

PROGRAMA DE PARTICIPAÇÃO NOS RESULTADOS PPR 2023



1. HISTÓRICO

A Companhia do Metrô vem mantendo, ao longo dos anos, a prática de pagamento da Participação nos Lucros e/ou Resultados, em cumprimento ao determinado pela Legislação Estadual e Federal que regula o assunto. Ao longo deste período, o programa demonstrou ser uma ferramenta eficaz de gestão de Recursos Humanos, que valoriza a atuação dos empregados na busca de resultados significativos, obtidos por meio do atingimento das metas de desempenho da instituição. Os reflexos positivos desta prática também se fazem sentir na gestão da empresa e seu alcance pode ser medido na consecução das metas e indicadores operacionais e de gestão.

A partir da promulgação do Decreto nº 59.598 de 16 de outubro de 2013, as propostas de implementação do Programa de Participação nos Lucros e/ou Resultados são apresentadas pela Diretoria da empresa ao Conselho de Administração para apreciação e aprovação conforme seu artigo sétimo:

Artigo 7º: “A proposta de implementação de Programas de Participação nos Lucros e/ou Resultados deverá ser apresentada pela Diretoria da empresa ao Conselho de Administração até 31 de janeiro do exercício correspondente, instruída com as informações, justificativas e dados necessários ao exame e deliberação conclusiva do referido Colegiado”.

2. ABRANGÊNCIA DO PROGRAMA

Farão jus à participação nos resultados os empregados que tenham prestado serviços ao Metrô durante o período delimitado entre 1º de Janeiro de 2023 e 31 de Dezembro de 2023. Serão adotados indicadores para as apurações de seus resultados e a consequente distribuição dos valores decorrentes da participação aos empregados. Abaixo são apresentadas as regras condicionais consideradas:

- Os empregados desligados durante o período entre 1º de janeiro de 2023 a 31 de Dezembro de 2023 farão jus à Participação nos Lucros e/ou Resultados proporcional, calculada a razão de 1/360 avos por dia trabalhado.
- Quando houver ausência por motivo de férias, a participação será considerada integralmente, desde que observados os pressupostos básicos do programa.
- Estão excluídos deste programa os empregados:
 - Demitidos por justa causa durante o período acima mencionado;
 - Admitidos entre 1º de outubro e 31 de dezembro de 2023 que estiverem cumprindo o período de experiência, bem como os desligados durante o período de experiência;
 - Que possuem contrato de trabalho suspenso ou interrompido;
 - Que apresentam algum dos seguintes tipos de afastamento:
 - Cessão ou afastamento junto a outras entidades;
 - Por auxílio doença ou qualquer outro benefício concedido pelo Instituto Nacional de Seguridade Social (INSS);
 - Afastados por um período maior que quinze dias receberão a participação nos resultados proporcionalmente ao tempo de serviço efetivamente prestado ao **Metrô**, durante o período referido.
- Assiduidade – Os empregados receberão a participação nos resultados proporcionalmente aos dias/horas de efetivo exercício durante o período de avaliação do programa, ou seja, serão descontados no cálculo os dias/horas de ausência não justificada, considerando para isso a jornada de trabalho programada para o empregado. Para o cálculo da proporcionalidade do pagamento serão consideradas como indisponibilidade para o trabalho todas as ausências (dia ou horas) não justificadas. Esta regra de pagamento será aplicada sobre o valor de pagamento calculado para cada empregado, considerando o período de dezembro de 2022 a novembro de 2023. Obs.: As horas



débito e horas crédito não são consideradas no cálculo deste índice, devido à sua natureza de auto compensação.

3. INDICADORES/METAS

O programa a ser cumprido é composto por:

- Dois indicadores operacionais;
- Dois indicadores empresariais;
- Um indicador corporativo, sendo que este será composto por dez metas com expectativa de resultados (%) apresentada na tabela a seguir:

| Indicadores | Metas | % | Para resultado 100% |
|------------------|---|-------------|---------------------|
| Operacionais | DSAV – Disponibilidade de Sistemas de Sinalização, Alimentação Elétrica, 3º trilho e Via Permanente | 10% | 99,80% ou acima |
| | MKBF/PPR – Média de Quilometragem entre Falhas das Frotas Operacionais para a PPR | 10% | 15.000 ou acima |
| Empresariais | ISC – Índice de Satisfação do Cliente | 30% | 92,3% ou acima |
| | IF – Indicador Financeiro EBITDA ajustado Eficiência Aplic. Recursos Transf. p/ Estado | 15% | 9% ou acima |
| | | 15% | 98% ou acima |
| Corporativos | 10 Metas Corporativas | 20% | Cumpridas |
| Total (%) | | 100% | |

3.1 Indicadores Operacionais – 20%

Os indicadores operacionais estão subdivididos em dois.

3.1.1 DSAV - Disponibilidade de Sistemas de Sinalização, Alimentação Elétrica, 3º trilho e Via Permanente - (Peso 10%)

Objetivo: Monitorar a disponibilidade de sistemas e equipamentos críticos para a circulação dos trens nas linhas metroviárias.

Cálculo: Disponibilidade dos Sistemas de Sinalização, Alimentação Elétrica, 3º Trilho e Via Permanente para a circulação dos trens:

$$DSAV = \frac{T_m - T_r}{T_m}$$

Onde:

T_m = Tempo total disponível em minutos (30 dias x 19,69 horas x 60 minutos x 4 linhas)

T_r = Tempo total em minutos das restrições na operação comercial provocadas pelos Sistemas de Sinalização, Alimentação Elétrica, 3º Trilho e Via Permanente.

Para 2023 será mantida a meta de 99,80% que corresponde a um limite médio de 284 minutos mensais de restrições na operação comercial nas Linhas 1, 2, 3 e 15.

A manutenção da meta de 2019 considera o cenário atual e a implementação de grandes alterações nas estratégias, planos e processos de manutenção objetivando a redução do custeio, com expectativas de impactos negativos em alguns processos de manutenção e as intervenções a serem realizadas nas Linhas 1,



2 e 3, com potencial de interferências operacionais:

- Instalação de Portas de Plataforma nas Linhas 1, 2 e 3;
- Migração de Máquinas de Chave da Linhas 3;
- Versão final do software do CBTC da Linha 2;
- Início dos testes de campo do CBTC da Linha 1.

Por esses motivos são previstos critérios de expurgos detalhados a seguir:

Serão desconsiderados na apuração dos indicadores operacionais:

- Imposição de restrição pela GOP como estratégia operacional;
- Serviços programados em comum acordo com a GOP e constantes ou não da Programação de Acesso;
- Imposição de restrição devido à interferência externa ao Metrô;
- Laudo de fechamento de falhas, caracterizando a ocorrência como externa aos sistemas de Sinalização, Alimentação Elétrica, 3º Trilho e Via Permanente;
- Imposição de restrição para viabilizar a manutenção em equipamentos que não pertençam aos sistemas de Sinalização, Alimentação Elétrica, 3º Trilho e Via Permanente;
- Relatório elaborado pela GMT e GOP, caracterizando ocorrências do sistema de Sinalização, Alimentação Elétrica, 3º Trilho e Via Permanente, como desvio de função por vício de projeto;
- Interferências provocadas pelas intervenções a serem realizadas nas Linhas 1, 2, 3 e 15, durante os sete primeiros dias após sua liberação ("mortalidade infantil");
- Interferências provocadas por vícios de projeto, sem responsabilidades e ações diretas de solução por parte da GMT. Estes casos serão identificados, analisados e justificados pela GMT. Exemplo: perdas ou degradações de funções decorrentes da implantação de novas versões de softwares.

Obs. 1: Serão consideradas as restrições cujas causas estejam relacionadas com os Sistemas de Sinalização, Alimentação Elétrica, 3º Trilho e Via Permanente.

Obs. 2: Serão expurgados do indicador as falhas dos sistemas de Alimentação Elétrica, Sinalização e Via Permanente que por natureza não afetem a disponibilização do serviço para os passageiros.

3.1.2 MKBF/PPR - Média de Quilometragem entre Falhas das Frotas Operacionais para a PPR – (Peso 10%)

Objetivo: Monitorar a confiabilidade dos trens operacionais.

Cálculo: Relação entre a quilometragem rodada dos trens e a quantidade de falhas registradas no mês.

$$\text{MKBF/PPR} = \frac{(\text{Km}_{L1,L2,L3} \times 6) + (\text{Km}_{L15} \times 7)}{Q_F}$$

Onde:

$\text{Km}_{L1, L2, L3} \times 6$ = Quilometragem rodada no mês pelos trens analisados das Linhas 1, 2 e 3, multiplicada pela quantidade de carros existentes nestes trens (6 carros).

$\text{Km}_{L15} \times 7$ = Quilometragem rodada no mês pelos trens analisados da Linha 15, multiplicada pela quantidade de carros existentes nestes trens (7 carros).

Q_F = Quantidade total de falhas registradas nos trens que prestaram serviços durante a operação comercial no mês analisado.

Para a MKBF de 2023, será esperado resultado igual ou superior a 15.000 km, considerando a aplicação de melhorias contínuas nos processos de manutenção.

Obs. 1: Serão expurgadas dos cálculos as falhas nos sete primeiros dias após a liberação de cada trem modernizado/novo, para operação comercial plena.

Obs. 2: Serão expurgados dos cálculos do MKBF os trens que, no mês analisado, tenham apresentado restrição operacional. Serão consideradas restrições os regimes operacionais atípicos, a serem identificados e justificados pela GMT a cada apuração. Exemplos: trens com restrições operacionais do sistema de sinalização em relação ao sistema implementado na linha (trens somente com CBTC instalado); retenção de trens para serviços de retrabalho objetivando melhoria/adequação de projeto, a ser realizado internamente ou por fornecedores, etc.

02/01/2023



Obs. 3: Para 2023, as frotas operacionais presentes neste escopo serão: A66-E, A96-G, CAF-H, ASI-I, BTT-J, MTT-K, AIE-L e B54-M.

Obs. 4: Serão expurgados do indicador as falhas que não tenham afetado a disponibilização do serviço para os passageiros, tais como: as falhas abertas em pátios de manutenção e em horários não operacionais, vidro riscado, farol queimado.

Obs. 5: Serão expurgados do indicador as interferências provocadas por vícios de projeto, sem responsabilidades e ações diretas de solução por parte da GMT. Estes casos serão identificados, analisados e justificados pela GMT.

3.2 Indicadores Empresariais – 60%

Os indicadores empresariais estão subdivididos em dois, conforme segue:

3.2.1 Índice de Satisfação do Cliente - ISC (Peso 30%)

Objetivo: Conhecer a percepção do cliente em relação aos seguintes atributos dos serviços: atendimento, confiabilidade, rapidez, conforto, segurança, informação e utilidade ao cliente do Metrô.

Cálculo: O índice é obtido pela ponderação da avaliação de cada atributo pelo peso definido para cada um. Cabe esclarecer que a avaliação do atributo é resultado da média aritmética das avaliações dos itens que o compõe. A avaliação de cada item é obtida pela somatória das avaliações “Muito Bom”, “Bom” e “Regular”. O ISC é resultado da somatória dos pesos resultantes das avaliações de cada atributo de serviço.

No Programa 2023, será esperado resultado igual ou superior a 92,3% para este índice. O quadro abaixo apresenta os itens de avaliação de cada atributo e seus respectivos pesos.

| Atributos | Itens | Peso |
|--------------------------|---|---------------|
| 1. Atendimento | Atuação dos bilheteiros do Metrô | 7,00% |
| | Atuação dos empregados que ficam nos bloqueios / catracas | |
| | Atuação dos empregados nas plataformas para auxiliar o embarque e o desembarque | |
| | Atuação dos agentes de segurança | |
| | Atuação dos empregados no atendimento em primeiros socorros | |
| 2. Confiabilidade | Quantidade de paradas dos trens entre as estações durante a viagem | 4,00% |
| | Agilidade ou rapidez para colocar o trem em funcionamento em casos de paradas | |
| 3. Rapidez | Tempo gasto na viagem dentro do trem | 5,00% |
| | Tempo gasto na espera do trem na plataforma | |
| 4. Conforto | Limpeza dos trens | 4,00% |
| | Limpeza das estações | |
| | Iluminação interna das estações | |
| | Condições de embarque e desembarque | |
| 5. Segurança | Ação do Metrô para evitar roubos ou furtos no interior dos trens | 6,00% |
| | Ação do Metrô para evitar roubos ou furtos nas estações | |
| | Ação do Metrô para evitar acidentes nos trens | |
| | Ação do Metrô para evitar acidentes nas estações | |
| 6. Informação | Conservação de placas e cartazes nos trens e estações | 3,00% |
| | Quantidade de mensagens dadas nos alto falantes | |
| | Facilidade de usar os mapas de linhas do Metrô e arredores da estação | |
| | Facilidade de entender as placas das estações | |
| | Mensagens nos trens quando há problemas no funcionamento do Metrô | |
| | Mensagens nas estações quando há problemas no funcionamento do Metrô | |
| 7. Utilidade | Facilidade para atingir o seu destino e os vários pontos da cidade | 1,00% |
| TOTAL | | 30,00% |

**3.2.2 Indicador Financeiro - IF (Peso 30%)****3.2.2.1– Margem EBITDA Ajustado (15%)**

Objetivo: O EBITDA Ajustado, conforme inciso I do Artigo 4º do Decreto nº 59.598 de 16/10/2013, permite conhecer quanto é o potencial de geração de caixa considerando apenas as atividades operacionais da Companhia.

A meta proposta de 9% ou acima, contempla o cálculo do lucro/prejuízo líquido, desconsiderando o resultado financeiro, tributos sobre o lucro, depreciação do imobilizado e amortização do intangível e diferido e eventos não recorrentes do exercício e/ou eventos exógenos ocorridos sobre a receita operacional líquida.

| Margem EBITDA Ajustado = [(ResLiq + IRPJ/CSLL + ResFinLiq + Deprec + Amort + AjustRecor)/RecOpeLiq]x100 | |
|--|--|
| Cód. da variável: | Descrição: |
| ResLiq | Resultado líquido – É o montante remanescente na apuração do resultado do exercício depois que todos os custos e despesas tiverem sido deduzidos. Se as despesas excederem as receitas, o montante residual será então um prejuízo. |
| IRPJ/CSLL | Imposto de Renda e Contribuição Social - são tributos apurados sobre o resultado societário da empresa, auferidos no período-base. |
| ResFinLiq | Resultado financeiro líquido – é representado pelas receitas provenientes de rendimentos de aplicação financeira, descontos obtidos, juros ativos, deduzidos dos encargos financeiros incorridos decorrentes das operações de financiamentos para investimentos do Estado, dentre outros. |
| Deprec | Depreciação – Perda de valor de um bem decorrente de seu uso, do desgaste natural ou de sua obsolescência. A depreciação é registrada como um percentual do valor contábil do bem que é descontado ao longo do tempo, de acordo com sua expectativa de vida útil. Não gera desembolso de caixa por isto é expurgada. |
| Amort | Amortização – Perda do valor de bens do Ativo, classificados como intangível ou diferido. Não gera desembolso de caixa por isto é expurgada. |
| AjustRecor | Ajustes de eventos não recorrentes e exógenos no exercício – Registro dos fatos contábeis que afetam o resultado, mas são expurgados por não serem usuais ou por serem referentes à exercícios anteriores, além de não produzirem efeito caixa no período vigente. |
| RecOpeLiq | Receita operacional líquida - É a receita bruta auferida menos as deduções, abatimentos e impostos. |

3.2.2.2 – Eficiência na aplicação de recursos (15%)

Objetivo: Eficiência na aplicação de recursos transferidos pelos acionistas, conforme inciso I do Artigo 4º do Decreto nº 59.598 de 16/10/2013. Relaciona o volume de recursos alocados nas atividades de investimentos em relação ao montante de integralização de capital e adiantamento para aumento de capital, dentro das atividades financeiras, apuradas nas Demonstrações dos Fluxos de Caixa contábil, que são publicadas anualmente no Relatório de Administração.

A meta proposta de 98% ou acima, representa o desafio para a corporação de garantir que os recursos transferidos pelos acionistas em 2023, sejam totalmente aplicados no próprio exercício e na liquidação dos compromissos relacionados com os investimentos. Dessa forma, é preciso uma gestão eficiente na identificação dos recursos necessários, na captação e integralização dentro do prazo adequado, ou seja:

- I - diretamente relacionado com os aspectos gerenciais da empresa;
- II - exclusivamente baseado em dados financeiros (contábeis)
- III - exige o envolvimento e compromisso de todas as áreas da corporação.

**I Efic.Aplic.Rec = Investimentos / Integralização de Capital**

| Cód. Da variável: | Descrição: |
|---------------------------|--|
| Investimentos | Total de adições de investimentos realizados na expansão do sistema metroviário. |
| Integralização de Capital | Montante de recursos de capital integralizado na Companhia pelos acionistas, aplicados tempestivamente para a expansão do negócio. |

3.3 Indicadores Corporativos (Peso 20%)

Os indicadores corporativos estão subdivididos em 10 metas, conforme segue:

- 1. Iniciar obras civis nos lotes 1, 3 e 4 da Linha 2–Verde, considerando o que ocorrer primeiro entre: remanejamento de interferências, desvio de tráfego ou manejo de indivíduo arbóreo. DE/GE2 (Peso 1%)**
- 2. Comissionar as portas de plataforma (PSD’s) em 6 estações da Linha 5-Lilás. DE/GE4 (Peso 1%)**
- 3. Concluir a obra bruta do corpo da estação Jardim Colonial da Linha 15-Prata. DE/GEM (Peso 1%)**
- 4. Liberar as salas técnicas e as plataformas da estação Morumbi da Linha 17-Ouro para instalação de sistemas. DE/GEO (Peso 1%)**
- 5. Assinar o contrato do projeto básico de civil e sistemas da Linha 19-Celeste. DE/GPR (Peso 1%)**
- 6. Aprovar o edital licitatório para viabilizar a Automação dos Almoarifados da Companhia do Metrô. DO/GLG (Peso 3%)**
- 7. Implantar 17 processos do Centro de Serviços Compartilhados. DA (Peso 3%)**
- 8. Assinar contrato para aquisição do Omni Channel. P/GCM (Peso 3%)**
- 9. Reduzir em R\$ 20 milhões as despesas de arrecadação tarifária em relação ao ano anterior. DF (Peso 3%)**
- 10. Aumentar para 17% a participação da Receitas Acessórias sobre as Receitas Tarifárias. DC (Peso 3%)**

4. APURAÇÃO FINAL E CÁLCULO DOS INDICADORES**4.1 Indicadores Operacionais**

Os pesos de cada um dos indicadores são iguais, uma vez que ambos possuem a mesma importância para a apuração do resultado. Assim, a forma de cálculo será **a soma dos percentuais de atingimento dos dois indicadores**, resultando no nível de atingimento desse indicador, lembrando que os indicadores DSAV e MKBF representarão 10% cada, perfazendo um total de 20%.

$$IO = \text{Índice DSAV} + \text{Índice MKBF}$$

Os dois indicadores serão apurados e acompanhados quanto ao seu cumprimento pela Gerência de Manutenção – GMT. Os dois indicadores operacionais têm as seguintes métricas de atingimento:



| Nível de Atingimento DSAV | | |
|---------------------------|--------------------------|----------------------|
| Meta | % de Atingimento da Meta | % Sobre Peso da Meta |
| ≤ 97,81% | 0,00% | 0,00% |
| ≥ 99,80% | 100,00% | 10,00% |

| Nível de Atingimento MKBF/PPR | | |
|-------------------------------|--------------------------|----------------------|
| Meta | % de Atingimento da Meta | % Sobre Peso da Meta |
| ≤ 14.000 car.km | 0,00% | 0,00% |
| ≥ 15.000 car.km | 100,00% | 10,00% |

4.2 Indicadores Empresariais

Os pesos de cada um dos indicadores são iguais, pois possuem a mesma importância para a apuração do resultado. Assim, a forma de cálculo será a soma dos percentuais de atingimento dos indicadores, resultando no nível de atingimento dos mesmos, lembrando que cada um representa 30%, perfazendo um total de 60%.

$$IE = \text{Índice ISC} + \text{Índice IF}$$

IF - O resultado do indicador financeiro será a soma do nível de atingimento dos 2 indicadores que o compõem: Margem EBITDA ajustada (15%) e Eficiência na Aplicação de Recursos do Estado (15%), perfazendo um total de 30%.

O indicador empresarial de Índice de Satisfação do Cliente será avaliado quanto ao seu cumprimento pela Gerência de Operações – GOP, com as especificações abaixo:

| Nível de Atingimento ISC | | |
|--------------------------|--------------------------|----------------------|
| Meta | % de Atingimento da Meta | % Sobre Peso da Meta |
| ≤ 60,00% | 0,00% | 0,00% |
| ≥ 92,30% | 100,00% | 30,00% |

O indicador empresarial Financeiro será avaliado quanto ao seu cumprimento pela Gerência de Controladoria – GCT e pela Gerência de Planejamento Financeiro - GPF, com as especificações abaixo:

| Nível de Atingimento IF = Margem EBITDA Ajustado (%) | | |
|---|--------------------------|----------------------|
| Meta | % de Atingimento da Meta | % Sobre Peso da Meta |
| ≤ 8% | 0,00% | 0,00% |
| ≥ 9% | 100,00% | 15,00% |



| Nível de Atingimento | | |
|---|--------------------------|----------------------|
| IF = Eficiência Aplicação Recursos Transferidos pelo Estado (%) | | |
| Meta | % de Atingimento da Meta | % Sobre Peso da Meta |
| ≤ 97,0% | 0,00% | 0,00% |
| ≥ 98,0% | 100,00% | 15,00% |

4.3 Indicadores Corporativos

Todas as metas destes indicadores possuem pesos fixos, estipulados individualmente para cada meta. Assim, a forma de cálculo será a soma dos percentuais de atingimento das metas, resultando no nível de atingimento das mesmas, perfazendo um total máximo de 20%.

$$IC = \sum \text{Percentuais individuais de atingimento das metas corporativas}$$

As 10 metas que compõem os Indicadores Corporativos serão acompanhadas quanto ao seu cumprimento pela Gerência do Escritório Corporativo de Empreendimentos - PMO Corporativo, GPM que, ao final do programa, apresentará relatório com a conclusão de cada meta.

5. APURAÇÃO GERAL DOS RESULTADOS

O percentual de atingimento geral do programa será obtido através da somatória dos percentuais de atingimento dos indicadores operacionais, empresariais e corporativos.

$$\text{Percentual PPR} = IO + IE + IC$$

O relatório da apuração geral dos resultados será desenvolvido pelo Departamento de Auditoria Interna - ADI.

6. PAGAMENTO DA PARTICIPAÇÃO NOS RESULTADOS

O pagamento total da Participação nos Resultados do período, apurada entre 1º de janeiro e 31 de dezembro de 2023, será efetuado somente depois de concluído o processo de aferição de metas, que deverá ser aprovada pelo Conselho de Administração com a manifestação da Diretoria e atestação da auditoria interna, mediante o cumprimento dos indicadores relacionados. A previsão é que o pagamento ocorra em duas parcelas, sendo a primeira em 31/03/2024 e a segunda em 30/04/2024.

A forma de distribuição do pagamento aos empregados será definida junto aos Sindicatos representantes das categorias.

Considerando o artigo 3º do decreto nº 59.598 de 16/10/2013, o montante máximo a ser distribuído está definido em uma folha nominal de pagamentos (data base dezembro/2023).