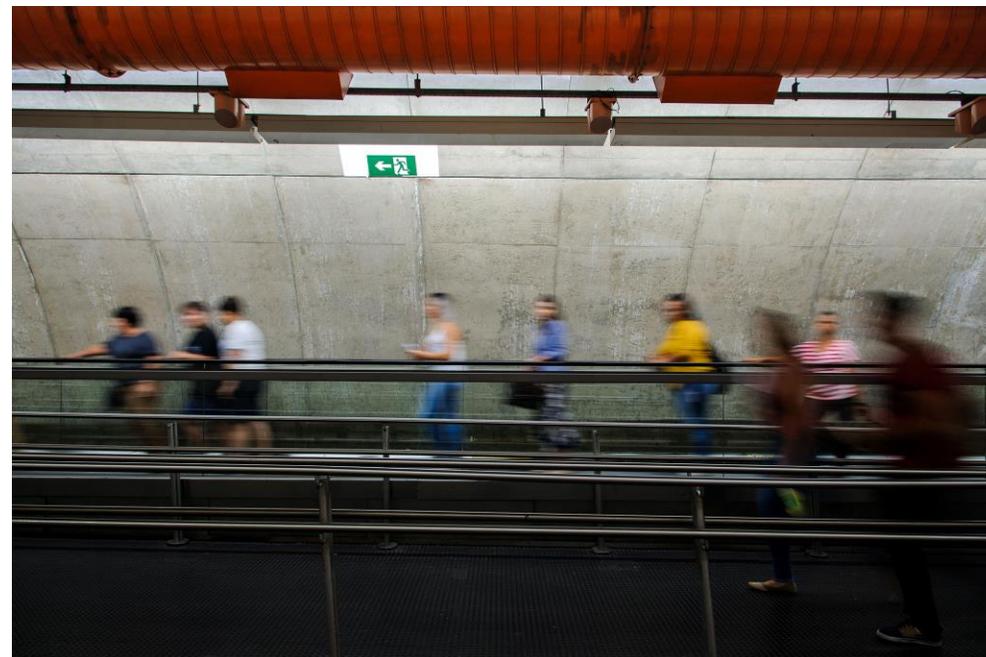
Em 2023, foram transportados 851 milhões de passageiros na rede do Metrô de São Paulo, considerando as entradas e as transferências entre linhas nas estações Sé, Paraíso, Ana Rosa e Vila Prudente, representando um aumento de 7% em relação a 2022.

Nos dias úteis, a demanda média registrada foi de 2,9 milhões de passageiros transportados, 10% maior do que a média do ano anterior.

Aos sábados houve um aumento de 5,8% na demanda em relação a 2022, com uma média de 1,7 milhão de passageiros transportados e, aos domingos, o crescimento foi de 10,1%, com média de um milhão de passageiros.

Na média dos dias úteis, houve crescimento em todas as linhas da rede em 2023 comparado ao ano de 2022: 10% na Linha 1 – Azul, 13% na Linha 2–Verde, 7% na Linha 3–Vermelha e 15% na Linha 15–Prata.

A demanda em 2023 atingiu 77,6% da demanda de 2019 (pré-pandemia), na média dos dias úteis. Nos finais de semana, atingiu 83,2% na demanda média dos sábados e 83,6% na média dos domingos.



ACERVO METRÔ



Impacto na MetrÓpole

Operação e Manutenção



ACERVO METRÔ

A operação e a manutenção do Metrô de São Paulo têm como missão oferecer aos passageiros a melhor experiência de viagem, de forma segura, rápida, previsível e confiável, por meio de melhoria contínua e inovadora dos processos, respeitando os princípios socioambientais.

Suas diretrizes estratégicas estão baseadas em quatro pilares, tendo como base as ações voltadas à inovação e sustentabilidade:



Impacto na Metrôpole

Operação e Manutenção

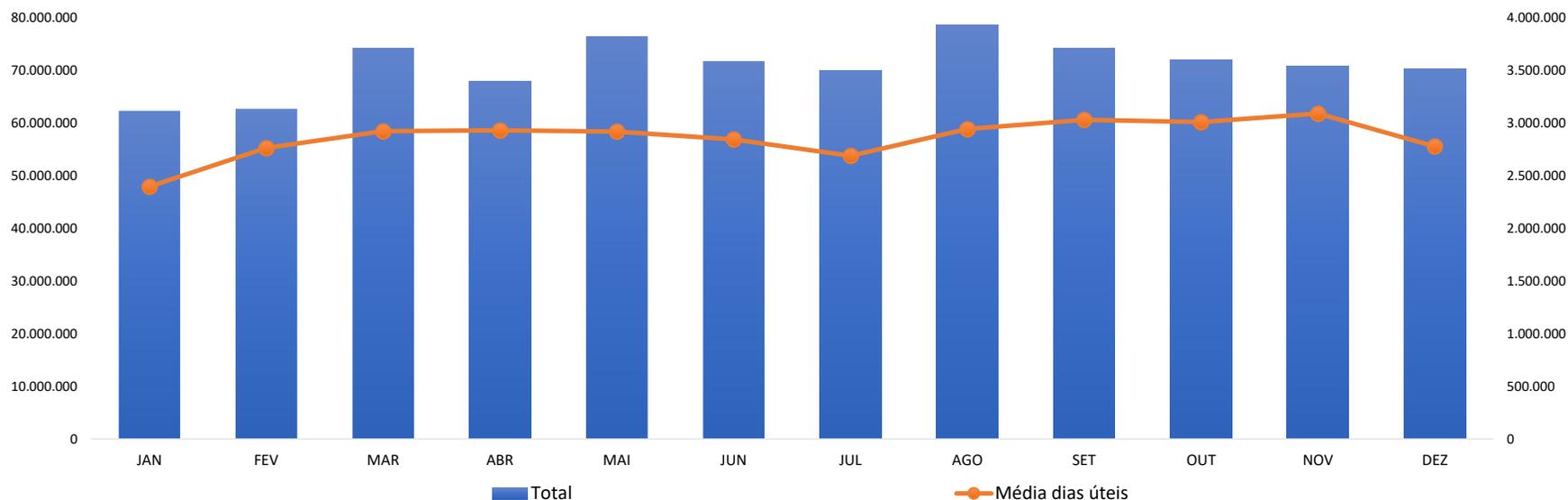
Demanda de Passageiros

Mesmo após a decretação do fim da pandemia do COVID-19, em 5 de maio de 2023, a demanda de passageiros vinha apresentando um crescimento moderado.

No entanto, ao longo de 2023 observa-se uma tendência de estabilização da demanda. Isso pode ser atribuído à mudança no comportamento da população após a pandemia, como a manutenção do teletrabalho/home office, a consolidação das compras on-line, o Ensino à Distância (EAD) e a utilização de transporte por aplicativos e motos.

Passageiros Transportados na Rede – 2023

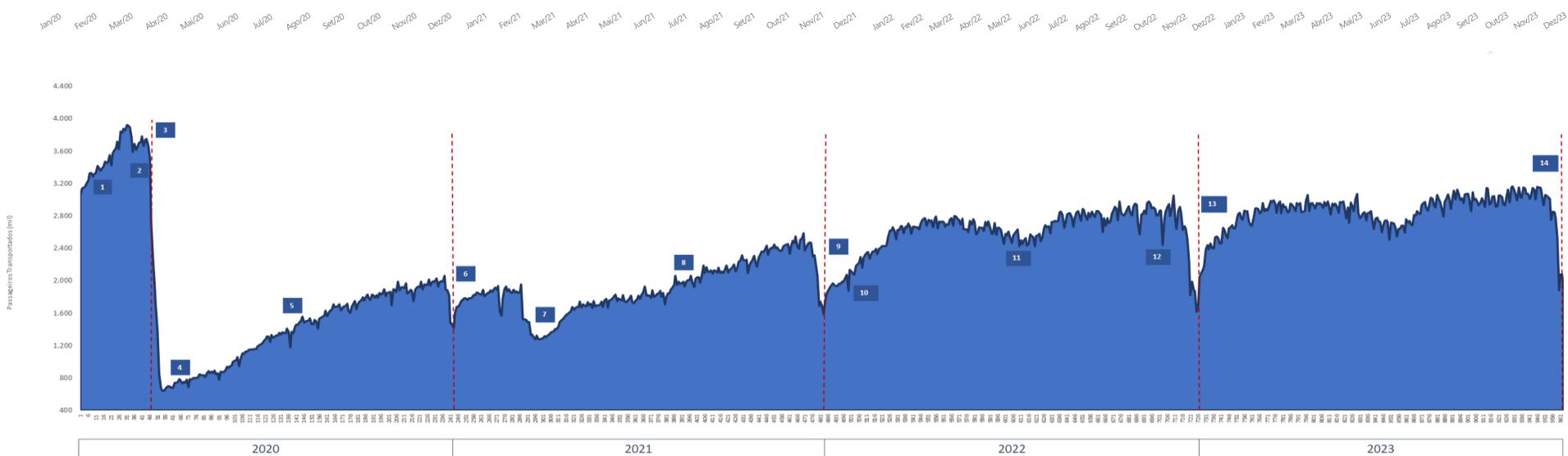
Total Mensal e Média Dias Úteis



Impacto na Metrôpole

Operação e Manutenção

Passageiros Transportados na Rede – 2020/2023 | Visão geral – dias úteis de janeiro a dezembro



NÚMERO DE DIAS ÚTEIS

1. Ampliação da Operação da Linha 15-Prata até São Mateus
2. Paralisação da Operação Comercial da Linha 15-Prata
3. Decretada Pandemia COVID-19 (11/03/20)
4. Menor demanda-639 mil (26/03/20)
5. Flexibilização das restrições adotadas em função da pandemia
6. Reflexos dos feriados de final de ano 2020
7. 2ª. onda da pandemia COVID-19
8. Retomada segura
9. Reflexos dos feriados de final de ano 2021
10. 3ª. onda da pandemia COVID-19
11. 4ª. onda da pandemia COVID-19
12. 5ª. onda da pandemia COVID-19
13. Reflexos dos feriados de final de ano 2022
14. Reflexos dos feriados de final de ano 2023



Impacto na Metrôpole

Operação e Manutenção

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

Passageiros Transportados 2023 x 2022 (milhares)

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS - 2023 x 2022 (milhares)					
DEMANDA	Linha 1 Azul	Linha 2 Verde	Linha 3 Vermelha	Linha 15 Prata	Total Rede Metrô

2023

<i>Média Diária</i>					
Média dos dias úteis	1063	637	1040	120	2.860
Média dos sábados	680	318	671	59	1.729
Média dos domingos	391	200	403	35	1029
Máxima diária	1.183	723	1.157	135	3.174

Total Ano

Total	319.205	183.906	313.600	34.490	851.201
-------	---------	---------	---------	--------	---------

2022

<i>Média Diária</i>					
Média dos dias úteis	964	564	976	105	2.609
Média dos sábados	639	296	645	55	1.636
Média dos domingos	350	181	371	32	934
Máxima diária	1.142	657	1.145	124	3.064

Total Ano

Total	295.983	167.033	300.044	31.120	794.180
-------	---------	---------	---------	--------	---------



Impacto na Metrôpole

Operação e Manutenção

Segurança Pública



Convênio com a Polícia Militar para reforçar a segurança nas estações e trens.

Os equipamentos visam promover maior eficiência na atuação da segurança.

Ação de presença impacta positivamente na percepção de segurança dos passageiros.

Ações implementadas para melhoria dos resultados da segurança:



VIATURAS



SEGWAY



EXOESQUELETO



BODYCAMS



DRONE



SPRAY DE GENGIBRE





Impacto na Metrópole

Operação e Manutenção

Segurança Operacional – Simulados de Emergência

São atividades realizadas para treinar os brigadistas e a população dos pátios, estações, edifícios e canteiros de obra. Essas ações são importantes para manter todos preparados para atuar em uma situação real de emergência.

Os simulados realizados no último trimestre de 2023 aconteceram nos seguintes locais:"

Outubro

- Estação Imigrantes
- Estação Fazenda da Juta
- Estação Chácara Klabin
- Estação Armênia
- Estação Santa Cruz

101 simulados realizados em 2023

Novembro

- Estação Portuguesa-Tietê
- Estação Vila Matilde
- Pátio Itaquera – Equipe E
- Estação Consolação
- Estação Carandiru
- Canteiro Anália Franco
- Estação Alto do Ipiranga
- Estação Jardim Colonial
- Estação São Mateus
- Estação Sacomã
- Pátio Itaquera – Blocos C1 e H
- Canteiro Mário Dias

Dezembro

- Edifício CCO – Noturno
- Estação Barra Funda
- Estação Vila Prudente
- EPB – Noturno
- Estação Brás
- Edifício CCO Diurno
- Pátio Jabaquara – Bloco D
- Pátio Tamanduateí



Impacto na Metrópole

Balanço Social

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

Nas grandes cidades, como São Paulo, a vida e a economia se conectam ao Metrô.

A rede metroviária possibilita maior conectividade e acessibilidade aos polos de emprego e serviços, educação e saúde, com a integração das linhas de metrô a outros modos de transporte como o trem, os ônibus e a bicicleta.

A contribuição do Metrô para o alcance da metrópole do futuro está atrelada a uma visão de longo prazo em relação às dimensões do desenvolvimento das cidades, associadas à urbanização, ao dinamismo econômico e ao meio ambiente.

Com diretrizes para a mobilidade sustentável internalizadas no planejamento, projeto, implantação e operação da rede metroviária, os impactos positivos da rede metroviária em operação vão se refletir em ganhos para a sociedade no presente e no futuro.

Essas diretrizes contribuem para os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável(ODS), estabelecidos na Agenda 2030 da ONU. E são evidenciadas em relação aos objetivos que tratam sobre a infraestrutura e inovação, cidades sustentáveis, energia acessível e limpa, mudança global do clima, saúde e bem-estar, trabalho decente e crescimento econômico, consumo e produção responsáveis.

Também é fundamental o papel do Metrô para a redução das desigualdades e vulnerabilidades sociais dos que vivem nos espaços periféricos, substancialmente mais distantes das áreas diretamente atendidas pela rede pública de transporte de alta capacidade.

Em relação às mudanças climáticas, o Metrô de São Paulo é reconhecido como um transporte sustentável essencial para substituir outros modos movidos a combustível fóssil como o automóvel, a motocicleta e os ônibus.

No dia a dia da vida na cidade, o tempo economizado pelos passageiros é o principal benefício do Metrô, que vai se refletir também no tempo dos usuários de outros modos de transporte – ônibus e automóvel –, com a redução de veículos nas ruas.

Com a diminuição dos congestionamentos e do consumo de combustíveis, são evitados os problemas para a saúde da população, com a redução dos acidentes de trânsito e da poluição do ar. Além disso, os benefícios sociais promovidos com a transferência de viagens geradas no modo individual para o coletivo, contribuem para a mobilidade sustentável na RMSP.



Impacto na Metrópole

Balanço Social

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

Os aprimoramentos no planejamento e concepção das novas linhas da rede futura se refletem nos benefícios sociais que são medidos para avaliar a economia gerada em função da transferência de passageiros de outros modos motorizados (automóveis, motocicletas e ônibus) para o metrô, com a expansão e operação da rede metroviária. Por traduzirem os ganhos para a sociedade e a efetividade dos investimentos na expansão da rede metroviária, os benefícios sociais são um indicador estratégico para avaliar o impacto do ciclo de vida dos empreendimentos.

Os benefícios sociais reforçam o compromisso da gestão do negócio aos fatores ESG (*Environmental, Social and Governance*), adotados pelo setor financeiro para avaliar riscos e ativos em sustentabilidade das empresas.

O Metrô está investindo no aprimoramento de suas práticas e da comunicação dos resultados para consulta de seus públicos de interesse. Estas iniciativas sinalizam o compromisso do Metrô com o futuro da mobilidade sustentável, reconhecendo os processos que podem representar indexadores positivos de um transporte sustentável, na avaliação de agentes econômicos e financeiros para obtenção de recursos para investimentos na expansão da rede, garantindo a perenidade do negócio.



Impacto na Metrópole

Balanço Social

Benefícios Sociais

Os benefícios sociais, que compõem o Balanço Social do Metrô, representam as externalidades positivas para a qualidade de vida da metrópole, promovidas pela substituição modal com a operação da rede operada pela Companhia.

São calculados anualmente em função da redução do congestionamento nas ruas e da melhoria da qualidade ambiental. São medidos através do cálculo das reduções dos tempos de viagem, do consumo de combustível fóssil e, conseqüentemente, da poluição do ar e da emissão de gases de efeito estufa, além da redução de acidentes de trânsito e de custos operacionais (automóveis, motocicletas e ônibus) e de custos de manutenção e de operação de vias.

Se a rede do Metrô não existisse, a mobilidade das pessoas na cidade seria modificada à medida que seus passageiros teriam que se deslocar por outros meios de transporte. Parte de sua demanda migraria para o ônibus, outra usaria o automóvel e outra parte usaria a motocicleta. Com base nesta hipótese, são calculados os benefícios sociais.

Haveria aumento da frequência dos ônibus e do número de automóveis e motocicletas em circulação para atender os passageiros transferidos do Metrô. Aumentariam também os congestionamentos, os tempos de viagem, o consumo de combustíveis, os custos operacionais adicionais dos veículos em circulação e de operação e manutenção de vias.

Além disso, aumentariam o número de acidentes de trânsito e as emissões atmosféricas com seus conseqüentes impactos à saúde da população e à qualidade de vida da metrópole.

Quando monetizados, é possível mensurar o quanto a operação da rede do Metrô¹ propicia em benefícios sociais. Em 2023, eles totalizaram R\$ 12,99 bilhões.

R\$ **12,99** bilhões **BENEFÍCIOS SOCIAIS**
DA REDE DE METRÔ 2023

¹ Os benefícios sociais aqui apresentados referem-se exclusivamente às linhas operadas pela Companhia.

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

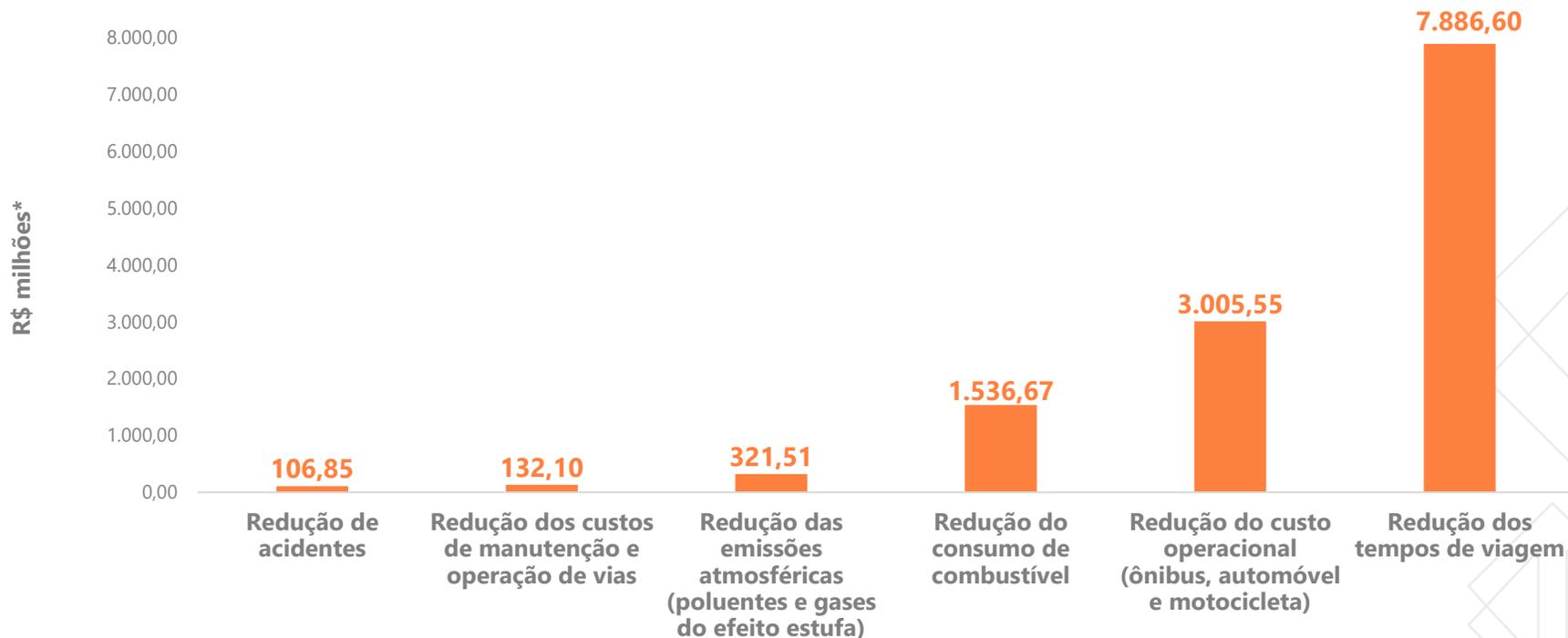
ANEXOS



Impacto na Metrópole

Balanço Social | Benefícios Sociais

- INTRODUÇÃO
- MENSAGEM DO PRESIDENTE
- SOBRE O RELATÓRIO
- MATERIALIDADE
- O METRÔ DE SÃO PAULO
- GOVERNANÇA
- IMPACTO NA METRÓPOLE
- MOBILIDADE SUSTENTÁVEL
- FOCO NO PASSAGEIRO
- SOCIEDADE
- PESSOAS VALORIZADAS E RESPEITADAS
- DESEMPENHO ECONÔMICO-FINANCEIRO
- DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS
- DISPOSIÇÕES FINAIS
- AGRADECIMENTOS
- ANEXOS



*Valores correntes

Impacto na Metrópole

Balanço Social

Benefícios Sociais 2023

BENEFÍCIOS SOCIAIS	UNIDADE	2023		2022	
		QUANTIDADE (EM MIL)	EM R\$ MILHÕES*	QUANTIDADE (EM MIL)	EM R\$ MILHÕES*
Redução de acidentes	acidentes	3	106,85	4	131,41
Redução dos custos de manutenção e operação de vias	-	-	132,10	-	116,95
Redução das emissões atmosféricas (poluentes e gases de efeito estufa)	toneladas	669	321,51	641	286,96
Redução do consumo de combustível	litros	305.629	1.536,67	292.135	1.673,99
Redução do custo operacional (Ônibus, Automóvel e Motocicleta)	quilômetros	1.596.203	3.005,55	1.495.630	2.683,13
Redução dos tempos de viagem	horas	507.023	7.886,60	477.254	6.792,48
TOTAL		-	12.989,29		11.693,53



Impacto na Metrópole

Balanço Social

Benefícios Sociais

Notas explicativas

Entre 2023 e 2022, observou-se um aumento de 14,9% nos benefícios sociais proporcionados pela operação da rede do Metrô, quando comparados em valores constantes.

Este aumento é explicado pela retomada da demanda observada em 2023, ainda que não esteja nos patamares observados pré-pandemia da COVID-19. Houve um aumento de 7,2% no total de passageiros transportados pelo Metrô e 7,0% no total de entradas na rede operada pela Companhia.

A forma de cálculo do valor da hora dos passageiros do transporte coletivo e dos usuários do transporte individual para o cálculo da rubrica relativa à redução dos tempos de viagem foi mantida.

Foram considerados os valores observados na Pesquisa Origem Destino 2017, atualizados para preços de dezembro de 2023 e ajustados por um fator que retrata a variabilidade dos rendimentos nas metrópoles brasileiras, produzido a partir de dados da PNADc, disponível no Boletim Desigualdade nas Metrópoles¹. Esta rubrica é responsável por 61% do total dos benefícios e é seguida pela redução dos custos operacionais dos demais modos (automóveis, motocicletas e ônibus).

¹ [Boletim Desigualdade nas Metrópoles](#), nº 14, 2023.



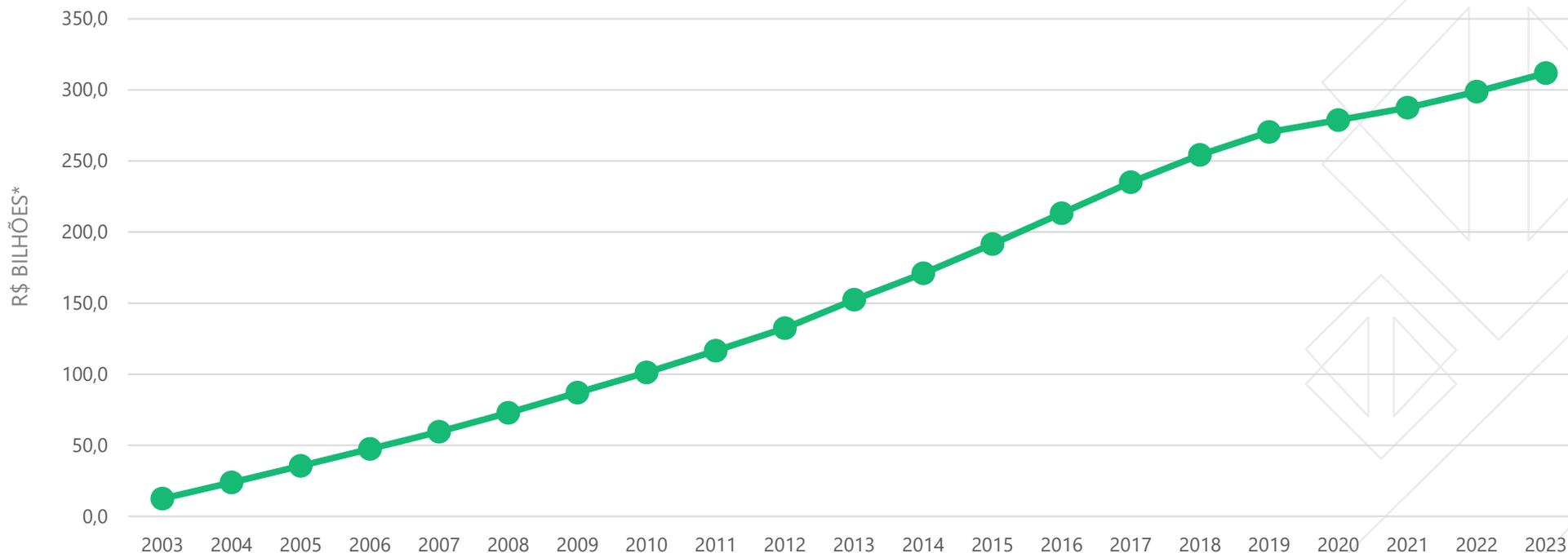
Impacto na Metrópole

Balanco Social

Benefícios Sociais Acumulados (2003 a 2023)

De 2003 até 2023, os benefícios sociais gerados pela rede do Metrô somaram **R\$ 311,8 bilhões**, que equivalem a uma economia média de **R\$ 14,8 bilhões** ao ano no período apresentado.

R\$ 311,8 bilhões BENEFÍCIOS SOCIAIS ACUMULADOS
DA REDE DE METRÔ 2003-2023



*Valores constantes de 2023.



- INTRODUÇÃO
- MENSAGEM DO PRESIDENTE
- SOBRE O RELATÓRIO
- MATERIALIDADE
- O METRÔ DE SÃO PAULO
- GOVERNANÇA
- IMPACTO NA METRÓPOLE
- MOBILIDADE SUSTENTÁVEL
- FOCO NO PASSAGEIRO
- SOCIEDADE
- PESSOAS VALORIZADAS E RESPEITADAS
- DESEMPENHO ECONÔMICO-FINANCEIRO
- DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS
- DISPOSIÇÕES FINAIS
- AGRADECIMENTOS
- ANEXOS

Impacto na Metrópole

Comunidades e Desenvolvimento Social

Relacionamento e engajamento com partes interessadas nos empreendimentos de expansão

Em todas as fases do ciclo de vida de seus empreendimentos, as ações do Metrô estão em consonância com as boas práticas de responsabilidade social e sustentabilidade, adaptando-se às transformações sociais, novas regulamentações e exigências dos órgãos licenciadores e financiadores.

Sua atuação como agente público compreende um processo permanente de relacionamento e engajamento com as partes interessadas, fundamentado em valores e princípios éticos e transparentes que formam a base da cultura da empresa.

O Metrô possui uma unidade organizacional específica, com equipe multidisciplinar especializada, destinada ao relacionamento com a população impactada pelos empreendimentos de expansão, com objetivo de manter a interlocução permanente com a comunidade, promover uma atuação integrada com outras áreas da Companhia e estabelecer parcerias com entidades.

Ela é estruturada em planos de comunicação social, considerados instrumentos relevantes na prevenção e mediação de conflitos, e voltados à divulgação de informações e orientações a respeito dos aspectos das obras. As ações de comunicação social tem por objetivo estabelecer um canal proativo, dinâmico e personalizado às necessidades das partes interessadas.



Reunião realizada em 2023 com moradores da região de obra de expansão da Linha 2-Verde.



Impacto na Metrópole

Comunidades e Desenvolvimento Social

Ações de relacionamento

As estratégias voltadas às comunidades são planejadas de acordo com as fases das obras. O diálogo com a população se inicia na etapa de concepção e planejamento do empreendimento, quando se buscam parcerias com os responsáveis pelos equipamentos urbanos do entorno, tais como escolas e associações entre outros, a fim de viabilizar a divulgação do novo empreendimento.

Nessa etapa, procuram-se oportunidades positivas de relacionamento e engajamento, iniciados nas comunicações prévias com a população da área de influência do projeto. Tais comunicações têm por objetivo viabilizar os processos de análise associados aos impactos em imóveis: medições, levantamentos topográficos e outros que subsidiarão os futuros projetos.

Atua-se também na divulgação das audiências públicas para firmar parcerias com órgãos públicos, associações de bairros, lideranças locais, instituições, ONGs, subprefeituras, entidades culturais, sociedade civil e municípios para comunicação sobre o empreendimento e os benefícios dele advindos.

Na etapa inicial de implantação dos empreendimentos, é essencial consolidar os relacionamentos com o público no entorno dos empreendimentos e que conviverá com as obras de expansão, visando aprofundar o conhecimento sobre o seu perfil. Em 2023, foram emitidas cartas para 3.225 imóveis, 313 comunicados de interferências, realizadas 488 visitas técnicas, 173 reuniões e 21 visitas às obras.



Impacto na Metrópole

Comunidades e Desenvolvimento Social

Programas de visita às obras e Educação Patrimonial

O Plano de Comunicação Social contempla programas de visitação nas obras de expansão. Eles estão estruturados para realizar a divulgação dos empreendimentos para diversos grupos de interesse, sendo um para o público geral, em que se apresentam os aspectos sociais, construtivos e arquitetônicos do empreendimento, e outro para o público especializado, com visitação às estruturas, escavações e tuneladoras.

O Metrô tem recebido a comunidade local e outras partes interessadas que incluem alunos e professores, bem como visitantes de outras cidades, estados e países. Em 2023, foram realizadas 21 visitas com a participação de 284 visitantes nas obras de expansão.

O Programa de Educação Patrimonial, também desenvolvido pelo Metrô, tem como foco o resgate de saberes da região, valorização do patrimônio cultural e fortalecimento de vínculos e práticas tradicionais. Ele é direcionado às escolas públicas localizadas no entorno das obras, compreende dinâmicas que trazem situações para fortalecer o aprendizado e a divulgação de bens culturais em geral, como o patrimônio arqueológico.

Já participaram deste programa corporativo a população lindeira, alunos e professores de escolas na região das linhas 4-Amarela, 5-Lilás, 15-Prata e 17-Ouro. Recentemente, o programa foi iniciado na Linha 2-Verde.

O programa está sendo incrementado com a realização de visitas ao setor educativo e acervo técnico de Museu, onde representantes do corpo docente de escolas do entorno das obras podem conhecer os achados oriundos de pesquisas arqueológicas, utilizando-os como apoio pedagógico às temáticas trabalhadas em sala de aula.



Acima, visita às obras realizada no ano de 2023 com estudantes da ETEC nas obras de expansão da Linha 17-Ouro.

Abaixo, programa de Educação Patrimonial em escola.





Impacto na Metrópole

Comunidades e Desenvolvimento Social

Gestão dos impactos de obras

As obras de metrô produzem inúmeras transformações na paisagem urbana. Devido à sua complexidade e grandiosidade provocam impactos na rotina da população do seu entorno.

Com o início efetivo das obras, a mediação de conflitos torna-se necessária, devido aos impactos inerentes à implantação.

São realizadas reuniões com a comunidade lindeira e apresentadas as especificidades das etapas da obra. Além disso, são realizados treinamentos e simulados de emergência com a população.

Para atender às demandas relativas aos impactos e colaborar na implantação de medidas preventivas são mantidas centrais de relacionamento na região dos empreendimentos.

O atendimento e a resolução das questões são realizados de forma personalizada e, quando necessárias, são viabilizadas visitas aos domicílios para análise técnica por uma equipe multidisciplinar, que irá dar o tratamento adequado a cada demanda até sua resolução, mantendo o diálogo claro e transparente com os moradores envolvidos.

A gestão do relacionamento continua durante todo o período de implantação e, ao final dela, as questões relacionadas aos imóveis impactados pelas obras são sanadas definitivamente, seja através da recuperação dos danos ou de indenização aos proprietários.



Central de Relacionamento localizada na região de Santa Clara – obras de expansão da Linha 2-Verde.

Impacto na Metrópole

Comunidades e Desenvolvimento Social

Desapropriação

O processo de relacionamento com a população impactada pelas obras de expansão do Metrô tem seu início a partir da publicação do Decreto de Utilidade Pública-DUP, que relaciona os imóveis das áreas a serem desapropriadas.

São realizadas visitas em todos os imóveis inseridos nestas áreas para que sejam notificados e cadastrados todos os ocupantes e/ou proprietários. O Metrô esclarece as dúvidas relacionadas ao processo, seja elas de âmbito jurídico, ambiental ou de implantação das obras e disponibiliza os contatos da área responsável pela comunicação.

Após a desocupação do imóvel, é necessário desenvolver atividades de acompanhamento da população desapropriada em sua nova realidade social.

São realizadas visitas no novo endereço e abordadas junto aos desapropriados, suas percepções e avaliações do processo de desapropriação, bem como a sua inserção na nova moradia ou comércio.

O Metrô procura conhecer o impacto socioeconômico e financeiro causado pela desapropriação na rotina das famílias e das empresas por meio de uma Pesquisa *Ex Post* que permite também o aprimoramento das práticas adotadas durante o processo de desapropriação.

Em 2023, para expansão da Linha 2-Verde na região de Guarulhos, foram realizados a notificação e o cadastramento dos ocupantes e/ou proprietários dos imóveis desapropriados por meio do DUP nº 67.231, publicado em 03/11/2022. Foram desapropriados 149 imóveis e cadastrados 159 ocupantes, sejam eles residenciais ou comerciais.

Durante este ano, as atividades referentes à desapropriação, envolveram, ainda, consultas de munícipes sobre imóveis e orientações quanto ao processo de desapropriação.



Arrolamento e
cadastro de
desapropriados



Impacto na Metrópole

Comunidades e Desenvolvimento Social

Reassentamento

A implantação de um empreendimento metroviário gera impactos para a população, em função da desapropriação de áreas onde podem estar estabelecidas famílias e comunidades em situação de vulnerabilidade e que, ao perderem suas moradias, não têm como se restabelecerem autonomamente.

Para tratar esses casos, o Metrô implantou, em 2011, o Regulamento para Reassentamento de Famílias em Situação de Vulnerabilidade atingidas pelas obras de Expansão do Metrô. Esse instrumento normatiza o tratamento a essas populações, bem como reforça a responsabilidade social do Metrô.

A participação da equipe social na concepção dos novos empreendimentos é fundamental porque permite ao Metrô a avaliação do impacto de suas novas linhas em comunidades, especialmente aquelas em situação de vulnerabilidade. Nos casos em que estas são constatadas, o relacionamento com as famílias se inicia com a prospecção das lideranças e reuniões com os impactados, com o objetivo de explicar o início do processo de remoção e reassentamento e esclarecer eventuais dúvidas sobre o projeto

Em seguida, realiza-se o arrolamento da área afetada, identificando e mapeando todas as edificações, sejam residenciais, mistas, comerciais ou institucionais.

Posteriormente, é realizado o atendimento social e habitacional das famílias consideradas em situação de vulnerabilidade e residentes nessas edificações.

Em 2023, o Metrô cadastrou 38 famílias na região da avenida Ragueb Chohfi, em função da implantação da extensão da Linha 15-Prata, entre as estações Jardim Colonial e Jacu-Pêssego.



Impacto na MetrÓpole

Comunidades e Desenvolvimento Social

Programa MetrÔ Social

Programa MetrÔ Social tem como objetivo expandir a experiência com o passageiro para além de uma vivência meramente de transporte. Entendemos que podemos contribuir também para melhorar a qualidade de vida das pessoas por meio de parcerias e iniciativas apoiadas pelo MetrÔ. São diversificadas ações sociais de utilidade pública para proporcionar acesso aos mais variados serviços gratuitos, feitos em parcerias com órgãos públicos e ONGs em sua maioria, com foco nas seguintes causas:

Educação

- Crianças e Jovens;
- Saúde e Nutrição;
- Meio Ambiente e Sustentabilidade;
- Esportes
- Empreendedorismo e Emprego;
- Empoderamento de mulheres e questões de gênero;
- Questões raciais e étnicas;
- Inclusão, diversidade e necessidades especiais;
- População Idosa
- Justiça Social, Defesa de Direitos, Violência às pessoas e animais;
- Comunidade em geral.

Ao longo do ano foram viabilizadas mais de 650 ações sociais nas dependências do MetrÔ. Essas ações, que contribuem para a humanização do atendimento, são oportunidades valiosas para que o nosso passageiro encontre serviços úteis em seus deslocamentos pelo sistema. Destacam-se:

- Atendimentos das Unidades Móveis LGBTQIA+: 2.726;
- Atendimentos e cadastros vagas de estágio CIEE + NUBE/Saber: 4.595;
- Atendimentos para prevenção de doenças do coração: 1.862;
- Atendimentos "Dia Mundial da Diabetes" em 13/11: 1.593;
- Atendimentos vagas de emprego CATE: 2.369;
- Total de vacinas para COVID: 138.558.



Impacto na MetrÓpole

Comunidades e Desenvolvimento Social

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

Centro de Apoio ao Trabalho e Empreendedorismo – CATE

Estacionado na entrada das estações, um veículo de unidade móvel com profissionais do CATE – Centro de Apoio ao Trabalho e Empreendedorismo – forneceram orientações e encaminharam os interessados para vagas de emprego. O CATE é um serviço da Secretaria de Desenvolvimento Econômico e Trabalho da Prefeitura de São Paulo e seu propósito é oferecer oficinas voltadas para a inclusão no mercado de trabalho, orientação ao microempreendedor individual (MEI), inscrição da carteira digital e no saque do seguro-desemprego.



cate móvel INCLUSÃO E EMPREENDEDORISMO

Ações de Empregabilidade e Empreendedorismo nas Estações

- ✓ Vagas de emprego em empresas privadas
- ✓ Saiba onde fazer cursos profissionalizantes gratuitos pela internet
- ✓ Orientação de como baixar a carteira de trabalho digital
- ✓ Formalize seu negócio como MeI (Microempreendedor Individual)
- ✓ Declaração anual do MeI
- ✓ Regularização do MeI
- ✓ Orientação de como obter microcrédito
- ✓ Apoio a startups de tecnologia

Acesse o QR code ao lado e saiba mais!

Levar: RG, CPF e carteira de trabalho, que pode ser o modelo digital

APÓIO: METRÔ | LIGALDO | SÃO PAULO | CATE | SECRETARIA DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E TRABALHO

REALIZAÇÃO: CATE



VINHETA DE DIVULGAÇÃO NAS TELAS DOS TRENS



Impacto na MetrÓpole

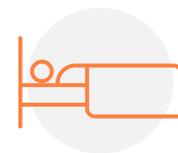
Comunidades e Desenvolvimento Social

Ação Social | Projeto Noites Solidárias



Desde 2021, início do Noites Solidárias, 1.895 pessoas acolhidas nas noites mais frias do ano, sendo 540 em 2023.

Nota: "O Metrô complementou a oferta de abrigos na Cidade de São Paulo, como forma de apoio à Prefeitura Municipal.



Acolhimento de pessoas em situação de rua em **abrigo temporário** montado em parceria com a Defesa Civil na **estação Pedro II**, da Linha 3-Vermelha.



Os abrigados são recepcionados com **cobertores e colchões** ofertados pelo Fundo Social de São Paulo e contam com uma **refeição gratuita** oferecida pelo programa Bom Prato Móvel.



Ação realizada em conjunto com a **Secretaria de Desenvolvimento Social** do Estado, o **Fundo Social** de São Paulo e a **Defesa Civil**.

1.895 PESSOAS ABRIGADAS desde 2021



Impacto na MetrÓpole

Comunidades e Desenvolvimento Social

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



Tampinha Legal

O "Tampinha Legal" é um programa socioambiental de caráter educativo em economia circular da indústria de transformação do plástico. Em parceria com o Metrô, foram realizadas ao longo de 2023 diversas ações de conscientização nas estações. No total, foram arrecadados **44.020,9** kg de tampinhas.



VINHETA DE DIVULGAÇÃO NAS PLATAFORMAS



Impacto na Metrópole

Comunidades e Desenvolvimento Social

Metrô promove melhorias para casa de apoio das proximidades da futura estação Penha

Numa ação especial para o mês das crianças, o Metrô implementou melhorias para a casa de apoio Renascer com Jesus, localizada nas proximidades do canteiro de obras da futura estação Penha, da Linha 2-Verde.

A instituição abriga mulheres e crianças em processo de tratamento de câncer ou transplantes, que muitas vezes vem de outras cidades ou estados para utilizarem a rede pública de saúde especializada.

Pensando em ampliar o conforto durante a estadia dessas famílias, ao decorrer do mês, a Companhia efetuou a troca de todas as luminárias da casa de apoio. Além disso, o ambiente interno recebeu uma pintura completa, incluindo o hall de entrada, a sala de televisão, cozinha, escadarias, varanda, lavanderia, banheiros, dormitórios e beliches.



Impacto na Metrôpole

Comunidades e Desenvolvimento Social

Atendimento às Mulheres Vítimas de Violência

Postos Avançados de Atendimento às Mulheres Vítimas de Violência.

Presentes nas estações Santa Cecília, da Linha 3–Vermelha, e Luz, da Linha 1-Azul, as mulheres vítimas de violência contam com atendimento diferenciado e acolhedor, realizado por metroviárias capacitadas, assistentes sociais e psicólogas a serviço da Secretaria Municipal dos Direitos Humanos e Cidadania do Município de São Paulo.

Com apoio do Metrô, as mulheres vítimas de violência encontram nos postos o atendimento necessário para realizarem denúncias e receberem apoio multidisciplinar para suas importantes demandas.

Em 2023 os Postos Avançados de Atendimento às Mulheres realizaram **945 atendimentos**.



ACERVO METRÔ



Impacto na MetrÓpole

Comunidades e Desenvolvimento Social

Biblioteca Neli Siqueira

O Metrô possui uma biblioteca especializada em transportes, que também dispõe de publicações de outras áreas do conhecimento tais como: Engenharia, Arquitetura, Direito, Administração, Economia, Informática e muitos outros assuntos, sob a forma de livros, folhetos, normas técnicas, relatórios, revistas, jornais, teses, manuais técnicos, anuários etc. Dentro desse acervo, destaca-se a Memória Técnica, que contém a produção bibliográfica tecnológica do Metrô.

Parte deste acervo pode ser consultado [no site da Biblioteca](#).



Acervo da Biblioteca em 2023

Qtde de itens

Audiovisual	758
Iconográfico	9.757
Sonoro	159
Tridimensional	166
Livros acervo Cultural	7.681
Livros Técnico	9.212
Memória Técnica	10.216
Publicações Metrôs do Mundo	853
Tradução	377
Periódicos	13.105
Emplasa (obras e periódicos)	34.220



Impacto na Metrópole

Comunidades e Desenvolvimento Social

Acervo de Obras de Arte

O Metrô possui vasto acervo de arte contemporânea distribuído por suas estações cujo principal objetivo é democratizar o acesso à arte pela ocupação do espaço público. O acervo é formado por 92 obras de arte distribuídas em 36 de suas estações. A gestão e conservação deste acervo é de responsabilidade do programa Arte no Metrô.

Conservação de Obras de Arte do Metrô

Em 2020, teve início o Projeto de Conservação de Obras de Arte do Acervo do Metrô. Esculturas, murais e painéis têm passado por um minucioso processo de limpeza e restauro. Em 3 anos, 33 obras foram restauradas. A segunda edição do projeto foi iniciada em 2022 e restaurou 12 obras do Acervo, das quais cinco foram trabalhadas especificamente em 2023, quando a edição atual foi concluída.



PAINÉIS "QUATRO ESTAÇÕES", DE TOMIE OHTAKE (1991). ESTAÇÃO CONSOLAÇÃO.





Impacto na Metrópole

Comunidades e Desenvolvimento Social

Linha da Cultura e Arte no Metrô

O Programa de Ação Cultural, hoje denominado **Linha da Cultura**, foi oficializado em 1986 e conta com 30 espaços culturais distribuídos em 21 estações. A premissa da Linha da Cultura é oferecer aos passageiros atividades artístico-culturais que ressignifiquem as suas viagens pela cidade. Desde sua implantação, foram aproximadamente 10.000 atividades culturais, entre exposições, apresentações musicais, teatro, cinema e literatura.

A programação cultural também integra parcerias com instituições culturais e museus da cidade por meio de convênios, com 16 equipamentos culturais de São Paulo.

**O Linha da Cultura
realizou 273
atividades em 2023**

Exposições de Destaque em 2023



Semana da Cultura Nordestina. Estação Tatuapé.

Impacto na MetrÓpole

Comunidades e Desenvolvimento Social

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

Exposições de Destaque em 2023



Cultura Negra no Metrô. Estação Tatuapé.



115 anos da Imigração Japonesa. Estação Sé



Arraiá no Metrô. Estação São Bento

SP Festival – Esquenta The Town.
Estação República.





Impacto na MetrÓpole

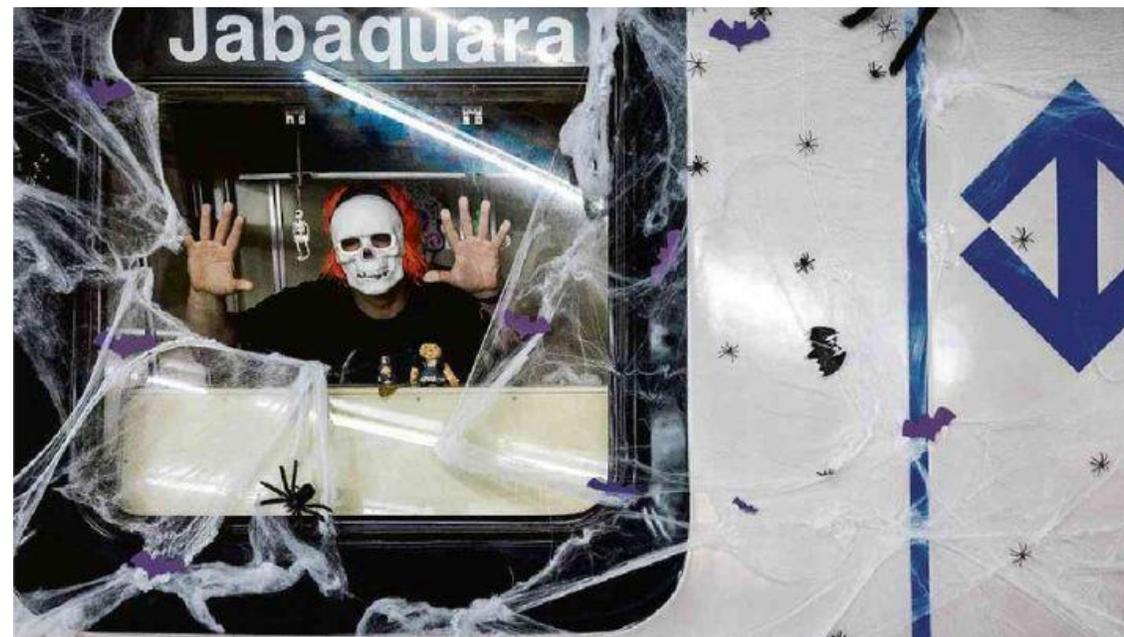
Comunidades e Desenvolvimento Social

Exposições de Destaque em 2023

Em outubro/23, os passageiros participaram de uma experiência aterrorizantemente divertida na Estação Sé, conexão entre as Linhas 1-Azul e 3-Vermelha do Metrô. Durante esse período, o Metrô se transformou em um palco assombrado para celebrar o Halloween com muita animação e interatividade.

Durante o evento, uma maquidora esteve presente para transformar crianças e até mesmo adultos corajosos em criaturas horripilantes do Halloween. Nossos colaboradores também se fantasiaram e estiveram prontos para interagir com os participantes.

Além disso, a réplica do trem da Frota A ficou devidamente caracterizada para a ocasião e fez parte dessa brincadeira assustadora. O evento preparado pela Linha da Cultura em parceria com o time de Redes Sociais, foi uma oportunidade incrível para os passageiros entrarem no espírito do Halloween e aproveitar as atividades oferecidas pelo Metrô.



Halloween na Estação Sé



Impacto na MetrÓpole

Comunidades e Desenvolvimento Social

Projeto Música no Metrô – Programa de Satisfação dos Passageiros

Fruto do Plano de Negócios 2022 – Programa de Satisfação dos Passageiros, o projeto tem como propósito dar visibilidade a artistas independentes, apoiando os diversos estilos da produção musical contemporânea e regularizando as apresentações nas estações por meio de um cadastro no Metrô, incluindo músicos que já se apresentam de forma espontânea.

Lançado em 27 de dezembro de 2022, o projeto recebeu durante o ano de 2023 as inscrições de 385 artistas, que somaram mais de 285 apresentações agendadas nas estações Vila Madalena, Sé, Tatuapé, Brás e Paraíso.

Para participar do projeto, os artistas realizam um cadastro por meio do Regulamento de Procedimento de Cadastros de Artistas, no site da Linha da Cultura ([Música no Metrô – Linha da Cultura \(metrosp.com.br\)](https://www.metrosp.com.br/musica-no-metro)). Todas as inscrições são averiguadas para habilitação e o contato é realizado por e-mail para confirmação de agendamento.

Com a validação dos agendamentos, as estações são informadas sobre a agenda de músicos da semana posterior. No horário marcado, os músicos se registram na Sala de Segurança Operacional (SSO) e se dirigem ao local destinado para a apresentação programada, que tem a duração de 50 minutos.



Berteo Ribeiro. Estação Paraíso.

385
artistas
inscritos

285
apresentações

L.A. Rocks. Estação Tatuapé.



Impacto na Metrópole

Oportunidades em Projetos e Construções Sustentáveis

Construção Sustentável e Certificação Ambiental

O Metrô efetuou o registro do projeto da estação Anália Franco, para obter a certificação LEED® BD+C (Liderança em Energia e Design Ambiental – projeto e construção) em outubro de 2021. Com a elaboração do controle integrado de mudanças em 2022, foi possível iniciar os trabalhos para reunir as evidências e comprovar o atendimento a requisitos de construção sustentável visando obter a certificação.

Os requisitos para certificação abrangem as fases de projeto e de obras. Entre os relacionados à construção, estão atividades para a prevenção da poluição, gerenciamento e controle dos resíduos de obra civil, entre outras ações de monitoramento da obra, já contemplados no licenciamento ambiental e planos para gestão ambiental da obra.

Visando possibilitar certificações futuras e aprimorar o desempenho ambiental de seus projetos, o Metrô tem incorporado os requisitos de construção sustentável referenciados que ainda não estavam presentes na fase de planejamento e concepção em suas instruções de projetos.

O anteprojeto de engenharia da Linha 20-Rosa, na etapa de detalhamento de suas estações, já contemplou o atendimento a esses requisitos. No anteprojeto de engenharia da Linha 22-Marrom que está em desenvolvimento, eles serão incorporados nos projetos das estações, permitindo a preparação para o atendimento aos requisitos de construção sustentável alinhados às categorias definidas pelo LEED® BD+C, nas outras fases de projeto.



Impacto na Metrópole

Oportunidades em Projetos e Construções Sustentáveis

Linha 15-Prata – Projeto Corredor Verde

Trata-se de intervenção urbana na zona Leste da cidade prevista no projeto do monotrilho da Linha 15-Prata, com 12,5km de extensão já implantados, 1,8km em implantação e cerca de 3,5km em projeto. Essa iniciativa constitui uma inovação no tratamento de áreas livres conectadas à infraestrutura metroferroviária, na medida em que se integra ao sistema de áreas verdes e à rede cicloviária da capital paulista, que inclui a implantação de ciclovias, com plantio de árvores, arbustos e forrações, sob o elevado do monotrilho.

Apresenta ainda um conjunto de equipamentos, tais como: áreas de descanso, mobiliário urbano e pista de caminhada. Esse conjunto significou um aumento da qualidade ambiental dos bairros que atravessa, ao dotar os espaços do canteiro central das vias com elementos que fomentam sociabilidade, práticas esportivas, mobilidade ativa e apropriação do espaço público. Tal qualificação é perceptível nos trechos já implantados, através de sua utilização intensa pela população local.

A abrangência do projeto vai além dos limites do canteiro onde se insere, com reflexos em uma área de influência mais ampla, possibilitando conexões em escala macro, como elemento de requalificação urbana. Constitui-se, ainda, um recurso de educação ambiental, por meio da conscientização sobre espécies nativas e comunicação visual que evidencia os requisitos ambientais adotados do projeto.



Imagens de trechos do trajeto de intervenção.



Impacto na Metrópole

Oportunidades em Projetos e Construções Sustentáveis

Por fim, as soluções propostas, que incluem as soluções paisagísticas criadas, conciliando os sistemas hídricos e viários, que simulam processos naturais para a gestão das águas derivadas dos escoamentos urbanos. Entre estas soluções estão os jardins de chuva, canteiros pluviais, bacias de infiltração vegetada, sistemas *wetlands*, etc, que promovem renovação urbana, qualidade ambiental e mobilidade.

Esse conjunto de dispositivos significa uma mudança de paradigma nos projetos dessa escala ao incorporar alguns Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da ONU aos projetos de infraestrutura urbana realizados pelo Metrô, contribuindo com as ações do Estado frente às mudanças climáticas, no que tange à redução das ilhas de calor e aumento da biodiversidade e atende ao conjunto de exigências apontadas pelos órgãos licenciadores, como forma de compensação ambiental.



Impacto na Metrópole

Cadeia de Fornecimento Responsável Avaliação Ambiental e Social de Fornecedores

PGAA – Plano de Gerenciamento de Aspectos Ambientais

A gestão dos aspectos ambientais das atividades realizadas por empresas contratadas também faz parte do escopo do Sistema de Gestão Ambiental – SGA da Companhia. Para realizar essa gestão, é solicitado um PGAA – Plano de Gerenciamento dos Aspectos Ambientais às empresas que realizam atividades que tenham potencial de poluir o meio ambiente, controlando possíveis impactos dessas atividades antes do início do trabalho das empresas no Metrô.

Desde que o SGA foi implementado, mais de 300 empresas já apresentaram PGAA informando o modo de controle dos aspectos ambientais gerados em decorrência dos serviços prestados nas dependências da Companhia.

Após aprovação da área responsável pelo SGA, esse documento também serve como base para a fiscalização das contratadas quanto ao cumprimento das leis e normas ambientais aplicáveis.



Impacto na Metrópole

Cadeia de Fornecimento Responsável Avaliação Ambiental e Social de Fornecedores

Além do PGAA – Plano de Gerenciamento dos Aspectos Ambientais, a Companhia do Metrô promove a exigência de regularidade de seus fornecedores desde a etapa licitatória, fazendo constar dos editais, condições que impedem a participação de proponentes que tenham sido sancionadas administrativa ou judicialmente. Ainda na etapa licitatória, é exigido de todas as licitantes a manifestação expressa de compromisso de participação no certame com uma conduta ética.

Durante a execução contratual, é exigido dos fornecedores um comportamento ético, transparente, responsável e em conformidade com todas as legislações vigentes e regulamentos e orientações específicas do Metrô, visando cada ação praticada sempre resguardar o interesse público, notadamente:

- É requisito para o pagamento dos serviços prestados a apresentação de guias de recolhimento de FGTS e Previdenciárias, garantindo assim que a Contratada honre com todas as obrigações trabalhistas acessórias junto aos seus empregados.
- O instrumento contratual estabelece responsabilidades da Contratada em vários aspectos, incluindo a responsabilidade por ônus financeiros que venham a surgir em decorrência do contrato, danos causados ao Metrô ou a terceiros, cumprimento de normas de segurança do trabalho e recomendações do SEMST – Serviço Especializado de Segurança e Medicina do trabalho do Metrô (item 11 da minuta de instrumento contratual).

- Existe ainda responsabilidade atribuída à Contratada em relação ao tratamento de dados pessoais, exigindo-se que a realização de atividades de tratamento de informações relacionadas a pessoas naturais identificadas ou identificáveis seja realizada em conformidade com a LGPD – Lei Geral de Proteção de Dados (Lei Federal 13.709/2018), além das normas e regulamentos adotados pelas competentes autoridades de proteção de dados, notadamente, a ANPD – Autoridade Nacional de Proteção de Dados (item 14 da minuta de instrumento contratual).
- Em complemento, se verificada infração contratual, ao Código de Conduta e Integridade do Metrô ou ainda a comando legal da Lei Federal 12846/2013 ou Decreto Estadual 60106/2014, é possível a aplicação de sanções à Contratada.
- Adicionalmente, cabe registrar que além do acima exposto, os contratos cujo objeto esteja sujeito a condição específica, também se exigirá das Contratadas o cumprimento desta condição, como por exemplo, no caso de fornecimento de madeira, a exigência de situação regular no CADMADEIRA, nos termos do Decreto Estadual 66.819, de 06 de junho de 2022, que regulamenta o cadastro de empresas que comercializem produtos e subprodutos de origem nativa da flora brasileira.



Impacto na Metrópole

Processos Internos | Melhoria dos processos

Excelência na **Gestão de Empreendimentos**

Nos últimos anos o Metrô de São Paulo vem investindo na modernização do gerenciamento dos empreendimentos, com aprimoramento e novos métodos de gerenciamento, conforme as melhores práticas de mercado e a expertise da Companhia, para assegurar a competitividade do Metrô em um cenário de crescente complexidade, para entregar os empreendimentos no escopo, custo, prazo e qualidade requeridos, com uso racional dos recursos.

Plano de **Administração de Crise** das áreas de expansão

Desde 2022 o Plano de Administração de Crises, instituído por norma interna, para as áreas de expansão, garante o processo, alinhado à gestão de riscos dos empreendimentos, para a continuidade do negócio no caso de uma disrupção que afete o processo finalístico "realizar a expansão da malha metroviária".



Impacto na Metrópole

Processos Internos | Melhoria dos processos

Fórum Ágil

O Fórum Ágil foi criado em 2020 pelo PMO Corporativo com o objetivo de promover a disseminação e aplicação de práticas ágeis de gestão. O fórum foi aberto a todos os metroviários. Trata-se de um ambiente colaborativo dedicado à promoção de conteúdo, discussões e eventos relacionados a práticas ágeis.

Resultados em 2023:

- Mais de 640 membros
- 14 eventos realizados, com média de 106 participações
- Média 4,88 estrelas na avaliação dos eventos
- Média 4,66 estrelas na avaliação geral do fórum
- 2 turmas de treinamento Scrum realizadas

Treinamentos em Gestão de Projetos e Portfólios

Em 2023 houve 459 participações em cursos da trilha de gerenciamento de projetos e portfólio, contabilizando um total de mais de 3.660 homem x hora de treinamento.

Participações:

- 144 – Fundamentos de Gestão de Projetos
- 49 – Lições Aprendidas
- 66 – Gestão de Riscos dos Empreendimentos
- 22 – Controle Integrado de Mudanças dos Empreendimentos de Expansão
- 32 – Gerenciamento de portfólios
- 22 – Ciclo de Vida dos Empr. de Expansão e Portões de Passagem
- 26 – *Scrum Framework*
- 66 – Métodos Ágeis
- 11 – *Microsoft Project*
- 21 – *Lean Change Management*





Impacto na Metrópole

Processos Internos | Melhoria dos processos

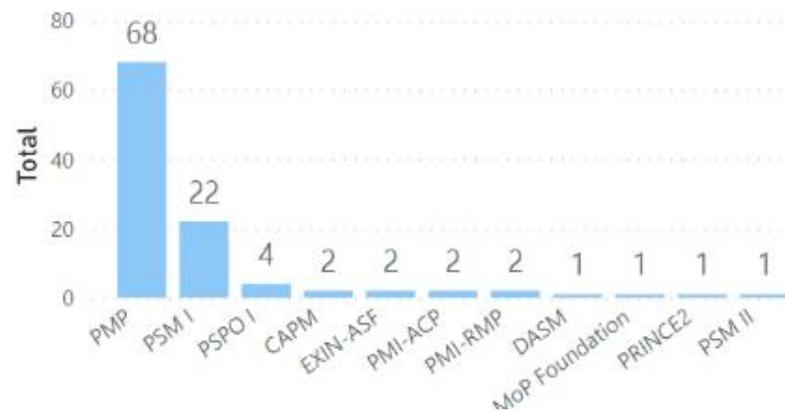
Certificações de Gestão de Projetos 2023

As certificações profissionais comprovam e formalizam os conhecimentos, habilidades e atitudes previamente definidas como padrão, para uma determinada competência.

Em 2023, o Metrô obteve 7 novas certificações com foco em gestão de projetos e portfólio, totalizando 106 profissionais certificados:

- 3 Project Management Institute – Project Management Professional (PMP)®
- 1 Axelos – Portfolio Management (MoP)®
- 1 Scrum.org – Professional Scrum Master® I (PSM I)
- 1 Scrum.org – Professional Scrum Master® II (PSM II)
- 1 Scrum.org – Professional Scrum Product Owner® I (PSPO I)

*(nome da instituição – nome da certificação)



número de certificações obtidas, por tipo

2ª Semana de Gestão de Projetos

A 2ª Semana de Gestão de Projetos foi um evento online entre os dias 23 e 26 de outubro, que reuniu profissionais, líderes e entusiastas da área de gestão de projetos de toda a Companhia.

Nesta edição palestrantes internos e externos, compartilharam temas como indicadores e cultura *data-driven*, inteligência artificial na gestão de projetos, painéis e apresentação de cases incrementando aprendizados na gestão de projetos.

O evento contou com mais de 700 participantes em 12h de evento.

Impacto na Metrópole

Processos Internos | Tecnologia da Informação

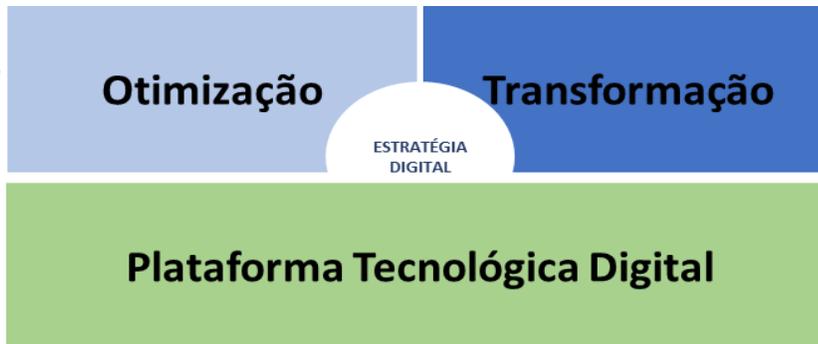
Transformação Digital / Modelo Digital

Alinhado à estratégia corporativa, tem como objetivos obter resultados tangíveis a partir do atual modelo de negócios/missão pública da empresa (otimização) ir além dela (transformação). Parte da jornada digital do atual modelo de processos de negócios/operacionais, visando eficiência, melhoria de produtividade, agilidade, redução de custos, por meio da automação dos processos com o uso de tecnologias digitais. Pressupõem-se a manutenção do programa de modernização contínua da infraestrutura e dos ativos de TI (sistemas, software e hardware), aumentando a capacidade de produtos e serviços tecnológicos.

Plataforma Tecnológica Digital

Aceleração da jornada digital por meio da Implementação de tecnologias digitais – serviços em nuvem, computação móvel ou outros projetos convencionais de TI – e criação de base tecnológica para evolução de jornadas de otimização ou transformação.

Melhoria da eficiência, aumento de produtividade, agilidade, a redução dos custos.



Modernização contínua da infraestrutura de TI, criando mais capacidades para contribuir e dar suporte a estratégia corporativo, através do uso das tecnologias emergentes.

Jornada de Otimização

Os sistemas e produtos digitais irão turbinar o modelo de negócios existente. A maioria dos esforços tiveram como objetivo um olhar estratégico para a produtividade, a experiência de usuários internos de tecnologia da informação e a utilização de ativos de TI existentes.

Jornada de Transformação

Investimentos na transformação digital de processos, segmentos ou unidades de negócios específicos, adotando tecnologias e abordagens emergentes, dedicando recursos financeiros e humanos à transformação da realidade para o próximo ano fiscal e futuro.

Novos sistemas e produtos e serviços digitais.



Impacto na Metrópole

Processos Internos | Tecnologia da Informação

Transformação Digital / Sistemas de Informação

Sistema de Gestão de Contratos / Contrato Digital

O sistema de gerenciamento de contratos terá funcionalidades para digitalização e armazenamento de todos os contratos em um repositório central, proporcionando aos usuários (praticamente todas as unidades de organizacionais da empresa) uma maneira de pesquisar e revisar contratos, eliminando a necessidade de localizar manualmente e vasculhar pilhas de papel. O sistema está em desenvolvimento e será utilizado por todas as unidades organizacionais.

Gestão de Documentos / Metrô Digital

Foi implementada a solução de Automação e Gestão de Documentos de maneira conectada e baseada em valor, automatizando processos. Isso envolve abordar os processos de negócios que envolvam a geração, gestão e armazenamento de documentos de ponta a ponta, incluindo funções de: criação, armazenamento, fluxos e aprovações utilizando assinatura digital e histórico.

WMS – Gerenciamento de Armazém/Almoxarifado

Sistema visa a modernização de processos logísticos de transporte e armazenagem de materiais, por meio de implantação de solução integrada aos sistemas e recursos disponíveis. A solução foi implementada por completo em 2023 e espera-se que, a partir da implantação dessa solução, a empresa ganhe agilidade e facilidade na realização dos registros, consultas e análises dos processos logísticos.

SMI Mobile – Sistema de Manutenção Integrado

Sistema que permite o pessoal de operação e manutenção abrir chamados de ocorrências, fazer consultas e pedidos de serviços na rede metroviária. O sistema possui facilidade de acesso e reconhecimento dos itens de estrutura física das estações, pátios e subestações, com a identificação por *QR Code*, em ambientes pré-definidos. E tem como principal benefício a agilidade no atendimento a ocorrências diversas dentro da rede.



Impacto na Metrópole

Processos Internos | Tecnologia da Informação

Transformação Digital / Infraestrutura de TIC

Para dar suporte às necessidades de negócio da empresa onde a tecnologia da informação está presente, é necessário a atualização e a modernização da infraestrutura de TI. E como produto deste trabalho, destacam-se:

Desktop e Notebooks

Realizada a substituição de todas as estações de trabalho da empresa, instalando novos *notebooks* (aumentado sua capacidade e quantidade, para aumentar a capacidade de teletrabalho) e novos *Desktops*.

Os novos equipamentos, mais potentes, oferecem agilidade necessária para o processamento dos sistemas de informação existentes na empresa, bem como o suporte necessário nos serviços presenciais e em teletrabalho.

Telefonia Móvel

Iniciativa vem ao encontro da modernização tecnológica, implementando em todos os dispositivos, sistemas de gerenciamento e segurança de dados para garantir a plena gestão e políticas da empresa.

Cloud Computing – Computação em nuvem

Realizada expansão na utilização da infraestrutura em “Nuvem Pública”, bem como os serviços associados a essas infraestruturas, estando assim habilitados para as novas tecnologias, atendendo as necessidades existentes e as novas que foram mapeadas pelo Plano de modernização que será implementado em 2024.

Segurança da Informação / Segurança Cibernética

Implementadas ações visando o aumento do nível de maturidade em segurança cibernética na empresa.

Esse projeto tem como escopo executar as atividades relacionadas ao monitoramento e ações preventivas e corretivas no acesso a sistemas e informações, destacando: acesso a Websites internos e externos; acesso a aplicações; consumo de tráfego de dados; detecção de ameaças e prevenção (em quantidade), entre outras ações.

Tecnologias Analíticas Avançadas

Investimentos na criação de laboratórios, na formação de pessoal, criação de estrutura organizacional, execução de experimentos e implementação de projetos, utilizando tecnologias emergentes, como: Inteligência artificial (IA), Aprendizado por Máquinas (*Machine Learning*), Robôs (BOT).

Como resultado objetivo, foram implementados de quatro Chatbots; quatro soluções de IA Generativa (IA); três de Machine Learning (ML) e uma voltada para Automação de Processos (RPA).



Mobilidade Sustentável

Mudanças climáticas

Mudanças Climáticas e a contribuição do Metrô para cenários de baixo carbono

As cidades se deparam com novos desafios para manter a resiliência da infraestrutura e os serviços à população frente aos impactos das alterações no clima. Com o aumento da frequência e da intensidade dos eventos climáticos extremos, em particular de chuvas e secas prolongadas, a mobilização das empresas e da sociedade para a mitigação de emissões de gases de efeito estufa-GEE avançou e deverá haver uma aceleração dos processos de adaptação às alterações climáticas.

Em 2023, o transporte urbano ganhou ainda mais relevância com as discussões globais na Conferência das Nações Unidas sobre Mudanças Climáticas de 2023 – COP 28, a respeito da necessidade de substituir o uso de combustível fóssil por energias renováveis. O consumo de combustíveis para o transporte urbano é a principal fonte de emissões de GEE e tende a crescer, impulsionado pelo uso do transporte individual motorizado.

Neste contexto, a expansão da rede metroferroviária e a melhoria dos serviços prestados são estratégicos para cenários de baixo carbono. Por demandar o consumo de recursos para a implantação de infraestrutura e o consumo intensivo de energia para a operação, as soluções para a mitigação das emissões deverão estar associadas a estratégias que compreendam as várias dimensões: legal, urbana, econômica, ambiental, social, tecnológica.

No Metrô de São Paulo, a abordagem das mudanças climáticas é um tema material da sua estratégia de negócio e permeia o ciclo de vida dos seus empreendimentos. Suas ações estão alinhadas às recomendações previstas para o setor de transportes no Plano de Ação Climática e Desenvolvimento Sustentável para São Paulo-PAC 2050 que visam promover a mitigação das emissões através da substituição modal.



Mobilidade Sustentável

Mudanças climáticas

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



Estratégias de mitigação das emissões

Como o Metrô é um transporte sustentável, eficiente, seguro, inclusivo e movido a energia mais limpa, a principal ação da Companhia para a mitigação das emissões se inicia com a expansão da rede metroviária, que envolve a adoção de uma visão de longo prazo e a atuação de forma integrada e transversal a outras esferas do desenvolvimento das cidades.

No planejamento e concepção dos projetos, o Metrô internaliza diretrizes gerais para implantar uma infraestrutura adequada, sustentável e resiliente aos efeitos das mudanças climáticas e para prover uma rede de transporte integrada capaz de promover a substituição modal com a oferta de um serviço rápido, confiável e com regularidade.

No processo de definição de alternativas tecnológicas e construtivas ainda nas etapas de planejamento são consideradas especificações técnicas e de serviços adequadas aos princípios da construção sustentável e legislação pertinente, orientando também a definição de insumos e processos na etapa de implantação de novas linhas, de forma a promover a inovação, a redução de impactos na operação e manutenção da rede metroviária.

A redução de consumo de energia e a eficiência energética são obtidas com a adoção de inovações tecnológicas, modificação de procedimentos, modernização dos sistemas de controle, de material rodante, de equipamentos fixos, dos sistemas de ventilação e iluminação, dentre outros. Provém ainda com a modificação de parâmetros de projeto e especificações técnicas atualmente consolidados para a implementação de tecnologias inovadoras na expansão do sistema metroviário.

Assim, a atuação do Metrô como agente estruturador da mobilidade urbana resulta em ganhos expressivos para a população e a qualidade de vida, com a redução do tempo de viagem, dos congestionamentos nas ruas e de acidentes de trânsito, do consumo de combustíveis, e, conseqüentemente, das emissões atmosféricas.



Expansão da Rede:

contribui para cenários de baixo carbono



Substituição modal:

reduz os deslocamentos por transporte individual, movido a combustível fóssil.



Contribuição para o planejamento urbano inteligente:

abordagem integrada a outras dimensões do desenvolvimento urbano.



Construção sustentável: especificações de projeto, requisitos LEED, certificação.



Inovação:

construtiva, tecnológica, operação, monitoramento, gestão.



Eficiência Energética:

Iniciativas para redução do consumo de energia e melhoria de eficiência energética.

Mobilidade Sustentável

Mudanças climáticas | Energia e emissões

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

A gestão das emissões de GEE do Metrô envolve diversos aspectos estratégicos: a energia elétrica, principal fonte de emissão de GEE, os custos associados para sua aquisição e a eficiência energética. Também compreende o acompanhamento do contexto brasileiro no que se refere ao clima e à geração da energia elétrica.

Desde 2008, o Metrô realiza o Inventário de Emissões de GEE. São levantadas e contabilizadas as emissões provenientes do consumo de energia, combustível, geração de resíduos e efluentes e outros processos realizados na administração, operação e manutenção do serviço da Companhia, além nos seus canteiros de obras.

O consumo de energia para a operação do sistema representa mais de 95% do total da Companhia, sendo o restante destinado para prédios administrativos e canteiros de obras.

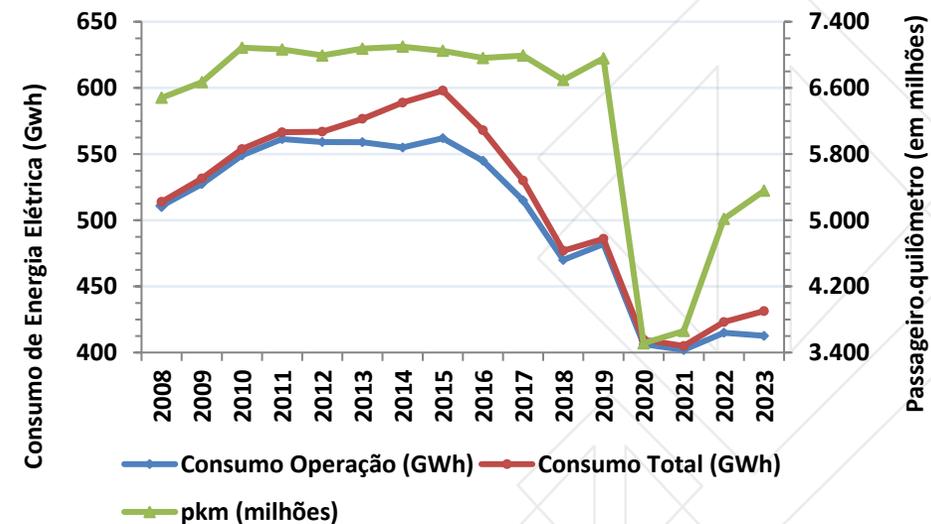
Mesmo com o incremento de 7% da demanda entre 2023 e 2022, houve uma redução no consumo de energia para operação, indicando ganho de eficiência energética. O consumo de energia de tração por carro-quilômetro variou de 3,41 kWh/carro.km, em 2015, para 2,72 em 2023.

O consumo total de energia no ano de 2023 também foi influenciado pelo avanço das obras de expansão da rede metroviária.

O desempenho ambiental da rede metroviária e os benefícios promovidos pelos investimentos na expansão da rede contribuem para a redução das emissões de GEE na RMSP e para cenários de baixo carbono.

Consumo de Energia Elétrica (GWh)

	2020	2021	2022	2023
Consumo total	410	406	423	431
Operação	406	402	415	413
Canteiros de obra	1	3	7	18
Edifícios administrativos	2	1	1	1



Mobilidade Sustentável

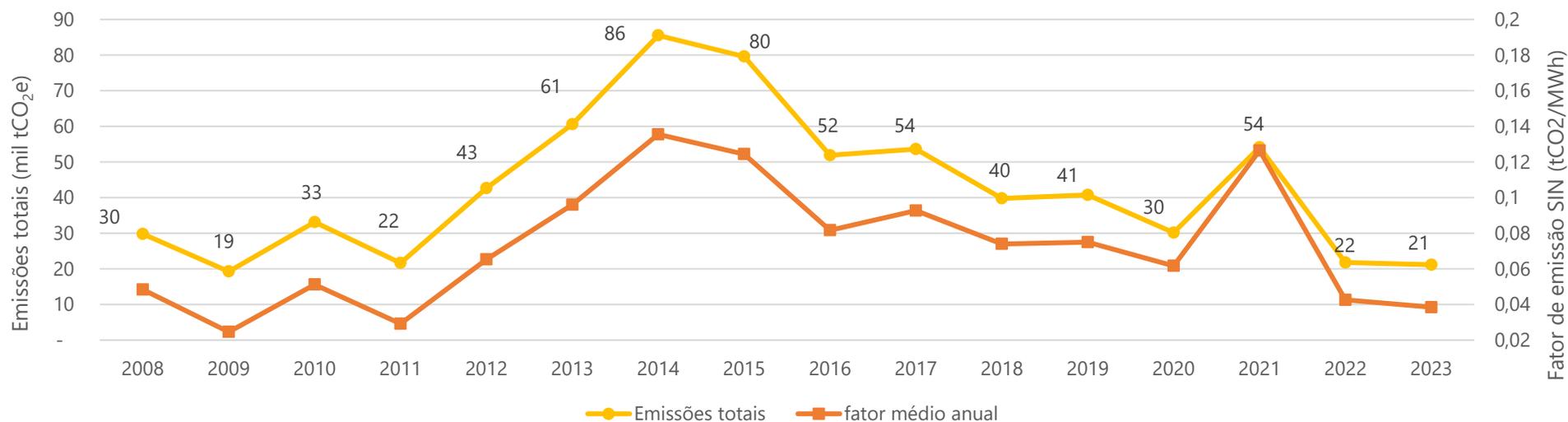
Mudanças climáticas | Energia e emissões

Emissões de Gases de efeito estufa (GEE)

As emissões de gases de efeito estufa (GEE) do Metrô estão vinculadas ao consumo de energia da Companhia, especialmente aquela destinada à operação dos trens.

Em 2023, as emissões de GEE da Companhia apresentaram uma redução de 4% em comparação ao ano anterior. Esse declínio é influenciado pela continuidade do aumento da participação de energias renováveis na composição da matriz energética nacional ao longo de 2023. Isso se reflete em fatores de emissão pela geração de energia mais baixos no Brasil. Aliado a isso, as iniciativas para aumento da eficiência energética realizadas pela Companhia também colaboram para o bom desempenho climático do Metrô.

As emissões totais de GEE caíram de 22 mil tCO₂e para 21 mil tCO₂e, em 2023. Destas, 16 mil toneladas estão associadas ao consumo de energia elétrica para operação do sistema (tração dos trens, estações, centro de controle operacional e pátios de manutenção), o que que representa mais de 75% do total das emissões da Companhia.



- INTRODUÇÃO
- MENSAGEM DO PRESIDENTE
- SOBRE O RELATÓRIO
- MATERIALIDADE
- O METRÔ DE SÃO PAULO
- GOVERNANÇA
- IMPACTO NA METRÓPOLE
- MOBILIDADE SUSTENTÁVEL
- FOCO NO PASSAGEIRO
- SOCIEDADE
- PESSOAS VALORIZADAS E RESPEITADAS
- DESEMPENHO ECONÔMICO-FINANCEIRO
- DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS
- DISPOSIÇÕES FINAIS
- AGRADECIMENTOS
- ANEXOS

Mobilidade Sustentável

Mudanças climáticas | Energia e emissões

Custos da Operação – Energia Elétrica

Em 2023, o custo total com energia elétrica para a operação da rede do Metrô foi de R\$ 189,1 milhões, valor inferior ao observado em 2022, de R\$ 196,4 milhões. O custo médio da energia atingiu o valor de R\$ 458,25/MWh, frente ao custo médio de R\$ 473,45/MWh em 2022.

Entre os fatores significativos para a redução dos custos com energia estão o reajuste nas tarifas da Enel, da ordem de - 11% no segundo semestre de 2023, permanecendo vigente durante o primeiro semestre de 2024 e a redução de R\$ 9,1 milhões pagos para a Câmara de Comercialização de Energia (CCE), motivado por redução nos custos com o Encargo por Serviços do Sistema (ESS).

Para 2023 a projeção dos custos com energia elétrica era de R\$ 210 milhões, considerando que se previa aumento na oferta de viagens, reajustes nos preços e nas tarifas de energia entre 5 e 10%. Os trabalhos dedicados à gestão de energia executados pela Companhia trouxeram uma economia na ordem de R\$ 20 milhões, quando observados os valores realizados (R\$ 189.101.630,60) frente ao inicialmente projetado.



Mobilidade Sustentável

Mudanças climáticas | Energia e emissões

Balanco das emissões de carbono

A avaliação dos benefícios da rede metroviária para a mitigação dos efeitos das mudanças climáticas considera os impactos resultantes da existência da rede metroviária em operação. Com base na análise das emissões evitadas e as geradas em função do consumo de energia elétrica para operação, é calculado o balanço das emissões de gases de efeito estufa (GEE) da rede metroviária, em unidade de CO₂e.

No ano de 2023, o balanço de carbono foi de 648 mil toneladas em CO₂e de emissões evitadas líquidas. Esse resultado foi obtido ao considerar que foram evitadas 664 mil toneladas, com a existência e operação da rede do Metrô, e emitidas 16 mil toneladas em decorrência do consumo de energia elétrica na operação. Isto significa que, cada tonelada de CO₂ emitida pela operação dos trens do Metro foi evitada a emissão de 42 tCO₂e.

Esses benefícios tornam-se ainda mais evidentes ao comparar as emissões de GEE por passageiro-quilômetro do Metrô com as emissões geradas por ônibus e automóveis. Em 2023, para transportar um passageiro por uma distância de um quilômetro, a operação do Metrô resultou em uma emissão indireta de 3 gramas em CO₂ equivalente. Esses resultados enfatizam a relevância dos sistemas metroviários e dos investimentos na expansão para cenários futuros de baixo carbono, proporcionando, ainda, evidências dos benefícios para a qualidade do ar, entre outros aspectos.

EMISSIONES DE CARBONO EVITADAS LÍQUIDAS

648 mil tCO₂e

PELA OPERAÇÃO DA REDE
DO METRÔ EM 2023

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



Mobilidade Sustentável

Mudanças climáticas

Comunicação

O Metrô tem ampliado as suas ações de comunicação sobre as estratégias adotadas em todas as fases do ciclo de vida dos seus empreendimentos e que resultam na sua efetiva contribuição para cenários de baixo carbono.

Além de fazer a gestão de suas emissões através do Inventário de Emissões de GEE, em 2023, a Companhia efetuou o registro público de suas emissões no CDP, por iniciativa própria, sinalizando o interesse de demonstrar o desempenho climático do seu negócio, especialmente aos agentes financeiros.

O CDP é uma organização internacional que opera uma plataforma de divulgação global da performance de um negócio em relação às mudanças climáticas. Empresas, regiões e estados utilizam a plataforma para registro e publicação das suas emissões de GEE.

O Metrô também faz parte de organizações internacionais que reúnem outros metrôs do mundo para realizar *benchmarking* sobre as práticas adotadas. Fornece ainda dados para o Programa Brasileiro *GHG Protocol* e para Prefeitura de São Paulo.

A Companhia promove ainda o engajamento de suas partes interessadas em relação ao tema das mudanças climáticas através de ações de educação ambiental para passageiros e empregados. Também participa de fóruns e associações para troca de experiências em relação à gestão do seu desempenho climático.

Todas essas iniciativas do Metrô estão alinhadas ao compromisso do Metrô com a agenda ESG e com as práticas do mercado.



Mobilidade Sustentável

Licenciamento e controle ambiental

O respeito ao meio ambiente está no presente, no passado e no futuro do Metrô

Desde a concepção até a operação, os empreendimentos metroviários passam por criteriosas análises técnicas para que todos os aspectos ambientais, sociais e econômico-financeiros sejam atendidos e obedeçam à legislação vigente. O licenciamento ambiental, procedimento obrigatório para os empreendimentos metroviários, mais do que um ato administrativo, é um importante instrumento de gestão ambiental dos empreendimentos.

No ano de 2023, O Metrô obteve junto à Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (CETESB) a Licença Prévia (LP) do Trecho Bosque Maia-Anhangabaú da Linha 19-Celeteste, as Licenças de Instalação (LI) do Túnel de Interligação entre as Estações Paulista da Linha 4-Amarela e Consolação da Linha 2-Verde e do subtrecho 4B de Vila Prudente-Ipiranga da Linha 15-Prata (1.720 m de via elevada com início após o *track switch* a oeste da Estação Vila Prudente, incluindo a Estação Ipiranga e um novo *track switch*) e a Licença de Operação (LO) do trecho de manobras (*track switch*) a oeste da estação Vila Prudente da Linha 15-Prata. Também foram solicitadas à CETESB as Licenças Prévia (LP) da Linhas 20-Rosa – Trecho Lapa-Santo André e 2-Verde – Trecho Fernão Dias-Dutra.

Nesse mesmo ano, foi realizada a audiência pública para obtenção junto à Secretaria do Verde e do Meio Ambiente do Município de São Paulo (SVMA) das Licenças Ambientais Prévia e de Instalação (LAP e LAI) referentes ao trecho com desapropriação da Av. Ragueb Chohfi que será readequado para implantação da via elevada da Linha 15-Prata. Também foi protocolado junto à SVMA o pedido da Licença Ambiental de Instalação (LAI) referente à ciclovia após a Estação Jardim Colonial até a Rua Forte do Triunfo e da via elevada entre a Rua Forte do Triunfo e a alça de acesso à Av. Jacu Pêssego.

Além disso, a manutenção das Licenças de Instalação e Operação dos empreendimentos demandaram a apresentação de 18 relatórios técnicos de acompanhamento aos órgãos ambientais ao longo do ano de 2023, que demonstram o cumprimento de todos os programas ambientais previstos no processo de licenciamento para todas as linhas em instalação e em operação pelo Metrô.



Mobilidade Sustentável

Licenciamento e controle ambiental

Áreas Contaminadas

O Decreto Estadual nº 59.263/2013 define área contaminada como local que contenha quantidades ou concentrações de matéria em condições que causem ou possam causar danos à saúde humana, ao meio ambiente ou a outro bem a proteger.

Para a implantação dos empreendimentos metroviários, por vezes, faz-se necessário desapropriar imóveis contaminados. Nesta situação, o Metrô providencia o gerenciamento do passivo ambiental conforme legislação vigente, uma vez que se torna responsável solidário pelas ações ambientais na área. Busca-se ainda, juridicamente, considerar no preço pago para expropriação do imóvel as apurações efetuadas do passivo no âmbito da perícia ambiental.

Em 2023, o total de áreas suspeitas, com potencial de contaminação ou contaminadas em processo de gerenciamento ou aguardando manifestação do órgão ambiental para encerramento, é de 25 áreas pertencentes aos empreendimentos em expansão e operacionais. Destas 25, em 21 delas há remediação, investigação, monitoramento ou plano de intervenção ainda em andamento. Para o encerramento das demais, aguarda-se a manifestação da Cetesb. As atividades de gerenciamento podem compreender campanhas de monitoramento de águas subterrâneas, vapores em solo, investigação detalhada, avaliação de risco à saúde humana, elaboração de plano de intervenção e processo de remediação.

O término do gerenciamento destas áreas está condicionado aos resultados a serem obtidos nas investigações e nas eventuais medidas de intervenção que possam ser adotadas.

As áreas atualmente gerenciadas são áreas operacionais da Linha 2-Verde (Pátio e Subestação Tamanduateí) áreas remanescentes da fase de implantação do trecho São Paulo Morumbi – Vila Sonia da Linha 4-Amarela e áreas contaminadas existentes nos trechos em implantação da Linha 15-Prata como a área do futuro Pátio Ragueb Chohfi.

Dentre as áreas potenciais, suspeitas e contaminadas existentes no trecho em expansão da Linha 2-Verde entre as estações Vila Prudente e Penha, atualmente há duas áreas, ambas na estação Aricanduva, que seguem sendo gerenciadas. Dentre elas, uma área encontra-se em processo de remediação (sistema de extração multifásica) desde fevereiro de 2023 e a segunda área encontra-se em processo de investigação detalhada complementar e avaliação de risco à saúde humana para elaboração de um Plano de Intervenção atualizado.

Em 2023, o Metrô obteve o Termo de Reabilitação para Uso Declarado de área localizada entre a Avenida Adolfo Pinheiro e ruas Rua Conde de Itu e Dr. Antônio Bento (área remanescente das obras da Linha 5-Lilás) além de parecer técnico favorável ao Plano de Intervenção elaborado para as obras de ampliação do Pátio Tamanduateí da Linha 2-Verde, e para as obras de implantação do Pátio Ragueb Chohfi da Linha 15-Prata.



Mobilidade Sustentável

Licenciamento e controle ambiental

Paisagismo e Requalificação Urbana

A implantação de grandes empreendimentos nas cidades prevê a integração e a consonância com o contexto urbanístico existente, reduzindo assim seu impacto. Por esta razão, as licenças ambientais definem que os empreendimentos considerem esse contexto nos projetos.

Restauração Ecológica

Em 2023, houve significativo avanço no processo de restauração ecológica (objeto de contrato celebrado em setembro de 2019 entre o Metrô e empresa especializada) relativo ao cumprimento dos dois Termos de Compromisso de Recuperação Ambiental referentes à intervenção em APP no Pátio Guido Caloi da Linha 5-Lilás e um referente a intervenção em Área de Preservação Permanente ocorrida nas obras de expansão da Linha 4-Amarela, próximo à futura estação Vila Sônia.

A restauração prevê a recuperação ambiental de uma unidade de conservação no município de Santa Isabel, no Estado de São Paulo, com plantio de espécies nativas conjugado à condução da regeneração natural da área em questão de acordo com a Resolução SMA nº 32/2014.

Também em 2023, o Metrô obteve, junto à CETESB, cinco autorizações para Supressão de Vegetação e Intervenção em Área de Preservação Permanente (ASV), sendo uma delas para o subtrecho 4B do Trecho Vila Prudente-Ipiranga da Linha 15-Prata e quatro para o Trecho Vila Prudente-Penha da Linha 2-Verde.

Além disso, em 2023, foram assinados os contratos com empresas especializadas para execução da restauração ecológica em uma área de 5,5 hectares dentro do Parque Natural Municipal Fazenda do Carmo-PNMFC e outra área de 8,0 hectares no Parque Estadual Itaberaba (Santa Isabel-SP).

Tais restaurações são compensações ambientais firmadas pela CETESB por meio de Termos de Compromisso de Recuperação Ambiental (TCRA) decorrentes aos manejos e intervenções em APP ocorridos e a ocorrer nas obras de expansão da Linha 2-Verde (Vila Prudente-Penha), ampliação da estação Vila Prudente, também da Linha 2-Verde, túnel de interligação da Linha 2-Verde com a Linha 4-Amarela e trecho Vila Prudente-Ipiranga da Linha 15-Prata.



Mobilidade Sustentável

Licenciamento e controle ambiental

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

Arqueologia

Durante o processo de concepção de novos empreendimentos, são realizados estudos para avaliação de seus impactos. Além das questões ambientais, os estudos trazem o conhecimento sobre a formação da cidade e revelam aspectos arquitetônicos, culturais e históricos das áreas de inserção e registros históricos. Também antecipam a possibilidade de existência de vestígios de ocupação humana nessas áreas.

Durante as obras de implantação, o patrimônio arqueológico ainda preservado no subsolo da cidade pode ser resgatado ou preservado *insitu* com as devidas medidas de salvaguarda e sinalização do sítio. Os vestígios materiais do modo de vida das pessoas compreendem diversos aspectos: tipos de moradia, hábitos alimentares e utensílios domésticos, consumo, atividades profissionais, industrialização, transportes, religiosidade, costumes, entre outros.

Em função das obras de expansão das linhas 2-Verde, 4-Amarela, 5-Lilás, 15-Prata e 17-Ouro, uma série de achados arqueológicos se encontra hoje sob a tutela de instituições, com o aval do IPHAN, que zelam pelo patrimônio histórico e cultural.

Em 2023, foram realizadas prospecções arqueológicas em parte das áreas onde serão implantadas as Estações Jacu Pêssego e Boa Esperança e no Trecho Vila Prudente-Ipiranga da Linha 15-Prata. Também foram conduzidos monitoramentos e estudos de arqueologia no trecho onde ocorrerá a adequação viária da avenida Ragueb Chohfi para implantação do viário da Linha 15-Prata, além de terem sido iniciadas as ações de Educação Patrimonial para o trecho Paulo Freire-Dutra da Linha 2-Verde.

Ainda na gestão do patrimônio histórico e arqueológico na expansão da Linha 2-Verde, destaca-se a área do Complexo Rapadura, na qual houve ocorrência de vestígios arqueológicos em dois locais distintos durante prospecções que antecederam as obras. O IPHAN, então, indicou a necessidade de realização de monitoramento arqueológico.

Isto ocorre pois, também por recomendações do IPHAN, os possíveis artefatos de interesse histórico foram mantidos *in situ* e tendo sido estabelecidas envoltórias de proteção, dentro das quais é vedada qualquer intervenção em subsolo ou em superfície, bem como a supressão de árvores e o tráfego de equipamentos.



Mobilidade Sustentável

Gestão do Uso de Energia

Gestão em Energia – ISO 50.001

Em 2023 foi formalizado Grupo de Trabalho para implementação de um sistema de gestão de energia, com base nos requisitos da ISO 50.001.

Esse trabalho está sendo realizado por corpo técnico do Metrô, o formado por especialistas na área de energia, bem como em sistemas de gestão.

Comitê de Energia

Em 2023 o Comitê de Energia empreendeu em atividades de redução do consumo e custos de energia, desenvolvendo as seguintes ações:

- Programa de Oferta de Trens por solicitação de Demanda e Desempenho por Marcha Constante aos Finais de Semana.
- Implantação do Trem Padrão por Desempenho via ATC.
- Implantação do CBTC na L1 – Azul.
- Contratação de Painéis Solares na estação Brás da L3 – Vermelha e na estação Ipiranga da L15 – Prata.
- Contratação de Medidores Inteligentes para Subestações Primárias e Retificadoras.
- Contratação de Inversor de Tração em 22kV para a Subestação São Judas.
- Estudos de Autoprodução de Energia.
- Participação no Congresso UIC – Berlim – Trabalho Classificado.
- Participação do Comitê Nacional de Eficiência Energética – ANPTrilhos – Brasília e USTDA – EUA.



Mobilidade Sustentável

Sistema de Gestão Ambiental da Rede em Operação (NBR ISO 14.001)

O Sistema de Gestão Ambiental – SGA compreende o gerenciamento de todos os aspectos ambientais relativos à rede operada pela Companhia, em conformidade com a Norma NBR ISO 14001, com o seguinte escopo:

“A gestão dos riscos ambientais associados com as atividades de desenvolvimento, planejamento, gerenciamento e prestação de serviços na Operação, Manutenção e Suporte Operacional das Linhas 1 – Azul, 2 – Verde, 3 – Vermelha e 15 – Prata, Recursos, Infraestrutura e Gestão Ambiental”.

Foram definidos objetivos ambientais, conforme relação a seguir, desdobrados em programas e metas, de forma a promover continuamente a melhoria do desempenho ambiental da Companhia.

Objetivos Ambientais

1. Reduzir o consumo de energia elétrica.
2. Sistematizar o processo de compras e contratações sustentáveis.
3. Reduzir o consumo de água potável
4. Melhorar o desempenho ambiental de processos e edificações



Mobilidade Sustentável

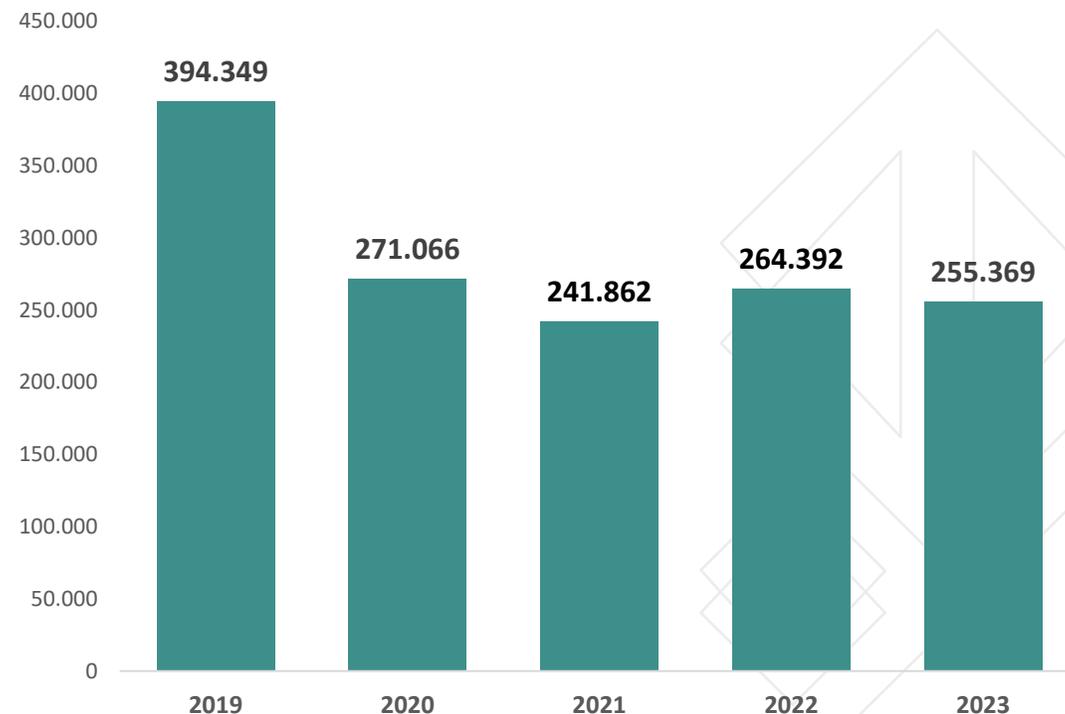
Sistema de Gestão Ambiental da Rede em Operação (NBR ISO 14.001)

Água

O consumo de água potável nas estações, pátios e edifícios do Metrô está se mantendo constante no período pós pandemia, sendo que as estações contribuem de forma mais efetiva para o consumo, especialmente por causa dos banheiros públicos. Em 2023 houve economia de cerca de 4%, em relação a 2022.

Um projeto de aproveitamento de água de infiltração idealizado pelo Metrô está foi apresentado no Parque Tecnológico de São José dos Campos e encontra-se na etapa de contratação de parceiros interessados na sua viabilização.

Consumo de Água Potável nas Estações,
Pátios e Edifícios Administrativos (m³)



Mobilidade Sustentável

Sistema de Gestão Ambiental da Rede em Operação (NBR ISO 14.001)

Resíduos

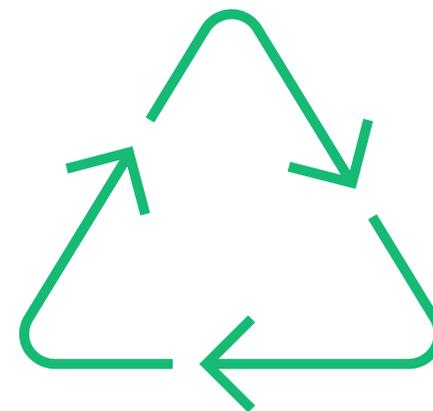
Em 2023 o Metrô manteve a busca das melhores práticas de gerenciamento dos resíduos, alinhado aos objetivos estabelecidos pela Política Nacional de resíduos Sólidos.

A logística reversa continuou a ser utilizada para destinação de baterias alcalinas, de pilhas e baterias portáteis, pneus do monotrilho, embalagens de spray incapacitante, tendo garantido um encaminhamento ambientalmente correto, sem custos diretos ao Metrô, para esses resíduos que possuem potencial significativo de causar impactos adversos ao meio ambiente.

As lâmpadas fluorescentes usadas são enviadas para empresa especializada na remoção do mercúrio, na separação dos demais materiais e encaminhamento para reciclagem.

A substituição gradativa de lâmpadas fluorescentes por LED vem contribuindo para redução da periculosidade e o do volume de resíduos gerados.

Ver também o quadro “Painel de Dados GRI – Meio Ambiente”



Mobilidade Sustentável

Sistema de Gestão Ambiental da Rede em Operação (NBR ISO 14.001)

Educação Ambiental

O Metrô mantém continuamente ações de educação ambiental. Em 2023 os assuntos pertinentes ao Sistema de Gestão Ambiental foram abordados presencialmente, de forma integrada com os demais Sistemas de Gestão, com ênfase especial na gestão dos aspectos e impactos ambientais relacionados aos processos operacionais.

A aplicação dos demais treinamentos ambientais continuou a ser realizada de forma remota, mediante conteúdo disponibilizado na Unimetro Virtual (Emergências Ambientais, Sistema de Gestão Ambiental), ou ministrados mediante demanda, como é o caso do treinamento ambiental para terceirizados.

Ações de Educação Ambiental nas Estações

Nesse ano, o Metrô contribuiu com a conscientização dos passageiros quanto a importância da logística reversa de eletroeletrônicos, por meio de parceria com organizações que responderam ao chamamento público voltado para esse tema.

Ao longo da Virada Sustentável, nos meses de setembro e outubro de 2023, o Metrô contou com a parceria da GREEN e da COOPERMITI, tendo implementado coletores de eletroeletrônicos em 14 locais, obtendo como resultado a coleta de 1058 kg.



Mobilidade Sustentável

Meio Ambiente | Painel de Dados GRI – *Global Reporting Initiative*

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

GRI	INDICADOR	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	VARIAÇÃO 2017/2023	VARIAÇÃO 2022/2023	FONTE DA INFORMAÇÃO
ASPECTO ENERGIA											
Consumo de Energia Elétrica por fontes de consumo (GWh)*											
	▪ Total	530	477	486	410	406	423	431	-19%	2%	"Inventário de emissões de gases de efeito estufa" * Dados de consumo da Operação excluem a Linha 5 - Lilás
GRI 302-1	▪ Operação	515	470*	482	406	402	415	413	-20%	-1%	
	▪ Canteiro de Obras	9	3	1	1	3	7	18	90%	148%	
	▪ Prédios administrativos	5	4	3	2	1	1	1	-85%	-8%	
GRI 302-4	Passageiro. Quilometro	6.991,39	6.979,71	6.958,11	3.514,9	3.661,38	5.016,3	5.356,7	-23%	7%	"Inventário de emissões de gases de efeito estufa"
ASPECTO EFICIÊNCIA ENERGÉTICA											
GRI 302-3	Consumo de Energia Elétrica por carro quilômetro	2,99	2,9	2,86	2,96	2,87	2,77	2,72	-9%	1,8%	Depto. de Apoio a Gestão



Mobilidade Sustentável

Meio Ambiente | Painel de Dados GRI – *Global Reporting Initiative*

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



GRI	INDICADOR	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	VARIAÇÃO 2017/2023	VARIAÇÃO 2022/2023	FONTE DA INFORMAÇÃO
ASPECTO MUDANÇA CLIMÁTICA											
Emissões de gases do efeito estufa (em milhares de tCO ₂ e)											
	▪ Total	54	40	41	30	54	22	21	-61%	-4%	"Inventário de emissões de gases de efeito estufa"
GRI 305-1	▪ Emissões diretas de GEE	0,723	0,942	0,585	0,776	0,602	0,478	0,956	32%	100%	
GRI 305-2	▪ Reduções de emissões diretas	-	-	-	-	0,824	-	-	-	-	
GRI 305-3	▪ Emissões indiretas de GEE provenientes da aquisição de energia	49,000	34,982	36,337	25,983	51,234	18,001	16,619	-66%	-8%	
	▪ Outras emissões indiretas de GEE	4,089	4,040	3,943	3,554	3,230	3,441	3,463	-12%	11%	
GRI 305-4	Emissões por passageiro.km (gCO ₂ e/pkm)	5	6	5	6	12	3	3	-55%	-8%	

*Para comparar os dados, as alterações metodológicas realizadas para o ano de 2023 foram aplicadas para todo o período.

Mobilidade Sustentável

Meio Ambiente | Painel de Dados GRI – *Global Reporting Initiative*

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

GRI	INDICADOR	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	VARIAÇÃO 2017/2023	VARIAÇÃO 2022/2023	FONTE DA INFORMAÇÃO
ASPECTO MUDANÇA CLIMÁTICA											
Emissões Comparativas de Gases do Efeito Estufa (gCO₂e/pkm)											
GRI 305-4	▪ por passageiro quilômetro Metrô SP	5	6	5	6	12	3	3	-55%	-8%	"Inventário de emissões de gases de efeito estufa"
	▪ por passageiro quilômetro ônibus MSP – média	83	83	86	122	119	91	85	2%	-6%	
	▪ por passageiro quilômetro de carro a gasolina - RMSP – média	101	101	101	101	100	100	ND	-	-	
GRI 305-5	Emissões Líquidas Evitadas pela existência da rede do Metrô SP (gases do efeito estufa) - mil tCO₂e	685	808	725	507	521	618	648	-5%	5%	"Inventário de emissões de gases de efeito estufa"



Mobilidade Sustentável

Meio Ambiente | Painel de Dados GRI – Global Reporting Initiative

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



GRI	INDICADOR	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	VARIAÇÃO 2017/2023	VARIAÇÃO 2022/2023	FONTE DA INFORMAÇÃO	
ASPECTO RESÍDUOS												
GRI 306-2	Resíduos Classe I – Perigosos (kg)	190.454	145.880	230.503	140.793	229.415	133.468	108.190	-43%	-19%	Sistemas Integrados de Gestão	
	Coprocessamento	Diversos contaminados com óleo e graxa	47.001	44.810	73.190	28.410	54.300	50.010	44.950	-4%		-10%
		Óleo contaminado	18.269	17.068	59.910	28.370	41.940	37.720	51.030	179%		35%
		Resíduos de tanques e pias de limpeza de peças	10.799	8.680	7.590	4.600	2.680	2.250	9.260	-14		312%
		Outros	23.494	16.692	15.970	3.780	47.430	14.600	2.950	-87%		-80%
	Recicláveis / Reutilização	Lâmpadas fluorescentes	13.181	18.640	9.233	7.903	8.065	3.398	3.370	-74%		-1%
		Baterias Chumbo – ácido	38.400	5.400	39.910	30.270	50.990	16.890	22.600	-41%		34%
		Óleo Lubrificante	13.920	17.920	15.360	17.920	5.600	7.040	9.440	-32%		34%
	Logística Reversa	Pilhas e Baterias Portáteis	-	-	-	750	250	250	560	-		124%
		Baterias Alcalinas	10.530	-	9.340	17.290	18.160	-	-	-		-
Aterro Classe I	Amianto	14.860	16.670	-	1.500	0	1.310	-	-	-		
GRI 306-2	Resíduos Classe II – Não Perigosos (kg)	6.505.626	8.373.565	6.569.459	5.762.598	4.965.561	5.162.775	5.667.989	-13%	10%	Sistemas Integrados de Gestão	
	Recicláveis / Reutilização	Processos de Manutenção (Leilão)	530.970	1.225.604	990.054	1.295.318	868.813	775.040	1.489.170	180%		92%
		Processos Administrativos	28.332	28.042	28.176	55.685	96.650	76.390	72.240	155%		-5%
		Operação (Estações)	139.228	140.048	149.657	123.061	51.613	62.666	64.339	-54%		3%
	Não Recicláveis	Processos de Manutenção	616.460	458.550	570.280	443.880	481.610	551.570	486.110	-21%		-12%
		Processos Administrativos	450.935	382.555	320.520	272.265	323.775	329.945	-	-		-
		Operação (Estações)	4.616.901	6.067.066	4.353.722	3.326.364	2.927.720	3.204.159	3.508.630	-24%		10%
	Resíduos de Construção Civil (Inertes)	Obras de Manutenção	122.800	71.700	157.050	242.880	194.680	126.300	93.640	-24%		-26%
		Logística Reversa	Pneus Carga (45 kg)	-	-	-	2.025	10.710	23.715	17.550		-
	Pneus Guia (10 kg)		-	-	-	1.120	9.990	12.990	8.550	-		-34%

Mobilidade Sustentável

Meio Ambiente | Painel de Dados GRI – Global Reporting Initiative

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



GRI	INDICADOR	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	VARIAÇÃO 2017/2023	VARIAÇÃO 2022/2023	FONTE DA INFORMAÇÃO
ASPECTO ÁGUA E EFLUENTES											
	Consumo total de água potável SABESP (m³)	551.434	504.689	451.354	289.617	260.713	353.442	379.366	-31%	7%	Sistemas de Gestão Integrados
GRI 303-5	Pátios, CCO, Bases de Manutenção, Estações e Edifícios Administrativos	382.884	398.663	394.349	274.644	238.364	264.392	255.369	-33%	-4%	Sistemas de Gestão Integrados
	Obras de Expansão	168.550	106.026	57.005	14.973	22.349	89.050	123.997	-26%	39%	Sistemas de Gestão Integrados
	Consumo de água não potável (m³)	121.777	21.019	8.305	304	2.340	2.270	2.300	-	-	Sistemas de Gestão Integrados
GRI 103	Pátios, CCO, Bases de Manutenção, Estações e Edifícios Administrativos	13.302	8.949	8.305	304	2.340	2.270	2.300	-	-	Sistemas de Gestão Integrados
	Obras de Expansão	108.475	12.070	-	-	-	-	-	-	-	Sistemas de Gestão Integrados
ASPECTO GESTÃO AMBIENTAL											
GRI 103	Número de edificações (Pátios, Estações, Bases, Subestações, Terminais) da empresa geridos de acordo com a Norma ISO 14.001	88	110	104	104	102	102	102	16%	0	Sistemas de Gestão Integrados
ASPECTO CONFORMIDADE AMBIENTAL											
GRI 307-1	Número de não conformidades legais (multas) por desrespeito ao meio ambiente	-	-	-	-	-	1	1	-	-	Linha 3-Vermelha, estação Anhangabaú, supressão de vegetação
ASPECTO AVALIAÇÃO AMBIENTAL DE FORNECEDORES											
GRI 308-2	Quantidade de Contratos firmados com fornecedores em que foi entregue o PGAA – Plano de Gerenciamento dos Aspectos Ambientais	8	20	22	16	30	48	39	500%	60%	Sistemas de Gestão Integrados

*Dados de 2022 atualizados pela inclusão de novas informações de consumo.

Mobilidade Sustentável

Meio Ambiente | Painel de Dados GRI – *Global Reporting Initiative*

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

GRI	INDICADOR	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	VARIAÇÃO 2017/2023	VARIAÇÃO 2022/2023	FONTE DA INFORMAÇÃO
ASPECTO GESTÃO AMBIENTAL											
GRI 103	Número de edificações (Pátios, Estações, Bases, Subestações, Terminais) da empresa geridos de acordo com a Norma ISO 14.001	88	110	104	104	102	102				Sistemas Integrados de Gestão
ASPECTO CONFORMIDADE AMBIENTAL											
GRI 307-1	Número de não conformidades legais (multas) por desrespeito ao meio ambiente	-	-	-	-	-	1	1	-	-	Linha 3-Vermelha, estação Anhangabaú, supressão de vegetação
ASPECTO AVALIAÇÃO AMBIENTAL DE FORNECEDORES											
GRI 308-2	Quantidade de Contratos firmados com fornecedores em que foi entregue o PGAA – Plano de Gerenciamento dos Aspectos Ambientais	8	5	20	22	16	30	48	500%	60%	Sistemas Integrados de Gestão



Mobilidade Sustentável

Meio Ambiente | Painel de Dados GRI – *Global Reporting Initiative*

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

GRI	INDICADOR	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	VARIAÇÃO 2017/2023	VARIAÇÃO 2022/2023	FONTE DA INFORMAÇÃO
ASPECTO ÁREAS CONTAMINADAS											
GRI 306-1	Superfície total de terrenos contaminados pertencentes ao Metrô SP e reabilitados para uso declarado (m²)*	529,00	8.836,50	104.559,55	1.608,86	-	4.823,90	5.776,67	-	-	Gerência de Planejamento e Meio Ambiente
ASPECTO BIODIVERSIDADE											
	Áreas ajardinadas pelo Metrô SP (ha) Total	-	-	-	-	46,3	58,08				Gerência de Recursos e Infraestrutura
GRI 304-1	Áreas ajardinadas pelo Metrô SP (ha) nas estações	-	-	-	-	21,5	11,44				Gerência de Recursos e Infraestrutura



Foco no Passageiro

O Metrô preza por um relacionamento humanizado com os passageiros, colocando as necessidades deles no centro da tomada de decisão, de modo a oferecer um transporte seguro e acessível à todos.

Nesta sessão, serão apresentados 3 tópicos com os respectivos temas materiais:

Segurança e bem-estar dos passageiros

O Metrô visa aprimorar a fidelidade e a confiança em relação ao serviço oferecido. Para isso, a Companhia adota as melhores práticas para promover um bom relacionamento com os passageiros; acompanha a experiência do uso dos serviços oferecidos para promover melhorias; garante canais de comunicação e gerencia as demandas e solicitações registradas pelos passageiros.

- Operação do Serviço de Transporte
- Passageiros transportados no sistema
- Demanda de Passageiros
- Oferta de Transporte
- Sistema de Monitoramento Eletrônico Fase 3 – SME3
- CBTC – Sistema de Sinalização e Controle
- Manutenção
- Segurança Pública
- Segurança Operacional
- Gestão da Qualidade
- Bilhetagem

Relacionamento com passageiros

Além de assegurar que os serviços oferecidos pela Companhia atendem aos padrões acordados ou legalmente requeridos para a saúde e segurança do passageiro, o Metrô se preocupa em ouvir as demandas e implementar melhorias constantes para oferecer um transporte seguro, aumentando a confiança e satisfação dos passageiros.

- Avaliação dos Serviços
- Prêmios de Reconhecimento
- Canais de Atendimento
- *Omnichannel*
- Ações de aproximação com a sociedade

Acessibilidade garantida

Para promover a qualidade de vida de idosos e pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, o Metrô se preocupa com a universalização do serviço, oferecendo acessibilidade urbana e dos meios de transporte. Além do aspecto físico, é importante estabelecer uma tarifa justa pelos serviços de transporte, garantindo sua utilização por pessoas financeiramente vulneráveis. Garantir a acessibilidade física e financeira ao serviço de transporte metroviário, por meio de parcerias estratégicas e investimento em infraestrutura, atendimento e informação.

- Acessibilidade das estações
- Acessibilidade dos trens



Foco no Passageiro

Segurança e bem-estar dos passageiros

Operação do serviço de transporte

Para oferecer cada vez mais conforto e melhorar a qualidade do serviço para os passageiros, o Metrô adota estratégias operacionais específicas, como por exemplo:

- **Estratégia de Trens Vazios**

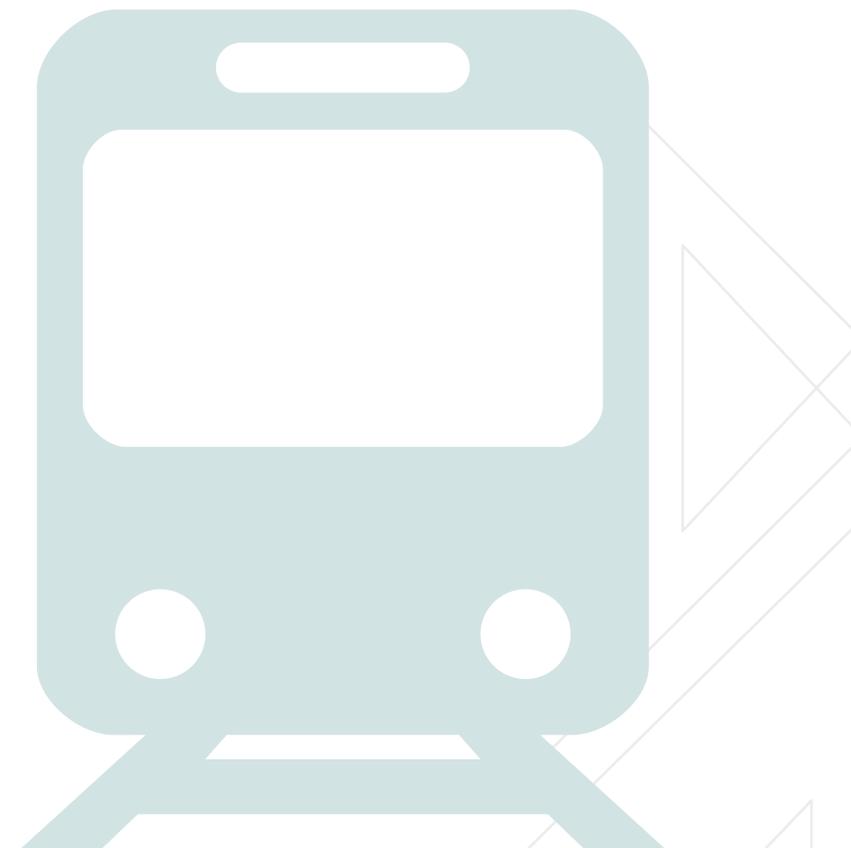
Nos horários de pico e para atender a eventos especiais, são disponibilizados trens vazios nas estações mais carregadas, com o objetivo de melhorar as condições de embarque.

- **Embarque Preferencial**

Também nos horários de pico, áreas específicas na plataforma são isoladas para acesso exclusivo de idosos, gestantes, pessoas com crianças de colo, pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, com o objetivo de facilitar o embarque destes passageiros.

- **Operação Plataforma**

Empregados são alocados nas plataformas durante os horários de pico para orientar os passageiros quanto ao embarque seguro e atuar nas interferências com a finalidade de diminuir os desvios nos tempos de parada dos trens, o que resulta em viagens mais rápidas.



Foco no Passageiro

Segurança e bem-estar dos passageiros

Passageiros transportados no sistema

Em 2023, foram transportados 851 milhões de passageiros na rede do Metrô de São Paulo, considerando as entradas e as transferências entre linhas nas estações Sé, Paraíso, Ana Rosa e Vila Prudente, representando um aumento de 7% em relação ao ano de 2022, no entanto continua com demanda abaixo do patamar do ano de 2019, período pré-pandemia, quando foram transportados 1.098 milhão de passageiros. A demanda de 2023 atingiu 77,5% da demanda de 2019.

Em 2023 observou-se uma tendência de estabilização da demanda. Isso pode ser atribuído à mudança no comportamento da população após a pandemia como a manutenção do teletrabalho/ home office, a consolidação das compras on-line, o Ensino à Distância (EAD) nos cursos de ensino superior e a migração dos meios de transportes públicos para o transporte por aplicativos e motos.

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS - 2023 x 2022 (milhares)										
DEMANDA	Linha 1-Azul		Linha 2-Verde		Linha 3-Vermelha		Linha 15-Prata		Total Rede	
	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022	2023	2022
Média dos dias úteis	1.063	964	637	564	1.040	976	120	105	2.860	2.609
Média dos sábados	680	639	318	296	671	645	59	55	1.729	1.636
Média dos domingos	391	350	200	181	403	371	35	32	1.029	934
Máxima diária	1.183	1.142	723	657	1.157	1.145	135	124	3.174	3.064
Total Ano	319.205	295.983	183.906	167.033	313.600	300.044	34.490	31.120	851.201	794.180



- INTRODUÇÃO
- MENSAGEM DO PRESIDENTE
- SOBRE O RELATÓRIO
- MATERIALIDADE
- O METRÔ DE SÃO PAULO
- GOVERNANÇA
- IMPACTO NA METRÓPOLE
- MOBILIDADE SUSTENTÁVEL
- FOCO NO PASSAGEIRO**
- SOCIEDADE
- PESSOAS VALORIZADAS E RESPEITADAS
- DESEMPENHO ECONÔMICO-FINANCEIRO
- DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS
- DISPOSIÇÕES FINAIS
- AGRADECIMENTOS
- ANEXOS

Foco no Passageiro

Segurança e bem-estar dos passageiros

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

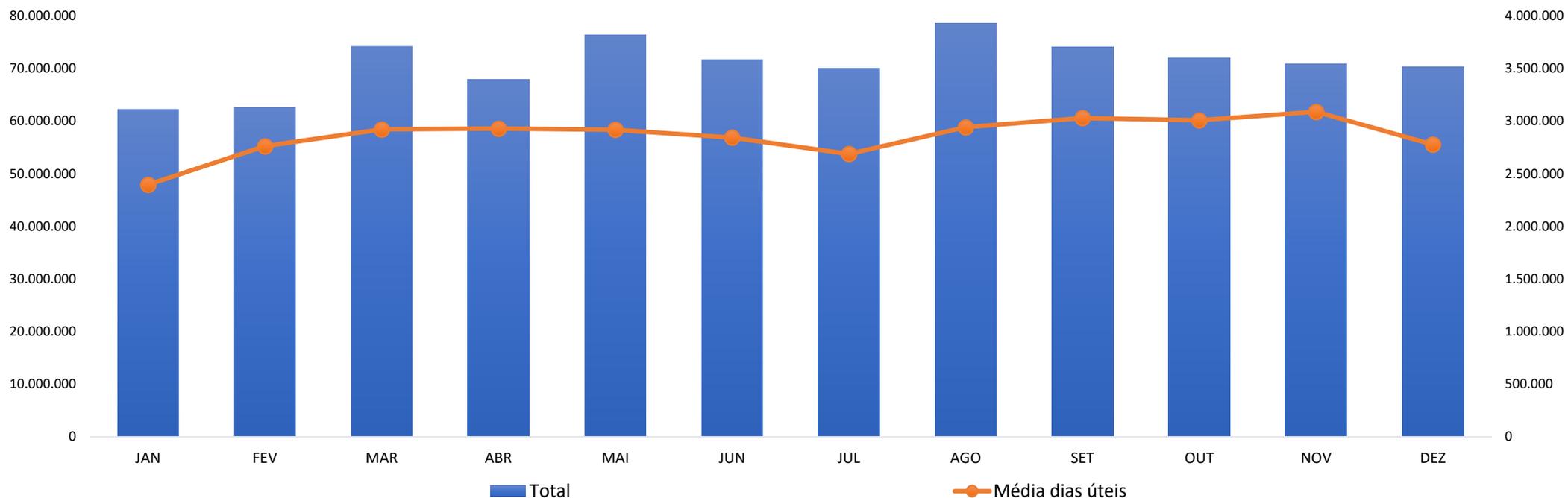
AGRADECIMENTOS

ANEXOS



Passageiros Transportados na Rede – 2023

Total Mensal e Média Dias Úteis



Foco no Passageiro

Segurança e bem-estar dos passageiros

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



OFERTA PROGRAMADA 2023 Programação típica – 2º semestre		Linha 1 Azul	Linha 2 Verde	Linha 3 Vermelha	Linha 15 Prata
DIA ÚTIL					
Número de trens em operação	Pico	41	24	41	15+1 ¹
	Vale	22	11	24	7+1 ¹
Intervalo entre Trens (s)	Pico	119	137	119	184
	Vale	214	291	202	390
Viagens Programadas/dia		861	689	869	524
SÁBADO					
Número de trens em operação	Pico	19	9	21	8
	Vale	18	9	20	8
Intervalo entre Trens (s)	Pico	257	357	206	403
	Vale	271	357	217	403
Viagens Programadas/dia		498	408	579	322
DOMINGO					
Número de trens em operação	Pico	14	9	12	8
	Vale	13	9	12	8
Intervalo entre Trens (s)	Pico	348	357	361	403
	Vale	375	357	361	403
Viagens Programadas/dia		392	408	393	322

¹ Trens no trecho principal + 1 trem no trecho São Mateus – Jardim Colonial.

Oferta de Transporte

A oferta de trens do Metrô busca compatibilizar a demanda de passageiros com as premissas de eficiência operacional, disponibilidade de controle e de frota para que todo o sistema metroviário opere com capacidade máxima ajustada à demanda nos diferentes horários do dia.

A tabela ao lado apresenta a oferta programada para os meses de alta demanda do 2º semestre de 2023.



Foco no Passageiro

Segurança e bem-estar dos passageiros

Segurança Pública

Para garantir a segurança pública dos passageiros, o Metrô conta com equipes de empregados treinados para atuar em situações adversas e eventos emergenciais. O Centro de Controle de Segurança contribui com o monitoramento por meio de sistemas de vídeo, rádio, telefonia móvel e fixa. A Companhia também dispõe de:

- **Viaturas**

Para prestação de socorro ao passageiro, condução de ocorrências de segurança pública, rondas no sistema e apoio em estratégias operacionais.

- **Bodycams**

Geram evidências para auxiliar as autoridades competentes nas ações judiciais, preservando a integridade dos empregados, passageiros e da Companhia.

- **Segway**

Para ações de visibilidade e agilidade na realização de rondas em estações estratégicas.

- **Exoesqueleto**

Para atuação em estratégias de operações avançadas de segurança pública.

- **Drone**

Para rondas nas via e apoio em estratégias operacionais.

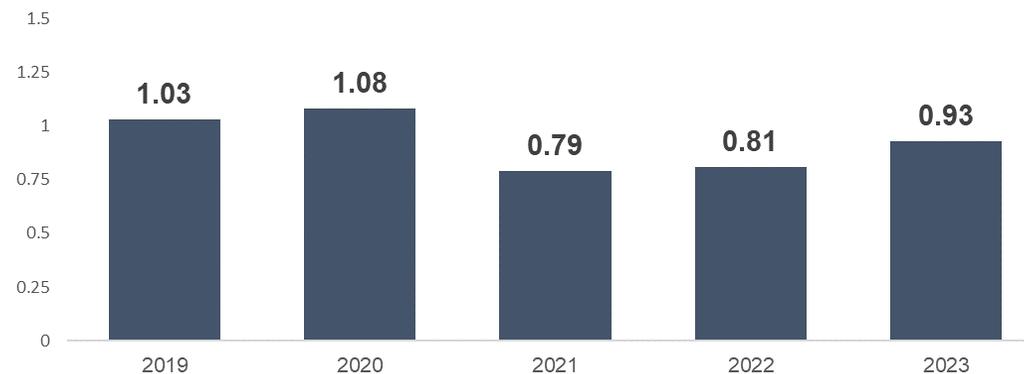
- **Spray de Gengibre**

Utilizado na contenção de passageiros em extrema exaltação.

Todos os seguranças do Metrô recebem treinamento técnico, prático e comportamental, com o objetivo de transferir informações, desenvolver habilidades, alinhar comportamentos e condutas, mantendo o quadro atualizado e ciente das mudanças na legislação e dos valores da companhia.

Em 2023, o Índice de Segurança Pública foi de 0,93 crime por milhão de entradas de passageiros no Metrô de São Paulo.

CRIMES POR MILHÃO DE ENTRADAS DE PASSAGEIROS



Foco no Passageiro

Segurança e bem-estar dos passageiros

Visando melhorar a qualidade do serviço, oferecendo ao passageiro e ao cidadão mais conforto e segurança, o Metrô está constantemente buscando novas tecnologias.

Sistema de Monitoramento Eletrônico Fase 3 – SME3

Trata-se de um novo sistema de monitoramento eletrônico de imagens em implantação para auxiliar o Metrô na segurança dos passageiros, empregados e cidadãos.

São 5.080 câmeras de alta capacidade que contam com visão noturna, de 360°, câmeras móveis com zoom e avançados recursos de analíticos de imagens, que oferecem ao Centro de Controle de Segurança do Metrô imagens de alta qualidade

A previsão de conclusão é maio de 2026.

Benefícios

- Mais segurança pública;
- Melhorias extensas no atendimento ao cidadão;
- Redução de custos de operação;
- Incremento na velocidade do atendimento em situações adversas.

Situação

- Linha 1–Azul: comissionada
- Linha 2–Verde: a implantação será retomada em fevereiro de 2024.
- Linha 3–Vermelha: implantação finalizada em todas as estações.

CBTC – Sistema de Sinalização e Controle

O sistema de sinalização e controle CBTC – *Communication Based Train Control* permitirá melhorar todo o desempenho operacional, oferecendo regularidade na circulação dos trens e reduzindo os custos de manutenção.

O CBTC contribui para diminuir de forma segura a distância entre as composições, reduzindo o intervalo entre elas, graças à circulação de mais composições simultaneamente.

Benefícios

- Inserção de mais trens nas linhas, reduzindo o intervalo entre trens;
- Aumento da oferta de lugares, proporcionando mais conforto;
- Aumento da velocidade média dos trens, reduzindo o tempo de viagem;
- Redução da energia consumida pelos trens;
- Viabilização de comunicações audiovisuais em tempo real, oferecendo mais eficiência e segurança nas comunicações.

Situação

- Linha 1–Azul: implantado desde novembro de 2022.
- Linha 2–Verde: implantado desde fevereiro de 2016.
- Linha 3–Vermelha: em implantação. Conclusão em 2024.

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



Foco no Passageiro

Segurança e bem-estar dos passageiros

- INTRODUÇÃO
- MENSAGEM DO PRESIDENTE
- SOBRE O RELATÓRIO
- MATERIALIDADE
- O METRÔ DE SÃO PAULO
- GOVERNANÇA
- IMPACTO NA METRÓPOLE
- MOBILIDADE SUSTENTÁVEL
- FOCO NO PASSAGEIRO
- SOCIEDADE
- PESSOAS VALORIZADAS E RESPEITADAS
- DESEMPENHO ECONÔMICO-FINANCEIRO
- DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS
- DISPOSIÇÕES FINAIS
- AGRADECIMENTOS
- ANEXOS



ESTAÇÕES DO METRÔ	
com mais atendimentos em primeiros socorros	
Sé	Linha 1-Azul
Palmeiras - Barra Funda	Linha 3-Vermelha
Tatuapé	Linha 3-Vermelha
Luz	Linha 1-Azul
Brás	Linha 3-Vermelha

fonte: Metrô

ESTAÇÕES DO METRÔ	
com mais atendimentos em primeiros socorros	
Linha 1-AZUL : Luz , São Bento e Santana	
Linha 2-VERDE : Paraiso , Ana Rosa e Vila Prudente	
Linha 3 -VERMELHA : Sé, Palmeiras - Barra Funda e Tatuapé	
Linha 15 -PRATA São Mateus , Oratório e São Lucas	

fonte: Metrô

PRIMEIROS SOCORROS

400 mil
atendimentos
desde 1997

USO DE DESFIBRILADOR AUTOMÁTICO EXTERNO (DEA) NAS ESTAÇÕES

17
eventos
sem aplicação
de choque

12
eventos
com aplicação
de choque



Foco no Passageiro

Segurança e bem-estar dos passageiros

Segurança Pública



Convênio com a Polícia Militar para reforçar a segurança nas estações e trens.
Os equipamentos visam promover maior eficiência na atuação da segurança.
Ação de presença impacta positivamente na percepção de segurança dos passageiros.

Ações implementadas para melhoria dos resultados da segurança:



VIATURAS



BODYCAMs



SEGWAY



DRONE



EXOESQUELETO



SPRAY DE GENGIBRE



Foco no Passageiro

Segurança e bem-estar dos passageiros

Simulados de Emergência

Em 2023 foram realizados 101 simulados de emergência. Essas ações são importantes para manter todos os empregados das estações preparados para atuar em uma situação real de emergência.

Centro de Controle Operacional – CCO

O Centro de Controle Operacional – CCO está em processo de reestruturação para uma sala de controle maior, mais confortável e com flexibilidade operacional. Será feita virtualização e segregação de todo o parque computacional operativo. A previsão de conclusão é janeiro de 2025.

Benefícios

- Adaptação da sala de controle aos novos desafios operacionais;
- Melhora no conforto térmico, na iluminação e na ergonomia da Sala de Controle e ambientes de apoio operacional;
- Melhoria no consumo de energia elétrica.

Situação

- Adaptação da sala de controle aos novos desafios operacionais.

Sistema de Comunicações – Móveis Digital – SCM

Visando melhorar o sistema, oferecendo maior disponibilidade, segurança e desempenho para a operação e manutenção do sistema metroviário, foi contratado o serviço referente ao projeto executivo, fornecimento e implantação de tecnologia digital de radiocomunicação em substituição aos sistemas analógicos das Linhas 1-Azul, 2-Verde e 3-Vermelha.

Situação

- Previsão de Implantação L1, L2 e L3: junho/2024.



Foco no Passageiro

Segurança e bem-estar dos passageiros

Central de Achados e Perdidos – CAP

operada pela Via Quatro.

48 anos de atendimento ao público, sendo reconhecido como serviço símbolo de confiabilidade na capital paulistana.

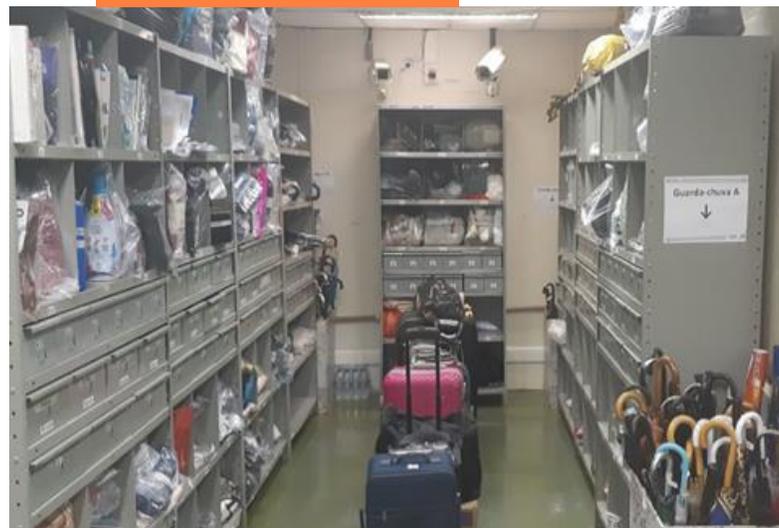
Localizada na estação Sé, tem a responsabilidade de receber, cadastrar, armazenar e devolver os objetos e documentos encontrados nas estações e trens das Linhas 1-Azul, 2-Verde, 3-Vermelha e 15-Prata, operadas pelo Metrô, e da Linha 4-Amarela,

Em 2023:

82 mil

consultas realizadas

75 mil 23 mil
documentos/objetos recebidos documentos/objetos devolvidos



ACERVO METRÔ



Foco no Passageiro

Segurança e bem-estar dos passageiros

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

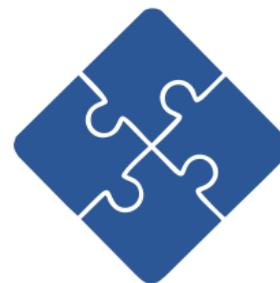
ANEXOS

Programa de Prevenção ao Suicídio

Desde 2016, o Metrô desenvolve um importante trabalho de Prevenção ao Comportamento Suicida e buscou parcerias com entidades como o Instituto Vita Alere, CVV – Centro de Valorização da Vida e Corpo de Bombeiros do Estado de São Paulo, para discutir e implementar ações de combate ao suicídio em todo o sistema metroviário, bem como prestar apoio aos empregados para atuar e identificar pessoas em sofrimento.

A Escola Superior de Bombeiros – ESB capacita empregados no curso especial para “Abordadores”, que forma agente multiplicadores especificamente treinados para atendimento às pessoas em crise e este conhecimento é compartilhado com os empregados. Até 2023, são 14 abordadores metroviários formados.

Também foi dada continuidade às palestras de capacitação técnica ministradas pelo Corpo de Bombeiros, além da aplicação do treinamento interno desenvolvido pelo Instituto Vita Alere, que juntos, já sensibilizaram mais de 2.840 empregados, sendo 135 em 2023, ampliando a visão e o conhecimento sobre o suicídio, um fenômeno que exige o posicionamento e o engajamento de toda a sociedade civil para enfrentá-lo, numa verdadeira luta pela vida.



Estamos
Juntos
Ações para prevenção do suicídio



Foco no Passageiro

Segurança e bem-estar dos passageiros

- INTRODUÇÃO
- MENSAGEM DO PRESIDENTE
- SOBRE O RELATÓRIO
- MATERIALIDADE
- O METRÔ DE SÃO PAULO
- GOVERNANÇA
- IMPACTO NA METRÓPOLE
- MOBILIDADE SUSTENTÁVEL
- FOCO NO PASSAGEIRO
- SOCIEDADE
- PESSOAS VALORIZADAS E RESPEITADAS
- DESEMPENHO ECONÔMICO-FINANCEIRO
- DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS
- DISPOSIÇÕES FINAIS
- AGRADECIMENTOS
- ANEXOS

Campanha Embarque com Gentileza

Continuidade da campanha Embarque com Gentileza, que tratou de diversos temas orientando para o comportamento correto no sistema metroviário.

A divulgação foi feita por cartazes, vinhetas e posts nas redes sociais.

Uma das principais ações, foi a orientação ao embarque e desembarque organizado, feito com a sinalização de adesivos nas plataformas, emissão de mensagens sonoras, funcionários orientando passageiros e distribuição de folhetos.



ACERVO METRÔ



Foco no Passageiro

Segurança e bem-estar dos passageiros

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



Posto Avançado de Apoio à Mulher

- Espaço para as mulheres vítimas de violência denunciarem agressões e receber orientações sobre como proceder em casos de violações de direitos.
- Projeto da Secretaria Municipal dos Direitos Humanos e Cidadania do Município de São Paulo com o apoio do Metrô de São Paulo.
- Atendimento realizado por técnicas especializadas, assistentes sociais e psicólogas em dois postos: estação Santa Cecília e estação da Luz.



Centro de Informação à Pessoa com Deficiência

- Atendimento personalizado para comunicação em Libras.
- Técnicos disponíveis para pequenos reparos em cadeira de rodas e bengalas.
- Captação de currículos de pessoas com deficiência para encaminhamento em vagas de emprego.
- Projeto da Secretaria dos Estados dos Direitos da Pessoa com Deficiência com o apoio do Metrô de São Paulo.
- Atendimento realizado em dois postos: estação Tatuapé e estação Palmeiras-Barra Funda.
- Inauguração em 21/09/2023 da Sala Sensorial para melhor acolher Pessoas Autistas.



Sala Sensorial



Foco no Passageiro

Acessibilidade em infraestrutura e serviços

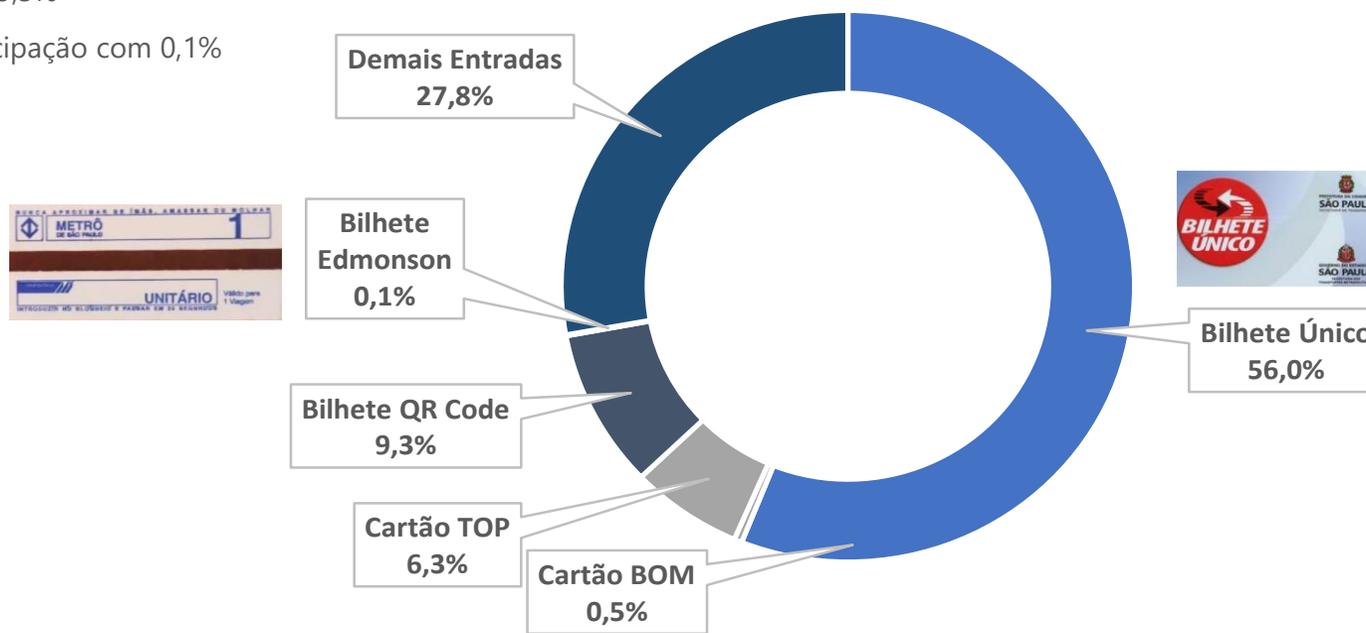
Bilhetagem

Do total de entradas de passageiros na rede em 2023:

- **Bilhete Único** – responsável por 56% delas, com média de 1.236 mil utilizações nos dias úteis.
- **Bilhete Ônibus Metropolitano – BOM** - registrou a média de 10 mil entradas, representando 0,5% do total.
- **Cartão TOP** - implantado para substituir o cartão BOM, teve média de 140 mil entradas, representando 6,3% do total.
- **Bilhete QR Code** - teve participação de 9,3%
- **Bilhete Edmonson** - teve a menor participação com 0,1% do total de entradas.

As demais entradas (27,8%) são representadas pelas transferências não bilhetadas de passageiros provenientes da integração com a CPTM, ViaQuatro e ViaMobilidade.

Em fevereiro de 2023 teve início a entrada de passageiros com o Cartão Bancário em 4 estações: Jabaquara, Consolação, Trianon-Masp e Belém. Esse novo sistema está em teste piloto para avaliação da viabilidade em termos de aceitação do passageiro, processos financeiros e operacionais, representando 0,03% do total de entradas.



Foco no Passageiro

Acessibilidade em infraestrutura e serviços

Acessibilidade

Além das estações acessíveis às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, o Metrô de São Paulo ainda oferece o serviço de acompanhamento para aquelas que não se sentem seguras para circularem sozinhas no sistema, especialmente pessoas com deficiência visual.

- Empregados capacitados para atender públicos distintos:
- Noções de linguagem de sinais para estabelecer contato com o passageiro surdo.
- Melhor forma de aproximação de um passageiro autista.
- Percepção dos sinais comportamentais da pessoa com intenção suicida.
- Identificação de pedidos de socorro de vítimas de violência.
- Cuidados necessários para a condução de um deficiente visual ou cadeirante.
- Atenção cuidadosa, atenciosa e respeitosa aos idosos.



Síndrome de Down
Oportunidades
e Possibilidades



Transtorno do Espectro Autista –
Lives transmitidas pelo Youtube do
Metrô

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



Foco no Passageiro

Relacionamento

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

O Metrô conecta pessoas

O Metrô de São Paulo, por meio de suas ações de relacionamento, foi, desde o início da Operação, um influenciador relevante na cidade, estimulando comportamentos cidadãos.

A Companhia assumiu um papel singular de inclusão social e integração urbana, conectando pontos distantes e estando presente no cotidiano de milhões de passageiros.

Todas as estratégias operacionais são informadas com antecedência aos passageiros e população por meio dos canais internos como mensagens sonoras, cartazes, painéis eletrônicos das estações e monitores dos trens. Também são divulgadas para a imprensa e nas páginas oficiais das redes sociais do Metrô.

O Metrô cuida de gente

O Metrô de São Paulo estimula e orienta as pessoas sobre os comportamentos corretos para a utilização do sistema. Além de estar sempre pronto a acolher quem precisa e desempenhar papel social que vai muito além de transportar pessoas com rapidez e segurança.



Foco no Passageiro

Relacionamento | Pesquisas com passageiros

- INTRODUÇÃO
- MENSAGEM DO PRESIDENTE
- SOBRE O RELATÓRIO
- MATERIALIDADE
- O METRÔ DE SÃO PAULO
- GOVERNANÇA
- IMPACTO NA METRÓPOLE
- MOBILIDADE SUSTENTÁVEL
- FOCO NO PASSAGEIRO
- SOCIEDADE
- PESSOAS VALORIZADAS E RESPEITADAS
- DESEMPENHO ECONÔMICO-FINANCEIRO
- DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS
- DISPOSIÇÕES FINAIS
- AGRADECIMENTOS
- ANEXOS

Avaliação da Satisfação do Passageiro

A Pesquisa “Avaliação da Satisfação do Passageiro” é realizada anualmente desde o início da operação comercial em 1974, e tem por objetivo conhecer a opinião dos passageiros sobre diversas dimensões do serviço, o que contribui para apontar oportunidades de melhoria que levarão ao aumento da satisfação com o serviço prestado.

São avaliadas 11 características relativas ao serviço de transporte público: Rapidez, Conforto, Confiabilidade, Segurança Pública, Segurança Operacional, Atendimento, Acessibilidade, Informação, Integração, Preço e Utilidade.

Avaliação dos Serviços

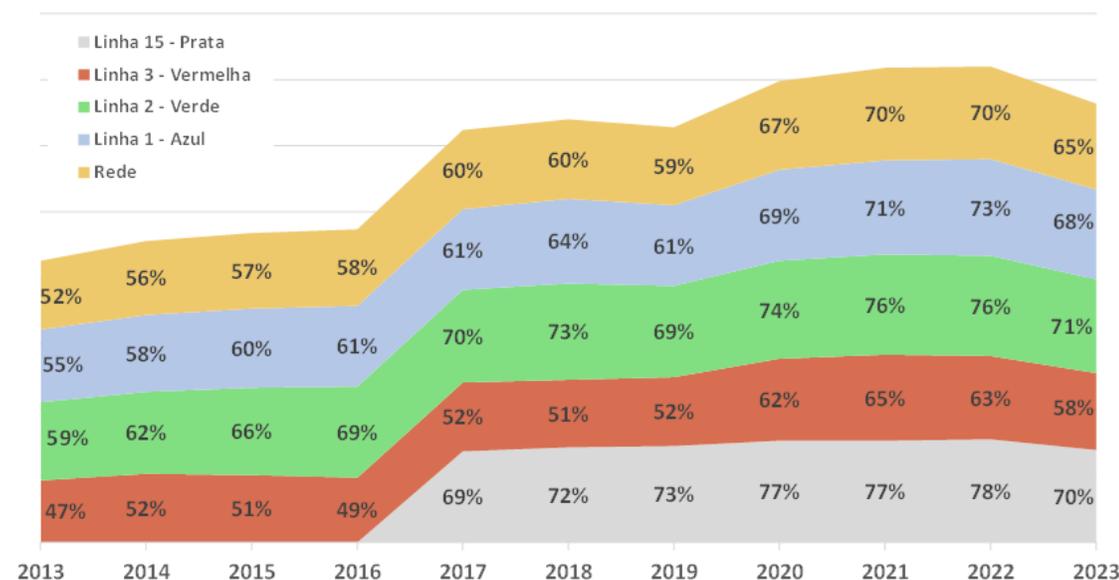
Em 2023 a pesquisa com passageiros apontou que o índice de Avaliação do Serviço, apresentou queda, alcançou o patamar de 65% de avaliações muito bom/bom.

Na Linha 1-Azul a satisfação do passageiro passou de 73% para 68%. A Linha 2-Verde passou de 76% para 71% de aprovação. Já na Linha 3-Vermelha o índice teve redução de 63% para 58%. A Linha 15-Prata passou de 78% para 70%.

Dentre os fatores que impactaram negativamente o resultado destacam-se: o aumento de 54% na demanda em relação à 2020; as greves dos empregados em 23/03, 03/10 e 28/11, e paralisação temporária em 12/10; as falhas na Linha 15-Prata; as obras para instalação das portas de plataforma nas estações que, de uma

forma geral, ocasionam interferências na prestação de serviço e a diminuição do quadro de empregados que impactou na percepção do passageiro nas questões relacionadas ao atendimento e segurança pública.

Evolução da Imagem do Serviço: 2013-2023
avaliação geral ponderada linhas
Top Two Box (% de Muito Bom + Bom)

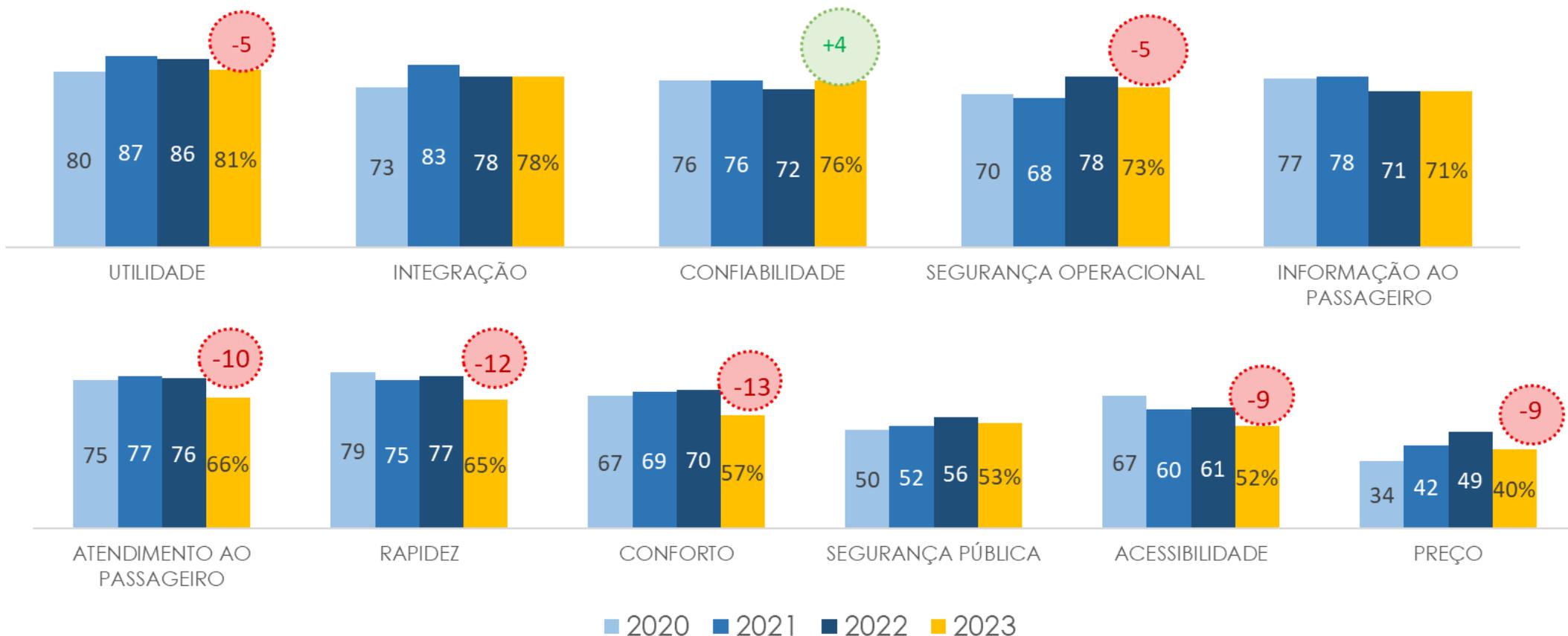


Foco no Passageiro

Relacionamento | Pesquisas com passageiros

Pesquisas com Passageiros realizadas em 2023

Das onze características avaliadas, sete apresentaram queda na avaliação.



- INTRODUÇÃO
- MENSAGEM DO PRESIDENTE
- SOBRE O RELATÓRIO
- MATERIALIDADE
- O METRÔ DE SÃO PAULO
- GOVERNANÇA
- IMPACTO NA METRÓPOLE
- MOBILIDADE SUSTENTÁVEL
- FOCO NO PASSAGEIRO
- SOCIEDADE
- PESSOAS VALORIZADAS E RESPEITADAS
- DESEMPENHO ECONÔMICO-FINANCEIRO
- DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS
- DISPOSIÇÕES FINAIS
- AGRADECIMENTOS
- ANEXOS



Foco no Passageiro

Relacionamento | Pesquisas com passageiros

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

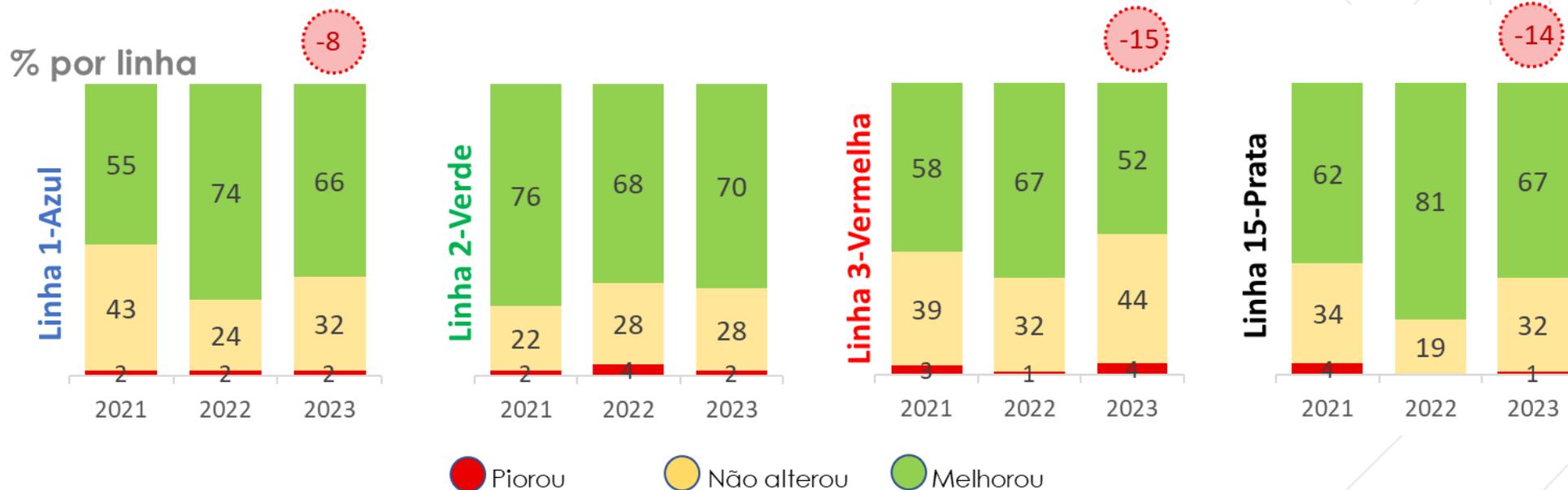
AGRADECIMENTOS

ANEXOS

Em 2021 o Metrô iniciou a ação para padronizar o embarque e desembarque com o objetivo de orientar o desembarque pelo centro da porta e o embarque pelas laterais.

Em março/2022 teve início uma segunda onda. Como apoio desta medida, foi realizada uma Campanha Embarque com Gentileza, que tratou de diversos temas, orientando para o comportamento correto no sistema metroviário.

Em 2023 a maioria dos passageiros (62%) considerou que houve melhora no embarque e desembarque.





Foco no Passageiro

Relacionamento

Omnichannel

O projeto *Omnichannel* consiste em implantar um moderno sistema de Relacionamento com o Cliente, com funcionalidades de *chatbot* e *voicebot*, para atender às necessidades dos públicos de interesse e integrar os canais e áreas de atendimento.

O projeto está em fase final de mapeamento das áreas e dos canais de atendimento e desenho dos processos, além do levantamento dos requisitos que permitirão parametrizar e adequar a ferramenta para suportar os processos de comunicação da companhia.

Na primeira fase do projeto, está previsto o *Go Live* para o início de 2024, o que colocará a comunicação da companhia com os públicos de interesse e demais partes interessadas em um novo patamar de qualidade. As duas próximas fases contemplarão ações de desenvolvimentos e integrações para a melhoria contínua da nossa comunicação com os diversos públicos já em 2024.



Foco no Passageiro

Relacionamento | Favorabilidade

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

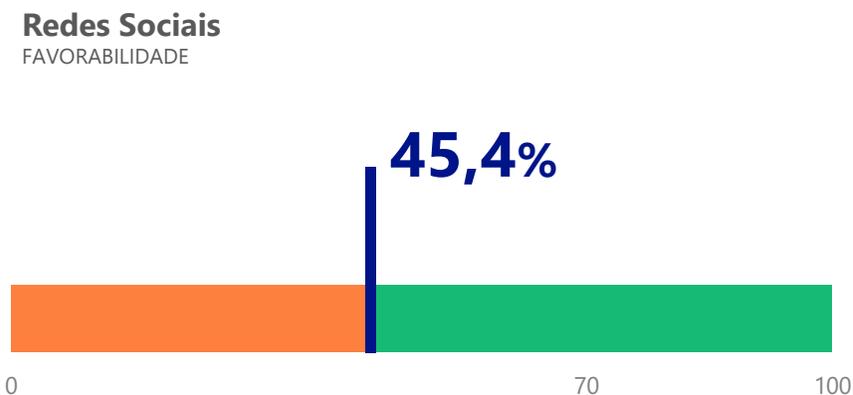
ANEXOS

Redes Sociais

O Metrô está nas principais redes sociais digitais: Twitter, Facebook, Instagram, Youtube e LinkedIn. Em todas essas plataformas o trabalho foi dedicado a informar e a divulgar as ações da Companhia.

Em 2023, o Metrô realizou mais de **13.000** atendimentos pelas redes sociais e alcançou **45,4%** de menções positivas nos perfis oficiais do Metrô.

No total, foram realizadas **5.093** postagens ao longo do ano.

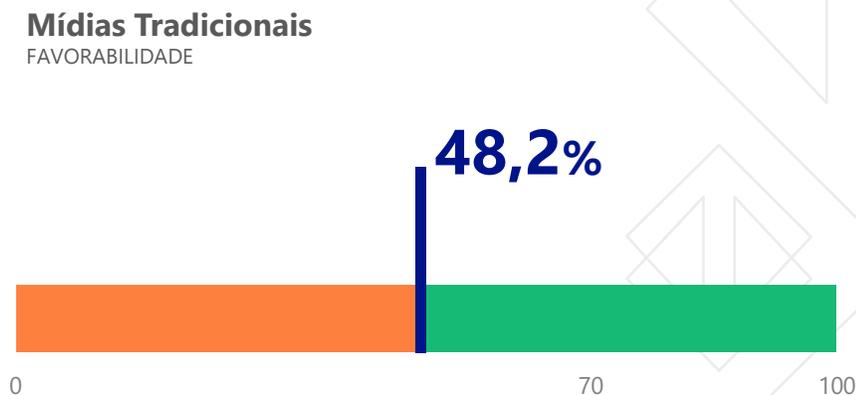


Mídias Tradicionais

A média da Favorabilidade de Mídias Tradicionais (TV, rádio, jornal e sites) foi de 48,2% em 2023.

Outros destaques

- Matérias veiculadas: 10.928
- Demandas atendidas: 2.464
- *Releases*: 296



Foco no Passageiro

Relacionamento | Patrocínios e parceria institucionais

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

O Metrô de São Paulo busca continuamente estreitar o relacionamento com seus passageiros. Uma conexão orgânica que se funde à dinâmica urbana da cidade, não só mantida como aprimorada de forma significativa em 2023.

Com uma postura proativa em relação aos acontecimentos na cidade, ampliamos nosso escopo de atuação por meio de ações inovadoras e parcerias institucionais que representam um novo pilar estratégico em nossa visão de longo prazo.

Ao explorar essas parcerias, almejamos dois objetivos principais: criar novos usos para o sistema de transporte e proporcionar uma experiência de viagem que exceda a expectativa daqueles que utilizam o sistema diariamente.

Essas parcerias desempenham um papel crucial pois, além de atrair novos passageiros, buscam recuperar a demanda pré-pandemia e explorar novos modelos de negócios, com um potencial significativo para gerar receitas não-tarifárias.

Eventos - Destaques em 2023

The Town



A primeira edição do *The Town* São Paulo 2023 aconteceu entre os dias 02 e 10 de setembro, no Autódromo de Interlagos, que foi batizado de "A Cidade da Música". Dos mesmos criadores do Rock In Rio, o festival de música contou com o apoio institucional do Metrô de São Paulo. Um dos benefícios gerados deste apoio foi a operação ininterrupta do Metrô durante 24h.



Foco no Passageiro

Relacionamento | Patrocínios e parceria institucionais

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

The Town - Vinhetas na TV Minuto e nos painéis das estações



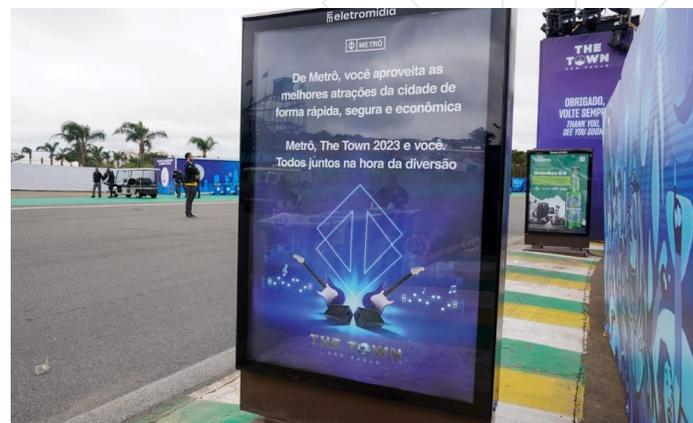
The Town - Instagram – Stories



The Town - Posts de Redes sociais



Totem no Festival



Foco no Passageiro

Relacionamento | Patrocínios e parceria institucionais

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



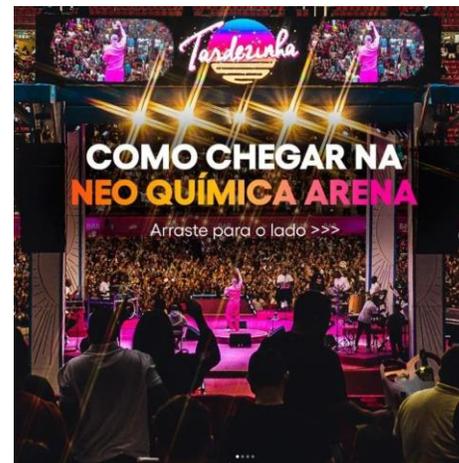
Fórmula 1



Central Taylor Swift para homenagem a cantora em razão da The Eras Tour – Brasil



Tardezinha São Paulo 2023



Faça Suas Compras de Metrô Apoio Institucional aos Shoppings Light e Tucuruvi



NxZero: Cedo ou Tarde – SP



Festival Cena 2K



Primavera Sound



Titãs: Encontro – SP



Foco no Passageiro

Relacionamento | Patrocínios e parceria institucionais

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

SP Gastronomia

O Metrô participou do maior festival gastronômico do Brasil. O SP Gastronomia, que pela primeira vez aconteceu em São Paulo, reuniu diversos restaurantes da cidade. A Casa do Porco, Più e Tasca da Esquina foram algumas das casas presentes na edição.

Além de restaurantes, o festival também contou com a presença de chefs de cozinha como Tássia Magalhães, Vitor Sobral e Alex Atala.

Como apoiador institucional, o Metrô realizou ações incentivando o público a utilizar o serviço metroferroviário para chegar aos destinos gastronômicos.

Foi feito, por exemplo, um mapa de linhas sinalizando o que cada bairro da cidade tem de especialidade, com base no nome das estações: estação Bresser-Moooca – cantinas, estação Japão-Liberdade – cozinha oriental.



Foco no Passageiro

Relacionamento

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

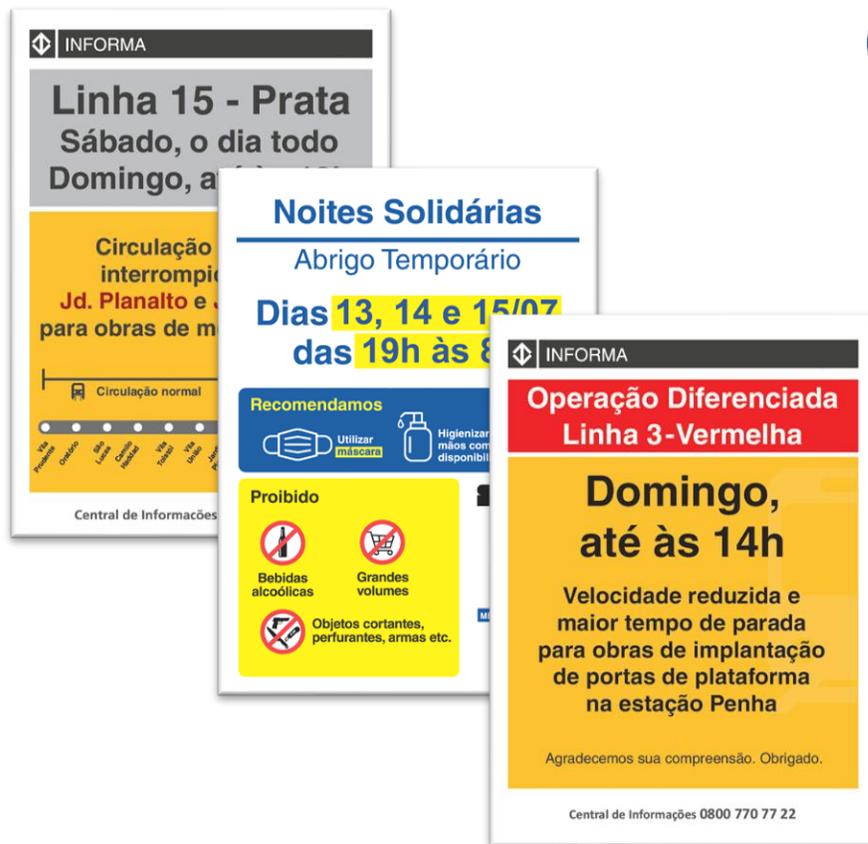
DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

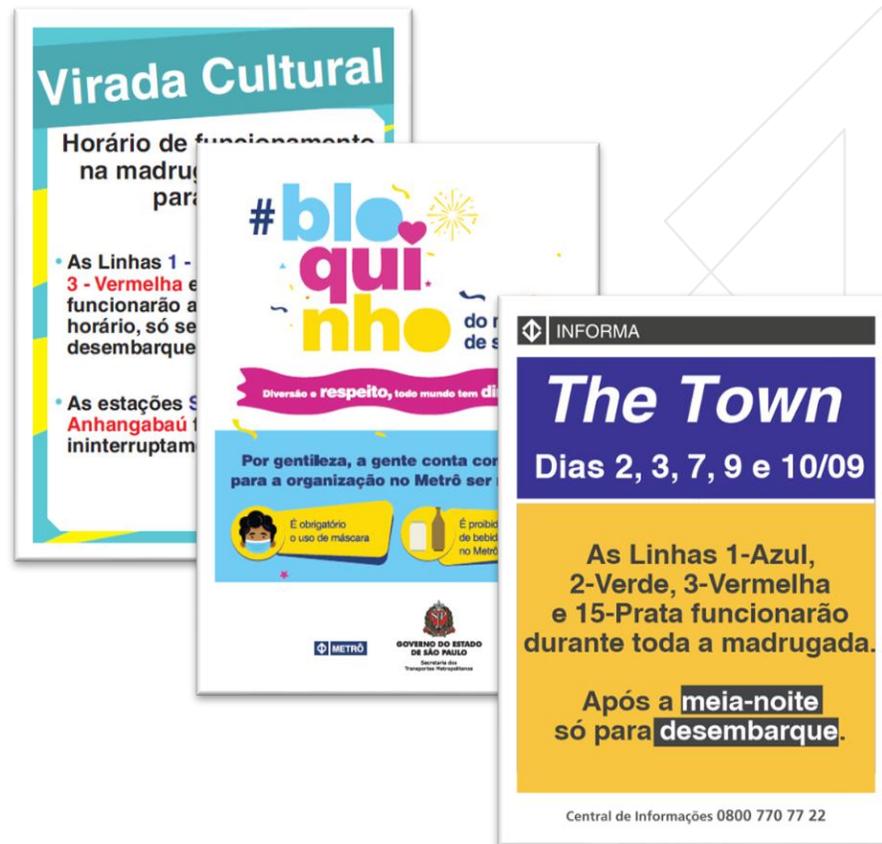
DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



+70 EVENTOS E ESTRATÉGIAS
MENSAGENS SONORAS E CARTAZES





Foco no Passageiro

Relacionamento

Campanhas

Ao todo foram **204** trabalhos realizados ou que estavam em andamento entre janeiro e dezembro de 2023, sendo **187** produzidos internamente e **17** pelas agências de publicidade.

Importunação Aqui Não

Incluída no código penal brasileiro, a importunação sexual possui leis específicas para punir quem “praticar ato libidinoso contra alguém e, sem a sua anuência, com o objetivo de satisfazer a própria lascívia ou a de terceiro”. Essas leis visam proteger as vítimas e garantir que quem pratica esse crime, seja responsabilizado.



Foco no Passageiro

Relacionamento

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

Visitas Monitoradas

O Metrô, historicamente, aperfeiçoa o relacionamento com seu passageiro e os canais de comunicação utilizados para se aproximar do público, nos diversos segmentos da sociedade.

Nesse contexto, desde 1974, antes mesmo do início de sua operação comercial, criou o Programa de Treinamento da População, para orientá-la sobre a utilização e conservação do sistema metroviário. Ao longo da história, esse tipo de ação fortaleceu a imagem da Companhia ao conquistar o respeito e a confiança da população.

Frente ao interesse manifestado por diferentes segmentos da sociedade, incluindo empresas, instituições e universidades, foi criado um Programa de Visitas Monitoradas. A partir disso, o Metrô se relaciona com públicos diversos e assume a responsabilidade de, não apenas conservar ou transmitir a cultura metroviária, mas transformar esta cultura em conhecimento.

Em 2023, 2.788 visitantes conheceram os bastidores do sistema metroviário, em diversas áreas da Companhia.



Foco no Passageiro

Relacionamento

Estudantes da USP visitam as obras da estação Penha

Um grupo de 10 alunos do curso de engenharia da Universidade de São Paulo (USP) visitaram as obras da futura estação Penha, da Linha 2-Verde, para assistir a concretagem da laje de fundo, que é uma importante etapa para a formação do corpo estrutural da estação.

No local vem sendo construído um complexo de estações que vai abrigar as paradas da Linha 2-Verde, da Linha 11-Coral, além da Linha 3-Vermelha, já existentes e em funcionamento. Serão 25 mil m² de área construída, com 43 escadas rolantes e 18 elevadores para atender a 102 mil passageiros.



Sociedade Comunicação

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

Canais de Atendimento

O Metrô valoriza o diálogo com as partes interessadas e oferece diferentes meios de comunicação para atender as manifestações de seus *stakeholders*.

Toda manifestação registrada pelos canais da empresa recebe um retorno. Nos casos em que a solução depende de um trabalho mais integrado com outras áreas da administração pública e instituições do setor privado, o Metrô de São Paulo realiza a articulação e o engajamento com esses agentes.

As reclamações se manifestam sob diversos aspectos do serviço, principalmente aqueles que se relacionam com questões de conforto e atendimento, tais como circulação de trens, superlotação, funcionamento de elevadores, escadas rolantes, etc. Mas também há atendimento de manifestações relacionadas ao impacto de obras, acidentes de percurso, ambulantes e até mesmo a presença de animais que dificultam o acesso dos passageiros às estações.

Em alguns casos, a solução depende de um trabalho integrado com outras agentes, como áreas da Prefeitura do Município de São Paulo ou ONGs, e o Metrô vem desenvolvendo uma articulação com essas entidades.



Sociedade Comunicação

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

Em 2023, o Sistema Corporativo de Relacionamento registrou 9.899, manifestações dos cidadãos, incluindo 2.206 solicitações de informação tratadas pelo SIC-Serviço de Informação ao Cidadão, migradas do Sistema SIC.SP.

As demandas estão classificadas por tipologia: reclamações (4.884), solicitações de informação (2.024), elogios (332), sugestões (275), denúncias (159), agradecimentos (19) e solicitações SIC (2.206). Esses números representam uma compilação das manifestações registradas no Sistema de Relacionamento, pelas diversas áreas responsáveis da Companhia.

Além do “Fale Conosco”, o Metrô de São Paulo mantém outros canais de relacionamento com os seus públicos como: Central de Informações-0800, SMS-Segurança, Metrô Conecta, e-mail, telefone, presencial, entre outros conforme tabela ao lado.

OBS: Não fazem parte desses totais as manifestações de Redes Sociais, bem como demandas que necessitam de atuação imediata recebidas pelos canais SMS-Segurança e Metrô Conecta.

CANAIS DE COMUNICAÇÃO	TOTAIS
CENTRAL DE INFORMAÇÕES (0800)	2.179
INTERNET - FALE CONOSCO	1.991
CANAL DE DENÚNCIA *1	995
CENTRAL DE RELACIONAMENTO	848
RECLAME AQUI	491
SMS - SEGURANÇA *2	395
E-MAIL	394
METRÔ CONECTA *3	266
TELEFONEMA	77
PESSOALMENTE	24
OUTROS	22
SEI-SISTEMA ELETRÔNICO DE INFORMAÇÕES	6
CARTA	3
CAIXA DE SUGESTÕES	1
IMPRENSA	1
SIC	2.206
TOTAL GERAL	9.899

*1 Incluindo manifestações duplicadas pelas áreas para estratificação de indicadores;

*2 e *3 Manifestações sem a necessidade de atuação imediata por parte da Área Operacional.



Sociedade Comunicação

Canais de Comunicação

Além do Fale Conosco, o Metrô de São Paulo mantém outros canais de relacionamento com seus públicos, conforme mostra a tabela a seguir.

CANAL	CONTATOS			
	2020	2021	2022	2023
SMS-Segurança MENSAGENS RECEBIDAS	31.702	50.492	48.588	42.380
Metrô Conecta MENSAGENS RECEBIDAS	21.790	7.857	14.742	13.833
Central de Informações ATENDIMENTOS REALIZADOS	52.020	51.937	49.896	58.810
Redes Sociais ATENDIMENTOS REALIZADOS	18.060	16.414	11.314	12.908
Fale Conosco MANIFESTAÇÕES RECEBIDAS (EXCETO SIC)	5.118	4.347	6.522	7.543
SIC – Serviço de Informação ao Cidadão ATENDIMENTOS REALIZADOS	1.711	1.738	1.780	2.206

¹ Em cada contato o passageiro pode relatar várias manifestações



Sociedade Comunicação

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



Ouvidoria

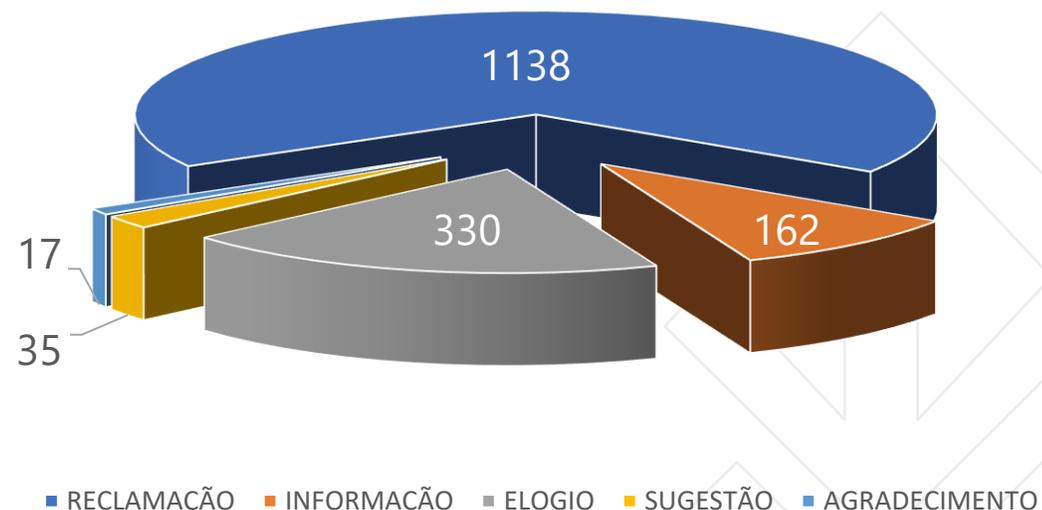
A Ouvidoria tem como missão representar o cidadão perante a Companhia, assegurando a imparcialidade no atendimento, buscando soluções de forma ética. Propor, quando necessário, recomendações de melhorias nos processos internos, contribuindo com a qualidade dos serviços prestados.

Atua como instância estratégica com uma gestão participativa que, por meio do diálogo e mediação, busca o entendimento das dificuldades enfrentadas pelos passageiros.

Dessa forma, atua junto à Companhia e contribui na melhoria de processos, construindo soluções efetivas com base nas demandas apresentadas para defender os legítimos interesses dos cidadãos de forma imparcial. Em 2023 atendeu 1.682 demandas.

Essencialmente, a atribuição da Ouvidoria é atender em 2ª instância. Entretanto, atende também alguns casos em 1ª instância como, por exemplo, solicitações de indenizações/ressarcimentos, visto que esses processos exigem apurações mais criteriosas.

Tipos de Manifestações em 2023



Sociedade Comunicação

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



Serviço de Informação ao Cidadão

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 2023 atendeu 2.206 pedidos, tratando os mais diversos assuntos, conforme gráfico.

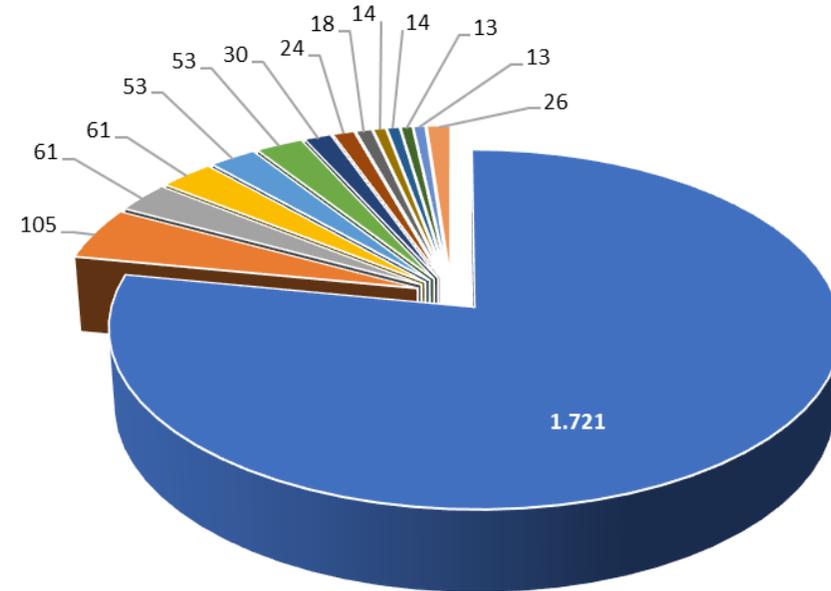
Na Transparência Ativa, temos o Portal da Transparência do Metrô como instrumento de divulgação das ações e de dados, documentos e estatísticas, que ficam sempre à disposição do cidadão para consultas e esclarecimentos. A utilização do canal SIC Metrô pelo cidadão demonstra sua consolidação como instrumento de Transparência, com mais de 17 mil atendimentos, nos últimos doze anos.

DISPONÍVEL EM:

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

- Expansão - Projetos/Obras (78%)
- Operação (5%)
- Recursos Humanos (3%)
- Serviços ao Cliente (3%)
- Administração/Institucional (2%)
- Expansão - Planejamento (2%)
- Espaços Comerciais (1%)
- Financeiro (1%)
- Fale Conosco (1%)
- Bilhetagem (1%)
- Engenharia/Manutenção (1%)
- Processos (0,5%)
- Expansão - Diversos (0,5%)
- Demais Assuntos (1%)

Demandas por Assunto



Sociedade Comunicação

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

Museu no subterrâneo



Museu no subterrâneo

Metrolin retomará programa de visitas guiadas às obras de arte que estão em corredores, plataformas, teto, paredes, mezaninos, jardins e até túneis das estações Clayton Freitas



Museu no subterrâneo

Metrolin retomará programa de visitas guiadas às obras de arte que estão em corredores, plataformas, teto, paredes, mezaninos, jardins e até túneis das estações Clayton Freitas

A pesar de soar a estação Brás do metrô quase todos os dias, a maioria de metrô não sabe quem é o artista que criou a obra de arte que está ali. Há quem diga que se trata de uma obra de arte que está ali há anos, mas não sabe quem é o artista que criou a obra de arte que está ali há anos. Há quem diga que se trata de uma obra de arte que está ali há anos, mas não sabe quem é o artista que criou a obra de arte que está ali há anos. Há quem diga que se trata de uma obra de arte que está ali há anos, mas não sabe quem é o artista que criou a obra de arte que está ali há anos.



Os habitantes dos metrô sabem quem é o artista que criou a obra de arte que está ali há anos, mas não sabe quem é o artista que criou a obra de arte que está ali há anos. Há quem diga que se trata de uma obra de arte que está ali há anos, mas não sabe quem é o artista que criou a obra de arte que está ali há anos.

Complexo hoteleiro com áreas de lazer completa para toda família. FÉRIAS DE JULHO. Em meio à Mata Atlântica em uma atmosfera by Hilton. Complexo hoteleiro com áreas de lazer completa para toda família.



Colaboração: Como contar uma história em uma obra de arte. Como contar uma história em uma obra de arte. Como contar uma história em uma obra de arte.



Sociedade Comunicação

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



Metrô é eleito melhor serviço público no prêmio O Melhor de São Paulo

uol INGRESSO.COM UOL HOST PAGBANK PAGSEGURO CURSOS UOL PLAY BATE-PAPO EMAIL

MENU ASSINE

FOLHA DE S. PAULO

ENTRAR BUSCAR

fotografia omsp

X FECHAR

PUBLICIDADE

Metrô é eleito melhor serviço público no prêmio O Melhor de São Paulo

Com 15% dos votos, o metrô ficou empatado com o SUS como melhor serviço público para os paulistanos

Facebook WhatsApp

27abr2023 às 17h20

1/4 Metrô é eleito melhor serviço público no prêmio O Melhor de São Paulo

Movimento de passageiros na estação Alto do Ipiranga, linha verde, sentido Vila Prudente. Keiny Andrade/Folhapress

2023

O MELHOR DE SÃO PAULO serviços Datafolha

O Metrô foi eleito o Melhor Serviço Público de São Paulo pelo 6º ano consecutivo.

Vem ganhar tempo. Vem de metrô.

METRÔ

Secretaria dos Transportes Metropolitanos

SÃO PAULO GOVERNO DO ESTADO SÃO PAULO SÃO TODOS

2023

O MELHOR DE SÃO PAULO serviços

Datafolha INSTITUTO DE PESQUISAS

Sociedade Comunicação

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

Tatuzão Cora Coralina

Tuneladora será utilizada na expansão da Linha 2-Verde do Metrô até a Penha



Maior tatuzão da América Latina, que vai começar a operar na terça



Maior tatuzão da América Latina (Obras da Linha 2-Verde)



Sociedade Comunicação

Vem ganhar tempo, vem de Metrô

Display para Redes Sociais



A campanha Novos Passageiros, com o slogan "Vem ganhar tempo, Vem de Metrô", tem como objetivo engajar moradores da cidade de São Paulo a usarem o Metrô, buscando fortalecer a confiança no sistema e oferecer um transporte confiável e eficiente.

O período de campanha foi de 4 semanas durante o ano de 2023 e, para alcançar ampla visibilidade, a campanha utilizou diversos meios, como TV aberta, push notificações em aplicativos, mídias digitais e redes sociais.

Espaços publicitários foram ocupados, como por exemplo, a TV minuto, painéis de trens e de estações, assim como relógios digitais localizados em áreas atendidas pelo sistema metroviário e em corredores de alto fluxo de veículos. Essa abordagem multicanal garantiu um alcance abrangente e efetivo, maximizando a divulgação da campanha e envolvendo o público-alvo de maneira coerente.

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



Sociedade Comunicação

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



Pesquisa Origem e Destino



Sob o tema/conceito "**Pesquisa Origem e Destino – 2023 – A melhor amiga da mobilidade**" a estratégia adotada para comunicar sobre a pesquisa foi a de apresentar o personagem Bento, mascote da campanha de 2017, dando nome, voz e protagonismo ao Bento, o simpático cão-símbolo da campanha da pesquisa para passar as principais mensagens à população, tanto no comercial feito para a TV e para as mídias digitais, quanto nos impressos, nos anúncios em revistas e jornais e na mídia exterior, incluindo os veículos e espaços publicitários próprios nos trens e estações do Metrô.



Sociedade Comunicação

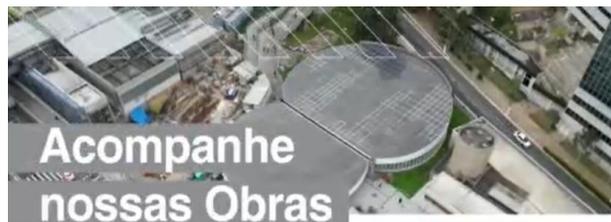
Acompanhamento de obras

Vinhetas produzidas mensalmente com o intuito de informar ao público sobre o andamento das obras de expansão: Linha 2-Verde, Linha 15-Prata e Linha 17-Ouro, apresentadas nos monitores dos trens e nos equipamentos de mídia das estações.



OUTUBRO 2023

EXPANSÃO · LINHA 2-VERDE



OUTUBRO 2023

EXPANSÃO · LINHA 15-PRATA



OUTUBRO 2023

EXPANSÃO · LINHA 17-OURO

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



Sociedade

Engajamento com partes interessadas

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

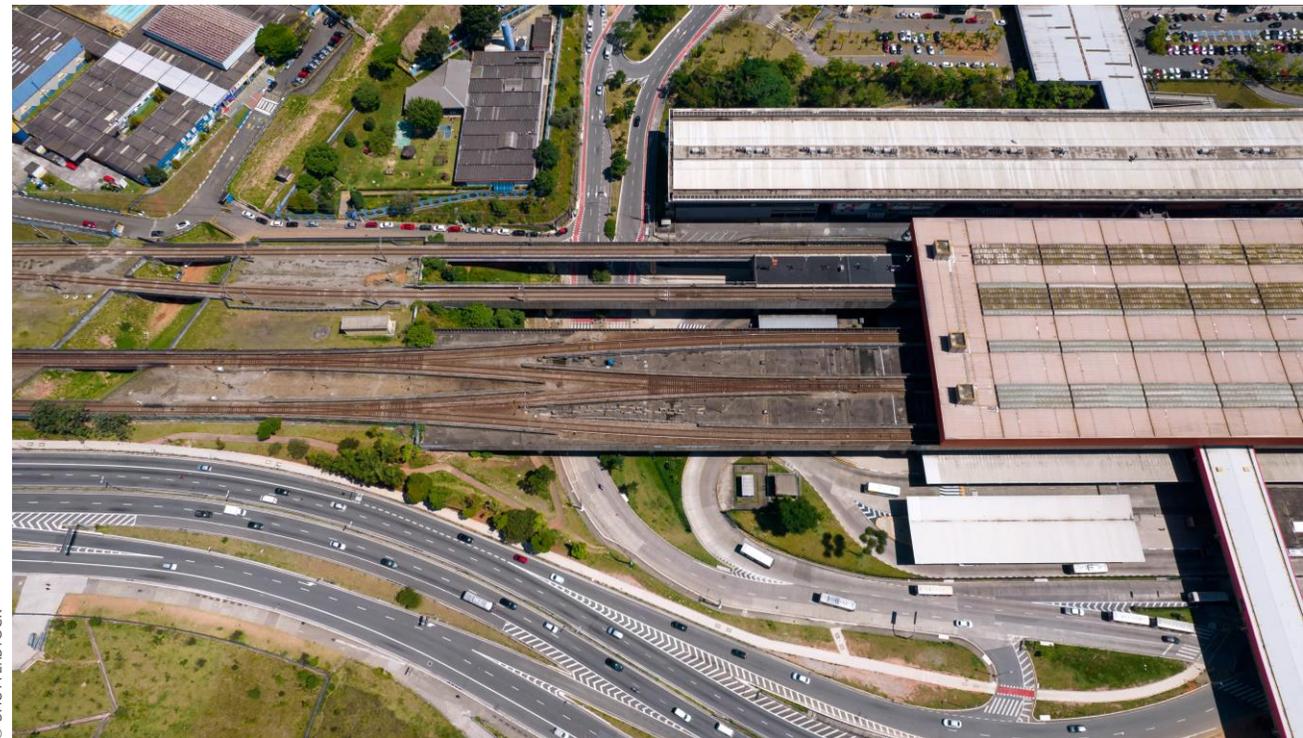
Norma de Engajamento com Partes Interessadas no ciclo de vida do empreendimento

Em abril de 2022, o Metrô instituiu a Norma Geral Reguladora para o gerenciar o engajamento de Partes Interessadas no Ciclo de Vida dos Empreendimentos, com o objetivo de fortalecer a marca, imagem e reputação da Companhia.

O processo de engajamento tem como premissas: ser estruturado, transparente e alinhado com as diretrizes da norma AA1000SES e NBR ISO 26000.

A Companhia do Metropolitano de São Paulo mantém engajamento ativo com as partes interessadas ao longo da cadeia de valor, para atender e responder as opiniões, identificar riscos e oportunidades, equilibrar diferentes interesses, tomar decisões e obter feedbacks fundamentais para a busca por excelência na sua área de atuação.

Os canais de engajamento, são listados a seguir.



© SHUTTERSTOCK



Sociedade

Engajamento com partes interessadas

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



Central de informações

Telefone: 0800-7707722 funcionando todos os dias das 05h00 às 00h00.

SMS Segurança - Envie SMS para 11 97333-2252.

Relacionamento com a comunidade lindeira às obras de expansão

Desapropriações, reassentamentos, impactos de obras e comunicação social – Obras de Expansão
Contato: documentoscgp@metrosp.com.br

Centrais de Relacionamento da Expansão da Linha 2-Verde

Futura Estação Vila Formosa: Av. Dr. Eduardo Cotching, 1172 – Vila Formosa | Consórcio Metrô Linha 2-CML2 Futura Estação Santa Clara: Av. Sapopemba com Rua Caxiúna (altura do nº 2.384) | Consórcio CCLV Futura Estação Anália Franco: Av. Montemagno, 230 | Consórcio CCLV Futura Estação Guilherme Giorgi: Av. Guilherme Giorgi, 159 | Consórcio CCLV Futura Estação Aricanduva: Rua Rodeio, 726 | Consórcio CCAFG

Central de Relacionamento da Expansão da Linha 15-Prata

Av. Prof. Luiz Ignácio de Anhaia Melo, 2.061 – Vila Prudente | Consórcio Expresso Monotrilho Leste-CEML Futura Estação Jacu Pêssego | CONSÓRCIO CEBE
E-mail: centraldeatendimentocebe@gestaolinha15.com.br

Central de Relacionamento da Expansão da Linha 17-Ouro

Rua Bernardino de Campos, 1.351 – Campo Belo | Consórcio Monotrilho Ouro-CMO
E-mail: falelinha17@grupoagis.com.br

Túnel de ligação entre as estações Consolação da Linha 2-Verde e Paulista da Linha 4-Amarela

CONSÓRCIO CTS E-mail: tunelconexao@c-cts.com.br

Imprensa - [Atendimento às solicitações da imprensa \(entrevistas, reportagens, releases\).](#)

Metrô Conecta – Informe qualquer ocorrência em tempo real pelo aplicativo.

Canal de Denúncia – <https://www.metro.sp.gov.br/fale-conosco/denuncia>

Ouvidoria

- Formulário Eletrônico: [Clique aqui para acessar o formulário;](#)
- Atendimento Telefônico: Ao ligar, tenha em mãos o protocolo do primeiro atendimento – (11) 3291.2890 e 3291.2891, de 2ª a 6ª feira, exceto feriados, das 08h00 às 16h30.
- Atendimento Presencial* é necessário agendamento prévio: Rua Boa Vista, 175 – 3 andar – “B” – São Paulo – SP (de segunda a sexta, exceto feriados), das 08h00 às 16h30

SIC – Serviço de Informações ao Cidadão

- Formulário eletrônico SIC.SP: www.sic.sp.gov.br
- Atendimento Presencial: somente por agendamento – Rua Boa Vista, 175 – 4º Andar/Bloco B – CEP: 01014-001 – São Paulo – SP.
- Correspondência: Aos Cuidados do SIC – Serviço de Informações ao Cidadão – Rua Boa Vista, 175 – 4º Andar/Bloco B – CEP: 01014-001 – São Paulo – SP.
- Telefone: (11) 3291-2850

Pessoas Valorizadas e Respeitadas

Relações de Trabalho | Pesquisa de Clima

A apuração da satisfação dos empregados, por meio da aplicação da Pesquisa de Clima foi uma das metas estabelecidas no Plano de Negócios 2023 – Pessoas – Programa de Satisfação dos Empregados da Companhia.

A meta era atingir 68,7% no Índice de Clima Organizacional – ICO. Para alcançar esse objetivo, o desafio consistiu em implantar ações corporativas comuns a todas as áreas do Metrô e perceptíveis para os empregados, principalmente os operativos.

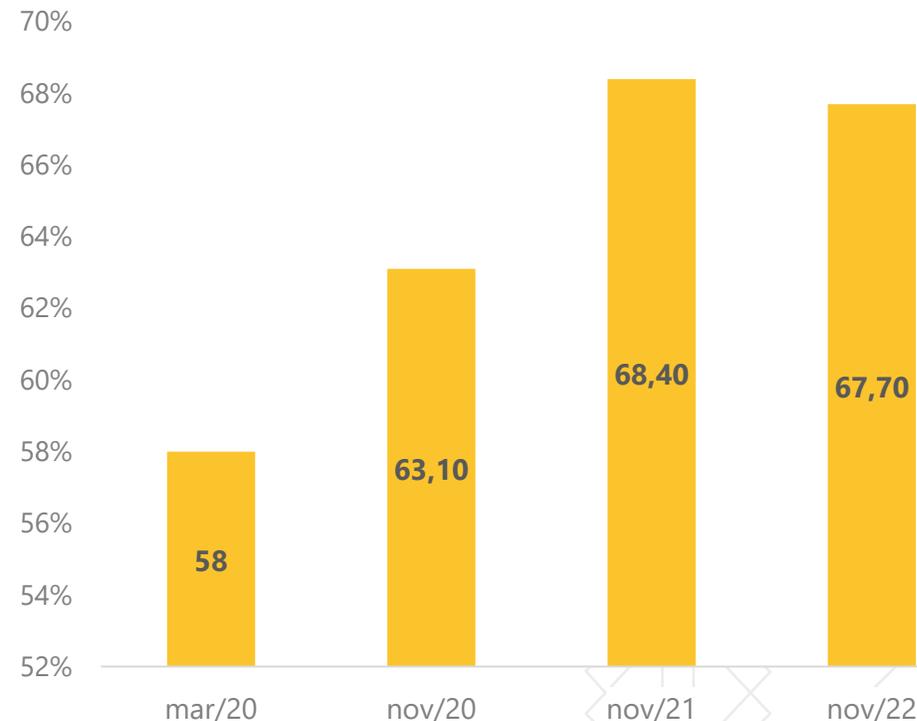
A partir do diagnóstico da Pesquisa de 2022, um grupo multidisciplinar formado majoritariamente por empregados da Diretoria de Operações desenvolveu um plano composto por 8 ações corporativas com foco na melhoria dos resultados para o ano de 2023.

A 5ª edição da Pesquisa de Clima 2023 foi suspensa, mas os projetos continuaram, bem como os planos setoriais conduzidos pelas áreas, onde foi intensificado o suporte para aquelas que apresentaram menores ICO's, priorizando a DO, seguindo as mesmas premissas em relação ao Plano de Ação Corporativo.

8 Ações Corporativas | Pesquisa de Clima



Evolução de ICO | Pesquisa de Clima



Em três anos, a Companhia obteve avanços significativos no ICO, decorrente do compromisso de gestores e empregados – nos planos de ação setoriais e corporativos – e dos esforços contínuos para a implantação de inúmeras iniciativas visando a obtenção dos resultados.



Pessoas Valorizadas e Respeitadas

Relações de Trabalho | Pesquisa de Clima

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



Um grupo de especialistas, formado majoritariamente por empregados da Diretoria de Operações, analisou os resultados da Pesquisa de Clima 2022 e apoiado pela consultoria sua opinião e percepções, identificando um plano contendo por cinco ações corporativas focas na melhoria dos resultados para o ano de 2023. O plano foi aprovado pela Diretoria e já está em andamento.

O desafio é aumentar o índice de clima organizacional em um ponto percentual, passando dos atuais 67,7% apontados na pesquisa de 2022 para 68,7%.

Essa iniciativa resulta da preocupação do Metrô com a satisfação dos empregados, medida através da Pesquisa de Clima que, inclusive, é um indicador do Plano de Negócios desde 2022.

Grupo de Trabalho: André Claudio Mattar (GDP), João José Paes (GPE), Camilla Rita Leiria (GSM/CHS), Isarai, Carlos Roberto da Lima (GDP/OP/CEI), Fabiana Henriques de Paiva (RH/OP/CHS), Seleni Gonçalves da Silva Paiva (GPM/OP), Ives Roberto (GSM/CHS), Luiz Wilson (GPM/OP/CEI), Ivan Carlos da Silva (GDP/OP/CEI), Luciano César Soares (GDP/OP/CEI), Valéria Mariana Gomes (GSM/CHS), Raia Moura Oliveira Bernardes (GDP/OP/CEI), Robinson da Silva Sacramento (GSM), coordenadora e Silvia Silveira Ribeiro de Camargo (GSM).

Notas sobre a ação e avaliação de cada um dos projetos.

- Nos trilhos**
 - Saiba mais
- RH Informa**
 - Saiba mais
- Participação**
 - Saiba mais
- Gestor na escuta**
 - Saiba mais
- Integra Metrô**
 - Saiba mais
- Prioriza**
 - Saiba mais
- Renova+**
 - Saiba mais
- Estação Plano de Carreira**
 - Saiba mais

Solução em Business Intelligence (BI)* amplia visão de colaboração na operação

A equipe do **Integra Metrô**, juntamente com integrantes da Gerência de Operações, conduziu a análise de um projeto para explorar a dinâmica de colaboração entre diferentes departamentos.

Dentre alguns desafios, foi identificada a necessidade de **otimizar o processo de atendimento às chamadas e manutenção de escadas rolantes e elevadores pelas equipes das estações**.

Para abordar essa questão, os grupos das coordenadorias de Monitoramento de Ativos (CMT), de Manutenção de Equipamentos Elétricos, Mecânicos e Eletromecânicos (MTS/ELM) e de Restabelecimento de Serviços das linhas 3-Vermelha e 15-Prata (MTS/REL) - todas da Gerência de Manutenção - se reuniram e somaram forças para desenvolver uma solução inovadora. Como resultado, **implementaram um Business Intelligence (BI) e apresentaram** para a Coordenadoria de Operação das Estações (OPE).

INFORME DE ELEVADORES INOPERANTES > 24H

Este BI oferece uma visão clara dos chamados abertos para manutenção, incluindo o status, previsão de atendimento e informações descritivas atualizadas. Além disso, o painel de BI é integrado ao sistema de manutenção, possibilitando três atualizações diárias.

Sua implementação revela que o desafio de integração entre diferentes áreas vai muito além da realização de visitas técnicas ou do conhecimento entre profissionais. Requer um entendimento profundo dos processos específicos de cada área, identificando os pontos de interação e colaboração, e compreendendo as necessidades individuais para uma performance otimizada.

Em breve, vamos fornecer um guia prático para fortalecer ainda mais essa integração e ajudar na construção de soluções eficazes de integração. **Fique atento ao próximo comunicado!**

Saiba **aqui** como está o andamento dos projetos.

*Business Intelligence (BI) inclui: análise empresarial, mineração de dados, visualização de dados, ferramentas/infraestrutura de dados e práticas recomendadas para equar as organizações e tomar decisões informadas por dados.



Pessoas Valorizadas e Respeitadas

Relações de Trabalho | Pesquisa de Clima

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

Gestor na Escuta → **Ações Corporativas**
Clima organizacional 2023
Estruturar um programa de visitas das lideranças para escuta dos empregados

GUIA

Escuta ativa no ambiente de trabalho

É uma habilidade de comunicação que envolve não apenas ouvir as palavras que estão sendo ditas, mas também **compreender, interpretar e responder** de maneira significativa ao que está sendo comunicado. É um processo intencional de concentração e compreensão, visando estabelecer uma **conexão mais profunda** entre as partes envolvidas na conversa.

Quem pratica a escuta ativa não só presta atenção ao que é dito, mas também ao **como** e ao **porquê**. A escuta ativa é uma ferramenta poderosa que pode transformar a maneira como você se relaciona com sua equipe e com seus pares.

Como praticar uma escuta ativa?

Como praticar uma escuta ativa?

- Esteja presente e ouça com atenção**
Elimine distrações e **concentre-se** completamente na pessoa que está falando. Faça contato visual e **demonstre interesse** genuíno. Não busque solução, mas sim, compreender a mensagem.
- Demonstre empatia**
Empenhe-se em entender as emoções e pontos de vista do empregado adotando a perspectiva deles para uma melhor compreensão. Demonstre por meio de expressão corporal, palavras e gestos que ouviu e compreendeu a mensagem. Não precisa concordar, discordar e nem gerar novas ideias.
- Incentive o diálogo com perguntas abertas**
Estimule a conversa com **perguntas que incentivem respostas mais elaboradas**. Evite perguntas que possam ser respondidas com um simples "sim" ou "não".
- Evite julgamentos ou deduções**
Suspenda qualquer julgamento ou preconceito antecipado, abrindo espaço para uma **compreensão aprofundada** e imparcial.
- Valide os sentimentos**
Reconheça as emoções expressas pelo outro na conversa, mostrando que suas preocupações são importantes.
- Resuma e repita**
Faça um resumo do que foi dito para garantir que você compreendeu corretamente. Repita as principais preocupações para mostrar que está comprometido com a compreensão.
Exemplos: "Do que você falou, eu entendi que... É isso mesmo?" "Você resumir alguns pontos da sua fala para garantir que estamos na mesma página... É isso mesmo?"
- Ofereça resposta construtiva**
Ao responder, faça-o de forma que seja construtiva, respeitando as opiniões e sentimentos da outra pessoa.

PESQUISA DE CLIMA DO METRÔ 2023

Ações Corporativas

Prioriza

O projeto **Prioriza** é uma das oito ações do Plano de Ações Corporativas 2023. Sua idealização partiu do resultado da Pesquisa de Clima que apontou necessidade de melhorias na distribuição de tarefas e na organização dos processos em áreas da Companhia.

Num ambiente dinâmico como o nosso, a quantidade de atividades pode ser desafiadora e, muitas vezes, resulta em sobrecargas.

Portanto, o projeto tem como objetivo **apresentar soluções para auxiliar na priorização de tarefas**, direcionando esforços para o foco no desenvolvimento do trabalho e eficiência na realização das atividades, ampliando as possibilidades de alcance dos resultados pretendidos.

Você conhece um colega que se destaca e supera os resultados? Aproveite para agendar um bate-papo e conhecer como ele trabalha.

Veja abaixo o passo a passo para a priorização de tarefas.

- 1. Mapeie as tarefas
- 2. Alinhe com o seu gestor as tarefas mais importantes
- 3. Comece com as tarefas que tem mais prioridade
- 4. Estabeleça com seu gestor um plano de acompanhamento e entregas
- 5. Pratique o que deu certo e tente o que precisa melhorar
- 6. Experimente novas formas de trabalhar

Quer saber mais? A Unimetro virtual disponibiliza os cursos Gestão do Tempo e KANBAN com ferramentas úteis, que podem ajudá-lo na priorização de tarefas. Clique nos links abaixo e acesse.

Gestão de tempo | Kanban

CLIMA ORGANIZACIONAL 2023

Ações Corporativas

Participação

Objetivo Estratégico: Aperfeiçoar a gestão de pessoas e equipes para atender às demandas internas/externas
Projeto: Satisfação dos empregados

Plano de Negócios 2023 | Estratégia de Longo Prazo 2023-2027 | Aprendizagem e Crescimento

Participação

Objetivo: Criar processo de gestão de ideias para promover a participação na melhoria contínua das áreas

Conheça a página do PCO3 - Participação

- Coleta da ideia
- Análise e seleção
- Implantação
- Reconhecimento

A ação corporativa **Participação** foi desenvolvida com o objetivo de orientar na **implantação de um processo de gestão de ideias**, promovendo maior participação dos empregados na melhoria contínua de suas áreas e, assim, melhorando o clima organizacional e o ambiente de trabalho.

Com base em benchmarkings* internos, o grupo de trabalho do PCO3 estabeleceu diretrizes e apresentou modelos e orientações que **possibilitam autonomia na implantação de processos, às diferentes áreas da empresa**.

Em agosto, a ação foi apresentada a um grupo de assessores executivos. Além disso, foram escolhidos responsáveis de cada área, encarregados de receber instruções detalhadas sobre o **Participação**.

Para fornecer apoio constante aos responsáveis designados, são realizadas reuniões quinzenais de acompanhamento. Esses encontros são essenciais para a troca de conhecimentos, discussão de estratégias e compartilhamento de boas práticas adotadas por diferentes setores.

Convidamos você a conhecer a página do PCO3. Nela, você encontrará as orientações necessárias para desenvolver o processo internamente e, também, para captar e gerenciar as contribuições dos empregados de forma eficaz e dinâmica.

[Clique aqui e acesse](#)



Pessoas Valorizadas e Respeitadas

Relações de Trabalho | Pesquisa de Clima

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



PESQUISA DE CLIMA DO METRÔ 2023

Ações Corporativas

Capacitar líderes e equipes em gestão de tarefas

Prioriza

O projeto **Prioriza** é umas das oito ações do **Plano de Ações Corporativas 2023**. Sua idealização partiu do resultado da Pesquisa de Clima que apontou necessidade de melhorias na distribuição de tarefas e na organização dos processos em áreas da Companhia.

Num ambiente dinâmico como o nosso, a quantidade de atividades pode ser desafiadora e, muitas vezes, resulta em sobrecargas.

Portanto, o projeto tem como objetivo **apresentar soluções para auxiliar na priorização de tarefas**, direcionando esforços para o foco no desenvolvimento do trabalho e eficiência na realização das atividades, ampliando as possibilidades de alcance dos resultados pretendidos.

Você conhece um colega que se destaca e supera os resultados? Aproveite para agendar um bate-papo e conhecer como ele trabalha.

Veja abaixo o passo a passo para a priorização de tarefas.

- Mapeie as tarefas
- Alinhe com o seu gestor as tarefas mais importantes
- Comece com as tarefas que tem mais prioridade
- Estabeleça com seu gestor um plano de acompanhamento e entregas
- Pratique o que deu certo e reveja o que precisa melhorar
- Experimente novas formas de trabalhar

Quer saber mais? A Unimetro virtual disponibiliza os cursos **Gestão do Tempo** e **KANBAN** com ferramentas úteis, que podem ajudá-lo na priorização de tarefas. Clique nos links abaixo e acesse.

Quer saber mais? A Unimetro virtual disponibiliza os cursos **Gestão do Tempo** e **KANBAN** com ferramentas úteis, que podem ajudá-lo na priorização de tarefas. Clique nos links abaixo e acesse.

[Gestão de tempo](#) [Kanban](#)

CLIMA ORGANIZACIONAL 2023

Ações Corporativas

Conheça a página do PCO3 - Participação

Coleta de Ideia | Análise e seleção | Implantação | Reconhecimento

A ação corporativa **Participação** foi desenvolvida com o objetivo de orientar na **implantação de um processo de gestão de ideias**, promovendo maior participação dos empregados na melhoria contínua de suas áreas e, assim, melhorando o clima organizacional e o ambiente de trabalho.

Com base em benchmarkings* internos, o grupo de trabalho do PCO3 estabeleceu diretrizes e apresentou modelos e orientações que **possibilitam autonomia na implantação de processos, às diferentes áreas da empresa**.

Em agosto, a ação foi apresentada a um grupo de assessores executivos. Além disso, foram escolhidos responsáveis de cada área, encarregados de receber instruções detalhadas sobre o Participação.

Para fornecer apoio constante aos responsáveis designados, são realizadas reuniões quinzenais de acompanhamento. Esses encontros são essenciais para a troca de conhecimentos, discussão de estratégias e compartilhamento de boas práticas adotadas por diferentes setores.

Convidamos você a conhecer a página do PCO3. Nela, você encontrará as orientações necessárias para desenvolver o processo internamente e, também, para captar e gerenciar as contribuições dos empregados de forma eficaz e dinâmica.

[Clique aqui e acesse](#)

Pessoas Valorizadas e Respeitadas

Relações de Trabalho | Relações Sindicais

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

A Companhia do Metrô mantém suas Relações Sindicais em defesa dos interesses da Companhia e consequentemente a manutenção dos postos de trabalho e a prestação de um serviço de qualidade para a população da cidade de São Paulo, relacionando-se com os Sindicatos, seja no âmbito administrativo ou frente o Poder Judiciário quando de demandas que envolvam temas de direito coletivo do trabalho.

Em 2023, destaca-se adoção das medidas judiciais cabíveis com a obtenção da decisão judicial via Mandado de Segurança que arbitrou percentuais mínimos de operação e obistou a prática pretendida da catraca livre, bem como, a negociação do acordo que pôs fim à greve ocorrida em março de 2023.

O ano de 2023 foi intenso do ponto de vista negocial, de forma que, apesar da Sentença Normativa vigente, a campanha salarial de 2023 foi concluída com sucesso.

Atuação frente o Tribunal Regional do Trabalho nas greves políticas dos dias 3 de outubro e 28 de novembro de 2023.

Negociação e assinatura do Acordo Coletivo – Programa de Participação nos Resultados 2023 com os sindicatos dos metroviários e dos engenheiros;

Negociação e assinatura do Acordo Coletivo de Trabalho de ponto eletrônico com os sindicatos dos metroviários e dos engenheiros;

Início do processo de negociação do Acordo Coletivo de Trabalho de Jornada com os sindicatos dos metroviários;

Manutenção do canal de comunicação com os Sindicatos dos Metroviários e dos Engenheiros;



Pessoas Valorizadas e Respeitadas

Relações de Trabalho | Programa de Demissão Incentivada

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

O Programa de Desligamento Incentivado – PDI, lançado em dezembro de 2021, considera a capacidade financeira da empresa e o impacto nas atividades das áreas, possibilitando a redução permanente do quadro de empregados das áreas administrativas e promovendo a renovação das equipes de trabalho nos cargos operacionais.

No ano de 2023, o programa contou com 209 desligamentos, sendo investidos R\$ 88,4 milhões com incentivos e rescisões.

Ao final do ano de 2023 foi realizada a prorrogação voluntária do prazo de desligamentos por mais 12 meses, sendo então projetado para novembro/2024 o encerramento do programa.

A economia acumulada do Programa é estimada em R\$ 141 milhões (sendo R\$ 12,5 milhões ao mês). E, após o desligamento dos 170 empregados restantes, é esperada a redução mensal de R\$ 3 milhões.

O Metrô abriu inscrições para um novo Programa de Desligamento Incentivado em dezembro de 2023, contando com 488 inscrições. Os desligamentos ocorrerão no decorrer do ano de 2024.



Pessoas Valorizadas e Respeitadas

Relações de Trabalho | Quadro de Empregados

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

Tempo médio de empresa	
Tempo médio de empresa (anos)	20
% de empregados até cinco anos de empresa	7,2%

Turnover	2022	2023	Var. %
Admissões	90	12	-86,7%
Demissões	482	354	-26,6%

% do Quadro	2022	2023
Admissões	1,2%	0,2%
Demissões	6,6%	5,1%

Distribuição do Quadro de Empregados	
Operação	49,9%
Manutenção	28,5%
Administração	14,8%
Expansão	6,9%

Quadro	
Aprendizes	212
Estagiários	191

Divisão	
% Homens	79,9%
% Mulheres	20,1%
% cargos de chefia ocupados por mulheres	24,0%
% de Pretos e Pardos	27,2%
% cargos de chefia ocupados por pretos e pardos	19,8%

Escolaridade	
Pós-Graduação e demais titularidades	10,4%
Superior Completo	38,7%
Superior Incompleto	12,3%
Ensino Médio Completo	34,6%
Ensino Médio Incompleto	1,4%
Ensino Fundamental	2,6%

Faixa Etária	
Até 20 anos	0,0%
De 21 a 30 anos	4,1%
De 31 a 40 anos	23,5%
De 41 a 50 anos	25,0%
De 51 a 60 anos	31,1%
Acima de 61 anos	16,2%
% de empregados acima de 45 anos	62,8%



Pessoas Valorizadas e Respeitadas

Relações de Trabalho | Desempenho e sucessão

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



O Metrô de São Paulo permanece com ações para o desenvolvimento de competências e melhoria no desempenho do seu quadro de pessoal. Para fazer frente a esse desafio, utilizou várias estratégias.

Ciclo de Avaliação de Desempenho

Anualmente, é realizado o Ciclo de Avaliação de Desempenho. Neste ano, destacamos a disponibilização da Biblioteca de PDI (Plano de Desenvolvimento Individual – PDI) ferramenta criada em conjunto com a UNIMETRO para apoiar empregados e gestores na construção do PDI, com sugestões de ações de desenvolvimento baseadas na metodologia 70:20:10.

Obtivemos, ainda, uma melhoria na visualização dos registros das Observações de Desempenho, que agora são disponibilizadas no próprio documento de avaliação do empregado.

Além disso, este ciclo também contou com novidades no campo da Avaliação de Potencial com a finalidade de entender sobre a prontidão e o interesse do empregado em assumir funções de maior complexidade de maneira mais objetiva.

Desenvolvimento da Liderança e Sucessores

Visando o desenvolvimento dos líderes e sucessores do Metrô foram realizados três processos internos para mapeamento de cargos do plano executivo, com 13 pessoas mapeadas. Além disso, foram realizadas 39 sessões de coaching para desenvolvimento dos atuais Chefes de Departamento e 19 sessões para desenvolvimento de Coordenadores.

Também foi concluído o processo de mapeamento de sucessão de todos os cargos do Plano Executivo da Gerência de Tecnologia da Informação e Comunicação, com entrega dos mapas sucessórios e orientação para Plano de Desenvolvimento Individual dos potenciais sucessores.



Pessoas Valorizadas e Respeitadas

Relações de Trabalho | Desempenho e sucessão

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



Avaliação de Potencial

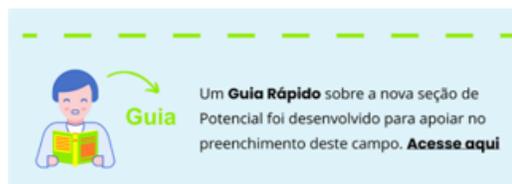
Caros Gestores,

Estamos lançando o **curso on-line sobre a avaliação de potencial** e a Marisa Camarini, nossa gerente de Recursos Humanos, tem um recado para vocês:



Lembramos que a **Seção de Potencial** está inserida na Avaliação de Desempenho dos cargos de Plano Executivo, trazendo campos específicos de preenchimento no Peoplesoft.

O Ciclo de Avaliação de Desempenho **terá início em 1º de setembro**. Portanto, recomendamos que o curso seja realizado antes desta data. A participação de vocês é fundamental, considerando o papel estratégico da Avaliação de Potencial tanto no desenvolvimento de nossos talentos quanto na otimização do desempenho organizacional.



[Saiba mais](#) sobre avaliação de desempenho.

Para falar com a GRH: rhdesempenho@metros.com.br

Gerência de Recursos Humanos

ACOMPANHE AS NOTÍCIAS DO METRÔ NAS REDES SOCIAIS



Caros gestores,

Elaboramos uma ferramenta para apoiá-los na realização da Gestão de Desempenho de sua equipe. Trata-se da **Biblioteca de PDI (Plano de Desenvolvimento Individual)**.

Nela você encontrará sugestões de desenvolvimentos baseadas na abordagem 70:20:10, onde 70 são os desafios e experiências no trabalho, 20 é a aprendizagem por meio da interação com os outros e 10 são os treinamentos, leituras e vídeos.



Aproveite!

Esperamos que com esta biblioteca você possa ampliar as referências de conteúdos e ações para inspirá-lo na realização de um PDI dinâmico, produtivo e engajador.

[CLIQUE E ACESSO](#)

Gerência de Recursos Humanos e Universidade Corporativa

ACOMPANHE AS NOTÍCIAS DO METRÔ NAS REDES SOCIAIS





Pessoas Valorizadas e Respeitadas

Relações de Trabalho | Seleção

Seleção Externa

As contratações de empregados do Metrô são realizadas por meio de concursos públicos, em atendimento à legislação.

Os concursos são regidos por editais que determinam todas as etapas, o cronograma, os critérios de classificação e de contratação.

Seleção Interna

Para que os empregados operativos possam avançar na carreira, são realizados processos seletivos internos, denominados "PMPC – Processo de Movimentação de Pessoas na Carreira".

Em 2023, realizamos PMPCs para atender às necessidades das áreas operacionais da empresa, tais como a GOP e GSO, tendo sido convocados para as etapas de exame médico e treinamento e movimentados, empregados/candidatos aos cargos de OTM II (estação e tráfego), OF LOG II, ASM II e ASM III.



Pessoas Valorizadas e Respeitadas

Relações de Trabalho

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

Estagiários de Ensino Médio, Técnico, Superior e Aprendizes

As contratações de estagiários e aprendizes do Metrô são realizadas por meio de processos seletivos públicos, sendo a administração dos estagiários feita em parceria com o Agente de Integração e o Programa de Aprendiz em parceria com o SENAI.

Em 2023, o Metrô cumpriu a cota mínima de 5% de aprendiz e realizou a contratação de estagiários de ensino médio para as estações e de estagiários de ensino técnico e superior para as áreas administrativas da companhia.

No decorrer do ano, foram realizadas ações de acompanhamento de estágio e desenvolvimento para o mercado de trabalho com os estagiários do ensino médio, técnico e superior. Também foram realizadas duas pesquisas para mensurar o nível de satisfação dos estagiários e obter dados para melhorias do Programa.

As pesquisas com os estagiários também forneceram dados sobre o perfil desses jovens.

- Na sua maioria, foi sua primeira experiência profissional.
- Avaliamos o nível de satisfação com o Programa de Estágio e a importância para o futuro profissional.

Ao lado, o que pensam, de onde vem, o que fazem, e outras características dos estagiários que contribuem de forma muito importante para o serviço prestado no Metrô.



Pessoas Valorizadas e Respeitadas

Relações de Trabalho | Saúde e segurança

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

Plano de Saúde e Previdência Complementar

Plano de Saúde

O Metrô oferece aos seus empregados um Plano de Assistência à Saúde, administrado pelo Instituto Metrus, com coparticipação dos empregados.

MSI Metrus Saúde Integral

Destinado aos empregados do Metrô e seus dependentes. Aos participantes do plano, é assegurado, na internação hospitalar, direito à enfermagem, quarto ou apartamento individual.



Previdência Privada

O Metrô oferece aos empregados, que optarem, um plano de previdência complementar administrado pelo Instituto Metrus, os Planos de Benefícios I e II.

O Metrus – Instituto de Seguridade Social é uma entidade fechada de previdência complementar, constituída sob a forma de sociedade civil, sem fins lucrativos, e tem como objetivo principal a concessão de benefícios de natureza previdenciária, suplementando as prestações asseguradas pela Previdência Oficial e promover o bem-estar social, inclusive no que tange a serviços médicos e assistenciais, dos empregados participantes e seus grupos familiares do Metrô.



Pessoas Valorizadas e Respeitadas

Saúde e Segurança do Trabalho

Ações realizadas

Absenteísmo: Projeto Piloto Gestão e Absenteísmo.

Metodologia: Entrevista dos empregados com altos índices de absenteísmo com o gestor e posterior atendimento médico, acompanhamento e encaminhamento especializado a fim de equacionar os problemas de saúde dos empregados.

Reabilitação profissional: Preservação da saúde dos empregados e retomada de sua produtividade;

- Utilização de conhecimentos e habilidades do empregado e reforço das equipes;
- Reabilitação de 113 empregados que iniciaram nova carreira na Companhia (a partir de jan/21);
- Redução da possibilidade de passivos trabalhistas.

Programa de dependência química: 102 reuniões.

EMPREGADOS ATENDIDOS 2023

Programa de Orientação Postural e Alongamento – Ginástica laboral 2100

Núcleo do Serviço Social 973

Psicologia 683

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



Pessoas Valorizadas e Respeitadas

Saúde e Segurança do Trabalho

Resultados 2023:

Acidentes do trabalho/ Doença Ocupacional

Acidente típico
419

Acidente de Trajeto
62

Doença Ocupacional (DO)
0

Empregados Reabilitados

INSS
5

Reabilitação Interna
24

Total de empregados
reabilitados
275

Exames médicos ocupacionais

Empregados examináveis
7.579

Empregados examinados
7.264

% examinados
96%

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



Pessoas Valorizadas e Respeitadas

Saúde e Segurança do Trabalho

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

Resultados 2023:

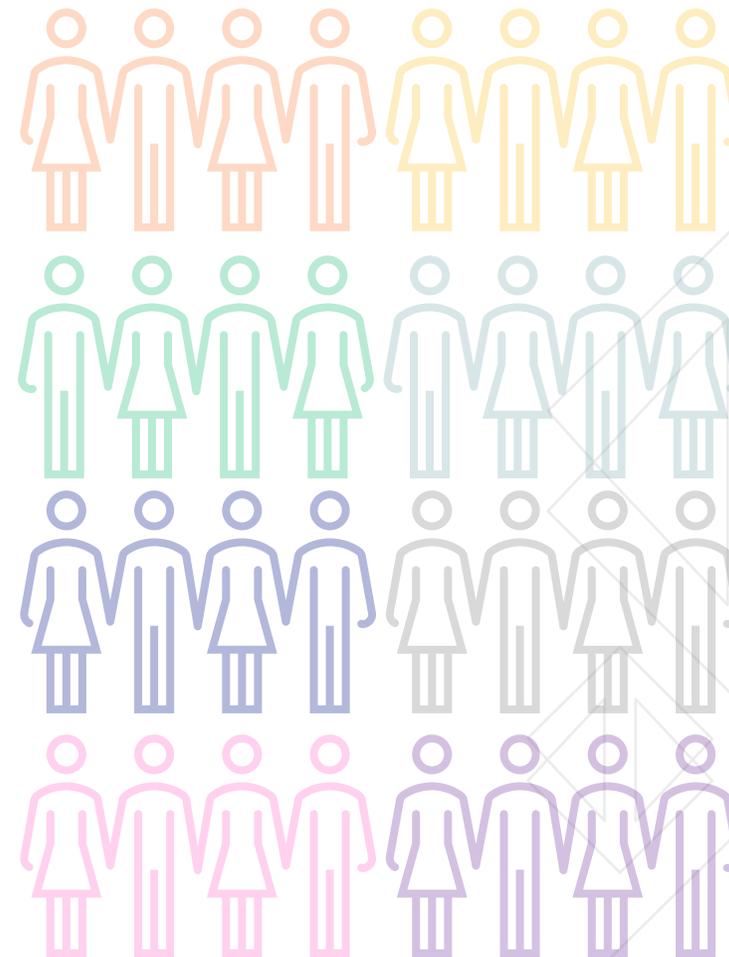


Pessoas Valorizadas e Respeitadas

Diversidade, Inclusão e Não Discriminação

No Metrô o respeito e a diversidade são um dos seus principais valores. Para ampliar as discussões e conhecimentos a respeito do assunto, bem como trabalhar um ambiente mais inclusivo na Companhia, foram realizadas as seguintes ações:

- Treinamentos do Módulo Diversidade e Inclusão – Formação de Novos Gestores. Difundir o respeito à diversidade, conscientizá-los sobre a importância do seu papel para um ambiente mais inclusivo, apresentar conceitos do Código de Ética e Conduta, Norma e o Guia de Diversidade;
- Subsídios e orientações aos gestores sobre demandas pontuais relacionadas à diversidade;
- Criação de um comitê de diversidade e inclusão, formado por pessoas diversas com o objetivo de pensar e implementar medidas e mudanças na empresa em relação à diversidade e inclusão.
- Criação de um grupo de afinidades +MulheresdoMetrô, grupo responsável em discutir e propor soluções sobre as ações relacionadas ao tema mulheres na liderança.
- Trilha do líder inclusivo, programa que prevê uma série de atividades (Palestra Vieses Inconscientes na Liderança, Rodas de Conversas, Treinamentos em EAD, etc...) que tem por objetivo desenvolver a liderança para que possam criar e manter um ambiente de trabalho inclusivo, melhorar a diversidade de pensamento entre líderes e empregados, incentivando-os a ouvir e valorizar diferentes perspectivas e abordagens.





Pessoas Valorizadas e Respeitadas

Diversidade, Inclusão e Não Discriminação

Para ampliar as discussões e conhecimentos a respeito do assunto, bem como trabalhar um ambiente mais inclusivo na Companhia, foram realizadas as seguintes ações:

- **Treinamentos do Módulo Diversidade e Inclusão – Formação de Novos Gestores e atendimentos sob demanda**
Apresentar conceitos sobre diversidade e inclusão e conscientizar sobre a importância do papel de todos para um ambiente mais diverso, inclusivo e seguro.



Pessoas Valorizadas e Respeitadas

Diversidade, Inclusão e Não Discriminação

- **Subsídios e orientações** aos gestores sobre demandas pontuais relacionadas à diversidade e comunicação voltada exclusivamente para a liderança.

- INTRODUÇÃO
- MENSAGEM DO PRESIDENTE
- SOBRE O RELATÓRIO
- MATERIALIDADE
- O METRÔ DE SÃO PAULO
- GOVERNANÇA
- IMPACTO NA METRÓPOLE
- MOBILIDADE SUSTENTÁVEL
- FOCO NO PASSAGEIRO
- SOCIEDADE
- PESSOAS VALORIZADAS E RESPEITADAS
- DESEMPENHO ECONÔMICO-FINANCEIRO
- DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS
- DISPOSIÇÕES FINAIS
- AGRADECIMENTOS
- ANEXOS

MetrôClick. RECURSOS HUMANOS

Boletim para gestores

Censo da Diversidade e Inclusão

Assista à gravação da LIVE com Marcus Kerekes da Diversitera



Censo

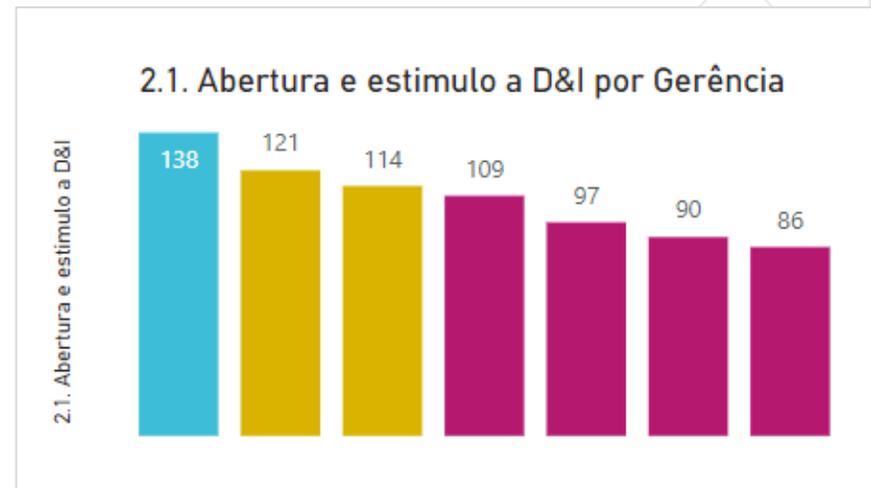
RESULTADOS

Sexo	Porcentagem
Masculino	73%
Feminino	26%
Não Binário	0,2%

QUEM SÃO AS MULHERES NO METRÔ?
As mulheres do Metrô são, em sua maioria, brancas, heterossexuais e sem deficiência

Categoria	Porcentagem
Mães	16%
Mães Solo	4%
Mulheres Negras	7%
Mulheres LGBTQIAP+	2%
Pessoas Trans	10
Mulheres PcD	1,2%

% do total de colaboradores



Pessoas Valorizadas e Respeitadas

Diversidade, Inclusão e Não Discriminação

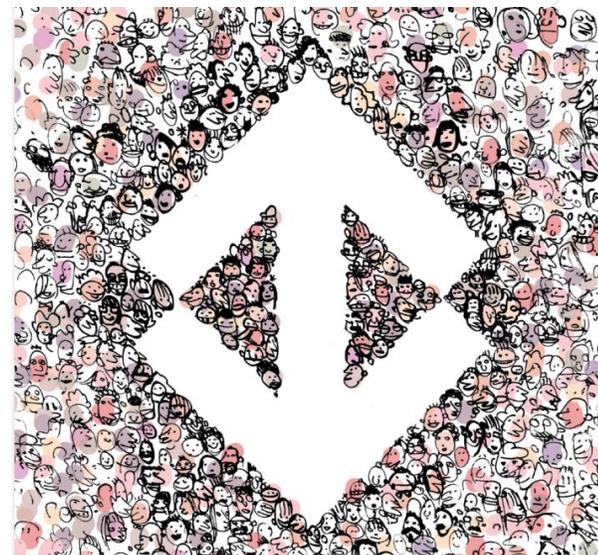
Criado o um grupo de afinidades +MulheresdoMetrô, grupo responsável em discutir e propor soluções sobre as ações relacionadas ao tema mulheres na liderança.



Criado o comitê de diversidade e inclusão, formado por pessoas diversas com o objetivo de pensar e implementar medidas e mudanças na empresa em relação à diversidade e inclusão.

O Metrô, como importante agente de melhorias sociais, investe em ações prioritárias no processo de inclusão para o trabalho e valorização da diversidade. Os principais eixos são:

- Raça e cor
- Gênero
- LGBTQIAP+
- Deficiências
- Gerações



Pessoas Valorizadas e Respeitadas

Diversidade, Inclusão e Não Discriminação

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

- **Trilha do líder inclusivo**, programa que prevê uma série de atividades (Palestra Vieses Inconscientes na Liderança, Rodas de Conversas, Treinamentos em EAD, etc...) que tem por objetivo desenvolver a liderança para que possam criar e manter um ambiente de trabalho inclusivo, melhorar a diversidade de pensamento entre líderes e empregados, incentivando-os a ouvir e valorizar diferentes perspectivas e abordagens.



webinar

**VIESES
INCONSCIENTES
NA LIDERANÇA**

Com Marcus Ronsoni

24
novembro
às 14h

**O que são vieses inconscientes
e como eles se formam?**



MetrôClick. RECURSOS HUMANOS

TRILHA DO LÍDER INCLUSIVO

Roda de conversa

DIVERSIDADE E INCLUSÃO

No dia 12 de janeiro, os gestores do Metrô tiveram a oportunidade de se engajar em questões de Diversidade e Inclusão, participando de uma **roda de conversa online**.



MetrôClick. RECURSOS HUMANOS

Boletim para gestores

**JOGO
TRILHA DO
LÍDER
INCLUSIVO**

A Trilha do Líder Inclusivo já começou!

Essa trilha terá uma série de atividades como palestras, cursos EAD, visitas e rodas de conversa, entre outras, como se fosse um "jogo", que o gestor deverá cumprir.

Cada atividade valerá pontos, o líder receberá seu certificado de participação ao atingir a pontuação necessária, além de outros prêmios.



Pessoas Valorizadas e Respeitadas

Diversidade, Inclusão e Não Discriminação

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

- **Programa de desenvolvimento de mulheres na liderança:** Treinamentos e mentoria para potencializar competências e habilidades para ajudar mulheres a se desenvolver em suas carreiras.

O programa será conduzido por uma consultoria e está previsto para ser concluído em março de 2024.



Fotos da primeira reunião feita com as participantes pelo Teams.

MetrôClick. RECURSOS HUMANOS

Programa de desenvolvimento de mulheres na liderança

O Metrô, historicamente, é comprometido com a promoção de um ambiente de trabalho inclusivo, equilibrado e totalmente amparado no respeito à diversidade.

No seu Plano de Negócios 2023 está contemplado o indicador **Mulheres na Liderança**, que tem como objetivo aumentar a representatividade feminina em posições de gestão de pessoas e de processos, bem como em tomadas de decisões na Companhia.

O Metrô acaba de lançar o **Programa de Desenvolvimento de Mulheres na Liderança**, uma iniciativa que vai oferecer treinamentos e mentoria para potencializar competências e habilidades, auxiliando as mulheres a pavimentar o crescimento



Pessoas Valorizadas e Respeitadas

Gestão do Conhecimento | UNIMETRO – Universidade Corporativa

A Universidade Corporativa do Metrô tem como atribuição disseminar conhecimentos e qualificar profissionais para enfrentar os desafios do setor de mobilidade e apoiar a Companhia, no atingimento seus objetivos estratégicos, por meio de ações educacionais.

Indicador Estratégico

A UNIMETRO mede seus resultados por meio do indicador estratégico que relaciona a quantidade de horas de treinamento praticada para cada 1.000 horas programadas. Neste ano, foram alcançadas 20,09 horas superando a meta de 18,42 horas para cada 1.000 horas de trabalho programadas.

20,09 horas

de treinamento para cada mil
horas de trabalho programadas



Pessoas Valorizadas e Respeitadas

Gestão do Conhecimento | UNIMETRO – Universidade Corporativa

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

PIC – Programa de Inteligência Corporativa

O PIC disseminar conhecimentos e práticas relevantes, tanto da esfera técnica como comportamental, relacionadas às diversas atividades da empresa por meio de encontros presenciais ou virtuais.

Em 2023 os seguintes temas foram abordados:

- GIS Corporativo
- Ciclo de Vida do Planejamento e Concepção dos Empreendimentos
- Segurança cibernética
- Modelo Colaborativo que promova geração de valor entre o setor metroferroviário (Prêmio Inova)
- Ambiental
- O gerenciamento de áreas contaminadas na expansão do Metrô
- Fábrica de Anéis Pré-moldados e Tecnologia
- Arquitetura do Metrô
- Tuneladora Linha 2 Verde | Trecho Vila Prudente – Penha



10 PIC's REALIZADOS
EM 2023



Pessoas Valorizadas e Respeitadas

Gestão do Conhecimento | UNIMETRO – Universidade Corporativa

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

Capacitação e desenvolvimento – Jornada da Liderança

A UNIMETRO tem investido no desenvolvimento de habilidades da liderança em *soft skills* e em tecnologias emergentes para contribuir com o crescimento e engajamento de sua equipe, lidar com conflitos e crises e enfrentar os desafios futuros construindo líderes transformadores. Destaques para algumas realizações em 2023:

- **Ampliação da trilha de aprendizagem em Inovação – Parceria com a FEI e NIT**
Curso de IA (inteligência Artificial) – Generativa.
- 45 participantes que já possuem conhecimento e/ou participam de projetos inovadores com a tecnologia de IA.
- **Parceria com o IED- Instituto Europeu de Desing,**
Cursos voltados à inovação, com o objetivo de capacitar líderes e colaboradores na busca de soluções inovadoras para os problemas em constante transformação:
- Design – Práticas de User Experience – UX – 31 participantes
- Design de Futuros (2 turmas) – 52 participantes
- **Curso -Decisão baseada em dados**
12h com 44 líderes participantes.

- **Workshop Liderar na Incerteza e Gestão Compartilhada**
Com foco no desenvolvimento de competências socioemocionais e pilares da Gestão Ágil, em 2023 passou a ser ministrado internamente pelos Líderes Educadores, que foram capacitados em 2022.
- 7 turmas
- **Workshop *Getting Things Done* – A Arte de fazer acontecer.**
- 6 turmas
- **Workshop Relações Trabalhistas**
- 7 turmas
- **Workshop Prioriza** – Otimização dos processos, priorização e delegação de tarefas
- 3 turmas
- **Biblioteca PDI – Plano de Desenvolvimento Individual** – soluções de aprendizagem nos formatos 70 (experiências)/20 (aprendizagem social)/10 (treinamentos formais) – apoio ao gestor na avaliação de desempenho de suas equipes, relacionadas a cargos e competências.



Pessoas Valorizadas e Respeitadas

Gestão do Conhecimento | UNIMETRO – Universidade Corporativa

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

Capacitação e desenvolvimento – Unimetro Virtual

A Unimetro Virtual conta atualmente com 154 cursos no formato EaD (Ensino à Distância).

Em 2023, foram publicados 36 cursos de diversas categorias, sendo 20 corporativos, com destaque aos novos cursos para apoiar os líderes na gestão de suas equipes:

- Diversidade
- Barreiras Invisíveis: Os Vieses Inconscientes
- Liderança Feminina: O Olhar das Organizações
- Liderança ESG
- Delegação de Tarefas
- Confiança Gera Confiança
- Resolução de Problemas com Dados – Seja Data Driven
- Resolução de Conflitos – Estratégias e Ferramentas



21.578 CURSOS EaD
CONCLUÍDOS

33.209 HORAS DE
TREINAMENTO



Pessoas Valorizadas e Respeitadas

Gestão do Conhecimento | UNIMETRO – Universidade Corporativa

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

Capacitação e desenvolvimento

Educadores

32 novos Educadores, formados em 2023, com 100% de instrutoria interna. A formação de educadores internos permite o treinamento de um número maior de empregados por valores de investimento muito inferiores aos praticados no mercado, além da facilidade de customização e adequação de conteúdo.

Cursos que compõem a Trilha de Aprendizagem dos Educadores:

- Fundamentos da Educação Corporativa
- Elaboradores de Treinamentos presenciais
- Elaboradores de Treinamentos online e híbrido
- Instrutores de Cursos presenciais e online
- Produção de Conteúdos Digitais para cursos presenciais, à distância e híbridas.

Cursos Obrigatórios

Cursos obrigatórios são aqueles determinados por lei para que os colaboradores possam exercer certas atividades sem riscos. Esses cursos se desdobram em cursos de formação e de reciclagem.

Foram realizados em 2023:

- Curso de Formação – 650 Treinandos
- Curso de Reciclagem – 5.868 Treinandos
- Total de Turmas – 645
- Total de Treinamentos – 34



Pessoas Valorizadas e Respeitadas

Gestão do Conhecimento | UNIMETRO – Universidade Corporativa

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

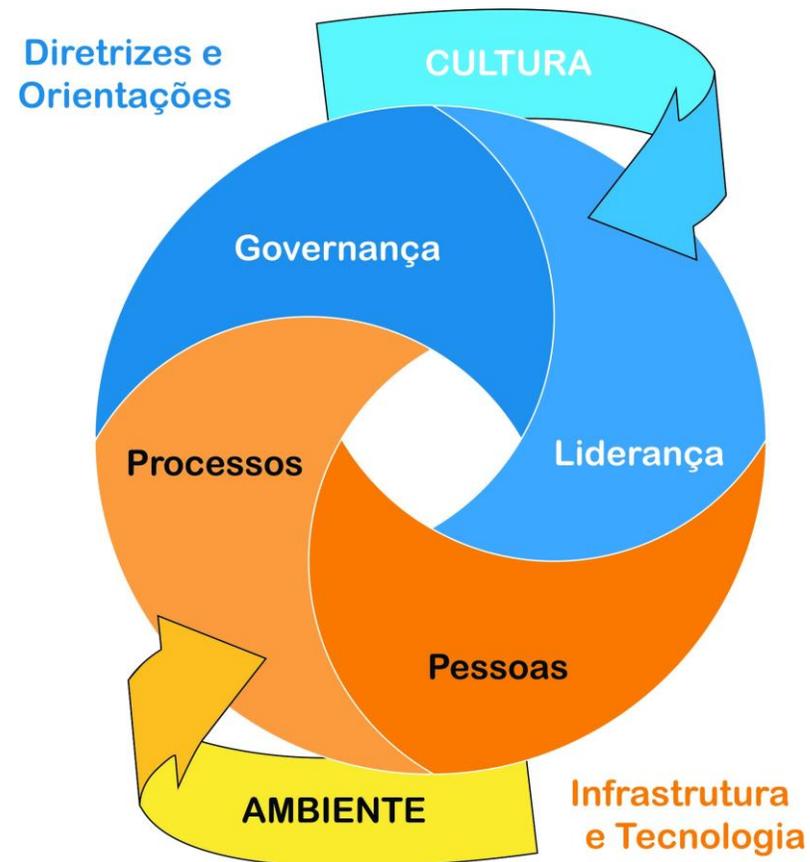
ANEXOS

Gestão do Conhecimento

A UNIMETRO vem aperfeiçoando e incrementando o processo de Gestão do Conhecimento de forma contínua. Em 2023 o foco avançou em direção da criação de um modelo de trabalho desenvolvido para ajudar as áreas nas seguintes questões:

- Identificar gaps de conhecimento;
- Ampliar a base de conhecimentos dos profissionais para assegurar a Inovação organizacional, Tecnológica, de serviços e de processos;
- Compartilhar, disseminar e reter os conhecimentos relevantes;
- Otimizar os investimentos em Educação Corporativa;
- Sistematizar as práticas de Gestão do Conhecimento.

Esse modelo ou estrutura está explicitado no *framework* a seguir:



Pessoas Valorizadas e Respeitadas

Comunicação Interna



Newsletter semanal Nos Trilhos e Canal Metrô de Fato no WhatsApp

Em 2023, a Comunicação optou por falar mais com menos. Em vez de muitas mensagens e e-mails com notícias, a GCM escolheu concentrar as informações mais importantes do Metrô e para o Metrô em uma única publicação semanal.

Foi assim que nasceu a newsletter Nos Trilhos, que traz o que movimentou a Companhia ou movimentará a semana. Na mídia, nas redes sociais, na comunicação interna, nas estações, nas obras. Com um pouco de história e também com destaque para os nossos talentos corporativos.

A nova publicação semanal da Comunicação reúne o que você precisa saber em um único lugar. Apresentado de forma dinâmica com fotos, textos simples e um visual mais organizado e colorido.

Outra novidade é o Metrô de Fato, um canal por WhatsApp que traz aos Metroviários que optarem por receber notícias na plataforma, assuntos e temas importantes para o corpo funcional. As notícias são geradas a partir da alta gestão da Companhia.

E ainda tem sorteios de ingressos para shows, espetáculos e mais. A ideia é prestigiar cada vez mais o metroviário e envolvê-lo nas principais iniciativas de marketing e parceria da companhia, permitindo a ele absorver a estratégia por meio de sua participação e envolvimento.

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



Desempenho Econômico-Financeiro

Negócios e Receitas não Tarifárias

Resultado Financeiro

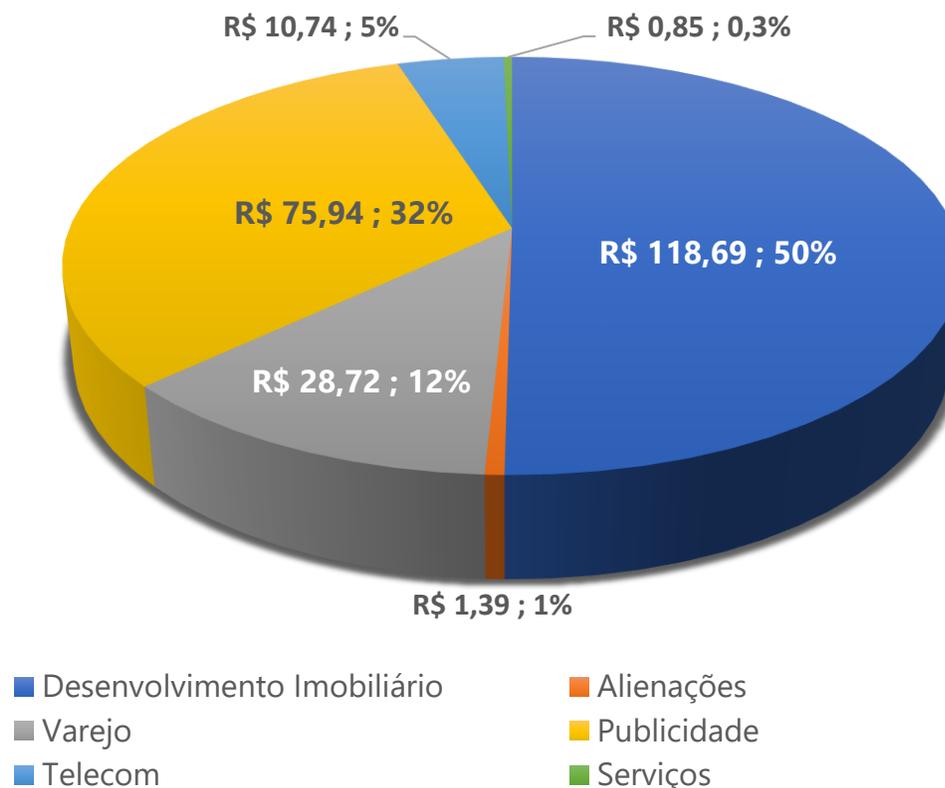
O valor total arrecadado com receitas não-tarifárias em 2023, somado às alienações de imóveis, foi de R\$ 236,3 milhões, cerca de 40% abaixo do resultado obtido no ano anterior.

A empresa conta atualmente com imóveis e áreas remanescentes com documentação com pendências de regularização, o que diminuiu substancialmente a atratividade comercial e os resultados em alienações de imóveis; associado a isto, a taxa de juros elevada estimulou o mercado a investir em ativos de outra natureza. Com isto, apenas R\$ 1,39 milhões do total das receitas não-tarifárias do ano de 2023 foram provenientes da alienação de imóveis.

Assim, descontados os valores de alienações, os resultados de receitas não-tarifárias provenientes de contratos de negócios dos segmentos de Desenvolvimento Imobiliário, Varejo, Publicidade, Telefonia e Serviços são da ordem de R\$ 234 milhões para os anos de 2022 e 2023, apresentando estabilidade no decorrer do último período.

Destaca-se a negociação bem sucedida para encerramento de ação judicial de reequilíbrio econômico-financeiro do contrato de publicidade celebrado com a TV Minuto, que gerou para a Companhia do Metrô uma receita de cerca de R\$ 20 milhões e a prorrogação dos contratos de telefonia que geraram receita 45% superior à prevista para o segmento nesse período. Assim, o segmento que de Desenvolvimento Imobiliário foi responsável por 50% do faturamento, seguido pelos resultados de Publicidade e Varejo, com 32% e 12%, respectivamente, conforme o gráfico a seguir.

Receitas Não-Tarifárias por Segmento
R\$ milhões – 2023



Desempenho Econômico-Financeiro

Negócios e Receitas não Tarifárias

Ações Promocionais – Destaques

No ano de 2023 foram realizadas várias campanhas de grande sucesso junto aos passageiros, que, além de contribuírem para as receitas de publicidade, trazem grande visibilidade à Companhia.

**Campanha Vivaz,
com Adesivação de
Trem + Mascote**



**Campanha Mario Bros o filme, com
Trem adesivado + Áudio Publicitário**



**Campanha Ultrafarma, com filmagem com
Dedé Santana na Estação Saúde Ultrafarma**



Desempenho Econômico-Financeiro

Negócios e Receitas não Tarifárias

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

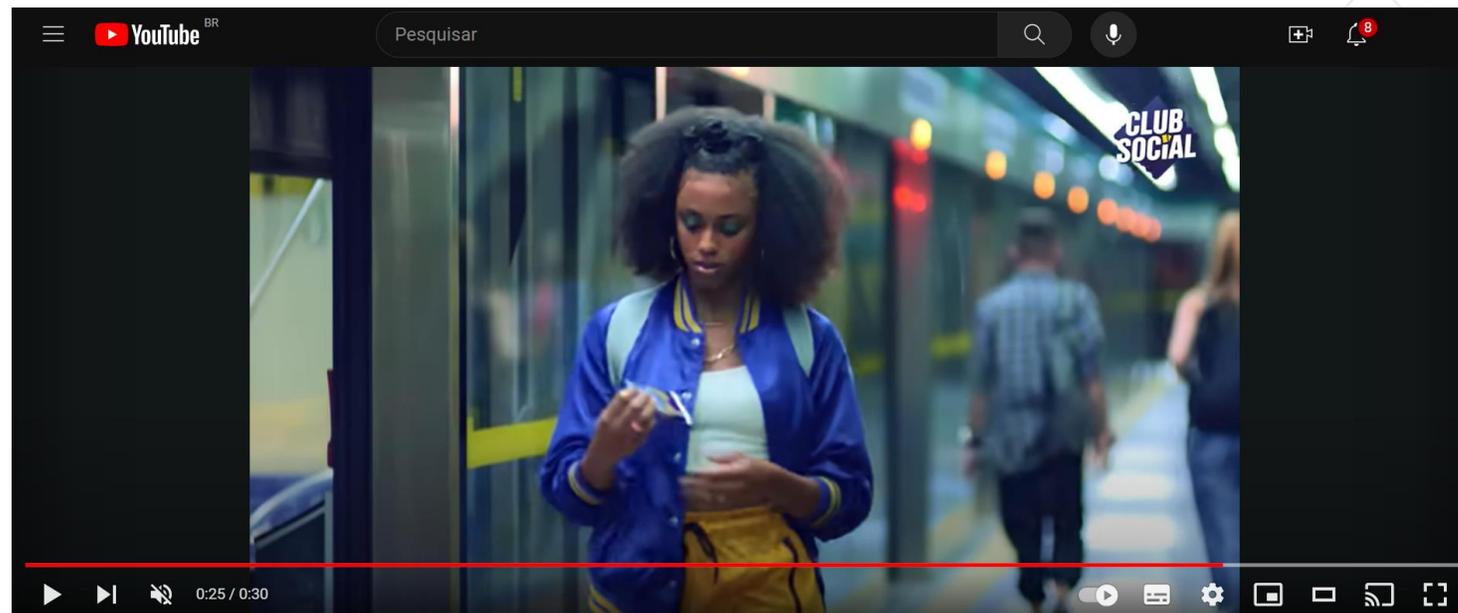
ANEXOS

Ações Promocionais – Destaques

Campanha da Carteira Digital da Google, com sampling



Campanha Club Social, com filmagem no Metrô



Desempenho Econômico-Financeiro

Negócios e Receitas não Tarifárias

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

Alienações de imóveis

Foram alienados em 2023 cinco imóveis, totalizando aproximadamente R\$ 82 milhões, sendo que apenas um teve seu pagamento realizado dentro do ano fiscal (R\$ 1,3 milhão). Além do valor auferido, destaca-se a desoneração anual das despesas com taxas municipais, limpeza, segurança e manutenção.

Um imóvel foi alienado por meio de licitação, e os demais através de negociação direta com a CDHU (Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano), totalizando aproximadamente R\$ 82 milhões. Destaca-se que a negociação com a CDHU se deu no final do ano, de modo que seu recebimento será contabilizado apenas no resultado do próximo ano.

Vale notar que o total de recebimentos de alienações incluem também 12/60 parcelas da alienação da UNI 5006 (Klabin), efetivada em 2021, totalizando cerca de R\$ 69 mil reais.

A atual situação das áreas remanescentes da Companhia, com pendências de regularização em sua documentação, oferece um cenário pouco promissor em relação a futuras alienações. No intuito de reverter este quadro, novas condições de comercialização, que tornariam estas operações factíveis e atrativas comercialmente, estão sendo estudadas por equipe multidisciplinar.

Serviços

Os contratos vigentes de serviços geraram receita aproximada de R\$ 850 mil reais neste ano, referentes a serviços de apoio à manutenção e de reparo de equipamentos.

Trem Esmerilhador

Em 2023 foi firmado contrato para a comercialização dos serviços do veículo esmerilhador de trilhos, destinado à manutenção de via das Linhas 8 e 9, operadas pela ViaMobilidade. Essa prática, que é rotineira entre as operadoras de transporte, ocorre devido à natureza desses equipamentos, os quais apresentam alta especificidade e baixa disponibilidade no mercado.

Essa parceria não interfere na programação de manutenção das linhas administradas pelo Metrô. Pelo contrário, ela aproveita os períodos de disponibilidade previamente planejados pelas equipes técnicas na programação de atividades do veículo. Essa abordagem está totalmente alinhada com as estratégias da empresa para a prestação de serviços, buscando a obtenção de novas receitas.

Valor do contrato: R\$ 1,3 milhão.



Desempenho Econômico-Financeiro

Negócios e Receitas não Tarifárias

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

Serviços

Estruturação de produtos

Em 2023 foi iniciada a estruturação de um portfólio de produtos, com o objetivo de agilizar as contratações de serviços que se mostram recorrentes por sua natureza ou pela demanda do mercado, dentre eles Serviços de Apoio à Manutenção e Cursos EAD. Para a primeira, foi necessário levantar as características técnicas dos equipamentos disponíveis na companhia para essa finalidade, a atuação das equipes de manutenção na prestação desses serviços, bem como o custeamento e a precificação dos produtos para fins comerciais. Ao final desse ano foram tramitadas duas propostas por meio desses produtos. Além disso, estão sendo estruturados 05 cursos de ensino à distância (EAD), cujas trilhas foram concluídas em 2023, que abrangem diversos campos de atuação da companhia, como Gestão de Empreendimentos, Gestão de Contratos e correlatos à Operação do Metrô.

República Dominicana

O Metrô de São Paulo participou como subcontratado nominado do Consórcio Monotel SDC, que venceu a concorrência pública para Gestão Técnica e Fiscalização do Projeto do Monotrilho e Teleférico de Santiago de Los Caballeros, na República Dominicana. Ao longo do ano foram realizadas reuniões com o Consórcio visando a assinatura do contrato. A negociação comercial foi infrutífera.

Valor da proposta: USD 3,9MM

Concessão Telecom

A concessão de uso para exploração comercial de Sistemas de Telecomunicações, inclui a implantação de sistema de rede sem fio (Wi-Fi) para acesso gratuito à internet e de um novo Sistema Integrado de Serviço Móvel Celular (SISMC) nas linhas 1-Azul, 2-Verde e 3-Vermelha, além da exploração de cabos de fibra ótica sobressalentes e parte da banda de Infovia, que consiste em uma rede de alta velocidade que integra estações, subestações, bases de manutenção e pátios da Companhia do Metrô.

O modelo adotado deverá aumentar as receitas não tarifárias do Metrô, bem como melhorar a prestação de serviços e a experiência de viagem dos passageiros com o acesso gratuito à internet em suas estações e trens. Haverá, ainda, a implantação de nova infraestrutura e equipamentos para permitir a melhoria do sinal das operadoras de telefonia móvel com as tecnologias mais recentes (5G), trazendo mais qualidade e confiabilidade ao serviço oferecido.

O contrato de concessão foi assinado em dezembro de 2023 com o Consórcio Winity-Arion, com prazo de exploração comercial de 30 anos. A Concessionária deverá realizar investimentos para implantar, operar, manter e explorar comercialmente os sistemas concedidos, bem como realizar o pagamento de remuneração mensal à Companhia do Metrô.



Desempenho Econômico-Financeiro

Negócios e Receitas não Tarifárias

Serviços

Estudos mercadológicos - expansão das linhas

A Companhia do Metrô contratou consultoria especializada para elaboração de estudos mercadológicos para os imóveis da futura linha 19-Celeste. O objetivo deste estudo é verificar os melhores usos comerciais, fornecer parâmetros de projeto para subsidiar a elaboração dos projetos básicos de arquitetura e civil e potencializar a geração de receitas não tarifárias na futura linha.

A realização destes estudos marca em definitivo o papel dos negócios destinados a obtenção de receitas não tarifárias no planejamento da expansão do Metrô de São Paulo e sua importância para ajudar a equilibrar financeiramente a implantação e operação das futuras linhas. Estão previstas as contratações de estudos similares para expansão das futuras linhas 20-Rosa, 16-Violeta e 22-Marrom.



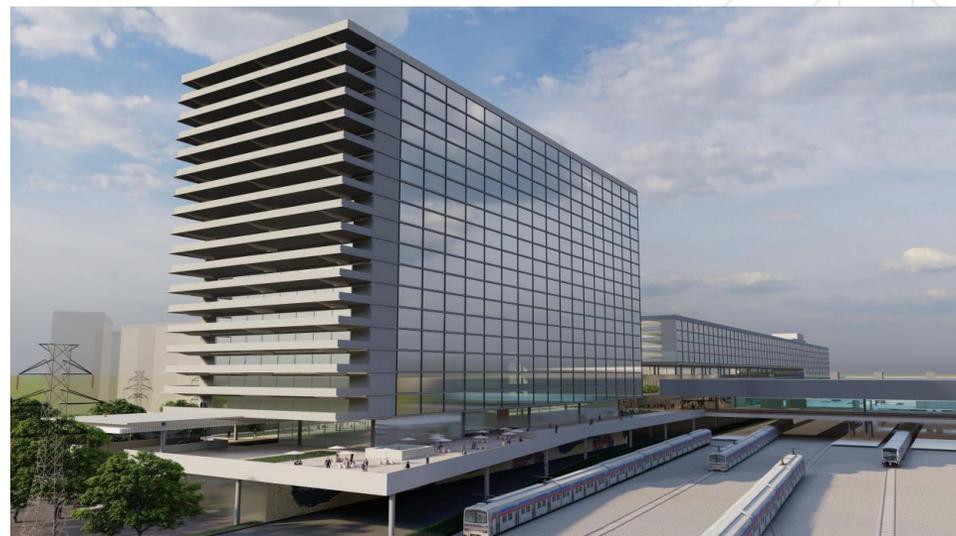
Desempenho Econômico-Financeiro

Negócios e Receitas não Tarifárias

Projeto de Longo Prazo

Polo Barra Funda

A revitalização da estação Palmeiras-Barra Funda terá impacto direto na melhora da experiência do passageiro e aumento na arrecadação de receitas não-tarifárias. Além disso trará diversos outros benefícios como a valorização do patrimônio construído do Metrô, a reforma da estação e ganho de experiência pela Companhia em elaboração de Planos de Intervenção Urbana (PIU) e de empreendimentos imobiliários de grande porte associados diretamente às estruturas das estações.



Imagens ilustrativas. O projeto definitivo está em discussão no âmbito do PIU



Desempenho Econômico-Financeiro

Negócios e Receitas não Tarifárias

Projeto de Longo Prazo

Polo Barra Funda

O projeto prevê a melhoria da atual infraestrutura da estação através do investimento de um concessionário, propiciando melhoria da qualidade dos serviços e comércios prestados aos passageiros da estação, além de desenvolvimento da economia local, geração de emprego e desenvolvimento da microacessibilidade. Devido à sua natureza, o projeto é realizado em parceria com a CPTM e a Prefeitura Municipal de São Paulo.



Imagens ilustrativas. O projeto definitivo está em discussão no âmbito do PIU



Desempenho Econômico-Financeiro

Realizações e Desempenho

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

Análise Econômico-Financeira

O Metrô de São Paulo reportou, no período, prejuízo de R\$ 900 milhões, ante R\$ 1.167 milhões em 2022, redução de 22,9% em relação ao período comparativo.

A receita operacional líquida foi de R\$ 2.320 no acumulado de 2023, aumento de 7,2%, comparado a 2022 que alcançou R\$ 2.164 milhões.

O principal fator para o aumento na receita operacional líquida foi o aumento no volume de passageiro transportado no período.

A receita não tarifária também apresentou aumento no período comparativo com 2022, alcançando R\$ 294 milhões em 2023, ante R\$ 266 milhões em 2022.

Em custos e despesas houve um aumento de 8,3% em pessoal, alcançando R\$ 1.917 milhão ante R\$ 1.770 milhões em 2022, principalmente devido ao dissídio coletivo de 4,52% aplicado a partir de maio/23, e devido os custos associados ao desligamento de 209 empregados do PDI ao longo de 2023. Além disso, houve um aumento de 15,5% em serviços, alcançando R\$ 331 milhões ante R\$ 286 milhões em 2022.

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 88% da receita operacional bruta de 2023.



Desempenho Econômico-Financeiro

Realizações e Desempenho

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

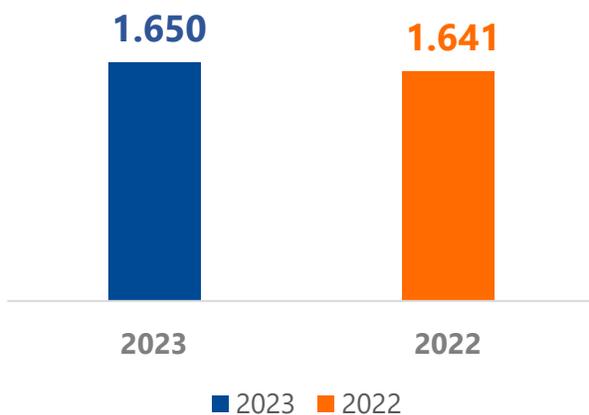
DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

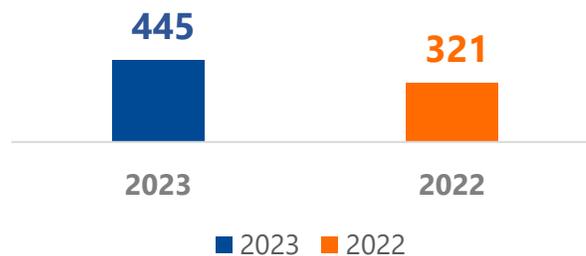
RECEITA TARIFÁRIA

Em milhões de R\$



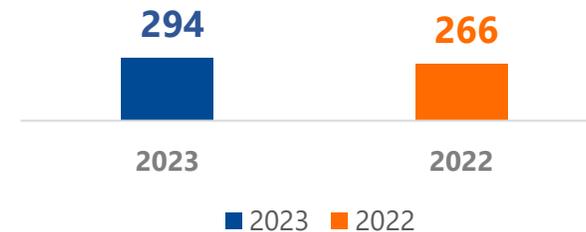
RECEITA COM GRATUIDADES

Em milhões de R\$



RECEITA NÃO TARIFÁRIA

Em milhões de R\$



Desempenho Econômico-Financeiro

Resultado Contábil

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

COMPONENTES - Em milhões de R\$	2023	2022	Var. 2022 x 2023
Receita líquida	2.320	2.164	7,21%
Custos dos serviços prestados (CSP)	-2.618	-2.422	8,09%
Prejuízo Bruto	-298	-257	15,95%
Despesas gerais e administrativas, e vendas	-934	-1025	-8,88%
Outras despesas/receitas operacionais	396	144	175,00%
Resultado financeiro líquido	-74	-29	155,17%
Imposto de renda diferido	10	-	-
Prejuízo do Exercício	-900	-1167	-22,88%

O resultado financeiro líquido foi negativo em R\$ 74 milhões em 2023, comparado ao resultado negativo de R\$ 29 milhões em 2022. Esse resultado reflete, principalmente, o aumento nas despesas financeiras em decorrência de juros e apropriação de custo de emissão de debêntures. O prejuízo apurado após o imposto de renda e a contribuição social foi de R\$ 900 milhões.



Desempenho Econômico-Financeiro

Reconciliação do Ebitda

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

COMPONENTES - Em milhões de R\$	2023	2022	Var. 2022 x 2023
Receita operacional líquida	2.320	2.164	7,21%
Prejuízo do exercício	-900	-1.167	-22,88%
Resultado financeiro líquido	74	29	155,17%
Imposto de renda e contribuição social	-10	-	-
Depreciação e amortização	731	741	-1,35%
(=) Ebitda	-105	-397	-73,58%
Margem Ebitda	-4,5%	-18,3%	75,36%
Ajuste de eventos não recorrentes	-283	-14	1922,60%
(=) Ebitda ajustado	-388	-411	-5,58%
Margem Ebitda Ajustado	-17%	-19%	11,93%

O Ebitda ajustado reflete a medida econômica de potencial geração de caixa ajustado pelos itens "não recorrentes" e "não caixa", e alcançou – R\$ 388 milhões em 2023, ante -R\$ 411 milhões em 2022.



Desempenho Econômico-Financeiro

Taxa de Cobertura

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

EM MILHÕES DE R\$	2023	2022
Receita Total	2.466	2.403
Receita tarifária	1.650	1.641
Receita não tarifária	294	266
Gratuidades – ressarcimento GESP	445	321
Outras receitas operacionais	120	204
Receita financeira	27	35
Deduções da receita bruta	-69	(64)
Gasto Total	2.855	2.863
Pessoal	1.921	1.770
Material	91	75
Serviços terceirizados	331	286
Gastos gerais	379	404
Outras despesas	133	328
Taxa de Cobertura (Receitas/Gastos)	86,37%	83,9%

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 2023, a receita total líquida do Metrô cobriu 86,37% do gasto total. Nestes gastos estão contemplados o custo dos serviços prestados e as despesas operacionais.



* Não considera provisões e a subvenção de R\$ 318 milhões recebidas em 2023.



Desempenho Econômico-Financeiro

Valor econômico gerado e distribuído pela Operação

Demonstração do Valor Adicionado

EM MILHÕES DE R\$	2023	2022
Receitas	2.441	2.369
Insumos adquiridos de terceiros	-909	-870
(=) Valor adicionado bruto	1.532	1.499
Retenções	-731	-741
(=) Valor adicionado líquido	801	758
Valor adicionado recebido em transferência	351	47
(=) Valor adicionado total a distribuir	1.152	805
Empregados	1.846	1.696
Impostos, taxas e contribuições	84	188
Remuneração de capitais de terceiros	122	87
Remuneração de capitais próprios	-900	-1.167
(=) Valor adicionado total distribuído	1.152	805

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

Demonstrações Financeiras



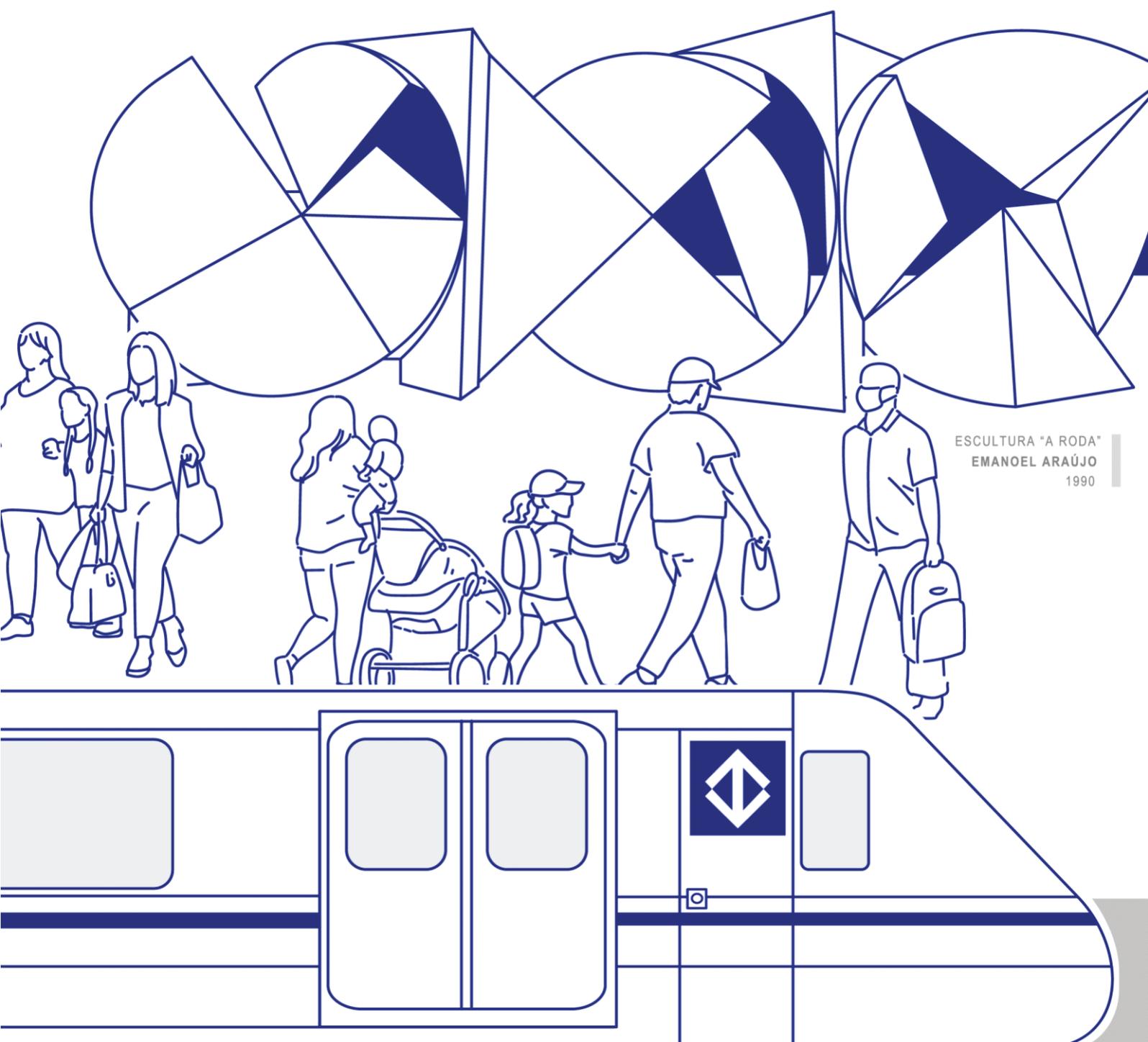
COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO



METRÔ

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS - 2023

EM 31 DE DEZEMBRO DE 2023
E RELATÓRIO DOS AUDITORES
INDEPENDENTES



ESCULTURA "A RODA"
EMANOEL ARAÚJO
1990

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Demonstrações financeiras

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022

(Em milhares de reais, exceto quando indicado de outra forma)



Sumário

Relatório da Administração	03
Composição do Conselho de Administração.....	08
Relatório anual resumido do Comitê de Auditoria Estatutário – 2023.....	09
Parecer do Conselho Fiscal	13
Relatório do Auditor Independente sobre as demonstrações financeiras	14
Declaração dos diretores sobre as demonstrações financeiras	20
Declaração dos diretores sobre o relatório do auditor independente	21
Balancos patrimoniais	22
Demonstrações dos resultados.....	24
Demonstrações dos resultados abrangentes.....	25
Demonstrações das mutações do patrimônio líquido.....	26
Demonstrações dos fluxos de caixa	27
Demonstrações dos valores adicionados	28
Notas explicativas às demonstrações financeiras.....	29

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Demonstrações financeiras

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022

(Em milhares de reais, exceto quando indicado de outra forma)



Relatório da Administração

A busca pelo aumento da eficiência norteou as ações do Metrô ao longo de 2023. O ano fica marcado como o de maior investimento do Governo do Estado de São Paulo na expansão e modernização da rede, quando projetos liderados pela Companhia obtiveram seu maior índice de execução orçamentária.

A eficiência se mostra presente na ampliação da malha metroviária, com destaque para a Linha 2-Verde, que é uma das maiores obras de infraestrutura da América Latina e teve 94% de orçamento aplicado. Houve também a retomada da Linha 17-Ouro, após desembarços contratuais que preservaram a segurança jurídica da empresa em suas relações na defesa dos interesses da população de São Paulo. Estes investimentos somaram mais de R\$ 2,7 bilhões em 2023.

Bons níveis de execução orçamentária demonstram o alto planejamento envolvido para a coordenação de inúmeras etapas de construção de uma linha. Ainda nessa seara, o Metrô avançou na elaboração de estudos para a implantação das futuras linhas 16-Violeta, 19-Celeste, 20-Rosa e 22-Marrom. Outro marco foi a antecipação da Pesquisa Origem e Destino – referência do estricto planejamento promovido pelo Metrô –, para entender os impactos da pandemia da Covid-19 nos deslocamentos das pessoas, estabelecendo o diagnóstico padrão de viagens na Região Metropolitana.

Novos caminhos são buscados pelos projetos de linhas e para a inovação na obtenção de novas receitas e serviços aos passageiros. A infraestrutura de telecomunicação do Metrô foi concedida para a implantação de sinal de telefonia 5G e internet Wi-Fi gratuita nas estações e trens.

A sustentabilidade é outro pilar que guia as ações do Metrô. Em 2023, as iniciativas para promoção da eficiência energética, aliadas ao aumento da participação de energias renováveis na composição da matriz energética brasileira, resultaram em uma redução de 4% nas emissões totais de gases do efeito estufa da Companhia, em relação a 2022.

O Metrô segue firme em sua estratégia de imprimir mais eficiência no atendimento ao passageiro e na modernização de sua estrutura, avançando na instalação de portas de plataforma e do Sistema de Monitoramento Eletrônico com inteligência artificial nas estações, além de novos equipamentos que otimizam os processos de operação e manutenção.

As ações da empresa correm sempre em prol do melhor atendimento ao passageiro, por meio da busca pelas melhores práticas. Essa preocupação resultou na conquista do título de Melhor Serviço Público de São Paulo, pelo sexto ano consecutivo, em levantamento realizado pelo Datafolha para a Folha de São Paulo. Ao longo de 2023, foram outros oito prêmios e reconhecimentos que evidenciam o trabalho da Companhia em temas como sustentabilidade, inclusão, inovação e comunicação.

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Demonstrações financeiras

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022

(Em milhares de reais, exceto quando indicado de outra forma)



Os resultados de 2023 apontam os caminhos do Metrô em direção à modernização da Companhia, de acordo com os parâmetros do mercado e a realidade pós-pandemia. A empresa se reestrutura rumo à maior eficiência e otimização de recursos em favor da sustentabilidade buscada frente a seus novos e contínuos desafios.

Desempenho econômico-financeiro

O Metrô de São Paulo reportou, no período, prejuízo de R\$ 900 milhões, ante R\$ 1.167 milhões em 2022, redução de 22,9% em relação ao período comparativo. A receita operacional líquida foi de R\$ 2.320 milhões no acumulado de 2023, aumento de 7,2%, comparado a 2022 que alcançou R\$ 2.164 milhões.

O principal fator para o aumento na receita operacional líquida foi o aumento no volume de passageiros transportados no período.

A receita não tarifária também apresentou aumento no período comparativo com 2022, alcançando R\$ 294 milhões em 2023, ante R\$ 266 milhões em 2022, devido a retomada da atividade comercial após as restrições impostas pela pandemia da COVID-19.



As despesas de pessoal tiveram um aumento de 8,3%, alcançando R\$ 1.917 milhões ante R\$ 1.770 milhões em 2022, principalmente devido ao dissídio coletivo de 4,52% aplicado a partir de maio/23, e devido os custos associados ao desligamento de 209 empregados do PDI ao longo de 2023. Além disso, houve um aumento de 15,5% em serviços, alcançando R\$ 331 milhões ante R\$ 286 milhões em 2022.

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 88% da receita operacional bruta de 2023.

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Demonstrações financeiras

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022

(Em milhares de reais, exceto quando indicado de outra forma)



Passageiros transportados no sistema de transporte na RMSP 2022 e 2023¹

	Passageiros 2022 (milhões)(%)		Passageiros 2023 (milhões)(%)	
Transporte sobre trilhos	1.745,1	35,7	1.882,6	36,9
Metrô de São Paulo	794,2	16,3	851,2	16,7
ViaQuatro ²	166,8	3,4	190,4	3,7
ViaMobilidade Linha 5 ²	143,2	2,9	154,9	3,0
ViaMobilidade Linhas 8 e 9 ³	199,5	4,1	228,7	4,5
Trem Metropolitano – CPTM ³	441,4	9,0	457,4	9,0
Transporte sobre pneus	3.133,0	64,3	3.226,8	63,1
Ônibus Municipal – SPTRANS ⁴	2.048,9	42,0	2.080,1	40,7
Ônibus Intermunicipal – EMTU ⁵	401,7	8,3	424,9	8,3
Aeroporto e Corredor (Trólebus e Diesel)	68,2	1,4	71,3	1,4
Empresas particulares (serviço comum e seletivo)	333,5	6,9	353,6	6,9
Ônibus – Outros Municípios ⁶	682,4	14,0	721,8	14,1
Total de Transportes	4.878,1	100,0	5.109,4	100,0

1 Inclui transferência e gratuitos. Não inclui ônibus escolar e fretamento.

2 Fonte: CMCP - Comissão de Monitoramento das Concessões e Permissões.

3 Fonte: STM - Secretaria dos Transportes Metropolitanos do Estado de São Paulo.

4 Fonte: SPTRANS - São Paulo Transportes S.A.

5 Fonte: EMTU - Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S.A. - dados estimados de nov e dez/23.

6 Estimativa com base nas viagens dos demais municípios na RMSP, em relação às viagens intermunicipais apontadas na Pesquisa Origem Destino 2017.

Rede Metroviária

	2022	2023
Rede Metroviária (Metrô De São Paulo, Via Quatro e Via Mobilidade)		
km de extensão	104,2	104,2
nº de estações	91,0	91,0
nº de linhas	6,0	6,0
Linhas Operadas pelo Metrô de São Paulo		
km de extensão	71,4	71,4
nº de estações	63,0	63,0
nº de linhas	4,0	4,0
Passageiros Transportados pelo Metrô de São Paulo		
Média nos dias úteis (milhão)	2,6	2,9
Total anual (bilhão)	0,8	0,9

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Demonstrações financeiras

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022

(Em milhares de reais, exceto quando indicado de outra forma)



Estratégia de longo prazo

Para cumprir a missão de “Conectar pessoas e lugares por meio de uma rede de mobilidade sustentável gerando qualidade de vida”, a Companhia estabeleceu sua estratégia de Longo Prazo 2024-2028 e Plano de Negócios 2024. Os temas percebidos como mais importantes para o Metrô foram traduzidos em objetivos estratégicos e foram inseridos no novo Mapa Estratégico.

1) Perspectiva Sustentabilidade Financeira, Social e Ambiental

- Aumentar as receitas tarifárias
- Aumentar as receitas não-tarifárias
- Utilizar os recursos de investimento para expansão e modernização da rede metroviária
- Ampliar os benefícios socioambientais

2) Perspectiva Mercado e Sociedade

- Oferecer um serviço competitivo alinhado às expectativas dos passageiros
- Ampliar os negócios
- Expandir a rede metroviária

3) Perspectiva Processos Internos

- Melhorar o desempenho, a eficiência e a segurança operacional
- Aumentar a produtividade
- Reduzir os custos e as despesas
- Assegurar a comunicação e o relacionamento com as partes interessadas

4) Perspectiva Aprendizagem e Crescimento

- Inovar com foco em eficiência e ganho de escala
- Aperfeiçoar a gestão de pessoas e equipes para atender às demandas internas e externas
- Aperfeiçoar a gestão do conhecimento
- Promover a Diversidade

Nosso programa de investimento prevê as seguintes ações

O programa de Investimentos para 2024 para a Expansão, Recapitação e Modernização das linhas metroviárias prevê os seguintes valores:

Com base nos valores publicados na Lei Orçamentária Anual nº 17.863 de 22 dezembro de 2023 e na Dotação Orçamentária e Restos a Pagar de Exercícios Anteriores, a Companhia espera investir cerca de R\$ 5,0 bilhões. Os maiores volumes de investimentos são previstos na expansão nos seguintes projetos:

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Demonstrações financeiras

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022

(Em milhares de reais, exceto quando indicado de outra forma)



- Linha 2- Verde – Extensão Vila Prudente – Dutra – R\$ 1,8 bilhão;
- Linha 15 – Prata – R\$ 1,1 bilhão; e
- Linha 17 – Ouro – R\$ 1,3 bilhão.

Relacionamento com Auditores Externos

A auditoria de nossas demonstrações financeiras e a revisão das informações trimestrais são realizadas por auditores externos independentes, visando garantir a confiabilidade dos dados apresentados pela Companhia do Metropolitano de São Paulo, respeitando os princípios que preservam a independência destes profissionais, a saber: i) não auditar seu próprio trabalho; ii) não exercer funções gerenciais; iii) não advogar pelo seu cliente.

O Comitê de Auditoria, em linha com nosso Estatuto Social, é responsável pela avaliação das diretrizes que orientam a contratação e a prestação de serviços dos auditores externos. Também cabe ao Comitê recomendar ao Conselho de Administração a contratação e a destituição da auditoria externa, além do dever de se manifestar antes da contratação de outros serviços prestados por ela, ou por empresas vinculadas a ela, que não caracterizem atividades da sua alçada.

Em 2023, a Mazars Auditores Independentes prestou serviço de auditoria a Companhia, e o montante total pago pelos serviços de auditoria de demonstrações financeiras no exercício de 2023 foi de aproximadamente R\$ 185 (R\$ 109 em 31 de dezembro de 2022).

A Mazars Auditores Independentes não prestou, durante o período de atuação na Companhia, serviços não relacionados a auditoria externa.

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Demonstrações financeiras

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022

(Em milhares de reais, exceto quando indicado de outra forma)



Composição do Conselho de Administração

Presidente

Milton Frasson

Membros:

Antonio Julio Castiglioni Neto

Carlos Roberto de Albuquerque Sá

Cleyton Ricardo Batista

Daniel Rodrigues Aldigueri

Fabiano Martins de Oliveira

Gustavo Villaça Vargas Sampaio Braga

Mauro Antônio Gumiero Voltarelli

João Jorge Fadel Filho

Rodrigo Bezerra da Silva

Wagner Fajardo Pereira

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Demonstrações financeiras

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022

(Em milhares de reais, exceto quando indicado de outra forma)



Relatório anual resumido do Comitê de Auditoria Estatutário – 2023

CNPJ/MF Nº 62.070.362/0001-06 NIRE Nº 3530003343-4

Aos Conselheiros de Administração da

Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ

1. APRESENTAÇÃO

O Comitê de Auditoria Estatutário (Comitê ou CAE) da Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô (**METRÔ ou Companhia**) foi implementado na Reunião do Conselho de Administração de 29 de junho de 2018, e é **órgão estatutário técnico de auxílio permanente do Conselho de Administração da Companhia**, regido pela Lei nº 13.303/2016, Estatuto Social e Regimento Interno.

Atualmente, o CAE é composto por quatro membros independentes: Carlos Roberto de Albuquerque Sá, Conselheiro de Administração independente e Coordenador do CAE, sendo o especialista financeiro e de contabilidade societária, conforme previsto na legislação brasileira, além de Alexandre Akio Motonaga, Cintya Cristina Ferreira Marques Pinto e Marcelo Cardona Sobral, sendo que todos atendem aos critérios de independência estabelecidos no artigo 22, § 1º, da Lei nº 13.303/2016, no § 2º do artigo 31-C da Resolução CVM Nº 23/2021, bem como aos critérios de independência exigidos pelo Instituto Brasileiro de Governança Corporativa - IBGC.

O Comitê reporta-se ao Conselho de Administração e atua com autonomia e independência no exercício de suas funções, funcionando como órgão auxiliar, consultivo e de assessoramento, sem poder decisório ou atribuições executivas. No cumprimento de suas responsabilidades descritas em seu Regimento Interno, os membros do CAE não estão desempenhando as funções de auditores ou contadores.

Ao Comitê compete, principalmente (i): zelar qualidade, transparência e integridade das demonstrações financeiras; (ii) supervisionar a atuação, independência e qualidade dos trabalhos da auditoria interna e externa, (iii) zelar pelo padrão dos processos de controles internos e de avaliação de riscos, e (iv) zelar pelo Código de Conduta e Integridade.

Toda a análise e manifestação do Comitê baseia-se nas informações recebidas da Administração, dos Auditores Independentes, da Auditoria Interna, dos responsáveis pelo gerenciamento de riscos e de controles internos e nas suas próprias análises decorrentes de sua atuação de supervisão e monitoramento.

2. ATIVIDADES REALIZADAS NO PERÍODO

No período de 23 de março de 2023 (primeira reunião do CAE após a apreciação das Demonstrações Financeiras de 2022) até 12 de março de 2024, o Comitê realizou 27 reuniões, em sua maioria virtual, que envolveram Diretores, Gerentes e outros colaboradores da Companhia, além de eventuais convidados externos e prestadores de serviços. Destaca-se que foram realizadas 04 reuniões que contaram com a participação dos membros do Conselho Fiscal e representantes dos Auditores Independentes.

As principais atividades desempenhadas pelo Comitê foram:

- ✓ Revisão, aprovação, supervisão do Plano de Trabalho da Auditoria Interna – PAINT 2023 e PAINT 2024 e análise dos relatórios das atividades realizadas, inclusive as feitas no instituto de previdência que a Companhia é patrocinadora;
- ✓ Avaliação dos parâmetros em que se fundamentaram os cálculos atuariais dos Planos de Benefícios I e II da Previdência Suplementar mantidos pelo METRUS – Instituto de Seguridade Social e os respectivos resultados atuariais dos planos;
- ✓ Revisão das Informações Trimestrais – ITRs e das Demonstrações Financeiras do Exercício findo em 31.12.2023;

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Demonstrações financeiras

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022

(Em milhares de reais, exceto quando indicado de outra forma)



- ✓ Acompanhamento de assuntos contábeis, dentre eles: revisão da vida útil do ativo imobilizado, teste de *impairment*, revisão da PDD, provisão para processos judiciais, e principais ações da companhia para fins de viabilizar a avaliação e monitoramento da adequação das transações com partes relacionadas;
- ✓ Monitoramento das provisões e contingências judiciais;
- ✓ Acompanhamento do fluxo de caixa e evolução da demanda de passageiros transportados a fim de acompanhar os impactos econômico-financeiros na Companhia pós pandemia da COVID-19;
- ✓ Discussão com Auditoria Interna, Gerência de Gestão de Riscos Corporativos e Conformidade e Auditoria Independente sobre a Carta de Controles Internos;
- ✓ Conhecimento e acompanhamento do planejamento da Auditoria Independente sobre as demonstrações contábeis;
- ✓ Apresentação sobre os Sistemas de Arrecadação Tarifária;
- ✓ Acompanhamento trimestral das atividades da área de Conformidade, Gestão de Riscos e Controle Interno previstas em plano anual, incluindo desenvolvimento do Plano Anual de Riscos Corporativos, do Mapa de Riscos Corporativos e a evolução dos planos mitigatórios dos riscos corporativos e riscos cibernéticos, análise das propostas de revisão de normas para posterior aprovação no Conselho de Administração (Regulamento do Programa de Integridade, Código de Conduta e Integridade e Regulamento do Comitê de Ética);
- ✓ Acompanhamento das Políticas da Lei de Proteção de Dados e conhecimento dos Riscos da LGPD, dos Impactos à Proteção da Dados – Pesquisa Origem e Destino, do Treinamento da LGPD e do Teste de legítimo interesse;
- ✓ Acompanhamento das averiguações e das denúncias recebidas via Canal de Denúncias e incluindo reuniões com o Comitê de Ética e Ouvidoria, bem como ações relativas à campanha de conscientização sobre o Código de Conduta e Integridade e respectivo treinamento;
- ✓ Conhecimento: da Análise de Atendimento a Metas e Resultados na Execução do Plano de Negócios 2022; do Plano de Negócios 2023 e do Plano de Negócios de 2024;
- ✓ Acompanhamento da execução orçamentária financeira e demonstração de resultados.

Além disso, o Comitê, mediante informações das diversas áreas, acompanhou: • assuntos contábeis, dentre eles a revisão da vida útil do ativo imobilizado, o teste de *impairment*, a revisão da PDD, a provisão para processos judiciais, e principais ações da Companhia para fins de viabilizar a avaliação e monitoramento da adequação das transações com partes relacionadas; • o fluxo de caixa e evolução da demanda de passageiros transportados a fim de acompanhar os impactos econômico-financeiros da pós-pandemia COVID-19 na Companhia; • implantação de ações da Política de Proteção de Dados Pessoais e cumprimento da Lei Geral de Proteção de Dados – LGPD (Lei nº 13.709/2018) pela Companhia.

3. AVALIAÇÃO DA EFETIVIDADE DOS SISTEMAS DE CONTROLES INTERNOS E GESTÃO DE RISCOS CORPORATIVOS E DAS AUDITORIAS INDEPENDENTES E INTERNA

A avaliação da efetividade dos sistemas de controles internos e riscos corporativos está em permanente processo de evolução visando o aperfeiçoamento dos controles internos pela Administração do Metrô, de modo a conferir segurança e efetividade das informações contábeis com aderência às regras e a integridade e precisão das informações.

O Comitê acompanhou as atividades realizadas pela Auditoria Interna bem como pela área de Gestão de Riscos Corporativos e Conformidade, convidando os responsáveis a participar de reuniões específicas do CAE, além de interlocução direta com o Coordenador, quando necessário. Igualmente, o Comitê supervisionou as atividades da Auditoria Independente, por meio da realização de reuniões, análise e revisão dos relatórios emitidos.

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Demonstrações financeiras

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022

(Em milhares de reais, exceto quando indicado de outra forma)



O Comitê mantém comunicação com os auditores internos e independentes – Mazars Auditores Independentes SS, promovendo discussão dos resultados de seus trabalhos, de aspectos contábeis, da metodologia aplicada e de controles internos relevantes. Não foram identificadas situações que pudessem afetar a objetividade e a independência dos Auditores Independentes e/ou a autonomia dos Auditores Internos.

4. AVALIAÇÃO DA QUALIDADE DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

A Administração é responsável pela definição e implantação de sistemas de informações que produzam as demonstrações financeiras do Metrô, em observância à legislação societária e práticas contábeis.

As demonstrações financeiras trimestrais e anual do exercício social de 2023 – abordando as principais práticas contábeis adotadas, as estimativas contábeis efetuadas, bem como as apresentações da situação patrimonial e financeira, dos resultados financeiros, dos fluxos de caixa e dos valores adicionados e das notas explicativas às demonstrações contábeis – envolveram, além da Auditoria Independente, também as seguintes áreas: Jurídico, Controladoria, Conformidade (Controles Internos) e Auditoria Interna, conforme reuniões realizadas com o Comitê.

Ao final, foi discutido com os Auditores Independentes os resultados dos trabalhos e as suas conclusões sobre a auditoria das referidas demonstrações financeiras, cuja opinião se apresenta sem ressalva. Os principais pontos discutidos também se relacionam com as práticas contábeis adotadas, e, ainda, com recomendação e demais apontamentos nos relatórios de controles internos e apresentação das demonstrações financeiras.

O CAE verificou que as demonstrações financeiras estão apropriadas em relação às práticas contábeis e à legislação societária brasileira, considerados os assuntos enfatizados no Relatório dos Auditores Independentes.

5. RECOMENDAÇÕES PARA MELHORIAS NOS PROCESSOS DE NEGÓCIOS

As reuniões contaram com a participação dos gestores das áreas relacionadas da Companhia, tendo sido prestadas diversas informações e esclarecimentos que resultaram solicitações/demandas, orientações, sugestões e recomendações que são evidenciadas nas atas e são acompanhadas no decorrer das reuniões, conforme prazos pactuados. O acompanhamento do atendimento às orientações feitas pelo CAE é feito regularmente, com registro nas atas de reuniões.

6. PRINCIPAIS RECOMENDAÇÕES E SOLICITAÇÕES AOS GESTORES

O Comitê de Auditoria Estatutário efetuou diversas recomendações de aperfeiçoamento de processos de gestão e de controles, assim como demandou diversas ações dos gestores, para esclarecimentos, complementos e eventuais retificações de informações apresentadas nas reuniões realizadas nesse período.

7. EVENTO RELEVANTE

A partir de 1º de janeiro de 2024, a Companhia do Metrô foi enquadrada na condição de empresa estatal dependente, conforme publicação da Lei estadual nº 17.863, de 22 de dezembro de 2023, que Orça a Receita e fixa Despesa do Estado para o exercício de 2024” (LOA 2024), o que deve impactar na agenda temática do Comitê de Auditoria, a qual deverá ser revisto nos próximos meses para avaliar a necessidade de adequações.

8. CONCLUSÕES

Considerando os trabalhos conduzidos pelo CAE, anteriormente aqui descritos de forma sumarizada, e ponderando as limitações decorrentes do escopo de sua atuação, baseado em todos os assuntos e documentos que lhe foram dados a conhecer incluindo o relatório dos auditores independentes, Mazars Auditores Independentes, sem ressalva, e nas análises efetuadas nas Demonstrações Financeiras e respectivas notas explicativas relativas ao exercício social em questão, o Comitê julga e recomenda ao Conselho de Administração que aprecie e delibere sobre o conjunto das Demonstrações Financeiras encerradas em 31.12.2023.

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Demonstrações financeiras

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022

(Em milhares de reais, exceto quando indicado de outra forma)



São Paulo, 12 de março de 2024.

CARLOS R. DE ALBUQUERQUE SÁ

Conselheiro de Administração e Coordenador
do Comitê de Auditoria Estatutário

ALEXANDRE AKIO MOTONAGA

Membro do Comitê de Auditoria
Estatutário

CINTYA CRISTINA F. MARQUES PINTO

Membra do Comitê de Auditoria Estatutário

MARCELO CARDONA SOBRAL

Membro do Comitê de Auditoria
Estatutário

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Demonstrações financeiras

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022

(Em milhares de reais, exceto quando indicado de outra forma)



Parecer do Conselho Fiscal da Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

O Conselho Fiscal da **COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO – METRÔ**, dentro de suas atribuições legais e estatutárias, procedeu ao exame das Demonstrações Financeiras, do Relatório da Administração e da proposta de destinação dos resultados, referentes ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2023, acompanhado do Relatório dos Auditores Independentes – MAZARS Auditores Independentes SS, sem ressalvas, e o Conselho Fiscal, por unanimidade, à vista das verificações realizadas ao longo de todo o exercício social, é de opinião que os referidos documentos societários refletem adequadamente, em todos os aspectos relevantes, a situação patrimonial e financeira da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, e reúnem condições de serem submetidos à apreciação e aprovação dos Senhores Acionistas da empresa.

São Paulo, 14 de março de 2024

ADOLFO CASCU DO RODRIGUES
Conselheiro Fiscal

ÁTILA SARKOZY
Conselheiro Fiscal

LUCIANO GARCIA MIGUEL
Conselheiro Fiscal

TZUNG SHEI UE
Conselheiro Fiscal

VINICIUS MENDONÇA NEIVA
Conselheiro Fiscal



Mazars Auditores Independentes
Av. Trindade, 254 -Salas 1314 e 1315 - Office Bethaville - Bethaville
CEP 06404-326
Barueri (SP) | Brasil
Tel.: (11) 3090-7085
www.mazars.com.br

Relatório do auditor independente sobre as demonstrações financeiras

Aos Administradores e Acionistas
Companhia do Metropolitanos de São Paulo - Metrô
São Paulo - SP

Opinião

Examinamos as demonstrações financeiras da **Companhia do Metropolitanos de São Paulo – Metrô** (“Companhia”), que compreendem o balanço patrimonial em 31 de dezembro de 2023 e as respectivas demonstrações do resultado, do resultado abrangente, das mutações do patrimônio líquido e dos fluxos de caixa para o exercício findo nesta data, assim como o resumo das principais práticas financeiras e demais notas explicativas.

Em nossa opinião, as demonstrações financeiras acima referidas apresentam adequadamente, em todos os aspectos relevantes, a posição patrimonial e financeira da Companhia do Metropolitanos de São Paulo - Metrô em 31 de dezembro de 2023, o desempenho de suas operações e os seus respectivos fluxos de caixa para o exercício findo nessa data, de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil e as normas internacionais de relatório financeiro (IFRS) emitidas pelo *International Accounting Standards Board (IASB)*.

Base para opinião

Nossa auditoria foi conduzida de acordo com as normas brasileiras e internacionais de auditoria. Nossas responsabilidades, em conformidade com tais normas, estão descritas na seção a seguir intitulada “Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras”. Somos independentes em relação à Companhia, de acordo com os princípios éticos relevantes previstos no Código de Ética Profissional do Contador e nas normas profissionais emitidas pelo Conselho Federal de Contabilidade (“CFC”) e cumprimos com as demais responsabilidades éticas de acordo com essas normas. Acreditamos que a evidência de auditoria obtida é suficiente e apropriada para fundamentar nossa opinião.

Principais assuntos de auditoria (PAA)

Principais assuntos de auditoria são aqueles que, em nosso julgamento profissional, foram os mais significativos em nossa auditoria do exercício corrente. Esses assuntos foram tratados no contexto de nossa auditoria das demonstrações financeiras como um todo e na formação de nossa opinião sobre essas demonstrações financeiras e, portanto, não expressamos uma opinião separada sobre esses assuntos.

A seguir, descrevemos os principais assuntos de auditoria:

Reconhecimento de receita

Conforme descrito na nota explicativa nº 23 às demonstrações financeiras, a receita de contratos com clientes é reconhecida quando uma obrigação de desempenho é satisfeita pela transferência de um bem ou serviço prometido para um cliente, que ocorre quando o cliente obtém o controle desse bem ou serviço, e é provável que benefícios econômicos fluam para a entidade.

Adicionalmente, a receita de serviços é mensurada com base no valor justo da contraprestação recebida, excluindo descontos, abatimentos e impostos ou encargos sobre vendas, sendo registrada no momento da prestação dos serviços de acordo com Pronunciamento Técnico CPC 47 – Receita de Contrato de Cliente (IFRS 15).

Motivo pelo qual o assunto foi considerado um principal assunto de auditoria

(i) os valores de receitas de serviços representam um saldo relevante no conjunto das demonstrações financeiras da Companhia; e

(ii) há um risco inerente de que a receita seja reconhecida sem que sejam atendidos os critérios mínimos necessários para o seu reconhecimento.

Como o assunto foi tratado na auditoria das demonstrações financeiras

Nossos procedimentos incluíram, entre outros:

- (i) o envolvimento dos nossos especialistas em tecnologia da informação para entendimento dos controles internos relacionados ao ambiente sistêmico, bem como a realização de testes específicos relacionados à segurança de acesso, à gestão de mudanças em sistemas e ao monitoramento de rotinas de processamento para os principais sistemas, aplicativos e seus respectivos bancos de dados;
- (ii) obtenção de entendimento sobre o fluxo de prestação de serviços;
- (iii) a identificação das atividades de controles internos relevantes determinados pela Administração e a avaliação do desenho, da implementação e do teste de efetividade, quando aplicável, dessas atividades de controles;
- (iv) reconciliação de relatórios auxiliares com os saldos contábeis;
- (v) confirmação da receita tarifária de acordo com os repasses recebidos; e
- (vi) avaliação das divulgações efetuadas.

Com base nas evidências obtidas por meio dos procedimentos acima descritos, consideramos que os critérios e premissas adotados pela Administração para o reconhecimento de receita de serviços, assim como divulgações em notas explicativas, são razoáveis em todos os aspectos relevantes no contexto das demonstrações financeiras.

Avaliação do valor recuperável dos ativos

Motivo pelo qual o assunto foi considerado um principal assunto de auditoria

Conforme descrito na Nota Explicativa no “11.2 - Avaliação anual de valor não recuperável de ativo (*impairment*)”, a Companhia realizou teste de recuperabilidade do ativo no exercício de 2023, sobre seus ativos imobilizados, que possuem montante líquido de R\$ 39.598.762.000 em 31 de dezembro de 2023. Esse tema foi considerado como uma área crítica devido aos impactos remanescentes da pandemia, tendo em vista que as estimativas e projeções presentes na avaliação do valor recuperável são intrinsecamente sujeitas a incertezas e diversos eventos ou fatores que estão além do controle da administração, especialmente aqueles cuja ocorrência depende de eventos futuros e incertos, que podem trazer impactos significativos na elaboração das demonstrações financeiras.



Mazars Auditores Independentes
Av. Trindade, 254 -Salas 1314 e 1315 - Office Bethaville - Bethaville
CEP 06404-326
Barueri (SP) | Brasil
Tel.: (11) 3090-7085
www.mazars.com.br

Como o assunto foi tratado na auditoria das demonstrações financeiras

Com o auxílio de nossos especialistas internos em avaliação econômico-financeira procedemos com os seguintes testes durante nossos procedimentos de auditoria:

- (i) revisamos a metodologia adotada para elaboração do estudo e avaliamos se os dados considerados no estudo eram as melhores informações disponíveis e se foram consideradas sobre as práticas de mercado observáveis;
- (ii) revisamos e desafiamos as principais premissas utilizadas pela administração, considerando o ambiente econômico geral, incluindo os impactos causados pela pandemia nos negócios e no planejamento da Companhia, avaliamos também as expectativas dos analistas, as premissas utilizadas no estudo anterior e seu desempenho quando comparadas com o resultado efetivamente obtido com as informações históricas utilizadas; e
- (iii) envolvemos os nossos especialistas de modelagem econômica para avaliar o risco associado com o fluxo de caixa e seu efeito relacionado à taxa de desconto, objetivando analisar a razoabilidade da taxa de desconto aplicada sobre os fluxos de caixa do modelo preparados pela Companhia, levando em conta seu cálculo matemático e a utilização de melhores premissas para cálculo da taxa.

Com base nos procedimentos de auditoria efetuados e nas evidências de auditoria obtidas que suportaram nossos procedimentos de auditoria, consideramos que a avaliação do valor recuperável, elaborada pela administração da Companhia, está adequada no contexto das demonstrações financeiras tomadas como um todo.

Ênfase

Delação premiada de ex-diretor da Companhia

Chamamos a atenção para a Nota Explicativa nº 1., “Denúncias envolvendo o Metrô – Cartel do setor Metroferroviário e Empreiteiras (Operação Lava Jato)”, às demonstrações financeiras anuais, que apresentam informações atualizadas sobre as principais causas envolvendo a Companhia, bem como sobre a delação premiada de ex-diretor da Companhia celebrada com o Ministério Público Federal. A Companhia optou por propor ação judicial indenizatória por ato de improbidade contra o ex-diretor objeto da delação premiada. Com base no estágio atual das causas judiciais e baseado no conhecimento dos assuntos pela Companhia, nenhuma provisão foi constituída nas demonstrações financeiras anuais por não haver até o momento um processo formal pelo judiciário. Nossa opinião não está modificada em relação a esse tema.

Dependência econômica do acionista controlador

Conforme descrito nas Notas explicativas nº 1 e 28 às demonstrações financeiras anuais, a Companhia incorreu no prejuízo de R\$ 900.176.000 durante o exercício findo em 31 de dezembro de 2023 (R\$ 1.167.147.000 no exercício findo em 31 de dezembro de 2022). Naquela data, o passivo circulante da Companhia, excedeu o ativo circulante, desconsiderando os ativos mantidos para venda, em R\$ 399.953.000 (R\$ 434.861.000 em 31 de dezembro de 2022), causado, principalmente, pelo registro no passivo circulante de fornecedores, adiantamento de clientes e remunerações e encargos a pagar no montante de R\$ 1.233.613.000 (R\$ 1.090.316.000 em 31 de dezembro de 2022). Adicionalmente, mesmo com o fim da pandemia, a demanda de transporte continua em níveis inferiores ao apresentado pré-pandemia, impactando na geração de receitas e de fluxo de caixa no curto prazo. Contudo, a administração e o acionista controlador da Companhia mantem o compromisso de seguir o modelo de negócios pré-estabelecido que visa o equilíbrio econômico-financeiro da Companhia, através de aportes de capital e subvenções financeiras, com intuito da manutenção do seu fluxo de caixa operacional a curto e médio prazos. Adicionalmente, conforme apresentado na nota explicativa nº 1 – Dependência orçamentária do Governo do Estado de São Paulo, houve a edição da Lei estadual, 17.863/23 que caracteriza a Companhia como empresa estatal dependente e tem suas receitas orçadas e suas despesas fixadas por meio da Lei Orçamentária Anual (LOA) a partir do exercício de 2024, corroborando o intuito da busca pelo equilíbrio econômico-financeiro da Companhia. Nossa conclusão não contém modificação relacionada a esse assunto.

Outros assuntos

Demonstração do Valor Adicionado

As Demonstrações do Valor Adicionado (DVA), referentes ao exercício findo em 31 de dezembro de 2023, elaboradas sob a responsabilidade da Administração da Companhia, e apresentadas como informação suplementar para fins de IFRS, foram submetidas a procedimentos de auditoria executados em conjunto com a auditoria das demonstrações financeiras da Companhia. Para a formação de nossa opinião, avaliamos se essas demonstrações estão conciliadas com as demonstrações financeiras e registros financeiros, conforme aplicável, e se a sua forma e conteúdo estão de acordo com os critérios definidos no Pronunciamento Técnico CPC 09 - Demonstração do Valor Adicionado. Em nossa opinião, essas demonstrações do valor adicionado foram adequadamente elaboradas, em todos os aspectos relevantes, segundo os critérios definidos nesse Pronunciamento Técnico e são consistentes em relação às demonstrações financeiras tomadas em conjunto.

Outras informações que acompanham as demonstrações financeiras e o relatório do auditor

Relatório da Administração

A administração da Companhia é responsável por essas outras informações que compreendem o Relatório da Administração.

Nossa opinião sobre as demonstrações financeiras não abrange o Relatório da Administração e não expressamos qualquer forma de conclusão de auditoria sobre esse relatório.

Em conexão com a auditoria das demonstrações financeiras, nossa responsabilidade é a de ler o Relatório da Administração e, ao fazê-lo, considerar se esse relatório está, de forma relevante, inconsistente com as demonstrações financeiras ou com nosso conhecimento obtido na auditoria ou, de outra forma, aparenta estar distorcido de forma relevante. Se, com base no trabalho realizado, concluirmos que há distorção relevante no Relatório da Administração, somos requeridos a comunicar esse fato. Não temos nada a relatar a este respeito.



Mazars Auditores Independentes
Av. Trindade, 254 -Salas 1314 e 1315 - Office Bethaville - Bethaville
CEP 06404-326
Barueri (SP) | Brasil
Tel.: (11) 3090-7085
www.mazars.com.br

Relatório Integrado

A administração da Companhia é responsável por essas outras informações que compreendem o Relatório Integrado.

Nossa opinião sobre as demonstrações financeiras não abrange o Relatório Integrado e não expressamos qualquer forma de conclusão de auditoria sobre esse relatório.

Em conexão com a auditoria das demonstrações financeiras, nossa responsabilidade é a de ler o Relatório Integrado e, ao fazê-lo, considerar se esse relatório está, de forma relevante, inconsistente com as demonstrações financeiras nosso conhecimento obtido na auditoria ou, de outra forma, aparenta estar distorcido de forma relevante. Se, com base no trabalho realizado, concluirmos que há distorção relevante no Relatório da Administração, somos requeridos a comunicar esse fato.

Não temos nada a relatar a este respeito.

Responsabilidades da administração e da governança pelas demonstrações financeiras

A administração é responsável pela elaboração e adequada apresentação das demonstrações financeiras de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil e com as normas internacionais de relatório financeiro (IFRS), emitidas pelo *International Accounting Standards Board (IASB)*, e pelos controles internos que ela determinou como necessários para permitir a elaboração de demonstrações financeiras livres de distorção relevante, independentemente se causada por fraude ou erro.

Na elaboração das demonstrações financeiras, a administração é responsável pela avaliação da capacidade da Companhia continuar operando, divulgando, quando aplicável, os assuntos relacionados com a sua continuidade operacional e o uso dessa base contábil na elaboração das demonstrações financeiras, a não ser que a administração pretenda liquidar a Companhia ou cessar suas operações, ou não tenha nenhuma alternativa realista para evitar o encerramento das operações.

Os responsáveis pela governança da Companhia são aqueles com responsabilidade pela supervisão do processo de elaboração das demonstrações financeiras.

Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras

Nossos objetivos são obter segurança razoável de que as demonstrações financeiras, tomadas em conjunto, estão livres de distorção relevante, independentemente se causada por fraude ou erro, e emitir relatório de auditoria contendo nossa opinião. Segurança razoável é um alto nível de segurança, mas, não, uma garantia de que a auditoria realizada de acordo com as normas brasileiras e internacionais de auditoria sempre detecta as eventuais distorções relevantes existentes. As distorções podem ser decorrentes de fraude ou erro e são consideradas relevantes quando, individualmente ou em conjunto, possam influenciar, dentro de uma perspectiva razoável, as decisões econômicas dos usuários tomadas com base nas referidas demonstrações financeiras.

Como parte da auditoria realizada, de acordo com as normas brasileiras e internacionais de auditoria, exercemos julgamento profissional e mantemos ceticismo profissional ao longo da auditoria. Além disso:



Mazars Auditores Independentes
Av. Trindade, 254 -Salas 1314 e 1315 - Office Bethaville - Bethaville
CEP 06404-326
Barueri (SP) | Brasil
Tel.: (11) 3090-7085
www.mazars.com.br

- Identificamos e avaliamos os riscos de distorção relevante nas demonstrações financeiras, independentemente se causada por fraude ou erro, planejamos e executamos procedimentos de auditoria em resposta a tais riscos, bem como obtivemos evidência de auditoria apropriada e suficiente para fundamentar nossa opinião. O risco de não detecção de distorção relevante resultante de fraude é maior do que o proveniente de erro, já que a fraude pode envolver o ato de burlar os controles internos, conluio, falsificação, omissão ou representações falsas intencionais;
- Obtivemos entendimento dos controles internos relevantes para a auditoria para planejarmos procedimentos de auditoria apropriados nas circunstâncias, mas não com o objetivo de expressarmos opinião sobre a eficácia dos controles internos da Companhia;
- Avaliamos a adequação das políticas contábeis utilizadas e a razoabilidade das estimativas contábeis e respectivas divulgações feitas pela administração;

Concluimos sobre a adequação do uso, pela administração, da base contábil de continuidade operacional e, com base nas evidências de auditoria obtidas, se existe uma incerteza relevante em relação a eventos ou condições que possam levantar dúvida significativa em

- relação à capacidade de continuidade operacional da Companhia. Se concluirmos que existe incerteza relevante, devemos chamar atenção em nosso relatório de auditoria para as respectivas divulgações nas demonstrações financeiras individuais ou consolidadas ou incluir modificação em nossa opinião, se as divulgações forem inadequadas. Nossas conclusões estão fundamentadas nas evidências de auditoria obtidas até a data de nosso relatório. Todavia, eventos ou condições futuras podem levar a Companhia a não mais se manter em continuidade operacional;
- Avaliamos a apresentação geral, a estrutura e o conteúdo das demonstrações financeiras, inclusive as divulgações e se as demonstrações financeiras representam as correspondentes transações e os eventos de maneira compatível com o objetivo de apresentação adequada.

Comunicamo-nos com os responsáveis pela governança a respeito, entre outros aspectos, do alcance e da época da auditoria dos trabalhos de auditoria planejados e das constatações significativas de auditoria, inclusive as eventuais deficiências significativas nos controles internos que, eventualmente, tenham sido identificadas durante nossos trabalhos.

Fornecemos também aos responsáveis pela governança declaração de que cumprimos com as exigências éticas relevantes, incluindo os requisitos aplicáveis de independência, e comunicamos todos os eventuais relacionamentos ou assuntos que poderiam afetar, consideravelmente, nossa independência, incluindo, quando aplicável, as respectivas salvaguardas.



Mazars Auditores Independentes
Av. Trindade, 254 -Salas 1314 e 1315 - Office Bethaville - Bethaville
CEP 06404-326
Barueri (SP) | Brasil
Tel.: (11) 3090-7085
www.mazars.com.br

Dos assuntos que foram objeto de comunicação com os responsáveis pela governança, determinamos aqueles que foram considerados como mais significativos na auditoria das demonstrações financeiras do exercício corrente e que, dessa maneira, constituem os principais assuntos de auditoria. Descrevemos esses assuntos em nosso relatório de auditoria, a menos que lei ou regulamento tenha proibido divulgação pública do assunto, ou quando, em circunstâncias extremamente raras, determinarmos que o assunto não deve ser comunicado em nosso relatório porque as consequências adversas de tal comunicação podem, dentro de uma perspectiva razoável, superar os benefícios da comunicação para o interesse público.

São Paulo, 14 de março de 2024

Mazars Auditores Independentes – Sociedade Simples Ltda.
CRC 2SP023701/O-8

DocuSigned by:

37095C162BEC440...

Cleber de Araujo
Contador CRC 1SP213655/O-8

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Demonstrações financeiras

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022

(Em milhares de reais, exceto quando indicado de outra forma)



Declaração dos diretores sobre as demonstrações financeiras

Declaro, na qualidade de Diretor da Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô, empresa pública com sede na Cidade de São Paulo, Estado de São Paulo, na Rua Boa Vista, nº 175, CEP 01014-920, inscrita no CNPJ/MF sob nº 62.070.362/0001-06, que juntamente com os demais membros da Diretoria Executiva da Companhia revii, discuti e concordei com as demonstrações financeiras da Companhia referente ao exercício social findo em 31 de dezembro de 2023.

São Paulo, 14 de março de 2024.

Antonio Julio Castiglioni Neto
Diretor-Presidente

Alfredo Falchi Neto
Diretor de Assuntos Corporativos

Paulo Menezes Figueiredo
Diretor de Finanças e de Relações com Investidores e Diretor Comercial

Milton Gioia Júnior
Diretor de Operações

Paulo Sérgio Amalfi Meca
Diretor de Engenharia e Planejamento

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Demonstrações financeiras

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022

(Em milhares de reais, exceto quando indicado de outra forma)



Declaração dos diretores sobre o parecer do auditor independente

Declaro, na qualidade de Diretor da Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô, empresa pública com sede na Cidade de São Paulo, Estado de São Paulo, na Rua Boa Vista, nº 175, CEP 01014-920, inscrita no CNPJ/MF sob nº 62.070.362/0001-06, que juntamente com os demais membros da Diretoria Executiva da Companhia revii, discuti e concordei com a opinião expressada no relatório dos auditores independentes, referente as demonstrações financeiras sobre o exercício social findo em 31 de dezembro de 2023.

São Paulo, 14 de março de 2023.

Antonio Julio Castiglioni Neto
Diretor-Presidente

Alfredo Falchi Neto
Diretor de Assuntos Corporativos

Paulo Menezes Figueiredo
Diretor de Finanças e de Relações com Investidores e Diretor Comercial

Milton Gioia Júnior
Diretor de Operações

Paulo Sérgio Amalfi Meca
Diretor de Engenharia e Planejamento

Companhia do Metropolitan de São Paulo - Metrô

Balances Patrimoniais

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022

(Em milhares de reais, exceto quando indicado de outra forma)



Ativo	Nota explicativa	31/12/2023	31/12/2022
Circulante			
Caixa e equivalentes de caixa	4	307.497	362.566
Títulos e valores mobiliários		4.919	5.825
Contas a receber	5	494.719	149.344
Estoques	6	208.417	234.214
Tributos a recuperar		6.651	3.549
Outros ativos		31.458	26.049
		<u>1.053.661</u>	<u>781.547</u>
Ativos mantidos para venda	7	8.388	12.015
		<u>1.062.049</u>	<u>793.562</u>
Não circulante			
Contas a receber	5	5.443	8.241
Caixa restrito	8	45.879	27.567
Depósitos judiciais	9	197.988	250.972
Outros ativos		64.765	31.126
Investimentos	10	67.966	14.464
Imobilizado	11	39.598.762	37.702.973
Intangível	12	46.089	34.826
		<u>40.026.892</u>	<u>38.070.169</u>
Total do ativo		<u>41.088.941</u>	<u>38.863.731</u>

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Balanços Patrimoniais

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022

(Em milhares de reais, exceto quando indicado de outra forma)



Passivo	Nota explicativa	31/12/2023	31/12/2022
Circulante			
Fornecedores	14	569.318	473.132
Debêntures	15	113.181	29.999
Impostos e contribuições a recolher	16	69.116	63.075
Remunerações e encargos a pagar	17	254.247	198.838
Adiantamento de clientes	18	410.048	418.346
Partes relacionadas	19	32.672	27.940
Outras contas e despesas a pagar		5.032	5.078
		1.453.614	1.216.408
Não circulante			
Debêntures	15	262.457	374.938
Impostos e contribuições a recolher	16	-	88.323
Remunerações e encargos a pagar	17	30.124	325
Adiantamento de clientes	18	438.204	143.953
Plano de previdência suplementar	20.2	60.244	9.196
Provisão para processos judiciais	21	1.533.600	1.501.750
Partes relacionadas	19	240.293	218.913
Outras contas e despesas a pagar		3.471	3.471
		2.568.393	2.340.869
Patrimônio líquido			
Capital social	22.2	48.404.386	45.690.396
Ações em tesouraria		(16)	(16)
Ajustes de avaliação patrimonial		99.524	152.858
Prejuízos acumulados		(11.436.960)	(10.536.784)
		37.066.934	35.306.454
Total do passivo e patrimônio líquido		41.088.941	38.863.731

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Demonstrações de resultados
Em 31 de dezembro de 2023 e 2022

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



	Nota explicativa	31/12/2023	31/12/2022
Receita operacional líquida	23	2.319.588	2.164.379
Custo dos serviços prestados	24	(2.617.881)	(2.421.743)
Prejuízo bruto		(298.293)	(257.364)
Receitas (despesas) operacionais	24		
Despesas com vendas		(47.172)	(27.397)
Despesas gerais e administrativas		(886.579)	(997.613)
Outras receitas (despesas) operacionais, líquidas		396.200	144.285
		(537.551)	(880.725)
Prejuízo operacional antes do resultado financeiro		(835.844)	(1.138.089)
Resultado financeiro, líquido	25		
Receitas financeiras		26.775	34.523
Despesas financeiras		(97.638)	(71.296)
Variações monetárias e cambiais, líquidas		(3.339)	7.715
		(74.202)	(29.058)
Prejuízo antes do imposto de renda e da contribuição social		(910.046)	(1.167.147)
Imposto de renda e contribuição social			
Diferidos	26	9.870	-
Prejuízo do exercício		(900.176)	(1.167.147)
Prejuízo do exercício por ação (em R\$)			
Básico - ON	27.1	(98,81)	(137,90)

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô**Demonstrações dos resultados abrangentes****Em 31 de dezembro de 2023 e 2022***(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)*

	31/12/2023	31/12/2022
Prejuízo do exercício	<u>(900.176)</u>	<u>(1.167.147)</u>
Valor justo sobre títulos e valores mobiliários	(906)	(256)
Ganho/perda atuarial	(52.428)	74.998
Total do resultado abrangente	<u>(953.510)</u>	<u>(1.092.405)</u>

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Demonstrações das mutações do patrimônio líquido

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



	Capital social	Ações em tesouraria	Ajustes de avaliação patrimonial	Prejuízos acumulados	Total
Saldos em 31 de dezembro de 2021	43.307.459	(16)	78.116	(9.369.637)	34.015.922
Prejuízo do exercício	-	-	-	(1.167.147)	(1.167.147)
Valor justo sobre títulos e valores mobiliários	-	-	(256)	-	(256)
Ganho atuarial	-	-	74.998	-	74.998
Integralização de capital	2.382.937	-	-	-	2.382.937
Saldos em 31 de dezembro de 2022	45.690.396	(16)	152.858	(10.536.784)	35.306.454
Prejuízo do exercício	-	-	-	(900.176)	(900.176)
Valor justo de títulos e valores mobiliários	-	-	(906)	-	(906)
Perda atuarial	-	-	(52.428)	-	(52.428)
Integralização de capital	2.713.990	-	-	-	2.713.990
Saldos em 31 de dezembro de 2023	48.404.386	(16)	99.524	(11.436.960)	37.066.934

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Demonstrações dos fluxos de caixas
Em 31 de dezembro de 2023 e 2022

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



	31/12/2023	31/12/2022
Fluxos de caixa das atividades operacionais		
Prejuízo do exercício	(900.176)	(1.167.147)
Ajustes para reconciliar o prejuízo do exercício com o caixa líquido gerado pelas atividades operacionais		
Depreciação e amortização	730.580	741.157
Resultado na venda de investimentos	(77.695)	(124.328)
Baixa de ativos imobilizados e intangíveis	(6.111)	141
Juros sobre debêntures	70.940	47.910
Impostos diferidos	(9.870)	-
Juros sobre passivo atuarial	(1.380)	5.638
Provisão e atualizações para contencioso judicial e administrativo, líquida	31.850	165.346
Constituição de perda de crédito esperada	79.270	24.812
Provisão participação nos resultados	41.033	-
Provisão para perda obsolescência de estoque, líquida	(375)	(222)
Resultado líquido ajustado	(41.934)	(306.693)
Variação nos ativos operacionais		
Contas a receber	(421.847)	22.848
Estoques	(2.508)	4.370
Tributos a recuperar	(3.102)	15.838
Depósitos judiciais	52.984	(78.326)
Outros ativos	(39.048)	(28.098)
Variação nos passivos operacionais		
Fornecedores	125.900	162.499
Remunerações e encargos a pagar	54.045	(61.660)
Impostos e contribuições a recolher	(82.282)	48.088
Adiantamento de clientes	285.953	(74.189)
Partes relacionadas	26.112	(69.636)
Outras contas e despesas a pagar	(46)	1.097
Caixa líquido aplicado nas atividades operacionais	(45.773)	(363.862)
Fluxos de caixa das atividades de investimentos		
Aquisição de imobilizado	(2.655.352)	(2.322.438)
Aquisição de intangível	(27.096)	(30.006)
Alienação de ativos	77.713	168.991
Caixa restrito	(18.312)	(27.567)
Caixa líquido aplicado nas atividades de investimentos	(2.623.047)	(2.211.020)
Fluxos de caixa das atividades de financiamentos		
Integralização de capital	2.713.990	2.382.937
Debêntures, líquidos de custo de captação	-	390.979
Amortização do principal sobre debêntures	(19.048)	-
Pagamento de juros sobre debêntures	(81.191)	(33.951)
Caixa líquido gerado nas atividades de financiamentos	2.613.751	2.739.965
Aumento (redução) no caixa e equivalentes de caixa	(55.069)	165.083
Caixa e equivalentes de caixa no início do exercício	362.566	197.483
Caixa e equivalentes de caixa no final do exercício	307.497	362.566
Aumento (redução) no caixa e equivalentes de caixa	(55.069)	165.083
Transações que não afetaram o caixa		
Redução de fornecedores, em decorrência da extinção da obrigação com fornecedor através de ajuste no custo do imobilizado operacional.	29.714	17.183

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Demonstrações dos valores adicionados
Em 31 de dezembro de 2023 e 2022

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



	31/12/2023	31/12/2022
Receitas		
Receita de prestação de serviços e outras	2.388.823	2.228.644
Outras receitas	123.365	159.934
Constituição / (reversão) de perda de crédito esperada, líquida	(71.214)	(19.984)
	<u>2.440.974</u>	<u>2.368.594</u>
Insumos adquiridos de terceiros		
Custos dos serviços prestados	(441.584)	(401.318)
Materiais, energia, serviços de terceiros e outros	(445.622)	(462.994)
Perdas com ativos	(22.079)	(5.387)
	<u>(909.285)</u>	<u>(869.699)</u>
Valor adicionado bruto	1.531.689	1.498.895
Depreciação e amortização	(730.580)	(741.157)
Valor adicionado líquido produzido pela Companhia	801.109	757.738
Valor adicionado recebido em transferência		
Juros, lucros e dividendos sobre ações	1.048	281
Receitas financeiras	32.467	46.807
Receitas de subvenção	317.976	-
	<u>351.491</u>	<u>47.088</u>
Valor adicionado total a distribuir	1.152.600	804.826
Empregados		
Remuneração Direta	1.182.791	1.117.312
Benefícios	378.236	308.057
F.G.T.S.	112.128	111.302
Outros	173.061	159.767
	<u>1.846.216</u>	<u>1.696.438</u>
Impostos, taxas e contribuições		
Federais	228.337	188.242
Estaduais	-	67
Municipais ^(a)	(143.965)	(211)
	<u>84.372</u>	<u>188.098</u>
Remuneração de capitais de terceiros		
Juros e variações monetárias	105.775	66.526
Aluguéis	16.413	20.911
	<u>122.188</u>	<u>87.437</u>
Remuneração de capitais próprios		
Prejuízo do período	(900.176)	(1.167.147)
	<u>(900.176)</u>	<u>(1.167.147)</u>
Valor adicionado total distribuído	1.152.600	804.826

^(a) Em 31 de dezembro de 2023, a Companhia reverteu a provisão para IPTU dos imóveis destinados as atividades de Shoppings e Terminais rodoviários, em decorrência de decisão judicial favorável em ação judicial declaratória de imunidade envolvendo tais imóveis.

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



1 Contexto operacional

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 97,77% 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 de valores mobiliários, não podendo negociar suas ações em Bolsa de Valores.

A Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos - STM, órgão do GESP, é responsável pelo planejamento e execução da política de transporte urbano de passageiros da região metropolitana de São Paulo. A Companhia tem por objeto social, essencialmente:

- Operação comercial de prestação de serviço de transporte metroviário de passageiros;
- Planejamento de redes metroviárias e de transportes para a região metropolitana de São Paulo – RMSP;
- A construção e implementação de novos empreendimentos e sistemas metroferroviários;
- A exploração comercial de negócios adjacentes através dos espaços e ativos metroviários;
- Prestação de serviços e consultoria especializada em tecnologia.

O Metrô possui atualmente 4 (quatro) linhas comerciais em operação na cidade de São Paulo, sendo a Linha 1 – Azul (Jabaquara - Tucuruvi), Linha 2 – Verde (Vila Madalena - Vila Prudente), Linha 3 – Vermelha (Corinthians-Itaquera – Palmeiras-Barra Funda) e Linha 15 – Prata (Vila Prudente – Jardim Colonial). Estas linhas operam de forma integradas e, conjuntamente, cobrem 71,4 quilômetros de extensão (não auditado) e transportaram a média de 2,86 milhões de passageiros (não auditado) nos dias úteis em 2023.

As principais obras em execução são: a extensão da Linha 2 – Verde (trecho Orfanato – Penha), a extensão da Linha 15 – Prata (trecho Ipiranga – Jacu-Pêssego incluindo Pátio Ragueb Chohfi) e a Linha 17 – Ouro (trecho Jd. Aeroporto – Congonhas – Morumbi (CPTM) e Pátio Água Espraiada), no sistema de transporte em monotrilhos.

Linha 4 – Amarela: encontra-se em concessão à iniciativa privada, para o Consórcio ViaQuatro, o trecho Vila Sônia – Luz pelo prazo de 30 anos, com previsão de término em 21 de junho de 2040. A Linha 4 – Amarela faz integração com a Linha 1 – Azul na Estação Luz, com a Linha 2 – Verde na estação Paulista e com Linha 3 – Vermelha na estação República.

Linha 5 – Lilás: encontra-se em concessão à iniciativa privada, para o Consórcio ViaMobilidade, o trecho Capão Redondo – Chácara Klabin pelo prazo de 20 anos, com término em 4 de agosto de 2038. A Linha 5 – Lilás faz integração com a Linha 1 – Azul na Estação Santa Cruz e com a Linha 2 – Verde na estação Chácara Klabin, e fará integração com a futura Linha 17 – Ouro (sistema monotrilho) na estação Campo Belo.

Linha 6 – Laranja: neste modelo, tanto a construção quanto a operação foram concedidas à iniciativa privada pelo GESP. O projeto prevê a ligação entre o bairro de Vila Brasilândia e a estação São Joaquim, já existente na Linha 1 – Azul. O prazo de concessão será de 19 anos após a conclusão das obras.

Dependência orçamentária do Governo do Estado de São Paulo:

À edição da Lei estadual nº 17.863 de 22 de dezembro de 2023, que orça a receita e fixa despesa do Estado para o exercício de 2024 (LOA 2024), caracteriza a Companhia, no exercício de 2024, na condição de empresa estatal dependente, nos termos da Lei Complementar 101, de 4 de maio de 2000, e Portaria nº 589, de 27 de dezembro de 2001, da Secretaria do Tesouro Nacional qualificando a Companhia na condição de dependente orçamentária do Governo do Estado de São Paulo - GESP a partir do exercício social de 2024.

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



A condição de dependente decorre do recebimento de subvenção para custeio das atividades operacionais no exercício de 2023, e devido à inclusão de despesas operacionais da Companhia no orçamento do Estado, aprovado na Assembleia Legislativa (LOA) em 22 de dezembro de 2023. Dessa forma, a condição de empresa dependente não afeta a capacidade de liquidez da Companhia, mas sim a necessidade de obtenção de aprovações prévias do acionista para certas contratações, entretanto, com recursos financeiros garantidos pelo Estado.

Destaca-se que a condição econômico-financeira da Companhia foi afetada nos últimos anos pelos impactos da pandemia da Covid-19, conforme detalhado na nota explicativa nº 1 e que a Companhia está exposta ao estabelecimento de sua tarifa através de políticas públicas definidas pela Secretaria Transportes Metropolitanos - STM, conforme detalhado na nota explicativa nº 1.

A Companhia mantém seu compromisso de restabelecer seu equilíbrio econômico-financeiro e, para isso, destacam-se as seguintes medidas:

- Atuação com foco no corte de despesas e na renegociação de contratos de determinados serviços;
- Intensificação das ações que visam o incremento de receitas não tarifárias;
- Planos de Demissões Incentivadas (PDIs):
 - PDI 1** - Em 13 de dezembro de 2021 a Companhia abriu as inscrições para o programa de demissão incentivada, cujo prazo de inscrição se encerrou em 14 de janeiro de 2022. A Companhia desligou 574 colaboradores e, para concluí-lo, é necessária a conclusão do desligamento de 170 colaboradores, totalizando 744 inscritos.
 - PDI 2** - Em 17 de novembro de 2023 a Companhia abriu as inscrições para o novo Programa de Desligamento Incentivado (PDI), cujo prazo de adesão se encerrou em 22 de dezembro de 2023. Nesse período, 486 empregados aderiram ao programa e os desligamentos deverão ocorrer ao longo do exercício de 2024.
- Antecipação de receitas não tarifárias no valor de R\$ 305.000 relativas ao contrato de concessão de exploração comercial com o Consórcio Shopping Itaquera, em que estão localizados o Shopping Metrô Itaquera e Terminal de ônibus.

Entre os principais eventos ocorridos em 2023, destacamos:

i) Apoio as linhas concedidas

No exercício findo em 31 de dezembro de 2023, o Governo do Estado de São Paulo – GESP aportou recursos financeiros, por meio da Lei nº 17.614 de 26/12/2022, no montante de R\$ 887.567 (R\$ 840.851 em 31 de dezembro de 2022), como apoio às Parcerias Público-Privadas - PPP, a fim de cobrir os montantes de perdas financeiras geradas devido ao impacto das concessões no sistema de arrecadação.

ii) Reajuste de preços das tarifas públicas de transporte

Em 28 de dezembro de 2023, a Secretaria dos Transportes Metropolitanos - STM, através da Resolução nº 52/23 reajustou, a partir de 01 de janeiro de 2024, a tarifa básica do Sistema Metroferroviário de R\$ 4,40 para R\$ 5,00, um aumento de 13,6%. Esse reajuste é desdobrado para toda estrutura de tarifas aplicadas pela Companhia.

iii) Impactos financeiros gerados pela pandemia da COVID-19

Em 11 de março de 2020, a Organização Mundial de Saúde “OMS” declarou situação de pandemia mundial em decorrência da velocidade de propagação da contaminação pelo novo coronavírus (“COVID-19”),

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



causando forte impacto financeiro na Companhia em razão da redução do volume de passageiros transportados, afetando diretamente as receitas tarifária e assessória.

Apesar dos anos de 2020 e 2021 terem sido os mais impactados, desde então, observa-se redução na quantidade de passageiros transportados, uma vez que as mudanças nos hábitos de vida, tais como: a adoção do modelo híbrido de trabalho, a migração para o modelo virtual de aprendizagem e o crescimento do uso do transporte individual foram incorporadas por uma parcela da população.

A receita operacional líquida foi de R\$ 2.320 milhões no exercício de 2023, com aumento de 7,2%, comparado ao exercício de 2022, que alcançou R\$ 2.164 milhões, menor em 17,5% quando comparado ao exercício de 2019 (período pré-pandemia), que alcançou R\$ 2.811 milhões.

No exercício findo em 31 de dezembro de 2023, a Companhia possui capital circulante líquido negativo de R\$ 391.565 (R\$ 422.846 em 31 de dezembro de 2022). No exercício findo em 31 de dezembro de 2023 apurou prejuízo de R\$ 900.176 e fluxo de caixa operacional negativo de R\$ 45.773. Em 31 de dezembro de 2022, o prejuízo apurado foi de R\$ 1.167.147 e o fluxo de caixa operacional negativo em R\$ 363.862.

iv) *Subvenção econômica*

No exercício findo em 31 de dezembro de 2023, a Companhia recebeu o montante de R\$ 317.976 de subvenção para suprir o fluxo de caixa das atividades operacionais da Companhia. Os recursos foram reconhecidos na Demonstração do Resultado do Exercício em Outras Receitas (despesas), líquidas, conforme demonstrado na Nota Explicativa nº 24 (em 31 de dezembro de 2022 não foram recebidos aportes a título de subvenção para custeio).

1.1 Contexto societário

i) Aporte de capital

No exercício findo em 31 de dezembro de 2023, foi concluído o ciclo de aportes de capital em moeda de 2023 pelo GESP, sendo subscritos e integralizados R\$ 2.713.990 (R\$ 2.382.937 em dezembro de 2022). Os montantes aportados na Companhia são destinados exclusivamente para o financiamento das obras de expansão das linhas em operação.

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

i) *Cartel do setor Metroferroviário:*

Em 2013, a Procuradoria Geral do Estado, o Metrô e a CPTM propuseram ação judicial contra seis empresas em busca de indenizações decorrentes da prática de cartel na aquisição de trens e sistemas, baseados no acordo de leniência feito pela empresa Siemens junto ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE.

O acordo mencionava uma atuação das empresas do setor metroferroviário no mundo, para coordenadamente burlarem a competitividade de mercado, entre 1998 e 2009, e dentre os atingidos foram citados os contratos de aquisição de trens da CPTM para a Linha 5 - Lilás e um contrato do Metrô para fornecimento de sistema para a Linha 2 - Verde.

A referida ação está em fase inicial, aguardando as citações de todas as empresas demandadas para apresentação de respostas.

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



Em 10 de julho de 2019, foi proferida decisão pelo CADE condenando empresas pela formação de cartel e apresentados recursos em face da decisão proferida. Houve interposição de recursos de Embargos de Declaração com efeito suspensivo; após análise os recursos foram rejeitados parcialmente. Em 22 de dezembro de 2020 houve o trânsito em julgado do caso perante o CADE.

Em 17 de março de 2023, foi prolatado despacho pela Corregedoria do CADE para informar que o registro da inscrição da sanção aplicada à empresa ALSTOM Brasil Energia e Transporte Ltda. foi suspensa, conforme decisão proferida no seio do processo judicial n. 1050563-97.2020.4.01.3400 (TRF 1 Região).

Diante do curso do processo, a Companhia analisa eventuais reflexos e perdas em seu patrimônio líquido no exercício findo em 31 de dezembro de 2023, sendo que há expectativa de êxito à Companhia para ressarcimento dos eventuais prejuízos decorrentes da conduta das empresas envolvidas, uma vez que os contratos tidos por irregulares estão incluídos na ação judicial supracitada.

ii) Cartel de Empreiteiras – Operação Lava Jato:

Em 2017, o CADE instaurou processo administrativo para apurar a formação de cartel por empreiteiras que atuaram em licitações públicas, incluindo obras de metrô em sete Estados (São Paulo, Rio de Janeiro, Bahia, Ceará, Minas Gerais, Paraná e Rio Grande do Sul) e no Distrito Federal.

A apuração tramita perante autarquia federal e se vale de informações obtidas por meio de acordo de leniência firmado junto àquele Conselho pela construtora Camargo Corrêa e pelo Ministério Público Federal – MPF, tendo a investigação recebido contribuições de desdobramentos da 23ª fase da Operação Lava Jato.

O suposto esquema envolvia cinco empresas principais (“G-5”): Construções e Comércio Camargo Correa S.A.; Construtora Andrade Gutierrez S.A.; Construtora Norberto Odebrecht S.A.; Construtora OAS S.A.; Construtora Queiroz Galvão S.A com autorização para operar o equipamento “Shield”, comumente conhecido como “Tatuzão”, utilizado para projetos de construção de túneis metroviários, entre 1998 e 2014. Tais empresas teriam se organizado para se tornarem vencedoras de certames licitatórios, evitando descontos nas licitações e burlando a competitividade, com suposto envolvimento de agentes públicos. O relato dos signatários do Acordo de Leniência indica a concretização de acordos anticompetitivos para as obras das linhas 2 – Verde (Concorrência nº 40208212) e 5 - Lilás do Metrô (Concorrência nº 41428212).

Há uma ação de improbidade administrativa proposta pelo Ministério Público Estadual, em 2011, que foi julgada procedente em 1º grau e confirmada pelo Tribunal de Justiça de São Paulo. Foram interpostos recursos às instâncias extraordinárias pelas empresas. A condenação imposta às contratadas das obras civis da Linha 5 – Lilás, ainda não transitada em julgado, foi no percentual de 17% do valor de cada contrato.

Em janeiro de 2021, a Companhia do Metrô, deu início a um cumprimento provisório do julgado em face das empresas Construtora Andrade Gutierrez S.A., Construções e Comércio Camargo Corrêa S.A., Construtora Norberto Odebrecht Brasil S.A; Construtora Queiroz Galvão S.A. e Construtora OAS Ltda., no valor de R\$ 1.502.903, conforme condenação do julgado. A execução, contudo, foi suspensa em 10 de fevereiro de 2021 por decisão do Superior Tribunal de Justiça, não houve atualizações materiais deste a citada data. No estágio atual, aguarda-se o julgamento dos recursos interpostos pelas empreiteiras no Superior Tribunal de Justiça e no Supremo Tribunal Federal.

Em 11 de dezembro 2023, houve a publicação, no Diário Oficial da União, de decisão que determinou a suspensão do Processo Administrativo n. 08700.003241/2017-81 do CADE em virtude de ordem judicial proferida no bojo do Mandado de Segurança Cível de nº 1109894-05.2023.4.01.3400 (que tramita na Seção Judiciária do Distrito Federal).

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



iii) Impactos decorrentes de delação premiada – Operação Lava Jato

Durante o terceiro trimestre de 2019, a Companhia tomou conhecimento de que o ex-diretor Sérgio Correia Brasil, firmou acordo de delação premiada junto à Justiça Federal na operação Lava Jato para prestar esclarecimentos sobre fatos ocorridos durante os períodos de licitação e construção das linhas 2 - Verde, 5 - Lilás e 6 - Laranja. Segundo o delator, os episódios envolvendo o pagamento de propina teriam ocorrido entre 2004 e 2014. Embora Sérgio Correia Brasil tenha negociado o pagamento de aproximadamente R\$ 6.600 a título de ressarcimento aos cofres públicos, devido ao fato de o processo tramitar em segredo de justiça, a Companhia ainda não possui elementos materiais que possam ser utilizados como base para qualquer avaliação sobre os impactos decorrentes de eventuais perdas a serem refletidas nas Demonstrações Financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2023.

Houve discussão sobre a competência entre a Justiça Federal e a Justiça Estadual para julgar as ações penais nº 0107992-40.2018.8.26.0050 e 0033961-49.2018.8.26.0050 que tramitavam na esfera Estadual, nas quais o Sr. Sérgio Correia Brasil é réu, tendo sido declarada a competência da Justiça Federal.

O processo nº 0005803-30.2017.4.03.6181, em curso perante a 3ª Vara Criminal Federal, originado por denúncia do Ministério Público Federal contra 14 (quatorze) réus, entre eles o Sr. Sergio Correa Brasil, tendo por objeto suposta prática de ilícitos de corrupção passiva e ativa, e do qual contam acordos de colaboração premiada dos réus e respectivos documentos comprobatórios das práticas ilícitas, encontra-se na fase de instrução, ainda sem decisão de 1ª instância, e que estava em curso em segredo de justiça, teve o sigilo dos autos transferido para os documentos, tendo sido concedida vista de algumas peças processuais. A Companhia do Metrô teve acesso as peças processuais consistentes em respostas dos acusados à denúncia, despachos judiciais, pronunciamentos do Ministério Público Federal, habeas corpus impetrados por alguns dos réus e respectivos julgamentos, mas não lhe foi dado conhecer o Acordo de Colaboração Premiada de seu ex-empregado, nem de seus Anexos, e nem mesmo dos outros réus.

Tendo em vista as decisões favoráveis nos habeas corpus impetrados pelos Réus não colaboradores e por dois réus colaboradores para trancamento da ação penal, sob o argumento que a denúncia estava alicerçada somente em elementos oriundos da palavra de colaboradores, neste momento processual, só restaram no polo passivo cinco Réus que celebraram acordo de colaboração premiada com o MPF: Fábio Andreani Gandolfo; Benedicto da Silva Júnior; Celso da Fonseca Rodrigues; Arnaldo Cumplido de Souza e Sergio Correa Brasil. Logo, não há na ação penal nenhum réu não colaborador O processo criminal está suspenso aguardando o trânsito em julgado do HC impetrado pelo Réu colaborador Anuar Benedito Caram que teve a ordem concedida para trancar a ação penal contra ele e aguarda julgamento do recurso do MPF.

Há uma ação de improbidade administrativa ajuizada pelo Ministério Público do Estado de São Paulo, contra Sergio Correa Brasil, Gilmar Alves Tavares e AVBS Consultoria e Representação – Eireli, processo nº 1037523-40.2018.8.26.0053, 9ª Vara da Fazenda Pública, que tem origem na colaboração feita pelos representantes da empresa Camargo Correa, perante o Ministério Público Estadual, acerca do conluio havido entre as empresas que participaram da licitação para as obras civis da Linha 5 – Lilás (Concorrência nº 41428212). O valor da ação é de R\$ 336.916, com determinação de bloqueio de bens dos réus da ação. O pedido da ação foi julgado procedente, condenando os réus ao pagamento de multa civil equivalente ao acréscimo patrimonial de R\$ 2.500, bem como condenando de forma solidária ao ressarcimento integral do dano material causado, de R\$ 326.915. O recurso de apelação foi provido em parte para adequar o valor da condenação a título de ressarcimento ao Erário, adotando o mesmo percentual adotado no julgamento dos recursos de apelação interpostos nos autos 0041369-29.20188.8.26.0053.

Tendo em vista o apurado em procedimento correccional da Corregedoria Geral da Administração (“CGA”), que o ex-empregado do Metrô Sérgio Correia Brasil teria praticado atos de improbidade com aumento desproporcional de patrimônio, foi proposta ação judicial indenizatória por ato de improbidade, processo nº 1071192-45.2022.8.26.0053, que visa ao reconhecimento da prática de atos ímprobos e ressarcimento de

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



danos, com o pedido de condenação ao perdimento de bens acrescidos ilicitamente pela conduta praticada. O processo está na fase postulatória, com a citação do demandado.

A alta Administração reforça constantemente junto aos colaboradores, clientes e fornecedores seu compromisso de melhoria contínua nos seus programas de controles internos e compliance e vem tomando medidas internas para que haja o reforço de ações que tenham condições de mitigar atos de improbidade ou contrários às regras de governança estabelecidas pela Companhia.

2 Apresentação das demonstrações financeiras

2.1 Declaração de conformidade, base de preparação e apresentação

As demonstrações financeiras foram preparadas e são apresentadas de acordo com práticas contábeis adotadas no Brasil, incluindo os pronunciamentos emitidos pelo Comitê de Pronunciamentos Contábeis - CPC, e aprovados pelo Conselho Federal de Contabilidade - CFC, e pela Comissão de Valores Mobiliários – CVM, e evidenciam todas as informações relevantes próprias das demonstrações financeiras, e somente elas, as quais correspondem às utilizadas pela Administração da Companhia em sua gestão.

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 a NBC TG 09 – Demonstração do Valor Adicionado.

As demonstrações financeiras da Companhia foram elaboradas com base no Real (“R\$”) como moeda funcional e de apresentação e estão expressas em milhares de Reais, bem como as divulgações de montantes em outras moedas, quando necessário, também foram efetuadas em milhares. Os itens divulgados em outras moedas estão devidamente identificados, quando aplicável.

As demonstrações financeiras foram preparadas com base no custo histórico, com exceção dos seguintes itens materiais reconhecidos nos balanços patrimoniais:

- Aplicações financeiras classificadas como equivalentes de caixa mensuradas pelo valor justo;
- Títulos e valores mobiliários mensurados a valor justo por meio de outros resultados abrangentes.

2.2 Estimativas e julgamentos contábeis relevantes

A preparação das demonstrações financeiras da Companhia requer que a Administração faça julgamentos, use estimativas e adote premissas que afetam os valores apresentados de receitas, despesas, ativos e passivos. Contudo, a incerteza relativa a esses julgamentos, premissas e estimativas poderia levar a resultados que requeiram um ajuste significativo ao valor contábil de certos ativos e passivos em exercícios futuros. A Companhia revisa seus julgamentos, estimativas e premissas de forma contínua. Os valores reconhecidos nas demonstrações financeiras e que possuem risco significativo de gerar ajustes materiais estão apresentadas a seguir:

i) Mensuração do valor justo

A Companhia seleciona métodos e utiliza julgamentos nas premissas que aplica na determinação do valor justo. Ao mensurar o valor justo de um ativo ou um passivo, a Companhia usa dados observáveis no Mercado, quando disponíveis. Os valores justos são classificados em diferentes níveis em uma hierarquia baseada nas informações (*inputs*) utilizadas nas técnicas de avaliação.

Alterações significativas nas premissas utilizadas podem afetar a posição patrimonial da Companhia. (Nota explicativa nº 28.1).

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



ii) Vida útil e valor recuperável de ativos imobilizados e intangíveis

A vida útil dos ativos imobilizados relevantes foi definida pela Companhia considerando o prazo de geração de benefícios econômicos dos ativos, com base na experiência e laudos internos dos empreendimentos de construção metroviário – estações e túneis, no nível de operação das linhas e frota de trens e na qualidade da manutenção preventiva e corretiva.

A vida útil dos ativos intangíveis de vida útil definida é embasada na avaliação da Companhia quanto a geração dos benefícios econômicos futuros, na experiência de negócios e nas determinações contratuais. (Notas explicativas n° 11 e n° 12).

iii) Passivos contingentes

A Companhia é parte envolvida em processos judiciais e administrativos envolvendo questões trabalhistas, cíveis e tributárias, decorrentes do curso normal de seus negócios. As estimativas para determinar os montantes das obrigações e a probabilidade de saída de recursos são definidas com base em pareceres de assessores jurídicos. (Nota explicativa n° 21).

iv) Passivo atuarial

A Companhia tem compromissos atuariais de benefícios pós-emprego referentes a planos de aposentadoria e pensão. Tais compromissos e custos têm dependência de uma série de premissas econômicas, biométricas e demográficas, dentre as quais as mais relevantes são: taxas de desconto, inflação de longo prazo, variação de custos de serviços, e variabilidade na tabela atuarial aplicada, as quais implicam certo grau de julgamento para com as premissas adotadas. Essas e outras estimativas são revisadas anualmente por peritos independentes e podem divergir dos resultados reais devido a mudanças nas condições econômicas e de mercado. (nota explicativa n° 20).

2.3 Aprovação das Demonstrações Financeiras

A emissão dessas demonstrações financeiras foi aprovada pelo Conselho de Administração da Companhia em 14 de março de 2024.

3 Principais políticas contábeis

As principais políticas e práticas contábeis estão descritas a cada nota explicativa correspondente e foram aplicadas de forma consistente para todos os exercícios apresentados.

3.1 Novas normas e interpretações em vigor a partir de 1° de janeiro de 2023

No exercício social de 2023 não entraram em vigor as normas ou interpretações que impactaram materialmente nas Demonstrações Contábeis da Companhia.

Após o exercício social de 2023 entrarão em vigor as seguintes normas e revisão:

- i. **Revisão 23 - Revisão de Pronunciamentos Técnicos:** este documento estabelece alterações nos Pronunciamentos Técnicos CPC 26 (R1) Apresentação das Demonstrações Contábeis e CPC 06 (R2) – Arrendamentos e terá vigência em, ou após 1° de janeiro de 2024; (são alterações pontuais). A Companhia adotará a norma quando esta entrar em vigor e não espera impactos materiais.
- ii. **IFRS S1 – General Requirements for Disclosure of Sustainability-related Financial Information e IFRS S2 - Climate-related Disclosures:** a Resolução CFC nº 1710 de 25 de outubro de 2023 e CVM nº

Companhia do Metropolitan de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



193/2023, dispõe sobre a adoção das Normas Brasileiras de preparação e asseguarção de Relatórios de Sustentabilidade convergidas aos padrões internacionais. A norma é vigente para exercícios iniciados em ou após o exercício de 2025, com adoção antecipada permitida no exercício de 2024. A Companhia adotará tais normas quando estas entrarem em vigor divulgando e reconhecendo os impactos nas demonstrações financeiras que possam ocorrer.

Não existem outras normas e interpretações emitidas e ainda não adotadas que possam, na opinião da Administração, ter impacto significativo no resultado ou no patrimônio líquido da Companhia.

4 Caixa e equivalentes de caixa

	31/12/2023	31/12/2022
Caixa e bancos - custeio	14.063	9.008
Caixa e bancos - investimento	3.564	7.085
Total de caixa e bancos	17.627	16.093
Aplicações financeiras - liquidez imediata		
Aplicações - custeio	64.698	160.443
Aplicações - investimento	225.172	186.030
Total de aplicações financeiras - liquidez imediata	289.870	346.473
Total de custeio	78.761	169.451
Total de investimento	228.736	193.115
Total de caixa e equivalentes de caixa	307.497	362.566

De acordo com o Decreto Estadual nº 60.244/14, as aplicações financeiras da Companhia são administradas pela corretora de valores do SIAFEM ligada à Secretaria da Fazenda – SEFAZ. O perfil de aplicação está voltado a títulos de baixo risco e correspondem a aplicações indexadas pelo Certificado de Depósito Interbancário – CDI. Parte menor é alocada em fundos de investimento de curto prazo administrados pelo Banco do Brasil e pela Caixa Econômica Federal. A totalidade dos valores classificados como caixa e equivalentes de caixa é denominada em moeda nacional.

No exercício findo em 31 de dezembro de 2023, a remuneração média é de 94,81% do CDI. (97,31% em 31 de dezembro de 2022).

Política contábil

A Companhia classifica neste grupo os saldos mantidos em caixa, bancos e aplicações financeiras com vencimento original inferior ou igual a 90 dias a partir da data da contratação, sujeitos a um risco insignificante de mudança no valor. As aplicações financeiras classificadas nesse grupo, por sua própria natureza, são mensuradas a valor justo por meio do resultado.

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



5 Contas a receber

5.1 Contas a receber, líquidos

	31/12/2023	31/12/2022
Terceiros ^(a)	761.603	319.978
Partes relacionadas		
Transporte de passageiros - GESP ^(b)	72.863	97.406
Outros ^(c)	4.210	7.501
	838.676	424.885
Perda de crédito esperada	(338.514)	(267.300)
Total do contas a receber, líquido	500.162	157.585
Total - circulante	494.719	149.344
Total - não circulante	5.443	8.241

(a) No exercício findo em 31 de dezembro de 2023 inclui o montante de R\$ 305.000, a receber do Consórcio Shopping Metrô Itaquera, referente à antecipação de receitas e extensão contratual pelo direito de uso dos terrenos ao norte da estação Itaquera do Metrô, em que estão localizados o Shopping Metrô Itaquera e Terminal de ônibus, conforme a nota explicativa nº 18.

(b) GESP e Metrô reafirmaram, em 20 de julho de 2022, um Termo de Acordo visando à recomposição da receita tarifária, decorrente da diferença entre a remuneração contratual paga às concessionárias privadas e a venda de direito de viagem do sistema metroferroviário (tarifa pública). O saldo inclui também os valores referentes a gratuidades legalmente concedidos aos passageiros.

(c) No exercício findo em 31 de dezembro de 2023 inclui o montante de R\$ 1.459 (R\$ 1.167 em 31 de dezembro de 2022) referente a valores a receber pela Companhia pela cessão de profissionais pertencentes ao seu quadro às outras empresas ligadas à administração do GESP.

5.2 Contas a receber vencidos e a vencer

A composição de contas a receber por idade de vencimento, líquida de estimativa para perda de crédito, é como segue:

	31/12/2023			31/12/2022		
Circulante e não circulante	Saldo	Estimativa de perda	Saldo líquido	Saldo	Estimativa de perda	Saldo líquido
A vencer	486.464	(7.017)	479.447	139.753	(5.307)	134.446
Vencidos até 30 dias	9.920	(6.874)	3.046	7.953	(2.710)	5.243
Vencidos de 31 até 60 dias	9.051	(4.738)	4.313	6.383	(2.942)	3.441
Vencidos de 61 até 90 dias	8.972	(5.273)	3.699	4.836	(2.156)	2.680
Vencidos de 91 até 180 dias	23.266	(16.352)	6.914	13.486	(5.934)	7.552
Vencidos de 181 até 360 dias	27.903	(25.160)	2.743	18.387	(14.164)	4.223
Vencidos superiores a 360 dias	273.100	(273.100)	-	234.087	(234.087)	-
Total	838.676	(338.514)	500.162	424.885	(267.300)	157.585
Total - circulante	833.233	(338.514)	494.719	416.644	(267.300)	149.344
Total - não circulante	5.443	-	5.443	8.241	-	8.241

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



5.3 Movimentação da perda de crédito esperada

	31/12/2023	31/12/2022
Saldos iniciais	(267.300)	(247.317)
(Adições) / reversões	(79.270)	(24.812)
Créditos baixados definitivamente da posição	8.056	4.829
Total	(338.514)	(267.300)

Política contábil

Contas a receber de clientes é registrado líquido da estimativa de perdas de crédito no momento do reconhecimento da venda de ativos, locações de espaços, participação em empreendimentos imobiliários, ressarcimento de valores ou advindos de outras operações comerciais de prestação de serviços adjacentes à operação de transporte. A Companhia constitui perdas de crédito esperadas sobre os saldos a receber em montante considerado suficiente pela Administração de forma a fazer frente a eventuais perdas.

As perdas de crédito esperadas são avaliadas com base na NBC TG 48 – “Instrumentos Financeiros”, e prevê que os recebíveis comerciais sejam mensurados através da aplicação da abordagem simplificada, por meio da utilização de dados históricos, projetando-se a perda esperada ao longo da vida do contrato, considerando a segmentação da carteira de recebíveis em grupos que possuem o mesmo padrão de recebimento e conforme os respectivos prazos de vencimento. Adicionalmente, para determinados casos, a Companhia efetua análises individuais para a avaliação dos riscos de recebimento.

6 Estoques

	31/12/2023	31/12/2022
Materiais de uso comum e administrativo	6.734	6.853
Materiais de reposição	164.289	164.480
Materiais de consumo geral e manutenção	39.166	36.018
Materiais em poder de terceiros ^(a)	1.322	30.310
Outros	607	629
(-) Materiais obsoletos	(3.701)	(4.076)
Total	208.417	234.214

^(a) Trata-se de materiais de giro enviados para terceiros a título de empréstimos, reparos, beneficiamentos e testes. Em 31 de dezembro de 2023 o montante de R\$ 28.680 se encontra em poder da Via Mobilidade para a operacionalização da Linha 5 – Lilás e foi transferido para o ativo imobilizado.

6.1 Movimentação da provisão de materiais obsoletos

	31/12/2023	31/12/2022
Saldos iniciais	(4.076)	(4.298)
Adições	(222)	(1.693)
Reversões	597	1.915
Total	(3.701)	(4.076)

A Companhia não possui itens de estoque oferecidos em penhor ou garantia a passivos para os exercícios apresentados.

Companhia do Metropolitan de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



Política contábil

Os saldos de estoques compreendem principalmente materiais para manutenção e reposição de peças. Os estoques são mensurados pelo custo médio de aquisição e estão classificados no ativo circulante.

Os saldos dos estoques são apresentados líquidos de estimativa de perda por obsolescência, que são constituídas para cobrir eventuais perdas identificadas ou estimadas pela Administração.

A Companhia avalia continuamente se um estoque está obsoleto, e considera nesta avaliação entre outros fatores, a introdução de novas tecnologias, materiais e funcionalidades que podem resultar na obsolescência de materiais.

7 Ativos mantidos para venda

	31/12/2023	31/12/2022
Ativos mantidos para venda - saldo inicial	12.015	22.982
Adições	4.758	32.664
Baixas	(580)	(43.631)
Transferências para investimentos	(7.805)	-
Total	8.388	12.015

Política contábil

Ativos são classificados como mantidos para venda quando seu valor contábil for recuperável, principalmente, por meio da venda. Para a companhia, a condição para a classificação como ativo mantido para venda somente é alcançada quando a alienação é aprovada pela Administração ou o ativo estiver disponível para venda imediata em suas condições atuais e existir a expectativa de que a venda ocorra em até 12 meses. Para os casos em que não houver o cumprimento do prazo de venda de até 12 meses devido a circunstâncias fora do controle da Companhia, havendo a intenção de alienação, a classificação pode ser mantida.

Ativos mantidos para venda são compostos principalmente por terrenos e imóveis. São mensurados pelo menor valor entre o contábil e o valor justo líquido das despesas de venda.

8 Caixa restrito

O caixa restrito é destinado exclusivamente à garantia aos debenturistas da Companhia, e desta forma possuem restrição de uso, conforme nota explicativa nº 15.

No exercício findo em 31 de dezembro de 2023, o montante de caixa restrito é de R\$ 45.879 (R\$ 27.567 em 31 de dezembro de 2022).

Companhia do Metropolitan de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



9 Depósitos judiciais

	31/12/2023	31/12/2022
Trabalhistas	17.457	53.236
Cíveis	112.150	119.416
Tributários e previdenciários	68.381	77.944
Outros depósitos	-	376
Total	197.988	250.972

Os valores são compostos por depósitos judiciais, depósitos recursais e bloqueios, relativos a ações trabalhistas, cíveis e tributárias, realizados para garantir a execução de tais ações.

A Companhia possui apólice de seguro fiança com o objetivo de oferecer garantias a processos judiciais, conforme demonstrado na nota explicativa nº 29 – Cobertura de seguros. No exercício findo em 31 de dezembro de 2023, o montante de garantias oferecidas sob a cobertura da apólice é de R\$ 292.344 (R\$ 256.244 em 31 de dezembro de 2022).

10 Investimentos

	31/12/2023	31/12/2022
Terrenos para investimentos - saldo inicial	9.350	9.351
Adições ^(a)	53.505	-
Baixas	-	(1)
Transferência para ativos mantidos para venda	(3)	-
Total	62.852	9.350
Obras de arte	5.114	5.114
Total	67.966	14.464

^(a) Do montante de adições realizadas, R\$ 45.700 correspondem a terrenos anteriormente classificados no imobilizado, e R\$ 7.805 de Ativos mantidos para venda, conforme notas explicativas nº 11.1 e nº 7, respectivamente.

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



11 Imobilizado

11.1 Composição

	Taxa anual ponderada de depreciação	31/12/2022	Adições ^(c)	Baixas	Transferências ^(d)	31/12/2023
Custo						
Obras civis ^(a)		21.346.638	74.722	(30.106)	-	21.391.254
Sistemas ^(b)		12.396.747	25.909	(871.540)	102.260	11.653.376
Terrenos		3.266.978	80.835	(4.755)	(45.700)	3.297.358
Obras em andamento		7.152.041	2.235.227	-	79.576	9.466.844
Adiantamentos		413.155	238.659	-	(153.156)	498.658
Total		44.575.559	2.655.352	(906.401)	(17.020)	46.307.490
Depreciação						
Obras civis ^(a)	1,25%	(3.504.223)	(301.853)	7.066	-	(3.799.010)
Sistemas ^(b)	2,90%	(3.368.363)	(412.894)	871.539	-	(2.909.718)
Total		(6.872.586)	(714.747)	878.605	-	(6.708.728)
Total imobilizado		37.702.973	1.940.605	(27.796)	(17.020)	39.598.762

^(a) Inclui edifícios, estações, túneis, elevados, terminais, instalações, equipamentos e outras estruturas.

^(b) Inclui material rodante (trens) e sistemas de vias auxiliares.

^(c) As principais adições no exercício ocorreram nas linhas: 2 – Verde, de R\$ 1.638.339, 15 – Prata, de R\$ 392.152, e 17 – Ouro, de R\$ 147.707.

^(d) Do montante de transferências realizadas, R\$ 45.700 foi transferido de terrenos para propriedades para investimentos, conforme nota explicativa n° 10.

	Taxa anual ponderada de depreciação	31/12/2021	Adições ^(e)	Baixas	Transferências	31/12/2022
Custo						
Obras civis ^(a)		20.417.868	146.106	(1.042)	783.706	21.346.638
Sistemas ^(b)		11.933.636	10.492	(17.182)	469.801	12.396.747
Terrenos ^(c)		3.031.722	269.046	(33.790)	-	3.266.978
Obras em andamento ^(d)		6.537.284	1.847.703	(8)	(1.232.938)	7.152.041
Adiantamentos		384.633	49.091	-	(20.569)	413.155
Total		42.305.143	2.322.438	(52.022)	-	44.575.559
Depreciação						
Obras civis ^(a)	1,25%	(3.187.301)	(317.924)	1.002	-	(3.504.223)
Sistemas ^(b)	2,90%	(2.969.400)	(398.963)	-	-	(3.368.363)
Total		(6.156.701)	(716.887)	1.002	-	(6.872.586)
Total imobilizado		36.148.442	1.605.551	(51.020)	-	37.702.973

^(a) Inclui edifícios, estações, túneis, elevados, terminais, instalações, equipamentos e outras estruturas.

^(b) Inclui material rodante (trens) e sistemas de vias auxiliares.

^(c) Do montante de R\$ 33.790 na coluna baixas, R\$ 32.664 se refere a transferências realizadas para a rubrica Ativos mantidos para venda, sendo que R\$ 23.939 se refere a área remanescente na Av. Ibirapuera, alienada no exercício de 2022.

^(d) As principais movimentações em transferências no exercício referem-se a obras da Linha 4 – Amarela, de R\$ 898.628, e da Linha 15 – Prata, de R\$ 84.285.

^(e) As principais adições no exercício ocorreram nas linhas: 2 – Verde, de R\$ 1.292.630; 15 – Prata, de R\$ 391.087; 17 – Ouro, de R\$ 255.545.

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



Política contábil

Os bens do ativo imobilizado são mensurados pelo custo de aquisição ou construção, deduzido da depreciação acumulada e das perdas prováveis para redução ao valor recuperável (“*impairment*”) acumuladas, quando incorridas.

Durante o processo de constituição de um ativo, os valores gastos são alocados na rubrica “imobilizado em andamento” de acordo com suas respectivas categorias (terrenos, sistemas, material rodante e obra civil). Quando o ativo está concluído e inicia-se o uso com a cobrança de tarifa, os valores são reclassificados para a linha de “imobilizado em uso” e depreciados de acordo com a vida útil.

Os gastos com reparos e manutenções são lançados em contrapartida ao resultado do exercício, quando incorridos, uma vez que não possuem características que permitem sua capitalização.

Os bens do ativo imobilizado, com exceção de terrenos, são depreciados pelo método linear no resultado do exercício de acordo com a vida útil econômica estimada para cada grupo de ativos.

Em 31 de dezembro de 2023, a Companhia realizou a revisão da vida útil de seus ativos e não houve alteração da vida útil estimada.

Os ganhos e perdas oriundos de alienações são determinados pela diferença entre o valor da venda e o saldo contábil e, quando incorridos, são reconhecidos em outras receitas (despesas) operacionais, líquidas, na demonstração de resultados.

11.2 Avaliação anual de valor não recuperável de ativo (*impairment*)

Teste de *impairment* da unidade geradora de caixa (“UGC”)

No exercício findo em 31 de dezembro de 2023, a Companhia realizou análise do valor recuperável de sua UGC formada pela malha metroferroviária, conforme os requerimentos da NBC TG 01 (R4), que inclui os seguintes ativos: obras civis, sistemas e terrenos.

As premissas adotadas nos testes de redução ao valor recuperável da UGC estão suportadas por projeções internas (plano plurianual), aprovado pelo Conselho de Administração. Para o período após quatro anos aplica-se a extrapolação utilizando a ponderação da vida útil econômica dos ativos componentes da UGC. As principais premissas consideradas pela Companhia para a determinação do valor em uso da unidade geradora de caixa são:

- i) **Taxa de desconto:** a Companhia aplica o custo médio ponderado de capital (CMPC), com base em elementos diretamente observáveis e aplicáveis a seu negócio. A taxa utilizada para descontar o fluxo de caixa é de 9,83%.
- ii) **Demanda:** considera recuperação da queda de passageiros transportados no médio/longo prazo. A demanda também é calculada com base na capacidade de oferta de serviços de transporte da Companhia, levando em consideração a malha metroferroviária em operação;
- iii) **Receita:** utiliza como premissa a tarifa padrão praticada atualmente, com reajuste anual pela inflação. Cabe destacar que as tarifas praticadas pela Companhia são determinadas com base em políticas públicas determinadas pelo GESP;
- iv) **Custos operacionais:** baseados em seu custo histórico e atualizados por indicadores como inflação;
- v) **Variáveis de mercado:** inflação, taxa de juros, entre outros.

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



Os resultados obtidos por meio do cálculo do valor em uso são superiores ao valor contábil da UGC e, portanto, não há indicativos de perda por redução ao valor recuperável.

Política contábil

Os bens do ativo imobilizado e intangível com vida útil definida são revisados anualmente com a finalidade de identificar evidências de não recuperação do seu valor contábil ou, ainda, sempre que alterações materiais no ciclo normal dos negócios indicarem probabilidade de perdas.

Essa avaliação é efetuada ao menor grupo identificável de ativos que gera fluxos de caixa operacionais à Companhia de forma independente (Unidade Geradora de Caixa – UGC).

Na aplicação do teste de redução ao valor recuperável de ativos, o valor contábil de um ativo ou unidade geradora de caixa é comparado com o seu valor recuperável.

Eventuais perdas do valor recuperável são reconhecidas no resultado do exercício.

11.3 Ativos sob concessão

A Companhia, conjuntamente com o acionista controlador – GESP, pode avaliar eventuais oportunidades de concessão de parte de sua operação de transporte à iniciativa privada.

O poder concedente é o GESP (responsável pela contrapartida no recebimento da outorga pela concessionária) enquanto o Metrô figura como interveniente, e, findo o período de concessão, conforme previsão contratual, a operação comercial é retomada para a Companhia, sendo utilizados os mesmos ativos de infraestrutura já registrados nas Demonstrações Financeiras como “ativos sob concessão”.

No exercício findo em 31 de dezembro de 2023, os ativos imobilizados sob concessão são demonstrados a seguir:

	Taxa anual ponderada de depreciação	Custo de aquisição		31/12/2023
		Linha 4	Linha 5	
Custo				
Obras civis ^(a)		4.234.451	8.189.900	12.424.351
Sistemas ^(b)		1.373.469	2.421.125	3.794.594
Terrenos		216.471	839.177	1.055.648
Obras em Andamento		218.576	-	218.576
Total		6.042.967	11.450.202	17.493.169
Depreciação				
Obras civis ^(a)	1,25%	(541.441)	(655.209)	(1.196.650)
Sistemas ^(b)	2,90%	(254.512)	(259.304)	(513.816)
Total		(795.953)	(914.513)	(1.710.466)
Total do imobilizado sob concessão		5.247.014	10.535.689	15.782.703

^(a) Inclui edifícios, estações, túneis, elevados, terminais, outras estruturas, instalações e equipamentos.

^(b) Inclui material rodante (trens), sistemas de vias auxiliares.

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



No exercício findo em 31 de dezembro de 2022, os ativos imobilizados sob concessão são demonstrados a seguir:

	Taxa anual ponderada de depreciação	Custo de aquisição		31/12/2022
		Linha 4	Linha 5	
Custo				
Obras civis ^(a)		4.218.837	8.189.583	12.408.420
Sistemas ^(b)		1.471.965	2.574.884	4.046.849
Terrenos		217.755	839.991	1.057.746
Obras em Andamento		206.610	-	206.610
Total		6.115.167	11.604.458	17.719.625
Depreciação				
Obras civis ^(a)	1,25%	(486.016)	(527.334)	(1.013.350)
Sistemas ^(b)	2,90%	(308.904)	(339.810)	(648.714)
Total		(794.920)	(867.144)	(1.662.064)
Total do imobilizado sob concessão		5.320.247	10.737.314	16.057.561

(a) Inclui edifícios, estações, túneis, elevados, terminais, outras estruturas, instalações e equipamentos.

(b) Inclui material rodante (trens), sistemas de vias auxiliares.

12 Intangível

12.1 Ativos intangíveis com vida útil definida

	Taxa média ponderada	Saldo em 31/12/2022	Adições	Saldo em 31/12/2023
Softwares	20% a.a.			
Custo de Aquisição		145.618	27.096	172.714
Amortização		(110.792)	(15.833)	(126.625)
Total do intangível		34.826	11.263	46.089

Política contábil

Os ativos intangíveis adquiridos são mensurados ao custo no momento do seu reconhecimento inicial. Após o reconhecimento inicial, os ativos intangíveis de vida útil definida, geralmente softwares, são apresentados pelo custo de aquisição, menos amortização acumulada e perdas por redução do valor recuperável, quando aplicável.

A amortização do ativo intangível reflete o período em que se espera que os benefícios econômicos futuros do ativo fluam para a Companhia, podendo ser o prazo final do contrato ou a vida útil econômica do ativo, dos dois o menor.

Os custos associados à manutenção de softwares são reconhecidos como despesas, quando incorridos, na demonstração de resultados.

13 Remuneração dos administradores

Os critérios para todas as remunerações atribuídas pela companhia a seus dirigentes são estabelecidos de acordo com plano de cargos e salários, de benefícios e por legislação específica.

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



No exercício findo em 31 de dezembro de 2023 e 2022, os totais de remuneração (salários, honorários, gratificações, adicionais, férias e 13º salário), participação nos resultados, encargos sociais, benefícios (assistência médica, vale-refeição, vale-alimentação e seguro de vida) e previdência suplementar dos administradores, remuneração dos Conselhos e do Comitê de Auditoria são apresentados a seguir:

	31/12/2023	31/12/2022
Administradores		
Remuneração	3.235	3.054
Participação nos resultados - PPR	-	59
Encargos sociais	504	589
Benefícios	366	332
Previdência suplementar	107	71
Total	4.212	4.105
Conselhos e Comitê de Auditoria	2.438	1.704
Total no período	6.650	5.809
Número de Membros (ao fim do período)		
Conselho de Administração	11	11
Conselho Fiscal - efetivos	5	5
Comitê de Auditoria Estatutária	4	4
Diretoria Executiva	5	6

O maior honorário atribuído a dirigente em 31 de dezembro de 2023, em consonância a Lei nº 8.852/94, corresponde a R\$ 32.908,97 para diretor estatutário (parecer do Conselho de Defesa dos Capitais do Estado – CODEC nº 001/2019) e a R\$ 38.868,73 para diretor não estatutário. Em 31 de dezembro de 2022, o maior honorário atribuído para diretor estatutário é de R\$ 21.939,31 e para diretor não estatutário é de R\$ 37.187,84.

14 Fornecedores

	31/12/2023	31/12/2022
Terceiros nacionais		
Fornecedores de sistemas	147.236	177.625
Prestação de serviços	123.911	95.722
Empreiteiras - obras civis	189.238	132.806
Outros	67.678	51.423
Energia elétrica	6.346	6.750
Fornecedores nacionais	534.409	464.326
Fornecedores internacionais	34.909	8.806
Total	569.318	473.132

Política contábil

Os fornecedores e as outras contas a pagar são obrigações assumidas por bens ou serviços que foram adquiridos de fornecedores no curso normal dos negócios.

Elas são, inicialmente, reconhecidas pelo valor justo, representado pelo valor da transação e, subsequentemente acrescidos, quando aplicável, dos correspondentes encargos e das variações monetárias e cambiais incorridos até as datas de encerramento das demonstrações financeiras.

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



15 Debêntures

	Vencimento	Taxa de juros a.a.	31/12/2022						31/12/2023			
			Circulante	Não circulante	Total	Juros incorridos	Amortização de custos	Juros pagos	Pagamento de principal	Circulante	Não circulante	Total
Debêntures	04/2027	CDI + 4,5%	29.999	374.938	404.937	69.136	1.804	(81.191)	(19.048)	113.181	262.457	375.638
Total			29.999	374.938	404.937	69.136	1.804	(81.191)	(19.048)	113.181	262.457	375.638

15.1 Debêntures

Em 25 de abril de 2022, a Companhia concluiu a 2ª emissão pública por meio da emissão de 400 mil debêntures, não conversíveis em ações, de valor unitário R\$ 1 mil, com o objetivo de garantir o nível de liquidez de suas atividades operacionais. O montante total captado foi de R\$ 400.000 a taxa de juros correspondente à remuneração de 4,50% a.a. + CDI., com vencimento em 25 de abril de 2027. Os custos de emissão totalizaram R\$ 9.021 e são amortizados pelo método da taxa efetiva ao longo do período de vigência da operação.

Em novembro de 2023 a Companhia passou a realizar o pagamento dos juros e principal da dívida.

A emissão conta com garantia de cessão fiduciária do fluxo de venda de bilhetes unitários (QR Code), sendo que o valor mínimo para fazer frente aos pagamentos dos juros remuneratórios são mantidos em caixa restrito.

No exercício findo em 31 de dezembro de 2023, a Companhia possui o montante de R\$ 45.879 mantido como caixa restrito, conforme nota explicativa nº 8.

As debêntures possuem cláusula de vencimento antecipado relacionada a manutenção da capacidade de pagamento da Companhia, e relacionado ao montante de empréstimo contraído ("índice financeiro"), o qual não deve ser superior ao limite de dívida bruta de R\$ 700.000, sendo considerado no montante os empréstimos e financiamentos de curto e longo prazos, incluídas as debêntures e quaisquer outros títulos e valores mobiliários representativo de dívidas. No exercício findo em 31 de dezembro de 2023, a Companhia possui endividamento inferior ao limite estabelecido.

15.2 Cronograma de vencimento

O cronograma de vencimento das debêntures, líquido dos custos de emissão, é apresentado abaixo:

	2024	2025	2026	2027	Total
Debêntures	113.181	112.481	112.481	37.495	375.638
Total	113.181	112.481	112.481	37.495	375.638

Política contábil

As debêntures emitidas são reconhecidas inicialmente pelo valor justo deduzidos de quaisquer custos de transação diretamente atribuíveis. Após o reconhecimento inicial, esses passivos financeiros são mensurados pelo custo amortizado utilizando o método dos juros efetivos.

A amortização pelo método da taxa de juros efetiva é incluída como despesa financeira na demonstração do resultado, exceto quando sujeitos a capitalização.

Companhia do Metropolitan de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



16 Impostos e contribuições a recolher

	31/12/2023	31/12/2022
Circulante		
Imposto Predial e Territorial Urbano - IPTU	727	-
Imposto de Renda Retido na Fonte - IRRF	38.208	36.921
PIS e Cofins - sobre receitas não tarifárias e importação	22.932	19.199
PIS, COFINS e CSLL - retenção da contratação de serviços	2.389	2.217
Contribuição previdenciária sobre receita bruta - CPRB	3.414	3.261
Parcelamentos tributários	934	934
Outros impostos e contribuições ^(a)	512	543
Total	69.116	63.075
Não circulante		
Imposto Predial e Territorial Urbano - IPTU ^(b)	-	87.461
Parcelamentos tributários	-	862
Total	-	88.323
Total geral	69.116	151.398

^(a) Inclui valores a recolher relativos a ISS, ICMS e CIDE.

^(b) No exercício findo em 31 de dezembro de 2023, a Companhia obteve êxito em decisão proferida pelo Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo em ação de declaração de imunidade do recolhimento de IPTU dos imóveis utilizados na concessão de Shoppings e Terminais rodoviários, sob sua titularidade. Tal decisão se ampara no fato da Companhia prestar serviço de utilidade pública, o que permite a suspensão da exigibilidade do tributo. Dessa forma, amparada em trânsito em julgado favorável, a Companhia reverteu integralmente os valores provisionados.

17 Remunerações e encargos a pagar

	31/12/2023	31/12/2022
Circulante		
Férias	140.736	136.120
Encargos sociais	60.164	55.107
Rescisões a pagar	4.894	328
Programa de demissão voluntária - PDV	804	4.221
Parcelamentos previdenciários ^(a)	3.993	367
Participação no resultado - PPR ^(b)	41.034	-
Outros valores a pagar ^(c)	2.622	2.695
Total	254.247	198.838
Não circulante		
Parcelamentos previdenciários ^(a)	30.107	-
Programa de demissão voluntária - PDV	17	325
Total	30.124	325
Total geral	284.371	199.163

^(a) No exercício findo em 31 de dezembro de 2023, a Companhia aderiu ao parcelamento previdenciário referente aos débitos de INSS FAP do ano de 2016, no montante de R\$ 15.471, o qual será liquidado em 60 parcelas mensais.

^(b) No exercício findo em 31 de dezembro de 2023, a Companhia se comprometeu com o sindicato dos metroviários em executar o Programa de Participação nos Resultados de 2023 – PPR, em conformidade com os parâmetros de performance contidos no programa. O valor provisionado reflete a estimativa de desembolso necessário para liquidar a obrigação.

^(c) Inclui pensões judiciais.

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



Política contábil

Os salários mensais, provisões para férias, provisão de 13º salário e os demais pagamentos e benefícios complementares negociados em acordos coletivos de trabalho, adicionados dos encargos sociais devidos, são apropriados pelo regime de competência.

i) Programa de participação nos resultados – PPR – renumeração

A Companhia possui programa de participação nos resultados baseado em metas a serem atingidas corporativamente, nos quais os valores são estimados com base nos montantes previstos no programa para cada faixa profissional. Os valores são provisionados no resultado do exercício de acordo com o montante previsto para liquidação da obrigação pela Companhia, desde que haja expectativa de atingimento das metas.

No exercício findo em 31 de dezembro de 2023, o programa de participação nos resultados foi retomado após a suspensão ocorrida nos exercícios de 2022 e 2021.

A Companhia não possui benefícios de longo prazo concedidos aos seus administradores ou colaboradores.

17.1 Plano de desligamento incentivado

i) Programa de Desligamento Incentivado – PDI - Ano 2022

A Companhia possui um Programa de Desligamento Incentivado – PDI cujo período de adesão inicial dos colaboradores iniciou em 13 de dezembro de 2021 e se encerrou em 14 de janeiro de 2022.

Desde o início do programa, a Companhia desligou 574 colaboradores e, para concluí-lo, ainda é necessária a conclusão do desligamento de 170 colaboradores, totalizando 744 inscritos.

O custo incorrido desde o início deste programa foi de R\$ 220.262, sendo que no exercício findo em 31 de dezembro de 2023 os custos incorridos foram de R\$ 88.405. A estimativa para concluir o desligamento dos 170 colaboradores remanescentes é de R\$ 50.990 ao longo de 2024.

ii) Programa de Desligamento Incentivado – PDI - Ano 2023

No exercício de 2023 a Companhia disponibilizou um novo Programa de Desligamento Incentivado – PDI, cujo prazo de adesão se encerrou em 22 de dezembro de 2023.

Em 17 de novembro de 2023 a Companhia abriu as inscrições para o novo Programa de Desligamento Incentivado (PDI), cujo prazo de adesão se encerrou em 22 de dezembro de 2023. Nesse período, 488 empregados aderiram ao programa. A estimativa para conclusão dos desligamentos é de R\$ 166.970 ao longo de 2024.

Em ambos os planos, os colaboradores inscritos no programa só podem ser desligados mediante aceite da Companhia. Os benefícios financeiros oferecidos pelo programa consistem no pagamento de verbas rescisórias e de abono pecuniário para o custeio do plano de saúde por um período de até 24 meses.

O programa prevê que a Companhia tenha o poder de aceitar a adesão do colaborador, bem como as datas de desligamento, considerando a capacidade financeira da empresa e o impacto nas atividades das áreas.

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



Política contábil

Os elementos dispostos no regulamento dos planos (PDI's), bem como os direitos e obrigações previstos pelas partes, não determinam a assunção de uma obrigação contratual pela Companhia. Desta forma, com base na NBC TG 33 (R2) - Benefícios a Empregados, os valores previstos se enquadram como benefícios rescisórios e, portanto, são contabilizados no momento do desligamento do colaborador.

18 Adiantamento de clientes

	30/12/2023	31/12/2022
Circulante		
Créditos em poder do passageiro ^(a)	399.160	413.026
Locações a apropriar	5.910	1.062
Centros comerciais	3.898	3.898
Outros	1.080	360
Total	410.048	418.346
Não circulante		
Centros comerciais	128.933	134.175
Arrendamentos a apropriar ^(b)	309.271	9.778
Total	438.204	143.953
Total geral	848.252	562.299

(a) Créditos em poder do passageiro são compostos pelos bilhetes: Único, Edmonson, Bom e Top. Os créditos adquiridos pelos passageiros não estão sujeitos a um período limite para sua utilização.

(b) No exercício findo em 31 de dezembro de 2023 a Companhia registrou o adiantamento de clientes do Consórcio Shopping Metro Itaquera, no montante de R\$ 305.000, referente a antecipação das remunerações devidas à Companhia pelo direito de uso dos terrenos ao norte da Estação Corinthians – Itaquera, assim como pela extensão da vigência contratual em 20 anos.

Política contábil

A Companhia estabelece acordos que podem resultar no recebimento antecipado de recursos, tais relações comerciais constituem principalmente da venda de créditos ou bilhetes para futura utilização em viagens realizadas pela Companhia, contratos de locações, e de outorgas de direito de uso "Naming Rights".

Os montantes recebidos de forma antecipada constituem um passivo para a Companhia até que sejam satisfeitas as respectivas obrigações de desempenho previstas contratualmente, que podem ser cumpridas em momento específico ou ao longo do tempo (prazo contratual), de acordo com os requerimentos da NBC TG 47 - Receita de Contrato com Cliente.

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



19 Transações com partes relacionadas

		31/12/2023			31/12/2022		
		Circulante	Não circulante	Total	Circulante	Não circulante	Total
Partes relacionadas	Natureza da principal operação						
Ativos							
GESP	C/R - Serviços de transporte ^(a)	72.863	-	72.863	97.406	-	97.406
Metrus - Instituto	C/R - Parcelamento dep. Judicial ^(b)	-	64.506	64.506	-	30.867	30.867
Outros	C/R - Diversos ^(c)	4.210	-	4.210	7.501	-	7.501
		77.073	64.506	141.579	104.907	30.867	135.774
Passivos							
CBTU	C/P - Convênios ^(d)	(3.874)	(215.039)	(218.913)	(3.874)	(218.913)	(222.787)
Metrus - Instituto	C/P - Previdência e saúde ^(e)	(24.256)	-	(24.256)	(24.066)	-	(24.066)
Metrus - Instituto	C/P - Parcelamento ^(f)	(4.082)	(25.254)	(29.336)	-	-	-
Iamspe	C/P - Saúde ^(g)	(460)	-	(460)	-	-	-
		(32.672)	(240.293)	(272.965)	(27.940)	(218.913)	(246.853)
Patrimônio líquido							
GESP	C/S - Integralização de capital ^(h)	-	-	(2.713.990)	-	-	(2.382.937)
		-	-	(2.713.990)	-	-	(2.382.937)

		31/12/2023	31/12/2022
Resultado	Natureza		
GESP	Receita tarifária - apoio a PPP ⁽ⁱ⁾	876.638	768.320
GESP	Receita com gratuidades ^(j)	444.618	321.448
GESP/CDHU	Receita de alienação de imóvel ^(k)	76.388	31.187
GESP	Subvenção para custeio ^(l)	317.976	-
CBTU	C/P - Convênios ^(d)	3.874	3.874
Metrus - Instituto	C/P - Previdência e saúde ^(e)	(220.095)	(224.065)
Metrus - Instituto	C/P - Parcelamento ^(f)	(29.897)	-
Iamspe	C/P - Saúde ^(g)	(3.244)	-
Administração	Despesas com folha ^(m)	(6.650)	(5.809)
Total		1.459.608	894.955

(a) Montantes a receber do Governo do Estado de São Paulo referentes a ressarcimentos da operação de transporte de passageiros, conforme nota explicativa nº 5.1. O saldo inclui também os valores referentes a gratuidades legalmente concedidos aos passageiros.

(b) Refere-se ao valor de principal pago pela Companhia ao Metrus em decorrência de acordo de ressarcimento do depósito judicial realizado no âmbito do processo movido pela EMTEL.

(c) Conforme demonstrado na nota 5.1 (a) Contas a receber, líquidos, refere-se a ressarcimento pela cessão de profissionais pertencentes ao seu quadro às outras empresas ligadas à administração do GESP. Inclui também notas de débito referente a serviços diversos prestados pela Companhia às empresas ligadas.

(d) O saldo do passivo corresponde ao montante a apropriar ao resultado da subvenção para investimento recebida da CBTU.

(e) O saldo do passivo ao Metrus – Instituto de Seguridade Social, referente à contribuição da patrocinadora sobre os planos de previdência privada (Plano I e Plano II) e assistência médica de seus empregados.

(f) Refere-se a honorários advocatícios no âmbito do processo movido pela EMTEL, dos quais a Companhia deve ressarcimento ao Metrus.

(g) O saldo de repasse ao Iamspe – Instituto de Assistência Médica ao Servidor Público Estadual, referente a assistência médica dos empregados que aderiram ao plano.

(h) Refere-se ao aporte de capital social realizado pelo GESP.

(i) Refere-se a parcela da receita tarifária que é ressarcida pelo GESP, em virtude do modelo de apoio às Parcerias Público-Privadas - PPP, a fim de cobrir os montantes de perdas financeiras geradas devido ao impacto das concessões no sistema de arrecadação.

(j) Reconhecimento de receita proveniente do transporte de passageiros com benefício de gratuidade conforme nota explicativa nº 23.

(k) Refere-se a alienação de imóveis ao GESP/CDHU localizados na região metropolitana de São Paulo.

(l) Refere-se a subvenção para custeio recebida do GESP, conforme nota explicativa nº 24.

(m) Trata-se de valor pago a título de honorários de Diretoria Executiva, Conselhos e Comitê.

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



Política contábil

A Companhia possui política de Transações com Partes Relacionadas revisada e aprovada anualmente pelo Conselho de Administração, com o objetivo de regular e orientar seu corpo de profissionais na celebração de transações e contratos envolvendo partes relacionadas e em situações que possam gerar potencial conflito de interesses nestas operações. Desta forma, a política de partes relacionadas objetiva assegurar os interesses da Companhia, alinhado à transparência de processos e às melhores práticas de Governança Corporativa.

Para realização de operações e negócios com partes relacionadas é determinado que se observe os preços e condições usuais de mercado para estas transações, bem como as práticas de governança e políticas corporativas adotadas pela Companhia e aquelas recomendadas e/ou exigidas pela legislação vigente.

As principais partes relacionadas da Companhia são os acionistas, o Conselho de Administração, a Diretoria e os Comitês de Assessoramento do Conselho de Administração.

i) Subvenções e assistências governamentais

Subvenções para investimento são registradas em contrapartida do passivo e reconhecido no resultado de acordo com a vida útil dos ativos relacionados, conforme requerimentos da NBC TG 07 (R2) - Subvenção e Assistência Governamentais.

Subvenções para custeio são reconhecidas no resultado do exercício em outras receitas operacionais caso não estejam vinculadas a execução de uma obrigação pela Companhia.

20 Planos de previdência suplementar

20.1 Planos de benefícios

A Companhia assegura o custeio de planos de aposentadoria suplementar vitalícia estruturados na modalidade de benefício definido (Plano I) e contribuição definida (Plano II) voltados aos seus empregados e administrados pelo Metrus – Instituto de Seguridade Social, entidade fechada de previdência complementar, na qual o Metrô é patrocinadora.

20.2 Principais premissas atuariais econômicas e biométricas utilizadas no cálculo do passivo atuarial

	31/12/2023	31/12/2022
Duração média de pagamentos - Plano I	10,19 anos	10,42 anos
Duração média de pagamentos - Plano II	14,31 anos	14,47 anos
Taxa de desconto - Plano I	5,67% a.a.	5,94% a.a.
Taxa de desconto - Plano II	5,72% a.a.	5,98% a.a.
Taxa de inflação de longo prazo	4,00% a.a.	5,00% a.a.
Tábua biométrica de sobrevivência - Plano I	BR-EMS 2021 por sexo	BR-EMS 2015 por sexo
Tábua biométrica de sobrevivência - Plano II	BR-EMS 2021 por sexo	BR-EMS 2015 por sexo
Tábua biométrica de mortalidade de inválidos	MI-85 M/F	MI-85 M/F

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



Análise de Sensibilidade Plano I	Variação	Aumento na premissa	Redução na premissa
Taxa de desconto	Real	Taxa de Desconto	Taxa de Desconto
Valor presente das obrigações atuariais	1.620.395	1.542.625	1.703.984
Taxa de crescimento salarial	Real	Cresc. Salarial	Cresc. Salarial
Valor presente das obrigações atuariais	1.620.395	1.622.244	1.619.028

20.3 Movimentação do passivo atuarial líquido e valor justo dos ativos do plano e obrigações atuariais

	Plano I
Saldo final em 31 de dezembro de 2021	157.112
Custo do serviço corrente	5.054
Juros sobre obrigação atuarial	14.819
Contribuições da patrocinadora	(8.596)
Ganhos atuariais - ORA (2022)	(149.997)
Saldo final em 31 de dezembro de 2022	18.392
Custo do serviço corrente	3.936
Juros sobre obrigação atuarial	984
Contribuições da patrocinadora	(7.680)
Perdas atuariais - ORA (2023)	104.856
Saldo final em 31 de dezembro de 2023	120.488
Valor presente das obrigações atuariais	1.620.395
Valor justo dos ativos do plano	(1.499.907)
Passivo líquido em 31 de dezembro de 2023	120.488
50% sob responsabilidade da Cia do Metrô	60.244

No exercício findo em 31 de dezembro de 2023, o montante de benefícios pagos conjuntamente pelos dois planos é de R\$ 205.195. (Em 31 de dezembro de 2022, o montante pago foi de R\$ 168.320).

Política contábil

Previdência suplementar (Plano de Previdência Privada)

Os compromissos atuariais com os planos de benefícios de pensão e aposentadoria definidos são provisionados com base em cálculo atuarial ao final de cada exercício, efetuado por atuário independente, de acordo com o método da unidade de crédito projetada, líquido dos ativos garantidores do plano, quando aplicável.

A Companhia reconhece no passivo atuarial o valor correspondente ao cumprimento de sua obrigação com o plano, na extensão de sua obrigação contributiva, que representa 50% do total do passivo do plano a ser equacionado na data base finda em 31 de dezembro de 2023.

- Plano I – Benefício definido

Concedido a empregados contratados até 1999, com contribuições fixas, prevendo o pagamento de benefícios de renda suplementar vitalícia para participantes com no mínimo 60 anos de idade e 10 anos de participação no plano. A Companhia faz contribuição, em bases contratuais, ao plano de benefício previdenciário por ela patrocinado, na modalidade benefício definido, administrado pelo Metrô – Instituto de Seguridade Social, entidade fechada de previdência suplementar. As contribuições regulares compreendem os dispêndios líquidos do custeio administrativo e são registradas no resultado do período em que são devidas.

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



O método da unidade de crédito projetada considera cada período de serviço como fato gerador de uma unidade adicional de benefício, que são acumuladas para o cálculo da obrigação final. Mudanças na obrigação de benefício definido líquido são reconhecidas quando incorridas da seguinte maneira: i) custo do serviço e juros líquidos, no resultado do exercício, em despesas operacionais e despesas financeiras, respectivamente e ii) mensurações referentes a ganhos ou perdas atuariais, em outros resultados abrangentes, diretamente no patrimônio líquido.

Este plano está fechado para novas adesões na Companhia.

- Plano II – Contribuição definida

A Companhia também contribui para planos de contribuição definida, por ela patrocinado, administrados pelo Metrus – Instituto de Seguridade Social, cujos percentuais são baseados na folha de pagamento, sendo essas contribuições levadas ao resultado quando incorridas.

Concedido a empregados contratados após 1999 e para participantes que aceitaram a migração do Plano I, prevendo contribuições que são fixas, podendo ser suplementadas de contribuições variáveis e, ao final, pode chegar à mesma estrutura de pagamento dos benefícios, nas mesmas condições de tempo de participação no plano e idade aplicados no Plano I.

Ambos os planos são limitados à curva de remuneração do saldo da cota vigente ao participante quando este é elegível ao benefício, e são limitados a até 70% da remuneração atual do profissional.

A diferença é que no Plano I, o participante tem assegurado pela patrocinadora o direito ao benefício de 70% da remuneração, se cumprido o plano de contribuições e independentemente da performance de ativos e passivos financeiros do plano, enquanto no Plano II, os valores dos benefícios estão condicionados aos aportes adicionais que o participante pode realizar e à performance dos ativos e passivos do plano.

A Companhia oferece o benefício de pensão por morte ao participante assistido e de aposentadoria por invalidez.

21 Provisão para processos judiciais

A Companhia é polo passivo em uma série de ações judiciais referentes ao curso normal dos negócios, incluindo ações nas esferas trabalhista, cível, tributária e previdenciária.

Os prazos e os montantes dos pagamentos podem variar a depender do resultado dos processos judiciais.

A composição da provisão para processos judiciais é apresentada abaixo:

	Saldo em 31/12/2022	Adições	Atualizações monetárias / recálculo do valor em risco	Liquidações/ reversões	Saldo em 31/12/2023
Trabalhistas	311.115	18.760	14.096	(73.459)	270.512
Cíveis	1.187.088	13.436	136.485	(78.417)	1.258.592
Tributários e previdenciários	3.547	4.979	260	(4.290)	4.496
Total	1.501.750	37.175	150.841	(156.166)	1.533.600

21.1 Processos trabalhistas

No exercício findo em 31 de dezembro de 2023, a Companhia figura no polo passivo em 3.682 processos de natureza trabalhista (4.431 processos em 31 de dezembro de 2022).

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



Os processos trabalhistas estão relacionados, principalmente, aos pleitos sobre periculosidade, equiparação salarial e horas extras.

21.2 Processos cíveis

No exercício findo em 31 de dezembro de 2023, a Companhia figura no polo passivo em 669 processos de natureza cível (727 processos em 31 de dezembro de 2022).

Os processos cíveis estão relacionados, principalmente, a pleitos de reequilíbrio econômico-financeiro contratual e indenizações por dano material e moral. Dentre os processos cíveis, destacam-se, pela sua relevância, as ações descritas a seguir:

Processo Turma da Rua

Conforme convênio celebrado em outubro de 1988, o Metrô assumiu 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 para a liquidação das obrigações. 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 foi encerrado 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.

Existem, atualmente, demandas judiciais entre EMTEL e Metrô, onde se discutem indenizações trabalhistas acrescidas 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, desde que devidas pelo Instituto, serão, ao final, suportadas pelo Metrô e pelo GESP. No exercício findo em 31 de dezembro de 2023, o montante provisionado para esta contingência, por conta de sua probabilidade provável, é de R\$ 851.865 (R\$ 794.654 em 31 de dezembro de 2022).

Consórcio Construcap Constran

A Companhia atua como Requerida em processo indenizatório movido pelo Consórcio Construcap Constran, decorrente de contrato firmado entre as partes no ano de 2009, cujo objeto corresponde à execução das obras civis, contemplando obra bruta e acabamento, e implantação da superestrutura da via permanente de trecho da Linha 5 – lilás da Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô.

A autora requer pagamento de indenização em razão de possível desequilíbrio econômico-financeiro gerado pelo aumento do prazo da obra, bem como declaração de nulidade da multa imposta após regular processo administrativo em decorrência de atrasos na execução do objeto contratado.

No exercício findo em 31 de dezembro de 2023, a Companhia avalia a probabilidade de perda do processo como provável no montante estimado de R\$ 182.983 (R\$ 165.500 em 31 de dezembro de 2022).

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



21.3 Processos tributários e previdenciários

No exercício findo em 31 de dezembro de 2023, a Companhia figura no polo passivo em 421 processos administrativos e judiciais de natureza tributária e previdenciária (Em 31 de dezembro de 2022, são 435 processos).

De maneira geral, os processos tributários e previdenciários estão relacionados, principalmente, a isenções de cobrança do ISS referente a demolições, multas aplicadas e discussões sobre a incidência de diversos tributos.

21.4 Processos judiciais não provisionados

A Companhia possui ações de natureza trabalhista, cível e tributária que não estão provisionadas, pois envolvem risco com probabilidade de perda classificada pela Administração e por seus assessores jurídicos como possível.

	31/12/2023	31/12/2022
Trabalhistas ^(a)	383.397	429.931
Cíveis ^(b)	4.750.871	4.528.796
Tributários e previdenciários	64.124	88.768
Total	5.198.392	5.047.495

(a) Os principais pleitos dos processos trabalhistas se referem a: equiparação salarial entre empregados, reintegração ao quadro de empregados, e base de cálculo das horas extras.

(b) Os dez maiores processos judiciais cíveis, não provisionados, tem como autor da ação as seguintes empresas: Andrade Gutierrez Engenharia S.A. (2 processos), Inepar S/A Indústria e Construções, Corsan-Corviam Construccion S.A do Brasil, Consórcio Metropolitano 5, Bombardier Transportation Brasil Ltda (2 processos), Consórcio Via Amarela, Camargo Corrêa, Consórcio Linha Amarela e Snef Serviços e Montagens Ltda. Esses processos possuem estimativa de perda no montante de R\$ 3.220.220 e se referem principalmente a pleito de reequilíbrio econômico-financeiro de contratos firmados com a Companhia. Os demais processos no montante de R\$ 1.978.172 estão distribuídos em diversas ações e compõem o saldo total classificado como perda possível.

Em 31 de dezembro de 2022, os dez maiores processos judiciais cíveis, não provisionados, tem como autor da ação as seguintes empresas: Andrade Gutierrez Engenharia S.A. (2 processos), Inepar S/A Indústria e Construções, Corsan-Corviam Construccion S.A do Brasil, Consórcio Metropolitano 5 (2 processos), Bombardier Transportation Brasil Ltda, Consórcio Via Amarela, Camargo Corrêa, Consórcio Linha Amarela e EDB Engenharia do Brasil Ltda. Esses processos possuem estimativa de perda no montante de R\$ 2.954.340 e se referem principalmente a pleito de reequilíbrio econômico-financeiro de contratos firmados com a Companhia. Os demais processos no montante de R\$ 2.093.155 estão distribuídos em diversas ações e compõem o saldo total classificado como perda possível.

Política contábil

A Companhia constitui provisão para processos judiciais com base em avaliações de probabilidades de perdas, considerando a análise das evidências disponíveis, a hierarquia das leis, as jurisprudências disponíveis e outras fontes que podem afetar a estimativa da carteira de processos. A Administração reconhece provisões nas demonstrações financeiras de forma consistente, quando a probabilidade de perda é considerada provável pelos seus assessores jurídicos.

As estimativas em relação à probabilidade de perda são revisadas periodicamente e os processos são atualizados mensalmente por indicadores financeiros aplicáveis, em contrapartida do resultado do exercício. A despesa de provisão com processos judiciais é demonstrada na Nota Explicativa nº 24, "gastos gerais".

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



22 Patrimônio líquido

22.1 Capital autorizado

A Companhia atua sob regime de capital social autorizado cujo montante, conforme retratado no Artigo 3º do Estatuto Social, é de R\$ 52.674.522.

O Conselho de Administração pode deliberar o aumento do capital dentro do limite autorizado e uma vez consultado o Conselho Fiscal, conforme Artigo 14º, inciso XIII do Estatuto Social da Companhia.

22.2 Capital social

Em 31 de dezembro de 2023, o capital social subscrito e realizado é de R\$ 48.404.386, composto por 9.109.872 ações ordinárias de classe única, nominativas, sem valor nominal e com direito a um voto cada (Em 31 de dezembro de 2022 o capital social subscrito e integralizado era de R\$ 45.690.396 e era composto por 8.463.427 ações ordinárias). Em 31 de dezembro de 2023, o GESP realizou a integralização de capital no montante de R\$ 2.713.990, composto por 646.445 ações ordinárias.

A composição do capital social é apresentada abaixo:

Acionista	31/12/2023		31/12/2022	
	Quantidade - ON	%	Quantidade - ON	%
Fazenda do Estado de São Paulo - FESP	8.906.665	97,77%	8.260.220	97,60%
Prefeitura do Município de São Paulo - PMSP	202.032	2,22%	202.032	2,39%
BNDES Participações S.A. - BNDESPAR	1.171	0,01%	1.171	0,01%
Outros - ações em tesouraria	4	0,00%	4	0,00%
Total	9.109.872	100,00%	8.463.427	100,00%

23 Receita operacional líquida

	31/12/2023	31/12/2022
Receita tarifária	1.650.321	1.641.332
Gratuidades (ressarcimento) ^(a)	444.618	321.448
Desenvolvimento imobiliário	128.929	128.865
Varejo	77.101	71.003
Mídia e publicidade	76.002	52.466
Outros negócios	11.852	13.529
Receita não tarifária	293.884	265.863
Receita operacional bruta	2.388.823	2.228.643
Impostos sobre a receita bruta ^(b)	(69.235)	(64.264)
Deduções e impostos	(69.235)	(64.264)
Receita operacional líquida	2.319.588	2.164.379

^(a) Receita proveniente do transporte de passageiro com benefício de gratuidade, conforme políticas públicas implementadas.

^(b) Em 31 de dezembro de 2023 e 2022 inclui os montantes de R\$ 41.918 e R\$ 38.330 respectivamente, referente à Contribuição Previdenciária sobre a Receita Bruta – CPRB.

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



Política contábil

A receita operacional da Companhia compreende o valor justo da contraprestação recebida ou a receber no curso normal dos negócios, reconhecida na demonstração de resultados pela efetiva prestação dos serviços de transporte de passageiros e outros serviços adjacentes. A receita é reconhecida quando a obrigação de transportar ou prestar o serviço contratado (obrigação de desempenho) prometido para um cliente é satisfeita, que ocorre quando o cliente obtém o controle desse bem ou serviço, e é provável que benefícios econômicos fluam para a entidade.

Receita tarifária: são reconhecidas no momento da utilização do serviço pelo passageiro, ou seja, em momento específico. Os valores são calculados com base na classe de tarifa utilizada pelo usuário.

Receita não tarifária: a Companhia presta serviços adjacentes ao transporte metroviário, tais como, locação de espaços, ações de publicidade e desenvolvimento de empreendimentos imobiliários junto às estações metroviárias, além da prestação de outros serviços especializados e consultorias. As receitas estão baseadas em contratos assinados e são reconhecidas a medida em que são satisfeitas as obrigações de desempenho que podem ser em momento específico ou ao longo do tempo.

Receita com gratuidades: por meio de políticas públicas, a Companhia realiza o transporte de passageiros gratuitos e reconhece a receita com base na tarifa padrão, no momento em que o passageiro é transportado. As gratuidades são registradas em contrapartida ao contas a receber. Caso o ressarcimento seja antecipado, os valores são registrados como receita antecipada no passivo e realizados com base na utilização.

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



24 Custos dos serviços prestados e despesas gerais e administrativas

	31/12/2023	31/12/2022
Custos dos serviços prestados		
Pessoal	(1.434.304)	(1.311.017)
Materiais	(89.249)	(72.540)
Energia elétrica de tração	(189.102)	(196.457)
Serviços	(163.561)	(132.347)
Gastos gerais	(41.002)	(2.187)
Depreciação e amortização	(700.663)	(707.195)
	(2.617.881)	(2.421.743)
Despesas com vendas		
Pessoal	(34.149)	(26.681)
Materiais	(18)	-
Serviços	(958)	(661)
Gastos gerais	(12.036)	(49)
Depreciação e amortização	(11)	(6)
	(47.172)	(27.397)
Despesas gerais e administrativas		
Pessoal	(448.865)	(432.715)
Materiais	(1.647)	(2.059)
Serviços	(166.232)	(153.395)
Gastos gerais ^(a)	(239.929)	(375.488)
Depreciação e amortização	(29.906)	(33.956)
	(886.579)	(997.613)
Outras receitas (despesas) operacionais, líquidas		
Receitas com a prestação de outros serviços	29.605	25.036
Multas contratuais	5.915	5.981
Resultado na alienação de ativos	77.695	124.328
Créditos convênio CBTU	3.874	3.874
Baixas de imobilizados e intangível	6.111	(141)
Outras receitas (despesas) operacionais, líquidas ^(b)	273.000	(14.793)
	396.200	144.285
	(3.155.432)	(3.302.468)

^(a) Em 31 de dezembro de 2023, a Companhia reverteu a provisão para IPTU dos imóveis destinados as atividades de Shoppings e Terminais rodoviários, em decorrência de decisão judicial favorável em ação judicial declaratória de imunidade envolvendo tais imóveis.

^(b) Do montante de R\$ 273.000 referente a receitas (despesas) operacionais líquidas, em 31 de dezembro de 2023, contém receita de R\$ 317.976 referente ao subsídio para custeio das atividades operacionais da Companhia, aportado pelo GESP.

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



25 Resultado financeiro, líquido

	31/12/2023	31/12/2022
Receitas financeiras		
Rendimento de aplicações financeiras	19.319	24.345
Juros ativos	5.670	1.390
Descontos obtidos	2.231	8.668
Ajuste a valor presente	(445)	120
	26.775	34.523
Despesas financeiras		
Despesas com juros e custo com emissão de dívidas ^(a)	(97.283)	(63.902)
Despesas com juros atuariais	1.380	(5.638)
Outras despesas financeiras	(1.735)	(1.756)
	(97.638)	(71.296)
Variações monetárias e cambiais		
Variações monetárias líquidas	615	7.458
Variações cambiais líquidas	(3.954)	257
	(3.339)	7.715
Resultado financeiro líquido	(74.202)	(29.058)

^(a) Do montante de R\$ 97.283 em 31 de dezembro de 2023, (R\$ 69.136) e (R\$ 1.804) se referem respectivamente aos juros incorridos e aos custos de emissão apropriados das debêntures da Companhia. Em 31 de dezembro de 2022, os montantes são de (R\$ 46.707) e (R\$ 1.203), referente a respectivamente aos juros incorridos e aos custos de emissão apropriados), conforme nota explicativa n° 15.

26 Imposto de renda e contribuição social

26.1 Imposto de renda e contribuição social diferidos

O imposto de renda e a contribuição social diferidos são apurados sobre as diferenças temporárias entre as bases de cálculo dos impostos sobre o lucro e os montantes contábeis registrados (variações de provisões diversas e cálculo do valor justo de instrumentos financeiros).

As alíquotas nominais definidas atualmente pela legislação tributária vigente para determinação dos tributos diferidos são de 25% para o imposto de renda e de 9% para a contribuição social.

A composição do prejuízo fiscal e da base negativa da contribuição social, estão abaixo apresentados:

	31/12/2023	31/12/2022
Prejuízos fiscais ^(a)	6.648.528	6.229.743
Base negativa da contribuição social	6.319.031	5.857.441

^(a) Em 31 de dezembro de 2023, a Companhia utilizou-se de R\$ 65.803 de saldo de prejuízo fiscal para a liquidação de débitos previdenciários no âmbito do Programa de Redução de Litigiosidade Fiscal (PRLF).

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



26.2 Reconciliação do imposto de renda e contribuição social

	31/12/2023	31/12/2022
Prejuízo antes do imposto de renda e da contribuição social	(910.046)	(1.167.147)
Imposto de renda e contribuição social às alíquotas nominais (34%)	309.416	396.830
Reconciliação da alíquota:		
Lei 8.200/91 - CSLL ^(a)	(2.177)	(2.221)
Demais adições e exclusões, líquidas	(113.614)	(111.662)
Parcela não reconhecida sobre diferenças temporárias, prejuízo fiscal e base negativa.	(183.755)	(282.947)
Utilização de prejuízo fiscal ^(b)	9.870	-
	9.870	-
Diferido	9.870	-
Imposto de renda	9.870	-
Alíquota efetiva da despesa com IRPJ e CSLL do período	(1,08%)	0,00%

(a) Este ajuste de adição aplica-se somente à CSLL e decorre da diferença entre a depreciação dos ativos imobilizados corrigidos monetariamente pela Lei 8.200/91 em relação à depreciação prevista na Lei 6.404/76.

(b) Em 31 de dezembro de 2023, a Companhia reconheceu o montante de R\$ 9.870 em imposto diferido ativo, com a utilização de saldo de prejuízo fiscal para a liquidação de débitos previdenciários no âmbito do Programa de Redução de Litigiosidade Fiscal (PRLF), conforme nota explicativa 26.1.

Política contábil

i) Imposto de renda e contribuição social corrente

O imposto de renda e a contribuição social do exercício são apurados em bases corrente e diferida. Estes tributos são calculados com base nas leis tributárias, vigentes na data de elaboração das demonstrações financeiras no Brasil, onde a Companhia atua, e reconhecidos na demonstração do resultado, exceto quando se referem a itens registrados no patrimônio líquido.

Imposto de renda e contribuição social correntes: Para fins de apuração do imposto de renda e da contribuição social sobre o resultado corrente, a Companhia adotou e aplicou as disposições contidas na Lei nº 12.973/14 a partir do exercício de 2015. A referida lei revogou o Regime Tributário de Transição (RTT).

O imposto de renda e a contribuição social correntes são calculados com base no lucro tributável aplicando-se alíquotas vigentes no final do exercício que está sendo reportado.

ii) Imposto de renda e contribuição social diferido

O imposto de renda e contribuição social diferidos são mensurados 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 financeiras. O imposto de renda e contribuição social diferidos são determinados, usando alíquotas de imposto (e leis fiscais) promulgadas, ou substancialmente promulgadas, na data das demonstrações financeiras, e que devem ser aplicadas quando o respectivo imposto diferido ativo for realizado ou quando o imposto diferido passivo for liquidado.

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



27 Resultado por ação

27.1 Básico

O resultado por ação básico é calculado mediante a divisão do lucro atribuível aos acionistas da Companhia pela quantidade média ponderada de ações ordinárias em circulação durante o exercício, excluindo as ações ordinárias recompradas pela Companhia e mantidas como ações em tesouraria.

	31/12/2023	31/12/2022
Prejuízo atribuível aos acionistas	(900.176)	(1.167.147)
Quantidade média ponderada de ações ordinárias no exercício	9.110	8.463
Quantidade média ponderada de ações em tesouraria	0,004	0,004
Quantidade média ponderada de ações em circulação	9.110	8.463
Prejuízo básico por ação ordinária (Em R\$)	(98,81)	(137,90)

A Companhia não possui ações ou instrumentos conversíveis em ações que poderiam resultar na diluição do lucro por ação.

28 Instrumentos financeiros e fatores de risco

28.1 Classificação e mensuração

A classificação dos instrumentos financeiros da Companhia é apresentada a seguir:

	Mensurados a valor justo por meio do resultado		Mensurados a valor justo em outros resultados abrangentes		Custo amortizado	
	31/12/2023	31/12/2022	31/12/2023	31/12/2022	31/12/2023	31/12/2022
Ativo						
Caixa e equivalentes de caixa	307.497	362.566	-	-	-	-
Títulos e valores mobiliários ^(a)	-	-	4.919	5.825	-	-
Contas a receber	-	-	-	-	500.162	157.585
Outros ativos	-	-	-	-	96.223	57.175
Caixa restrito	45.879	27.567	-	-	-	-
	353.376	390.133	4.919	5.825	596.385	214.760
Passivo						
Fornecedores	-	-	-	-	569.318	473.132
Debêntures	-	-	-	-	375.638	404.937
Partes relacionadas	-	-	-	-	272.965	246.853
Outras contas e despesas a pagar	-	-	-	-	8.503	8.549
Total	-	-	-	-	1.226.424	1.133.471

(a) Refere-se a ações de companhias de capital aberto e fechado.

As ações mantidas a valor justo por meio de outros resultados abrangentes são de nível 1.

Política contábil

Os instrumentos financeiros inicialmente são registrados ao seu valor justo acrescido dos custos de transação que sejam diretamente atribuíveis à sua aquisição ou emissão, exceto no caso de ativos e passivos financeiros classificados na categoria “ao valor justo por meio do resultado”, onde tais custos são diretamente lançados na rubrica de resultados financeiros.

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



Ativos e passivos financeiros poderão ser compensados e o valor líquido residual, se houver reportado no balanço patrimonial na posição final de direito ou obrigação.

Ativos financeiros

A Companhia classifica seus ativos financeiros nas seguintes categorias: i) ao valor justo por meio do resultado, ii) custo amortizado e iii) ao valor justo por meio de outros resultados abrangentes. A classificação depende do modelo de negócio para a qual os ativos financeiros foram adquiridos.

- i) **Valor justo por meio do resultado** é composto por ativos financeiros e aplicações financeiras. Quaisquer alterações são reconhecidas na demonstração do resultado em “receitas financeiras” ou “despesas financeiras”, dependendo do resultado.
- ii) **Custo amortizado** é composto pelos ativos financeiros mantidos no modelo de negócio para: (a) receber o fluxo de caixa contratual e; e (b) cujos termos contratuais originam, em datas específicas, somente pagamento de principal e juros sobre o valor do principal em aberto (“SPPJ”).
- iii) **Valor justo por meio de outros resultados abrangentes** é composto por títulos patrimoniais, com as seguintes características: (i) a Companhia planeja deter o ativo financeiro de forma a coletar os fluxos de caixa previstos contratualmente e vender o ativo.

Além disso, a Companhia registra provisão para perdas de seus ativos financeiros, quando aplicável, mantendo assim a posição financeira líquida.

28.2 Gestão de riscos financeiros

A Administração da Companhia está voltada para a sustentabilidade de seu equilíbrio econômico-financeiro. As atividades do Metrô o expõem aos seguintes fatores de riscos: políticas públicas de preços tarifários, de outros índices macroeconômicos, riscos de crédito e de liquidez, os quais introduzem certo grau de incerteza sobre a geração sustentável de caixa e de resultados da Companhia. Para gerenciar esta volatilidade, ocasionada por fatores externos, o Metrô dispõe de políticas e procedimentos para a gestão de riscos financeiros.

O processo de gestão de riscos compreende as seguintes etapas: i) identificação dos fatores de riscos e da exposição do valor dos ativos, fluxos de caixa e resultado da Companhia aos riscos de mercado; ii) mensuração e comunicação do risco mensurado; iii) avaliação e definição de estratégias para o gerenciamento dos riscos de mercado; e iv) implementação e acompanhamento da performance das estratégias.

Os principais fatores de riscos financeiros considerados pela Administração são:

- Risco de liquidez;
- Risco de crédito;
- Risco de taxa de câmbio;
- Risco de taxa de juros;
- Risco de preços tarifários;

28.3 Risco de liquidez

A Companhia tem sua previsão de fluxo de caixa realizada pela Administração, a qual monitora as previsões contínuas de exigências de liquidez da Companhia para assegurar que ela tenha caixa suficiente para fazer frente às necessidades operacionais e as suas obrigações.

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



Dada sua gestão de estrutura de capital, a Companhia substancialmente opera com o capital de giro próprio para suas atividades operacionais e para investimentos estruturais é suportada, essencialmente, via aporte de capital de seus acionistas.

Avaliação de Rating

Em 27 de março de 2023, a Moody's Local revisou e manteve o Rating de emissor e da 2ª emissão de debêntures em 'AA-.br', com perspectiva estável.

28.4 Risco de crédito

O risco de crédito é inerente às atividades operacionais e financeiras da Companhia, presente principalmente no contas a receber.

Os limites de crédito são estabelecidos com base em critérios internos de classificação e os valores contábeis representam a exposição máxima do risco de crédito.

Os recebíveis do GESP são avaliados individualmente e os valores contábeis correspondem à expectativa de realização sob a perspectiva da Companhia.

Os ativos classificados como caixa e equivalentes de caixa concentram-se em instituições financeiras de primeira linha classificadas como *high grade* pelas principais agências de classificação de risco. Por decisão estratégica do GESP, os recursos financeiros do Sistema Integrado de Administração Financeira de Estados e Municípios – SIAFEM, incluindo o saldo de caixa e equivalentes de caixa da Companhia, são gerenciados pelo Banco do Brasil, que possui classificação BB concedida pelas agência Standard & Poor's e pela Fitch Ratings, e BB+ concedida pela Moody's.

28.5 Risco de taxas de câmbio

A Companhia, eventualmente, no curso natural de seus negócios pode contratar serviços e comprar materiais e equipamentos de fornecedores estrangeiros através de seus processos de licitação, substancialmente ligados aos programas de investimentos em novas linhas metroviárias, sistemas e frota de trens, ficando desta forma exposta a oscilações cambiais quando do câmbio da data de compra até a efetiva data de liquidação das obrigações. A Companhia possui exposição cambial somente para fornecedores em moeda estrangeira, conforme nota explicativa nº 14, sujeitos à variação do dólar norte-americano.

Em 31 de dezembro de 2023, a Companhia adotou a taxa de câmbio de R\$ 4,8413/US\$1,00, correspondente à taxa de fechamento do mês divulgada pelo Banco Central do Brasil como cenário provável.

O quadro a seguir demonstra a análise de sensibilidade e o possível efeito no resultado da oscilação do câmbio no valor exposto em moeda estrangeira em 31 de dezembro de 2023:

Risco	Aumento da taxa de câmbio
Taxas de câmbio referencial	4,8413
Fornecedores internacionais	34.909
Valores expostos ^(a)	7.211
Cenário favorável (-50%)	17.454
Cenário favorável (-25%)	26.181
Cenário adverso (+50%)	52.363
Cenário adverso (+25%)	43.636

^(a) Refere-se ao saldo, em dólares americanos (US\$), de obrigações com fornecedores internacionais.

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



28.6 Risco de taxas de juros

As oscilações das taxas de juros podem implicar em efeitos de aumento ou redução do custo sobre os novos financiamentos e operações já contratadas, bem como incremento de despesas financeiras aplicadas sobre obrigações liquidadas fora do prazo contratual.

A Companhia possui empréstimos e financiamentos contratados na data das demonstrações financeiras, conforme nota explicativa nº15, e portanto, está exposta a risco de taxa de juros de forma significativa. Os valores abaixo demonstram os impactos nos resultados de acordo com o cenário aplicado:

Risco	Taxas referenciais	Efeito no resultado
Valores expostos ^(a)	11,65%	(250.998)
Cenário favorável (-50%)	5,825%	14.621
Cenário favorável (-25%)	8,738%	7.310
Cenário adverso (+50%)	17,475%	(14.621)
Cenário adverso (+25%)	14,563%	(7.310)

^(a) Refere-se a soma de caixa de atividades de custeio e caixa restrito, líquidos de passivo oneroso.

28.7 Risco de preços tarifários

A Companhia está exposta a preços tarifários de operação fixados por política pública de preços de passagens dos transportes de passageiros aplicada na Região Metropolitana de São Paulo pela STM, ligada ao GESP.

Com a finalidade de mitigar estes efeitos, a Companhia trabalha de forma integrada junto à STM para formular estudos de viabilidade econômica e aplicação de ajustes tarifários, quando aplicáveis, aos preços das tarifas de forma a buscar o equilíbrio, tanto da parte da Companhia quanto para a sociedade, porém não é possível garantir que o preço da tarifa sempre se manterá em patamares benéficos para o resultado do Metrô.

28.8 Instrumentos financeiros derivativos

A Companhia não possui operações com instrumentos financeiros derivativos.

28.9 Gestão do capital

O objetivo principal da administração de capital da Companhia é de assegurar a sua liquidez, índices de cobertura adequados e mitigar riscos que possam impactar a disponibilidade de capital aplicado no curso normal dos negócios.

A Companhia monitora de forma constante indicadores relevantes como: i) índice de limite máximo de endividamento, e expresso pelo limite de representatividade do montante ou indicador fixados nas condições dos títulos emitidos, todavia na ausência de título emitido que determine o passivo oneroso máximo, deve-se observar o limite de até 1% do total de ativos da Companhia, conforme disposto em instrumento normativo interno; ii) índice de cobertura, evidencia o quanto das entradas de caixa representam das obrigações da Companhia de forma tempestiva.

Em 31 de dezembro de 2023, a Companhia possui passivo oneroso de R\$ 375.638 (R\$ 404.937 em 31 de dezembro de 2022), conforme nota explicativa nº 15, para fins de apuração do índice de endividamento. O índice de cobertura apurado é de 86,37% no exercício findo em 31 de dezembro de 2023 (83,9% em 31 de dezembro de 2022).

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras

Em 31 de dezembro de 2023 e 2022

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



28.10 Garantias

Em 31 de dezembro de 2023, a Companhia possui garantias reais vinculadas as operações de contas a receber referente a operações de arrendamento, locações de espaços, outras receitas adjacentes e a contratos com fornecedores no montante de R\$ 5.964 (R\$ 5.132 em 31 de dezembro de 2022).

A Companhia possui apólice de seguro fiança com o objetivo de oferecer garantias a processos judiciais, conforme demonstrado na nota explicativa nº 29 - Cobertura de Seguros. Em 31 de dezembro de 2023, o montante de garantias oferecidas sob a modalidade de apólice era de R\$ 292.344 (R\$ 256.244 em 31 de dezembro de 2022).

29 Cobertura de seguros (Não auditado)

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 2023, a Companhia possui cobertura de seguros para cobrir possíveis riscos de perda material por incêndio, responsabilidade civil e riscos diversos para os bens do ativo imobilizado, passageiros e construções, por valores considerados suficientes pela Administração. O escopo dos trabalhos de nossos auditores independentes não inclui a revisão sobre a suficiência da cobertura de seguros, a qual foi determinada pela Administração da Companhia e que a considera suficiente para cobrir eventuais sinistros.

	31/12/2023	31/12/2022
Limite máximo de indenizações		
Ativos materiais	1.206.188	1.206.188
Seguro garantia judicial	400.000	200.000
Seguro de responsabilidade civil - geral	93.500	93.500
Seguro garantia compra de energia	104.015	104.015
Seguro de responsabilidade civil - administradores	30.000	30.000
Riscos diversos	18.342	18.342
Total	<u>1.852.045</u>	<u>1.652.045</u>

30 Eventos subsequentes

Em 05 de janeiro de 2024, a Companhia recebeu o pagamento antecipado no montante de R\$ 305.000 do Consórcio Shopping Metrô Itaquera, dando quitação integral dos valores devidos pela Concessionária durante toda a vigência contratual. O aditivo contratual assinado entre as partes prorroga a vigência do contrato por mais 20 anos a partir de 04 de abril de 2063, passando o respectivo termo final a recair em 03 de abril de 2083.

www.metro.sp.gov.br



Disposições Finais

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

As Demonstrações Financeiras apresentadas seguem as Normas Contábeis Internacionais, de acordo com as Normas Internacionais de Relatório Financeiro – IFRS e com os critérios da legislação societária brasileira, Lei nº 6.404/76.

As Demonstrações Financeiras são parte integrante deste Relatório Integrado e são auditadas por auditor independente registrado na Comissão de Valores Mobiliários – CVM, conforme Lei nº 13.303/16. As informações não financeiras, assim como outras informações operacionais, não foram objeto de auditoria.

A versão completa do **Relatório Integrado 2023 da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ** encontra-se disponível em:
<https://www.metro.sp.gov.br/wp-content/uploads/2024/03/Relatorio-integrado-2023.pdf>



Agradecimentos

Agradecemos aos nossos empregados, passageiros, acionistas, fornecedores e a todos aqueles que contribuíram para o desempenho da Companhia do Metrô no ano de 2023.

Além disso, confiamos no comprometimento e dedicação constantes como base para a realização do nosso trabalho, sempre em linha com as ações desenvolvidas pela Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos e com o Governo do Estado de São Paulo.



INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



Administradores

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

Conselheiro de Administração Independente
JOÃO JORGE FADEL FILHO

Conselheiro de Administração
RODRIGO BEZERRA DA SILVA

Conselheiro de Administração Eleito Empregados
WAGNER FAJARDO PEREIRA

Conselho Fiscal

Titular

ADOLFO CASCU DO RODRIGUES

Suplente

MARCELO SOARES DE SOUZA

Titular

LUCIANO GARCIA MIGUEL

Suplente

FÁBIO HENRIQUE GALINARI BERTOLUCCI

Titular

TZUNG SHEI EU

Suplente

FERNANDO ANDRADE STARLING

Titular

VINÍCIUS MENDONÇA NEIVA

Suplente

MYRIAN MARA KOSLOSKI PRADO

Titular

ATILA SARKOZY

Suplente

MANOEL MARCOS BOTELHO

Comitê de Auditoria Estatutário

Coordenador

CARLOS ROBERTO DE ALBUQUERQUE SÁ

Membro

ALEXANDRE AKIO MOTONAGA

Membro

MARCELO CARDONA SOBRAL

Membro

CINTYA CRISTINA FERREIRA MARQUES PINTO

Diretoria Executiva

Diretor-Presidente

ANTONIO JULIO CASTIGLIONI NETO

Diretor de Assuntos Corporativos
ALFREDO FALCHI NETO

Diretor Comercial em exercício
PAULO MENEZES FIGUEIREDO

Diretor de Finanças e de Relações com Investidores
PAULO MENEZES FIGUEIREDO

Diretor de Operações
MILTON GIOIA JUNIOR

Diretor de Engenharia e Planejamento
PAULO SÉRGIO AMALFI MECA

Comitê de Elegibilidade e Aconselhamento

Membro

ROBERTA CAMPEDELLI GAMBIEL GONÇALVES

Membro

MARCO ANTONIO ASSALVE

Membro

MARIA LUCIA MIRANDA DE SOUZA CAMARGO

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



Ficha Técnica

Colaboração

Ariovaldo Ferraz de A. Veiga
Cacilda Bastos Pereira da Silva
Carmen Campoy Dias
Claudia Bordo da Silva
Carlos Michel Alem
Daniella Lobo da Costa Lima
Elaine Doro Labate
Emilia Mayumi Hiroi
Fabiola Damato Bemfeito
Jair Ribeiro de Sousa
Karen Monesi
Leonardo Cleber Lima Lisboa
Luiz Augusto Santos Taqueda
Livia Savignano Fortes
Leila Amorim
Marcello Borg
Marcelo Monteiro Praça
Marcos Kassab
Marcos Roberto de Souza
Monica Pereira da Silva
Pedro Paulo Terra Franca
Rafael Barros Mussi
Ramón Carollo Sarabia Neto
Regina Maria Nogueira
Ricardo Ferro Barbieri
Robinson da Silva Solovenco
Rui Pastor
Sérgio Luís Chiminazzo Machado
Soraia Schultz Martins Carvalho
Valmir Alves de Aquino
Victor Bassetti Martinho

Coordenação

Aluizio Xavier Gibson Neto
Maria Beatriz Barbosa

Editoração

Juliana Marina F. B. Rosa
Rafael Barreto Gatti



Anexo I

Conexão com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável – ODS

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

Os ODS, expressos na Agenda 2030 da ONU, compreendem questões essenciais a serem contempladas pelos governos e empresas para acabar com a pobreza, proteger o meio ambiente e o clima e garantir qualidade de vida às pessoas.

A rede metroviária tem por objetivo contribuir para o desenvolvimento sustentável da Região Metropolitana de São Paulo por meio de um transporte sustentável, promovendo a mobilidade e a acessibilidade da população, em consonância com as transformações socioeconômicas, urbanas e ambientais para o alcance da metrópole do futuro, estabelecida nos planos e investimentos de transportes.

A promoção da qualidade de vida e de ganhos para a sociedade no presente e no futuro está na essência da missão do Metrô, que transportou em média 2,86 milhões de passageiros por dia em 2023. Ela atende à agenda de compromissos do governo de São Paulo para o desenvolvimento sustentável nas suas três dimensões: social, ambiental e econômica.

A contribuição da expansão e da operação da rede metroviária para os ODS envolve prioritariamente as áreas de infraestrutura e inovação, cidades sustentáveis, energia acessível e limpa, mudança global do clima, redução da desigualdade, saúde e bem-estar, trabalho decente e crescimento econômico, consumo e produção responsáveis.

Os investimentos em transporte sustentável fazem parte do rol de ações e metas do governo de São Paulo para atingir o desenvolvimento sustentável e se alinham às discussões da COP 28 sobre transição energética no setor de transporte. Essas ações são acompanhadas por um Grupo de Trabalho Intersecretarial (Decreto nº 62.063) e pela Comissão Estadual de ODS (Decreto nº 63.792/18 e Decreto nº 64.148/19).

A expansão da rede metroviária e os benefícios promovidos para a mitigação das emissões de gases do efeito estufa também fazem parte das ações e metas previstas no Plano de Ação Climática e Desenvolvimento Sustentável para São Paulo- PAC 2050. O Plano desenha uma trajetória de desenvolvimento econômico sustentável e de redução de emissões, como parte das ações previstas pela campanha “Race to Zero” das Nações Unidas, assumida pelo GESP através do Decreto Estadual nº 65.881/2021.



Anexo I

Conexão com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável – ODS



1. Erradicar a Pobreza

“Acabar com a pobreza em todas as suas formas, em todos os lugares”.

Uma rede de transporte de alta capacidade, como a do Metrô, promove a acessibilidade e a mobilidade da população, ao mesmo tempo em que reduz os impactos sociais, especialmente os relacionados à população carente dos transportes coletivos.

A rede metroviária considera a metrópole acessível a todos os seus habitantes de modo que proporcione maior conectividade e acesso da população, sobretudo a que mora em áreas periféricas distantes polos de emprego e serviços.

Política Tarifária

As tarifas praticadas pelo Metrô são fixadas pela Secretaria dos Transportes Metropolitanos do Estado de São Paulo, responsável pela política tarifária dos transportes metropolitanos. É considerada a cobrança de um valor fixo por viagem, independentemente da distância percorrida ou da quantidade de transferências entre linhas ou entre os operadores do sistema sobre trilhos (Metrô, CPTM, ViaQuatro e Via Mobilidade).

São oferecidas tarifas para quem só utiliza o Metrô ou efetua a integração com outros modos sobre pneus. A redução de preço é oferecida nos bilhetes em que há integração com os ônibus municipais em São Paulo, integração com ônibus de linhas intermunicipais da RMSP, utilização nas primeiras horas da manhã (bilhete madrugador), bilhete único personalizado e bilhete fidelidade.

Oferece também redução ou isenção em outros tipos de bilhetes: bilhete único para estudantes (meia tarifa ou gratuidade), professores da rede pública de ensino (meia tarifa), a idosos com idade entre 60 e 64 anos e para acima de 65 anos (gratuidade), trabalhador desempregado (isenção tarifária), mãe paulistana e bilhete único especial para pessoa com deficiência (gratuidade). Aceita bilhete único pessoa obesa e gestante (tarifa vigente).

VER [Bilhetes e Cartões – Metrô \(metro.sp.gov.br\)](http://metro.sp.gov.br)

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



Anexo I

Conexão com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável – ODS



2. Erradicar a Fome

“Acabar com a fome, alcançar a segurança alimentar e melhoria da nutrição e promover a agricultura sustentável”.

Ao promover a acessibilidade e mobilidade da população, o Metrô de São Paulo promove a conexão entre a economia e a vida da população e de seus empregados.

As ações da Companhia visam oferecer benefícios aos empregados e estagiários para ofertar alimentação variada, equilibrada através de vale refeição e vale alimentação. Nos restaurantes dos pátios de manutenção do Metrô oferece refeição a preços módicos e com sistema de gestão dos resíduos, com a coleta seletiva implantada, descarte adequado de plásticos/pets e de latinhas de alumínio e resíduos orgânicos encaminhados para compostagem.

Movimentos voluntários de empregados do Metrô promovem ações solidárias para colaborar com pessoas em situação de rua, crianças e adolescentes em serviços de acolhimento e idosos.

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



Anexo I

Conexão com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável – ODS



3. Saúde de Qualidade

“Assegurar uma vida saudável e promover o bem-estar para todos, em todas as idades”.

A rede metroviária assegura uma cidade saudável, ao conectar pessoas e lugares por meio de uma rede de mobilidade sustentável. Com as diminuições dos congestionamentos, do consumo de combustíveis e menor emissão de poluentes promovidas com a substituição modal, são evitados problemas na saúde da população, provocados pela má qualidade do ar e por acidentes de trânsito na cidade.

O Metrô também exerce um papel como agente promotor de melhorias sociais. Com o Programa Metrô Social, realiza ações sociais por meio de parcerias com órgãos públicos, instituições e ONGs e apoio a iniciativas, com o objetivo de proporcionar acesso aos mais variados serviços gratuitos e campanhas de utilidade pública, com foco em: Educação; Saúde e Nutrição; Meio Ambiente e Sustentabilidade; Esportes, Empreendedorismo e Emprego; Questões de gênero, raciais e étnicas; Inclusão, Diversidade e necessidades especiais; População Idosa, Justiça social, Defesa de Direitos sociais, Combate à violência, às pessoas e animais.

Em 2023, foram viabilizadas mais de 650 ações sociais. Destacam-se: Atendimentos das Unidades Móveis LGBTQIA+: 2.726; Atendimentos para prevenção de doenças do coração: 1.862; Atendimentos “Dia Mundial da Diabetes” em 13/11: 1.593 e Vacinas para COVID: 138.558.

Com o Programa de Saúde e Controle Médico, o Metrô promove ações de prevenção da saúde dos empregados, que anualmente, realizam exames ocupacionais preventivos.

O Metrô também oferece um Plano de Assistência à Saúde, administrado pelo Instituto Metrus, com coparticipação dos empregados e oferece um plano de previdência complementar.

Licenças Maternidade e Paternidade: O Metrô aderiu ao Programa Empresa Cidadã (Lei 11.770/2018) cujo foco principal é o de estender os dias das licenças maternidade e paternidade.

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



Anexo I

Conexão com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável – ODS



4. Educação de Qualidade

“Assegurar a educação inclusiva e equitativa e de qualidade e promover oportunidades de aprendizagem ao longo da vida para todos”.

O Metrô atua na capacitação, gestão do conhecimento corporativo e gestão de ações educativas voltadas para à inovação.

O Metrô incentiva e promove a disseminação de conhecimento e qualificação dos seus profissionais para enfrentar os desafios do setor de mobilidade e apoiar a Companhia, no atingimento seus objetivos estratégicos, por meio de ações educacionais.

Em 2023, o indicador estratégico que relaciona a quantidade de horas de treinamento praticadas para cada 1.000 horas programadas alcançou 20,09h superando a meta de 18,42h para cada 1.000h de trabalho programadas.

Foram ofertados diversos cursos com foco em capacitação, desenvolvimento e formação da rede de líderes.

Foram destaques de 2023 as ações de: Ampliação da trilha de aprendizagem em Inovação – Parceria com a FEI e NIT no Curso de IA (inteligência Artificial) – Generativa; Parceria com o IED- Instituto Europeu de Design nos cursos: Design-Práticas de User Experience, com 31 participantes e Design de Futuros (2 turmas): 52 participantes. O curso “Decisão baseada em dados” contou com 44 líderes participantes. Diversos workshops também foram realizados para capacitar a liderança do Metrô em relação à gestão compartilhada, “*Getting Things Done*”, Relações Trabalhistas, Otimização de processos, priorização e delegação de tarefas.

A Unimetro Virtual conta atualmente com 154 cursos no formato EaD (Ensino à Distância). Foram realizadas em 2023, 33.209 horas de treinamento pelos empregados.

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



Anexo I

Conexão com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável – ODS



5. Igualdade de Gênero

“Alcançar a igualdade de gênero e empoderar todas as mulheres e meninas”.

No Metrô o respeito e a diversidade fazem parte de seus valores. Em 2023, a Companhia ampliou a discussão e reforçou a disseminação do conhecimento sobre diversidade e inclusão. Foram realizados: Treinamentos e Formação de Novos Gestores; Orientações aos gestores sobre demandas pontuais relacionadas à diversidade; Criação de um Comitê de Diversidade e Inclusão; Criação de um grupo de afinidades +MulheresdoMetrô, para discutir e propor soluções relacionadas ao tema mulheres na liderança; Trilha do líder inclusivo (Palestras, Rodas de Conversas, Treinamentos em EAD etc.).

A Companhia assegura o acesso de mulheres a todos os cargos, incluindo as áreas técnicas, de operação, manutenção, engenharia e em funções de apoio. Em 2023, 23,9% dos cargos de liderança foram ocupados por mulheres.

Mantém um Canal de Denúncia para recebimento de denúncias sobre práticas de assédio moral, assédio sexual e irregularidades, corrupção, fraudes, etc. 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.

Possui Postos Avançados de Atendimento às Mulheres Vítimas de Violência. Presentes nas estações Santa Cecília, da Linha 3-Vermelha, e Luz, da Linha 1-Azul. As mulheres vítimas de violência contam com atendimento realizado por metroviárias capacitadas, assistentes sociais e psicólogas a serviço da Secretaria Municipal dos Direitos Humanos e Cidadania do Município de São Paulo. Em 2023, foram realizados 945 atendimentos.

Em 2023, foram realizados atendimentos por Unidades Móveis LGBTQIA+, totalizando 2.726. Esta ação é realizada em parceria com o Centro de Cidadania da cidade de São Paulo.

Em 2023, o Metrô recebeu o Selo de Direitos Humanos e Diversidade pela 4ª vez.

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



Anexo I

Conexão com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável – ODS



6. Água Potável e Saneamento

“Assegurar a disponibilidade e gestão sustentável da água e saneamento para todas e todos”.

Nas fases iniciais de projeto, são internalizadas diretrizes de construção sustentável e para realização de estudos de balanço hídrico e eficiência energética nos projetos de cada uma das estações e edificações, em diferentes cenários e com soluções que impactam o consumo de água e energia.

Reduzir o consumo de água potável é um dos objetivos ambientais do Sistema de Gestão Ambiental-SGA da rede em operação pela Companhia, em conformidade com a Norma NBR ISO 14001.

O consumo de água potável nas estações, pátios e edifícios do Metrô está se mantendo constante, no período pós pandemia. O consumo em estações se deve principalmente ao uso nos banheiros públicos. Em 2023, houve economia de cerca de 4%, em relação a 2022.

Um projeto de aproveitamento de água de infiltração idealizado pelo Metrô foi apresentado no Parque Tecnológico de São José dos Campos e encontra-se na etapa de contratação de parceiros interessados na sua viabilização.

Os dados de consumo estão apresentados no Painel de Dados GRI neste relatório.

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



Anexo I

Conexão com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável – ODS



7. Energias Renováveis e Acessíveis

“Assegurar o acesso confiável, sustentável, moderno e a preço acessível à energia para todos”.

O consumo de energia elétrica é um aspecto estratégico nos empreendimentos metroviários, não só para as dimensões ambiental e climática, mas também para a sustentabilidade financeira da Companhia, porque está diretamente ligado aos custos para a operação.

As análises do impacto deste aspecto são realizadas em todas as fases do ciclo de vida dos projetos. Desde as fases de planejamento e concepção, que preveem a inclusão de requisitos de construção sustentável e a inovação no desenvolvimento dos projetos de estações, bem como na fase de operação e manutenção da infraestrutura, em que é realizada a gestão do consumo de energia dos trens, de equipamentos e sistemas para a melhoria contínua do desempenho energético.

Além disso, a Companhia tem empreendido esforços nas atividades de redução do consumo e dos custos de energia através do Comitê de Energia.

O consumo de energia para a operação do sistema representa mais de 95% do total da Companhia, sendo o restante destinado para prédios administrativos e canteiros de obras.

Mesmo com o incremento de 7% da demanda de passageiros entre 2023 e 2022, houve uma redução no consumo de energia para operação, indicando ganho de eficiência energética operacional.

O consumo de energia de tração por carro-quilômetro variou de 3,41 kWh/carro.km, em 2015, para 2,72 kWh/carro.km em 2023.

O consumo total de energia no ano de 2023 também foi influenciado pelo avanço das obras de expansão da rede metroviária.

Foi formalizado em 2023 o grupo de trabalho para implementação do sistema de gestão de energia, com base nos requisitos da ISO 50.001.

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



Anexo I

Conexão com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável – ODS



8. Trabalho Digno e Crescimento Econômico

“Promover o crescimento econômico sustentado, inclusivo e sustentável, emprego pleno e produtivo e trabalho decente para todos e todas”.

Índice de satisfação dos empregados: No Metrô de São Paulo, a apuração da satisfação dos empregados por meio da aplicação da Pesquisa de Clima é realizada anualmente. A meta estabelecida no Plano de Negócios 2023 era de 68,7% para o Índice de Clima Organizacional-ICO. Foram definidas ações corporativas comuns a todas as áreas do Metrô e perceptíveis para os empregados, principalmente os operativos. A 5ª edição da Pesquisa de Clima 2023 foi suspensa, mas os projetos continuaram, bem como os planos setoriais conduzidos pelas áreas, em que foi intensificado o suporte para aquelas que apresentaram menores ICO's.

Cargos de Liderança: Em relação a ocupação dos cargos de liderança, 24% são ocupados por mulheres e 19% por negros.

Empregados com deficiência; reabilitados e auxílio educação para os filhos: O Metrô cumpre as legislações estadual e federal (Lei 13.146/15 – Lei Brasileira de Inclusão; Lei 8.213/91 – Lei de Cotas) e possui uma equipe multidisciplinar que acompanha todos os empregados com deficiência e reabilitados. O Metrô zela pela acessibilidade, adaptações razoáveis, estudo de ergonomia e faz atendimento individualizado conforme a necessidade do empregado.

Luta contra a discriminação: O Código de Conduta e Integridade definiu o conjunto de princípios de ética, respeito às leis, transparência e interesse público que devem nortear a conduta e comportamento ético de todos os administradores, conselheiros fiscais, empregados, estagiários, jovens cidadãos, aprendizes, fornecedores, contratados e terceiros a serviço do Metrô, visando o combate à prática de atos ilícitos, com destaque para a corrupção, fraude, lavagem de dinheiro, suborno e assédio moral ou sexual. Os valores e os princípios éticos do Metrô de São Paulo reforçam o respeito aos direitos humanos.

Diversidade e Inclusão para o trabalho: Diversas ações sociais foram implementadas pelo Metrô. Entre elas estão os atendimentos e cadastros para vagas de estágio CIEE+NUBE/Saber: 4.595 vagas; e atendimentos a vagas de emprego CATE: 2.369 vagas.

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



Anexo I

Conexão com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável – ODS



9. Indústria, Inovação e Infraestruturas

“Construir infraestruturas resilientes, promover a industrialização inclusiva e sustentável e fomentar a inovação”.

A rede metroviária transforma a configuração urbana e a dinâmica social para promover a mobilidade sustentável na Região Metropolitana de São Paulo, considerando outras dimensões do desenvolvimento das cidades, para que se alcance a metrópole do futuro.

Ao se apropriar dos espaços nas cidades e promover o equilíbrio entre a infraestrutura e a cidade com a mitigação dos impactos sociais e ambientais, o Metrô gera benefícios para a sociedade. Além de buscar a melhor inserção urbana e comunicação harmônica com o ambiente externo, os projetos metroviários traduzem as características regionais, culturais e históricas do lugar, em que se inserem, contribuindo para o espaço público e a interação dos que ali vivem ou circulam.

As estações da rede transformam o espaço e a dinâmica do seu entorno com a oferta de comércio e serviços agregados às estações e com os empreendimentos associados, refletindo em ganhos para a sociedade e para os passageiros.

Os projetos arquitetônicos das estações metroviárias apresentam soluções construtivas, tecnológicas, bioclimáticas, de eficiência ambiental, de paisagismo, evitando-se as interferências em áreas protegidas. Estudos hidrológicos e de drenagem são realizados considerando a interferência em áreas de alagamento.

Isso só é possível através de um processo integrado, sinérgico e multidisciplinar, realizado desde as fases iniciais do planejamento e concepção, que possibilita a redução de impactos e custos, garantindo a eficiência e o desempenho ambiental futuro nas fases de operação e manutenção das edificações.

Os projetos de metrô são concebidos para ter uma longa vida útil e garantir a mobilidade do futuro. As diretrizes de sustentabilidade são constantemente revisadas e aprimoradas, refletindo-se em oportunidades de melhorias e inovação nos projetos de futuros empreendimentos do Metrô.

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



Anexo I

Conexão com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável – ODS



10. Reduzir as desigualdades

“Reduzir a desigualdade dentro dos países e entre eles”.

A rede metroviária tem, entre outros objetivos, contribuir para a redução da desigualdade por meio da promoção da mobilidade e a acessibilidade da população no território metropolitano. No contexto de pós pandemia em que ocorreram mudanças expressivas nas formas de trabalho e nas condições de deslocamento da população no território metropolitano, a responsabilidade do Metrô em planejar a rede é maior, considerando as vulnerabilidades sociais dos que vivem nos espaços periféricos, substancialmente maiores e distantes das áreas diretamente atendidas pela rede pública de transporte de alta capacidade.

Na rede em operação, o Metrô tem ampliado o seu papel como agente social. Com o Programa Metrô Social tem realizado atividades ligadas a promoção e prevenção da saúde e bem estar, cultura e empreendedorismo, direitos do cidadão, inclusão social e campanhas de utilidade pública, destinados aos passageiros e à população, com apoio e parceira das entidades, órgãos públicos, instituições filantrópicas, organizações do terceiro setor e de ensino superior, sem fins lucrativos.

Em 2023, foram viabilizadas mais de 650 ações sociais de utilidade pública. Elas proporcionaram o acesso aos mais variados serviços gratuitos, tendo como as seguintes causas: Educação, Crianças e Jovens; Saúde e Nutrição; Meio Ambiente e Sustentabilidade; Esportes, Empreendedorismo e Emprego; Mulheres e questões de gênero; Questões raciais e étnicas; Inclusão, diversidade e necessidades especiais; População Idosa; Justiça Social, Direitos humanos, Violência às pessoas e animais; Comunidade em geral.

O Metrô promoveu ações do Programa Linha da Cultura oferecendo aos passageiros atividades artístico-culturais que ressignificam as suas viagens pela cidade. Em 2023, o programa realizou 273 atividades culturais, entre exposições, apresentações musicais, teatro, cinema e literatura.

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



Anexo I

Conexão com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável – ODS



11. Cidades e Comunidades Sustentáveis

“Tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis”.

O Metrô tem um papel importante na transformação da vida nas cidades. Como um transporte rápido, confiável e com regularidade, cria condições para a conexão de pessoas aos polos de emprego, estudo, lazer, compras e equipamentos de saúde, traduzindo em maior qualidade de vida e bem-estar da população. Os espaços no entorno das estações são valorizados, o que estimula as dinâmicas econômica e social. Vida e paisagem que refletem nos espaços das estações: elas deixam de ser apenas um espaço de passagem das pessoas, para se tornar locais de encontro e de referência na cidade, reunindo serviços, cultura, lazer e compras.

As obras de metrô produzem transformações na paisagem urbana. Devido à sua complexidade e grandiosidade provocam impactos na rotina da população do seu entorno. O Metrô presta atendimento especial à população impactada pelas obras, priorizando as comunidades lindeiras, esclarecendo e fornecendo informações para diminuir os transtornos causados visando manter o bem-estar do cidadão e a sintonia com o ambiente social da cidade.

Atua com base em diretrizes sociais para atender e orientar o reassentamento de famílias em situação de vulnerabilidade, de acordo com requisitos legais e de organismos internacionais no fomento de projetos de transportes.

A implantação de linhas de metrô também está relacionada a obras de grandes proporções e a atividades de construção civil pesada, exigindo um consumo significativo de materiais e recursos naturais, como cimento, aço, energia e água.

Além dos aspectos urbanísticos e socioeconômicos a serem promovidos no desenvolvimento de projetos de edificações para espaços construídos mais sustentáveis, os aspectos construtivos são avaliados e internalizados no desenho arquitetônico, na definição de equipamentos e de sistemas, buscando o melhor desempenho ambiental das edificações e a redução das emissões de gases de efeito estufa.

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



Anexo I

Conexão com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável – ODS



12. Produção e Consumo Sustentáveis

“Assegurar padrões de produção e de consumo sustentáveis”.

Gestão de resíduos

Com uma produção variada de resíduos, o Metrô busca combinar redução na origem e valorização, através da conformidade com os princípios e objetivos das Políticas Nacional e Estadual de Resíduos Sólidos; - Reciclagem ou reaproveitamento de resíduos; - Valorização dos resíduos por meio da realização de leilões de sucatas.

Em 2023, o Metrô manteve a busca das melhores práticas de gerenciamento dos resíduos, alinhado aos objetivos estabelecidos pela Política Nacional de Resíduos Sólidos. A logística reversa continuou a ser utilizada para destinação de baterias alcalinas, de pilhas e baterias portáteis, pneus do monotrilho, embalagens de spray incapacitante, tendo garantido um encaminhamento ambientalmente correto, sem custos diretos ao Metrô, para esses resíduos que possuem potencial significativo de causar impactos adversos ao meio ambiente.

As lâmpadas fluorescentes usadas são enviadas para empresa especializada na remoção do mercúrio, na separação dos demais materiais e encaminhamento para reciclagem. A substituição gradativa de lâmpadas fluorescentes por LED vem contribuindo para redução da periculosidade e o do volume de resíduos gerados.

Compras e contratações sustentáveis

A sistematização do processo de compras e contratações sustentáveis é um dos objetivos ambientais do Sistema de Gestão Ambiental (ISO 14.001) do Metrô.

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



Anexo I

Conexão com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável – ODS



13. Ação Climática

“Tomar medidas urgentes para combater a mudança climática e seus impactos”.

Com uma rede integrada a outros modos de transporte público motorizados e não motorizados, o Metrô contribui para a agenda global para o futuro sustentável e a metrópole cada vez mais conectada. Em relação à mudança global do clima contribui de forma transversal para os aspectos que compreendem a infraestrutura e inovação, cidades sustentáveis, energia acessível e limpa, saúde e bem-estar, consumo e produção responsáveis.

Os investimentos em transporte urbano são estratégicos para cenários de baixo carbono. A participação do setor nas emissões de gases do efeito estufa (GEE) está relacionada ao consumo intensivo de energia para a operação e à construção da infraestrutura, responsável pelo consumo de insumos, materiais e equipamentos.

No caso dos empreendimentos do Metrô, a abordagem das mudanças climáticas faz parte do planejamento e concepção dos projetos porque incorpora estratégias de mitigação para evitar os efeitos adversos dos eventos climáticos extremos.

A mitigação de emissões de GEE está relacionada a três frentes no planejamento de uma nova linha: a substituição modal e a capacidade de transferência dos passageiros de outros modos para o metrô, a tecnologia e a eficiência energética e o planejamento integrado a outras abordagens para a promoção do desenvolvimento urbano.

Os benefícios para as mudanças climáticas são promovidos não apenas com a transferência de viagens geradas no modo individual para o coletivo, mas induzindo a mobilidade sustentável na Região Metropolitana como um todo.

No planejamento de estações são internalizadas diretrizes referenciadas na construção sustentável, compreendendo desde a escolha da localização da área e terreno em que as edificações serão inseridas, método construtivo, tecnologia, bem como o desenho arquitetônico, a definição de equipamentos e sistemas, que promovam um melhor desempenho climático no futuro.

A operação da rede metroviária atual, em 2023, proporcionou o balanço líquido de carbono de 648 mil toneladas em CO₂e. Para transportar um passageiro por uma distância de um quilômetro, a operação do Metrô resultou na emissão indireta de 3 gramas em CO₂ equivalente. Esses resultados enfatizam a relevância dos sistemas metroviários e dos investimentos na expansão para cenários futuros de baixo carbono, proporcionando, ainda, evidências dos benefícios para a qualidade do ar, entre outros aspectos.

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



Anexo I

Conexão com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável – ODS



15. Proteger a Vida Terrestre

“Proteger, recuperar e promover o uso sustentável dos ecossistemas terrestres, gerir de forma sustentável as florestas, combater a desertificação, deter e reverter a degradação da terra e deter a perda de biodiversidade”.

Os empreendimentos do Metrô são implantados em áreas densamente urbanizadas e muito alteradas, por essa razão, avalia-se que não causam impactos significativos que possam afetar negativamente a biodiversidade.

A avaliação dos possíveis impactos é realizada por meio de estudos com Avaliação de Impacto Ambiental-AIA. Sendo os possíveis impactos identificados: (i) a perda de cobertura vegetal; (ii) Interferência em Área de Preservação Permanente – APP; (iii) Perda de Habitat e Perturbação da Avifauna. Todos de baixa relevância porque o manejo de vegetação ocorre, principalmente, em árvores isoladas e vegetação herbácea e não são previstos manejos em áreas de fragmento florestal.

As intervenções em APP ocorrem majoritariamente em cursos d’água canalizados e com as APP descaracterizadas devido ao uso antrópico das áreas. Quanto à fauna, especificamente a avifauna, as espécies identificadas são em sua maioria de baixa sensibilidade ambiental, generalistas e tolerantes, portanto, não são previstos impactos significativos em suas populações.

As medidas de mitigação são previstas em planos e programas como (i) Plano de Manejo Arbóreo; (ii) Programa de Educação Ambiental; (iii) Programa de Controle Ambiental da Construção e (iv) Subprograma de Monitoramento da Avifauna.

Neles constam ações como a remoção somente das árvores estritamente necessárias à implantação do empreendimento e autorizadas pelo órgão ambiental competente, evitando, sempre que possível, a remoção por corte e priorizando o transplante dos espécimes para áreas adjacentes.

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



Anexo I

Conexão com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável – ODS



16. Paz, Justiça e Instituições Eficazes

“Promover sociedades pacíficas e inclusivas para o desenvolvimento sustentável, proporcionar o acesso à justiça para todos e construir instituições eficazes, responsáveis e inclusivas em todos os níveis”.

Reconhecimento às iniciativas do Metrô para promover a inclusão e a diversidade no ambiente de trabalho: a Companhia recebeu o Selo de Direitos Humanos e Diversidade pela 4ª vez, um prêmio concedido pela Secretaria Municipal de Direitos Humanos e Cidadania. Em 2023, o reconhecimento foi pela iniciativa Reconnectando Vidas, na categoria Transversalidade, que teve como foco principal o cuidado com todos os públicos, além do comprometimento com a inclusão, com o atendimento humanizado e o respeito à diversidade.

Operação Empoderamento: As mulheres que exercem a função de agentes de segurança se deslocam de uma estação para outra, todas no mesmo vagão do trem, usando *bodycams* (câmeras acopladas ao uniforme).

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

Canal de Denúncia: Para apoiar a estrutura de governança foi criado um canal para encaminhamento de denúncias de situações irregulares, com a garantia de confidencialidade. Canal de Denúncia: <http://www.metro.sp.gov.br/denuncia/index.aspx>

Portal da Transparência: publica informações atualizadas regularmente, que permitem à sociedade acompanhar os principais processos de gestão da empresa. Em 2023, foram atendidas 2.206 solicitações de informações pelos Canais de atendimento ao cidadão. Disponível: <https://transparencia.metrosp.com.br>

Portal da Governança Corporativa: Tem como objetivo divulgar o compromisso com a ética, combate à fraude e a 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. Disponível: <https://governancacorporativa.metrosp.com.br/Paginas/home.aspx>

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



Anexo I

Conexão com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável – ODS



17. Parcerias para a Implementação dos Objetivos

“Fortalecer os meios de implementação e revitalizar a parceria global para o desenvolvimento sustentável”.

O Metrô sempre manteve diálogo regular com as partes interessadas para conhecer suas percepções e expectativas e melhorar a atuação da Companhia.

O Metrô possui uma unidade organizacional específica, com equipe multidisciplinar especializada, destinada ao relacionamento com a população impactada pelos empreendimentos de expansão, com objetivo de manter a interlocução permanente com a comunidade, promover uma atuação integrada com outras áreas da Companhia e estabelecer parcerias com entidades.

As estratégias voltadas às comunidades são planejadas de acordo com as fases das obras. O diálogo com a população se inicia na etapa de concepção e planejamento do empreendimento, quando se buscam parcerias com os responsáveis pelos equipamentos urbanos do entorno, tais como escolas e associações entre outros, a fim de viabilizar a divulgação do novo empreendimento.

Atua-se também na divulgação das audiências públicas para firmar parcerias com órgãos públicos, associações de bairros, lideranças locais, instituições, ONGs, subprefeituras, entidades culturais, sociedade civil e municípios para comunicação sobre o empreendimento e os benefícios dele advindos.

Programa Metrô Social: Por meio de parcerias e iniciativas apoiadas pelo Metrô, são promovidas diversificadas ações sociais de utilidade pública para proporcionar acesso a variados serviços gratuitos. Ao longo de 2023, foram viabilizadas mais de 650 ações sociais nas dependências do Metrô. Essas ações, que contribuem para a humanização do atendimento, são oportunidades valiosas para que o nosso passageiro encontre serviços úteis em seus deslocamentos pelo sistema.

Inovação: Em 2023, foram consolidadas as parcerias com a FEI, IMT, Parque Tecnológico de São José dos Campos, FIA/USP, Unicamp, Unifesp, Instituto de Pesquisas Tecnológicas-IPT, Universidade Mackenzie, a Google.

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



Anexo II – Índice GRI

Norma GRI	Conteúdo	Localização (págs.)	Omissão		
			Requisitos omitidos	Motivo	Explicação
GRI 2 Conteúdos Gerais					
GRI 2: Conteúdos Gerais 2023	2-1 Detalhes da organização	4			
	2-2 Entidades incluídas no relato de sustentabilidade da organização.	4			
	2-3 Período de relato, frequência e pontos de contato	4			
	2-4 Reformulações de informações	4; 7			
	2-5 Verificação externa	4			Mazars Auditores Independentes.
	2.6 Atividades, cadeia de valor e outras relações de negócios	7-12			



Anexo II – Índice GRI

Norma GRI	Conteúdo	Localização (págs.)	Omissão		
			Requisitos omitidos	Motivo	Explicação
GRI 2 Conteúdos Gerais					
GRI 2: Conteúdos Gerais 2023	2-7 Empregados	235			
	2-8 Trabalhadores que não são empregados	4	2-8	Informação não incluída no escopo do relatório.	
	2-9 Estrutura de governança e sua composição	60-61			
	2-10 Nomeação e seleção para o mais alto órgão de governança	-		Empresa pública controlada pelo Governo do Estado de São Paulo, acionista majoritário, com poder de nomeação da maioria dos membros.	
	2-11 Presidente do mais alto órgão de governança	60; 273			
	2-12 Papel desempenhado pelo mais alto grau de governança na supervisão da gestão dos impactos	5-6; 36-47; 60-76			



Anexo II – Índice GRI

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

Norma GRI	Conteúdo	Localização (págs.)	Omissão		
			Requisitos omitidos	Motivo	Explicação
GRI 2 Conteúdos Gerais					
GRI 2: Conteúdos Gerais 2023	2-13 Delegação de responsabilidade pela gestão de impactos	-		Não existe delegação formal. Os indicadores de sustentabilidade social, ambiental e financeiros são acompanhados mensalmente em reunião de Diretoria da Companhia.	
	2-14 Papel desempenhado pelo mais alto órgão de governança no relato de sustentabilidade	3-6; 36-47			
	2-15 Conflitos de interesse	60-72		A Companhia trata sobre o tema conflito de interesse no Código de Conduta e Integridade com o objetivo de preveni-lo.	
	2-16 Comunicação de preocupações cruciais	60-72			
	2-17 Conhecimento coletivo do mais alto órgão de governança	60; 273			
	2-18 Avaliação do desempenho do mais alto órgão de governança	59; 69			



Anexo II – Índice GRI

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

Norma GRI	Conteúdo	Localização (págs.)	Omissão		
			Requisitos omitidos	Motivo	Explicação
GRI 2 Conteúdos Gerais					
GRI 2: Conteúdos Gerais 2023	2-19 Políticas de remuneração	233; 236			
	2-20 Processo para determinação da remuneração	232			
	2-21 Proporção da remuneração total anual	219			
	2-22 Declaração sobre estratégia de desenvolvimento sustentável	3; 5-6			
	2-23 Compromissos de política	3; 5-6			
	2-24 Incorporação de compromissos de política	35-46			



Anexo II – Índice GRI

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

Norma GRI	Conteúdo	Localização (págs.)	Omissão		
			Requisitos omitidos	Motivo	Explicação
GRI 2 Conteúdos Gerais					
GRI 2: Conteúdos Gerais 2023	2-25 Processos para reparar impactos negativos	74-75; 170-173;			
	2-26 Mecanismos para aconselhamento e apresentação de preocupações	58-68; 74-75			
	2-27 Conformidade com leis e regulamentos	58-68; 74-75			
	2-28 Participações em associações	10		O Metrô de São Paulo mantém relacionamento com a comunidade técnica do setor, nacional e internacional; com inúmeras associações e comitês setoriais; com organismos certificadores e, órgãos de controle e reguladores; organizações de usuários e da sociedade civil, entre outras.	
	2-29 Abordagem para engajamento de stakeholders	5-7; 134; 227-228			
	2-30 Acordos de negociações coletiva	233			



Anexo II – Índice GRI

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

Norma GRI	Conteúdo	Localização (págs.)	Omissão		
			Requisitos omitidos	Motivo	Explicação
GRI 3 Temas Materiais					
GRI 3 – Temas materiais 2023	3-1 Processo de definição de temas materiais	5-6			
	3-2 Lista de temas materiais	5-6			
GRI 201 Desempenho Econômico 2016					
GRI 3 Tema Material 2023	3-3 Gestão dos temas materiais	5-6; 257-271			
	201-1 Valor econômico direto gerado e distribuído	10; 268			
	201-2 Implicações financeiras e outros riscos e oportunidades decorrentes de mudanças climáticas	44; 64; 127-133; 168; ODS 13			
	201-3 Obrigações do plano de benefício definido e outros planos de aposentadoria	240			
	201-4 Apoio financeiro recebido do governo	13; 265; 269			



Anexo II – Índice GRI

Norma GRI	Conteúdo	Localização (págs.)	Omissão		
			Requisitos omitidos	Motivo	Explicação
GRI 202 Presença no Mercado 2016					
GRI 3:Tema material 2023	3-3 Gestão dos temas materiais	5-6; 7-9			
	202-1 Proporção entre o salário mais baixo e o salário mínimo local com discriminação por gênero	220		Os empregados do Metrô de São Paulo são remunerados conforme suas responsabilidades e de acordo com o Plano de Cargos e Salários. O menor salário praticado na Companhia para jornada de 40 horas está muito acima do salário mínimo federal. Ver salários no Portal da Transparência, neste relatório.	
	202-2 Proporção de membros da diretoria contratados na comunidade local	-		Empresa pública controlada pelo Governo do Estado de São Paulo, responsável pela maioria das nomeações.	
GRI 203 Impactos econômicos Indiretos 2016					
GRI 3:Tema material 2023	3-3 Gestão dos temas materiais	5-6			
	203-1 Investimento em infraestrutura e apoio a serviços	17-18; 21; 76-79; 124-135			
	203-2 Impactos econômicos indiretos significativos	10; 76-79; 127-133; 270			



Anexo II – Índice GRI

Norma GRI	Conteúdo	Localização (págs.)	Omissão		
			Requisitos omitidos	Motivo	Explicação
GRI 204 Práticas de compra 2016					
GRI 3: Tema material 2023	3-3 Gestão dos temas materiais	5-6; 70-71; 175			
	204-1 Proporção de gastos com fornecedores locais	-		100% das contratações são realizadas na modalidade "pregão", exceto serviços de engenharia.	
GRI 205 Combate à corrupção 2026					
GRI 3:Tema material 2023	3-3 Gestão dos temas materiais	5-6; 58; 63; 70-71			
	205-1 Operações avaliadas quanto a riscos relacionados à corrupção	58-73			
	205-2 Comunicação e capacitação em políticas e procedimentos de combate à corrupção	59-60; 70; 220			
	205-3 Casos confirmados de corrupção e medidas tomadas	71-73			



Anexo II – Índice GRI

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

Norma GRI	Conteúdo	Localização (págs.)	Omissão		
			Requisitos omitidos	Motivo	Explicação
GRI 202 Concorrência Desleal 2016					
GRI 3:Tema material 2023	3-3 Gestão dos temas materiais	5-6; 70-73; 69; 220			
	206-1 Ações judiciais por concorrência desleal, práticas de truste e monopólio	220		Portal da Transparência (vide "Formulário de Referência").	
GRI 207 Tributos 2019					
GRI 3:Tema material 2023	3-3 Gestão dos temas materiais	5-6; 220			
	207-1 Abordagem tributária	69; 220			
	207-2 Governança, controle e gestão de risco fiscal	58-71; 220			
	207-3 Engajamento de stakeholders e gestão de suas preocupações quanto a tributos	220			



Anexo II – Índice GRI

Norma GRI	Conteúdo	Localização (págs.)	Omissão		
			Requisitos omitidos	Motivo	Explicação
GRI 301 Materiais 2016					
GRI 3:Tema material 2023	3-3 Gestão dos temas materiais	5-6; 74-75			
	301-1 Materiais utilizados, discriminados por peso ou volume	N/D	301-1		Indicador não disponível
	301-2 Matérias-primas ou materiais reciclados utilizados	N/D	301-2		Indicador não disponível
	301-3 Produtos e suas embalagens reaproveitados	N/D	301-3		Indicador não disponível



Anexo II – Índice GRI

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

Norma GRI	Conteúdo	Localização (págs.)	Omissão		
			Requisitos omitidos	Motivo	Explicação
GRI 302 Energia 2016					
GRI 3:Tema material 2023	3-3 Gestão dos temas materiais	5-6; 152-154;164-167; 174; 179; ODS 7			
	302-1 Consumo de energia dentro da organização	179			
	302-2 Consumo de energia fora da organização	179			
	302- 3 Intensidade energética	10; 179			
	302- 4 Redução do consumo de energia	164-167; 174			
	302-5 Reduções nos requisitos energéticos de produtos e serviços	152-154; 164-167; 174; 179			



Anexo II – Índice GRI

Norma GRI	Conteúdo	Localização (págs.)	Omissão		
			Requisitos omitidos	Motivo	Explicação
GRI 303 Água e Efluentes					
GRI 3:Tema material 2023	3-3 Gestão dos temas materiais	5-6; 171; 175-176; 183; ODS 6			
	303-1 Interações com a água como um recurso compartilhado	176; 183			
	303-2 Gestão de impactos relacionados ao descarte de água	176; 183			Descarte na rede da SABESP SP.
	303-3 Captação de água	176; 183			
	303-4 Descarte de água	176; 183			Descarte na rede da SABESP SP.
	303-5 Consumo de água	176; 183			



Anexo II – Índice GRI

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



Norma GRI	Conteúdo	Localização (págs.)	Omissão		
			Requisitos omitidos	Motivo	Explicação
GRI 304 Biodiversidade 2016					
GRI 3:Tema material 2023	3-3 Gestão dos temas materiais	5-6; 154; 170-172; ODS 15			
	304-1 Unidades operacionais próprias, arrendadas ou geridas dentro ou nas adjacências de áreas de proteção ambiental e áreas de alto valor de biodiversidade situadas fora de áreas de proteção ambiental	170-172; 185			
	304-2 Impactos significativos de atividades, produtos e serviços na biodiversidade	154; 170-172; 185			
	304-3 Habitats protegidos ou restaurados	154; 170-172; ODS 15			
	304-4 Espécies incluídas na Lista Vermelha da IUCN e em listas nacionais de conservação com habitats em áreas afetadas por operações da organização	-			O Metrô de São Paulo atua em áreas urbanas, antropizadas.

Anexo II – Índice GRI

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

Norma GRI	Conteúdo	Localização (págs.)	Omissão		
			Requisitos omitidos	Motivo	Explicação
GRI 305 Emissões 2016					
GRI 3:Tema material 2023	3-3 Gestão dos temas materiais	5-6; 152; 163-169; ODS 13			
	305-1 Emissões diretas (escopo 1) de gases de efeito estufa (GEE)	180			
	305-2 Emissões indiretas (escopo 2) de gases de efeito estufa (GEE) provenientes da aquisição de energia	166; 180			
	305-3 Outras emissões indiretas (escopo 3) de gases de efeito estufa (GEE)	180			
	305-4 Intensidade de emissões de gases de efeito estufa (GEE)	181; 278			
	305-5 Redução de emissões de gases de efeito estufa (GEE)	168; 181; ODS 13			



Anexo II – Índice GRI

Norma GRI	Conteúdo	Localização (págs.)	Omissão		
			Requisitos omitidos	Motivo	Explicação
GRI 305 Emissões 2016					
	305-6 Emissões de substâncias que destroem a camada de ozônio (SDO)	-			Informação não disponível
	305-7 Emissões do NOX, SOX e outras emissões atmosféricas significativas	-			Informação não disponível
GRI 306 Efluentes e Resíduos 2016					
GRI 3:Tema material 2023	3-3 Gestão dos temas materiais	5-6; 152-154; 177; 182; ODS 12			
	306-1 Descarte de água por qualidade e destinação	183			Descarte na rede da SABESP SP
	306-2 Resíduos por tipo e método de disposição	182			
	306-3 Derramamentos significativos	-			Em 2023 não ocorreram derramamentos significativos.



Anexo II – Índice GRI

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

Norma GRI	Conteúdo	Localização (págs.)	Omissão		
			Requisitos omitidos	Motivo	Explicação
GRI 306 Efluentes e Resíduos 2016					
	306-4 Transporte de Resíduos perigosos	182			
	306-5 Corpos de água afetados por descarte e ou escoamento de água	-			Descarte na rede da SABESP SP.
GRI 306 Resíduos 2020					
	306-1 Geração de resíduos e impactos significativos relacionados a resíduos	177; 182-185			
	306-2 Gestão de impactos significativos relacionados a resíduos	152; 177; 182			
	306-3 Resíduos gerados	182			
	306-4 Resíduos não destinados pra disposição final	182			
	306-5 Resíduos destinados para disposição final	182			



Anexo II – Índice GRI

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

Norma GRI	Conteúdo	Localização (págs.)	Omissão		
			Requisitos omitidos	Motivo	Explicação
GRI 308 Avaliação ambiental de fornecedores 2016					
GRI 3:Tema material 2023	3-3 Gestão dos temas materiais	5-6; 64; 70-71; 155-156; 183			
	308-1 Novos fornecedores selecionados com base em critérios ambientais	155-156; 183			
	308-2 Impactos ambientais negativos da cadeia de fornecedores e medidas tomadas	155-156; 183			
GRI 401 Emprego 2016					
GRI 3:Tema material 2023	3-3 Gestão dos temas materiais	5-6; 229-249			
	401-1 Novas contratações e rotatividade de empregados	235			



Anexo II – Índice GRI

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

Norma GRI	Conteúdo	Localização (págs.)	Omissão		
			Requisitos omitidos	Motivo	Explicação
GRI 401 Emprego 2016					
	401-2 Benefícios oferecidos a empregados em tempo integral que não são oferecidos a empregados temporários ou de período parcial	-		O Metrô de São Paulo não tem empregados temporários. Jornada diferente de trabalho, conforme determina a legislação específica, apenas para aprendizes, jovens cidadãos e estagiários.	
	401-3 Licença maternidade/paternidade	ODS 3			
GRI 402 Relações de Trabalho 2016					
GRI 3:Tema material 2023	3-3 Gestão dos temas materiais	5-6; 229-256			
	402-1 Prazo mínimo de aviso sobre mudanças operacionais	-		Não há prazo mínimo para notificação/divulgação. A Companhia adota como prática a divulgação dos acordos conforme a evolução das negociações e após serem firmados.	



Anexo II – Índice GRI

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

Norma GRI	Conteúdo	Localização (págs.)	Omissão		
			Requisitos omitidos	Motivo	Explicação
GRI 403 Saúde e Segurança do Trabalho 2018					
GRI 3:Tema material 2023	3-3 Gestão dos temas materiais	5-6; 10; 74-75; 241-243			
	403-1 Sistema de Gestão de Saúde e Segurança do Trabalho	74-75; 241-243			
	403-2 Identificação de Periculosidade, avaliação de riscos e investigação de acidentes	241-243			
	403-3 Serviços de saúde do trabalho	10; 240-243			
	403-4 Participação dos trabalhadores, consulta e comunicação aos trabalhadores referentes a saúde e segurança do trabalho	74-75; 241-243			



Anexo II – Índice GRI

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

Norma GRI	Conteúdo	Localização (págs.)	Omissão		
			Requisitos omitidos	Motivo	Explicação
GRI 403 Saúde e Segurança do Trabalho 2018					
	403-5 Capacitação de trabalhadores em saúde e segurança do trabalho	240-241; 251-255			
	403-6 Promoção da saúde do trabalhador	241-243			
	403-7 Prevenção e mitigação de impactos de saúde e segurança do trabalho diretamente vinculados com relações de negócios	241-243			
	403-8 Trabalhadores cobertos por um sistema de gestão de saúde e segurança do trabalho	241-243			
	403-9 Acidentes de trabalho	241-243			
	403-10 – Doenças profissionais	241-243			



Anexo II – Índice GRI

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

Norma GRI	Conteúdo	Localização (págs.)	Omissão		
			Requisitos omitidos	Motivo	Explicação
GRI 404 Capacitação e Educação 2016					
GRI 3:Tema material 2023	3-3 Gestão dos temas materiais	5-6; 10-11; 234; 251-255; ODS 4			
	404-1 Média de horas de capacitação por ano por empregado	10-11; 250			
	404-2 Programas para o aperfeiçoamento de competências dos empregados e de assistência para transição de carreira	234; 251-255			
	404-3 Percentual de empregados que recebem avaliações regulares de desempenho e de desenvolvimento de carreira	236			



Anexo II – Índice GRI

- INTRODUÇÃO
- MENSAGEM DO PRESIDENTE
- SOBRE O RELATÓRIO
- MATERIALIDADE
- O METRÔ DE SÃO PAULO
- GOVERNANÇA
- IMPACTO NA METRÓPOLE
- MOBILIDADE SUSTENTÁVEL
- FOCO NO PASSAGEIRO
- SOCIEDADE
- PESSOAS VALORIZADAS E RESPEITADAS
- DESEMPENHO ECONÔMICO-FINANCEIRO
- DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS
- DISPOSIÇÕES FINAIS
- AGRADECIMENTOS
- ANEXOS

Norma GRI	Conteúdo	Localização (págs.)	Omissão		
			Requisitos omitidos	Motivo	Explicação
GRI 405 Diversidade e Igualdade de Oportunidades 2016					
GRI 3:Tema material 2023	3-3 Gestão dos temas materiais	5-6; 30; 244-249; ODS 5			
	405-1 Diversidade em órgãos de governança e empregados	235			
	405-2 Proporção entre o salário base e a remuneração recebidos pelas mulheres e aqueles recebidos pelos homens	-			Não há distinção salarial.
GRI 406 Não Discriminação 2016					
GRI 3:Tema material 2023	3-3 Gestão dos temas materiais	5-6; 244-249; ODS 5 e 8			
	406-1 Casos de discriminação e medidas corretivas tomadas	72-73			



Anexo II – Índice GRI

Norma GRI	Conteúdo	Localização (págs.)	Omissão		
			Requisitos omitidos	Motivo	Explicação
GRI 407 Liberdade Sindical e Negociação Coletiva 2016					
GRI 3:Tema material 2023	3-3 Gestão dos temas materiais	5-6; 61-67; 233			
	407-1 Operações e fornecedores em que o direito à liberdade sindical e à negociação coletiva pode estar em risco	70-75			
GRI 408 Trabalho Infantil 2016					
GRI 3:Tema material 2023	3-3 Gestão dos temas materiais	5-6; 61-67; 70-75; 155-156			
	408-1 Operações e fornecedores com risco significativo de casos de trabalho infantil	70-75; 155-156			



Anexo II – Índice GRI

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

Norma GRI	Conteúdo	Localização (págs.)	Omissão		
			Requisitos omitidos	Motivo	Explicação
GRI 409 Trabalho Forçado ou análogo ao Escravo					
GRI 3:Tema material 2023	3-3 Gestão dos temas materiais	5-6; 61-67; 70-75; 155-156; ODS 10			
	409-1 Operações e fornecedores com risco significativo de casos de trabalho forçado ou análogo ao escravo	70-73; 155-156; 244-249			
GRI 410 Práticas de Segurança 2016					
GRI 3:Tema material 2023	GRI 3:Tema material 2023	5-6; 186-199			
	410-1 Pessoal de segurança capacitados em políticas ou procedimentos de direitos humanos	244-254			



Anexo II – Índice GRI

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

Norma GRI	Conteúdo	Localização (págs.)	Omissão		
			Requisitos omitidos	Motivo	Explicação
GRI 411 Direitos de Povos Indígenas 2016					
GRI 3:Tema material 2023	GRI 3:Tema material 2023	-		Tema não material.	
	411-1 Casos de violação de direitos de povos indígenas	-	411-1	A atuação do Metrô de São Paulo não apresentou até 2023, nenhuma interferência com territórios indígenas.	
GRI 413 Comunidades Locais 2016					
GRI 3:Tema material 2023	GRI 3:Tema material 2023	5-6; 134-151; ODS 11			
	413-1 Operações com engajamento, avaliações de impacto e programas de desenvolvimento voltadas à comunidade local	5-6; 134-151			
	413-2 Operações com impactos negativos significativos reais ou potenciais nas comunidades locais	76-115; 134-151			



Anexo II – Índice GRI

Norma GRI	Conteúdo	Localização (págs.)	Omissão		
			Requisitos omitidos	Motivo	Explicação
GRI 414 Avaliações Social de Fornecedores 2016					
GRI 3:Tema material 2023	GRI 3:Tema material 2023	5-6; 61-67; 155-156			
	414-1 Novos fornecedores selecionados com base em critérios sociais	61-67; 155-156			
	414-2 Impactos sociais negativos de cadeia de fornecedores e medidas tomadas	61-67; 155-156			
GRI 415 Políticas Publicas 2016					
GRI 3:Tema material 2023	GRI 3:Tema material 2023	5-6; 59			
	415-1 Contribuições políticas	-		Não é permitido a empresas públicas fazer contribuições políticas.	



Anexo II – Índice GRI

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

Norma GRI	Conteúdo	Localização (págs.)	Omissão		
			Requisitos omitidos	Motivo	Explicação
GRI 416 Saúde e Segurança do Consumidor 2016					
GRI 3:Tema material 2023	GRI 3:Tema material 2023	5-6; 186-199; 203-205; ODS 3			
	416-1 Avaliação dos impactos na saúde e segurança causados por categorias de produtos e serviços	203-205			
	416-2 Casos de Não Conformidade em relação aos impactos na saúde e segurança causados por produtos e serviços	-		Não houve.	
GRI 417 Marketing e Rotulagem 2016					
GRI 3:Tema material 2023	GRI 3:Tema material 2023	-		Tema não material.	
	417-1 Requisitos para informações e rotulagem de produtos e serviços	-			
	417-2 Casos de Não Conformidade em relação a informações e rotulagem de produtos e serviços	-		Não houve.	



Anexo II – Índice GRI

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

Norma GRI	Conteúdo	Localização (págs.)	Omissão		
			Requisitos omitidos	Motivo	Explicação
GRI 417 Marketing e Rotulagem 2016					
GRI 3:Tema material 2023	417-3 Casos de Não Conformidade em relação a comunicação de marketing	-		Tema não material.	
GRI 418 Privacidade do Cliente 2016					
GRI 3:Tema material 2023	GRI 3:Tema material 2023	5-6; 162			
	418-1 Queixas comprovadas relativas a violação da privacidade e perda de dados de clientes	-		Não houve.	



INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

Anexo III – Relatório de Asseguração Limitada



Relatório Integrado 2023

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO- FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



Relatório de asseguração limitada dos auditores independentes sobre as informações não financeiras constantes no Relato Integrado

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Introdução

Fomos contratados pela **Companhia do Metropolitano de São Paulo ("Metrô")** para apresentar nosso relatório de asseguração limitada sobre as informações não financeiras constantes no "Relatório Integrado 2023" do **Metrô**, relativas ao exercício findo em 31 de dezembro de 2023.

Nossa asseguração limitada não se estende a informações de períodos anteriores ou a qualquer outra informação divulgada em conjunto com o Relato Integrado, incluindo quaisquer imagens, arquivos de áudio ou vídeos incorporados.

Responsabilidades da administração da Companhia do Metrô

A Administração do Metrô é responsável por:

- selecionar e estabelecer critérios adequados para a elaboração das informações constantes no Relato Integrado;
- preparar as informações de acordo com os critérios e diretrizes da *Global Reporting Initiative (GRI – Standards)* (e/ou outro *framework* definido pela administração) e da Orientação GPC 09 – Relato Integrado, correlatas com a Estrutura Conceitual Básica do Relato Integrado, elaborada pelo *International Integrated Reporting Council (IIRC)*;
- desenhar, implementar e manter controle interno sobre as informações relevantes para a preparação das informações constantes no Relato Integrado, que estão livres de distorção relevante, independentemente se causada por fraude ou erro.

Responsabilidade dos auditores independentes

Nossa responsabilidade é expressar conclusão sobre as informações não financeiras constantes no Relato Integrado 2023, com base nos trabalhos de asseguração limitada conduzidos de acordo com o Comunicado Técnico CTO 07 – Relatório de asseguração limitada das informações não financeiras contidas no Relato Integrado (RI) emitido pelo CFC, e com base na NBC TO 3000 – Trabalhos de Asseguração Diferente de Auditoria e Revisão, também emitida pelo CFC, que é equivalente à norma internacional ISAE 3000 – *Assurance engagements other than audits or reviews of historical financial information*, emitida pelo *International Auditing and Assurance Standards Board (IAASB)*. Essas normas requerem o cumprimento pelo auditor de exigências éticas, independência e demais responsabilidades referentes a ela, inclusive quanto à aplicação da Norma Brasileira de Controle de Qualidade (NBC PA 01) e, portanto, a manutenção de sistema de controle de qualidade abrangente, incluindo políticas documentadas e procedimentos sobre o cumprimento de requerimentos éticos, normas profissionais e requerimentos legais e regulatórios aplicáveis.

Adicionalmente, as referidas normas requerem que o trabalho seja planejado e executado com o objetivo de obter segurança limitada de que as informações não financeiras constantes no Relato Integrado 2023, tomadas em conjunto, estão livres de distorções relevantes.

Um trabalho de asseguração limitada conduzido de acordo com a NBC TO 3000 (ISAE 3000) consiste principalmente de indagações à administração da [Nome da Entidade] e outros profissionais do Metrô que estão envolvidos na elaboração das informações, assim como pela aplicação de procedimentos analíticos para obter evidências que nos possibilitem concluir, na forma de asseguração limitada, sobre as informações tomadas em conjunto. Um trabalho de asseguração limitada requer, também, a execução de procedimentos adicionais, quando o auditor independente toma conhecimento de assuntos que o levem a acreditar que as informações divulgadas no Relato Integrado, tomadas em conjunto, podem apresentar distorções relevantes.

Os procedimentos selecionados basearam-se na nossa compreensão dos aspectos relativos à compilação, materialidade e apresentação das informações contidas no Relato Integrado 2023, de outras circunstâncias do trabalho e da nossa consideração sobre áreas e sobre os processos associados às informações materiais divulgadas no Relato Integrado 2023, em que distorções relevantes poderiam existir. Os procedimentos compreenderam, entre outros:

- o planejamento dos trabalhos, considerando a relevância, o volume de informações quantitativas e qualitativas e os sistemas operacionais e de controles internos que serviram de base para a elaboração das informações constantes no Relato Integrado 2023;
- o entendimento da metodologia de cálculos e dos procedimentos para a compilação dos indicadores por meio de indagações com os gestores responsáveis pela elaboração das informações;
- a aplicação de procedimentos analíticos sobre as informações quantitativas e indagações sobre as informações qualitativas e sua correlação com os indicadores divulgados nas informações constantes no Relato Integrado 2023; e
- para os casos em que os dados não financeiros se correlacionem com indicadores de natureza financeira, o confronto desses indicadores com as demonstrações contábeis e/ou registros contábeis.

Os trabalhos de asseguração limitada compreenderam, também, a aderência às diretrizes e aos critérios da estrutura de elaboração *GRI – Standards* aplicável na elaboração das informações constantes do Relato Integrado 2023.

Acreditamos que a evidência obtida em nosso trabalho é suficiente e apropriada para fundamentar nossa conclusão na forma limitada.

Alcance e limitações

Os procedimentos executados em trabalho de asseguração limitada variam em termos de natureza e época e são menores em extensão do que em trabalho de asseguração razoável. Consequentemente, o nível de segurança obtido em trabalho de asseguração limitada é substancialmente menor do que aquele que seria obtido, se tivesse sido executado um trabalho de asseguração razoável. Caso tivéssemos executado um trabalho de asseguração razoável, poderíamos ter identificado outros assuntos e eventuais distorções que podem existir nas informações constantes no Relato Integrado 2023. Dessa forma, não expressamos uma opinião sobre essas informações.

Os dados não financeiros estão sujeitos a mais limitações inerentes do que os dados financeiros, dada a natureza e a diversidade dos métodos utilizados para determinar, calcular ou estimar esses dados. Interpretações qualitativas de materialidade, relevância e precisão dos dados estão sujeitos a pressupostos individuais e a julgamentos. Adicionalmente, não realizamos qualquer trabalho em dados informados para os períodos anteriores, nem em relação a projeções futuras e metas.

Relatório Integrado 2023

INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÓPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

A preparação e apresentação de indicadores de sustentabilidade seguiu os critérios da GRI – Standards e, portanto, não possuem o objetivo de assegurar o cumprimento de leis e regulações sociais, econômicas, ambientais ou de engenharia. Os referidos padrões preveem, entretanto, a apresentação e divulgação de eventuais descumprimentos a tais regulamentações quando da ocorrência de sanções ou multas significativas. Nosso relatório de asseguarção deve ser lido e compreendido nesse contexto, inerente aos critérios selecionados (GRI – Standards).

Conclusão

Com base nos procedimentos realizados, descritos neste relatório e nas evidências obtidas, nada chegou ao nosso conhecimento que nos leve a acreditar que as informações não financeiras constantes no Relato Integrado para o exercício findo em 31 de dezembro de 2023 da Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô, não foram elaboradas, em todos os aspectos relevantes, de acordo com os critérios e diretrizes da *Global Reporting Initiative* – GRI (GRI –Standards) e da Orientação CPC 09 – Relato Integrado.

São Paulo, 14 de março de 2024

Mazars Auditores Independentes S.S.
 CRC 2SP023701/O-8

DocuSigned by:

Cleber de Araujo

37095C162BEC440...

Cleber de Araujo

Contador CRC 1SP213655/O-8



