

COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO
PAULO - METRÔ

Relatório de asseguarção limitada do auditor
independente

Em 31 de dezembro de 2024

RELATÓRIO DE ASSEGURAÇÃO LIMITADA DO AUDITOR INDEPENDENTE SOBRE AS INFORMAÇÕES NÃO FINANCEIRAS CONSTANTES NO RELATÓRIO INTEGRADO DE 2024

Aos
Diretores e demais partes interessadas da
Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô
São Paulo - SP

Introdução

Fomos contratados pela Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô ("Metrô SP" ou "Companhia") para apresentar nosso relatório de asseguração limitada sobre as informações contidas no Relatório Integrado 2024, relativas ao período compreendido entre 1º de janeiro e 31 de dezembro de 2024.

Nossa asseguração limitada não se estende às informações de períodos anteriores, ou a qualquer outra informação divulgada em conjunto com o referido relatório, incluindo quaisquer imagens, arquivos de áudio ou vídeos incorporados.

Responsabilidades da Administração da Companhia

A Administração do Metrô SP é responsável por:

- (a) Selecionar e estabelecer critérios adequados para a elaboração das informações constantes no Relatório Integrado 2024;
- (b) Preparar as informações com base nos critérios e diretrizes da *Global Reporting Initiative (GRI Standards 2021)* e da Orientação Técnica 09, emitida pelo Comitê de Pronunciamentos Contábeis (CPC), correlata com a estrutura Conceitual Básica do Relatório Integrado, elaborada pelo *International Integrated Reporting Council (IIRC)*;
- (c) Desenhar, implementar e manter controles internos sobre as informações relevantes para a preparação das informações constantes no Relatório Integrado 2024, que estão livres de distorções relevantes, independentemente se causadas por fraude ou erro.

Responsabilidade dos auditores independentes

Nossa responsabilidade é expressar conclusão sobre as informações não financeiras constantes no Relatório Integrado 2024 do Metrô SP, com base nos trabalhos de asseguração limitada conduzidos de acordo com o Comunicado Técnico CTO nº 07/2022 - Orientação aos Auditores Independentes para os trabalhos de asseguração limitada das informações não financeiras contidas no Relatório Integrado (RI), emitido pelo Conselho Federal de Contabilidade (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 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 Relatório Integrado 2024 do Metrô SP, tomadas em conjunto, estão livres de distorções relevantes.

Um trabalho de asseguarção limitada conduzido de acordo com a NBC TO 3000 (ISAE 3000) consiste principalmente de indagações à Administração do Metrô SP e outros profissionais da Companhia que estão envolvidos na elaboração das informações, assim como pela aplicação de procedimentos analíticos para obter evidências que nos possibilitem concluir, na forma de asseguarção limitada, sobre as informações tomadas em conjunto. Um trabalho de asseguarção 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 Relatório Integrado 2024, 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 constantes do Relatório Integrado 2024 da Companhia, de outras circunstâncias do trabalho e da nossa consideração sobre áreas e sobre os processos associados às informações materiais divulgadas no Relatório Integrado 2024, em que distorções relevantes poderiam existir. Os procedimentos compreenderam, entre outros:

- (a) 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 do Relatório Integrado 2024;
- (b) 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;
- (c) 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 Relatório Integrado 2024;
- (d) Para os casos em que dados não financeiros se correlacionam com os indicadores de natureza financeira, o confronto dos indicadores de natureza financeira com as demonstrações contábeis e/ou registros contábeis.

Os trabalhos de asseguarção limitada compreenderam também a aderência com base nas diretrizes e aos critérios da estrutura de elaboração do *GRI Standards 2021* e da Orientação Técnica 09, emitida pelo Comitê de Pronunciamentos Contábeis (CPC), correlata com a estrutura Conceitual Básica do Relato Integrado, elaborada pelo *International Integrated Reporting Council (IIRC)*.

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 um trabalho de asseguarção limitada variam em termos de natureza e época, e são substancialmente menos extensos do que aqueles aplicados em um trabalho de asseguarção razoável. Consequentemente, o nível de segurança obtido em um trabalho de asseguarção limitada é substancialmente menor do que aquele que seria obtido se tivesse sido executado um trabalho de asseguarção razoável. Caso tivéssemos executado um trabalho de asseguarção razoável, poderíamos ter identificado outros assuntos e eventuais distorções que podem existir nas informações constantes no Relatório Integrado 2024 do Metrô SP. Desta 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, tampouco em relação a projeções futuras e metas.

A preparação e apresentação das informações não financeiras seguiu os critérios mencionados acima, 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 asseguaração deve ser lido e compreendido nesse contexto, inerente aos critérios selecionados e previamente mencionados.

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 do Relatório Integrado 2024, para o período compreendido entre 1º de janeiro e 31 de dezembro de 2024 do Metrô SP, não foram elaboradas, em todos os aspectos relevantes, com base nos critérios e diretrizes da *Global Reporting Initiative (GRI Standards 2021)* e da Orientação Técnica 09, emitida pelo Comitê de Pronunciamentos Contábeis (CPC), correlata com a estrutura Conceitual Básica do Relato Integrado, elaborada pelo *International Integrated Reporting Council (IIRC)*.

São Paulo, 27 de março de 2025.



RELATÓRIO
INTEGRADO
2024

COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO



METRÔ

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	08
Modelo de negócios	11
Grandes números	13
Destaques de 2024	23
Estratégia de Longo Prazo e Plano de Negócios	34
Inovação e Tecnologia	46
Governança	60
Programa de integridade	60
Estrutura e boas práticas de gestão de riscos	63
Controle interno	70
Gestão fiscal	71
Conformidade e integridade	72
Ética e combate à corrupção	
Avaliação dos Administradores	76
Sistemas de gestão certificados	77
Impacto na Metrópole	79
Expansão da rede	
Investimentos – expansão e modernização	121
Operação e manutenção	126
Balço Social	135

Comunidades e desenvolvimento social	141
Oportunidades em projetos e construções sustentáveis	151
Cadeia de fornecimento responsável	152
Processos internos	153
Mobilidade Sustentável	159
Mudanças climáticas	159
Licenciamento e controle ambiental	167
Gestão de energia	171
Sistema de gestão ambiental da rede em operação	172
Meio ambiente – Painel de dados GRI	176
Foco no Passageiro	182
Segurança e bem-estar dos passageiros	182
Acessibilidade em infraestrutura e serviços	207
Relacionamento	209
Sociedade	220
Engajamento com partes interessadas	220
Comunicação	226
Pessoas Valorizadas e Respeitadas	230
Relações de trabalho	230
Saúde e segurança do trabalho	240

Diversidade, Inclusão e não discriminação	243
Gestão do conhecimento	251
Comunicação Interna	260

Desempenho Econômico-Financeiro	261
Receitas não Tarifárias	261
Realizações e desempenho	268
Resultado contábil	270
Reconciliação do EBITDA	271
Taxa de Cobertura	272
Valor econômico gerado e distribuído	273
Posição acionária	274

Demonstrações Financeiras	275
----------------------------------	------------

Disposições Finais	nnn
---------------------------	------------

Agradecimentos	nnn
-----------------------	------------

Administradores	nnn
------------------------	------------

Anexos	
Anexo I – Conexão com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável – ODS	nnn
Anexo II – Índice GRI	nnn
Anexo III – Relatório de Asseguração Limitada	nnn



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



O ano de 2024 foi um marco para o Metrô de São Paulo. Em um cenário desafiador, adotamos uma gestão baseada na austeridade e na responsabilidade, alcançando resultados expressivos tanto na sustentabilidade econômico-financeira quanto na ampliação e melhoria dos serviços prestados à população. Demonstramos que é possível fazer mais com menos: cuidando das contas, cuidamos melhor das pessoas.

Nosso compromisso com o equilíbrio financeiro resultou na recuperação da margem EBITDA, que cresceu 19,7% em relação a 2023, retornando ao patamar positivo. Esse avanço foi possível por meio do aumento da receita e da otimização de custos, sem comprometer a qualidade e a eficiência do serviço. Ao mesmo tempo, mantivemos nosso olhar voltado para a valorização dos nossos colaboradores, com a implantação de um novo plano de carreira, reforçando o desenvolvimento profissional dentro da Companhia.

O Metrô segue firme em sua vocação de Engenharia e Operação de Transporte. Em 2024, realizamos o maior investimento da história na expansão da rede, aplicando R\$ 4,2 bilhões na ampliação das linhas 2-Verde e 15-

Prata, além da continuidade da construção da Linha 17-Ouro, que já caminha para a sua conclusão. A eficiência na execução financeira se refletiu na utilização de 90% do orçamento destinado a investimentos, demonstrando nossa responsabilidade na gestão de recursos públicos.

Nosso histórico de excelência e compromisso com a mobilidade urbana foi reconhecido mais uma vez: pelo sétimo ano consecutivo, o Metrô foi eleito o Melhor Serviço Público de São Paulo, segundo o Datafolha, e alcançou a maior avaliação positiva de sua história, com 76% de aprovação dos passageiros. Esse reconhecimento reflete nossas iniciativas voltadas à modernização da rede, como a instalação de portas de plataforma e a incorporação de novos trens na Linha 15-Prata, proporcionando mais segurança e conforto aos usuários.

A responsabilidade socioambiental também esteve no centro das nossas ações. Em 2024, demos um passo fundamental com o lançamento do nosso projeto de autogeração de energia, que, a partir de 2027, garantirá o abastecimento de toda a operação com fontes renováveis. Essa iniciativa não só reforça nosso compromisso ambiental, mas

também reduzirá custos operacionais, tornando a Companhia ainda mais eficiente e sustentável.

Olhando para o futuro, sabemos que ainda há desafios a superar. No entanto, os avanços conquistados demonstram que estamos no caminho certo. Com gestão responsável e foco na excelência, seguimos construindo um Metrô cada vez mais moderno, eficiente e acessível, reafirmando nosso compromisso com São Paulo e sua população.



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 2024 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 Integrate d 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 com base nas 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 Standarts* (IFRS). Como empresa de capital aberto atende a Resolução CVM 59, de 22/12/21, que passou a exigir informações de desempenho em sustentabilidade no Formulário de Referência e a Resolução CVM 14, de 09/12/20, 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>.

O conteúdo foi submetido à verificação de auditoria de terceira parte, conduzida pela empresa BDO RCS 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/>.

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



Materialidade

Avaliação da Materialidade no 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

O processo de elaboração da materialidade estratégica do Metrô SP identificou os temas materiais prioritários para a sustentabilidade da Companhia, além de métricas relevantes. Foram realizadas análises das práticas vigentes nos sistemas metroviários internacionais 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, foi possível avaliar o contexto interno da Companhia, suas forças e fraquezas em cada tema, além dos impactos positivos e negativos em relação ao negócio, seus colaboradores, partes interessadas e sociedade. Foi realizado benchmarking junto a outras operadoras 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.

O processo de revisão da Matriz de Materialidade do Metrô de São Paulo em 2024 observou as seguintes etapas:

- alinhamento e compartilhamento do processo e dos resultados apurados em 2022;
- definição dos critérios para seleção e agrupamento do público-alvo para participação;
- identificação dos potenciais respondentes de cada público-alvo;
- definição dos temas materiais objeto de consulta;
- elaboração do formulário de coleta de dados;
- envio de e-mail convidando à participação na pesquisa e publicação do questionário no site do Metrô;
- monitoramento do engajamento e reforço do convite, de forma a garantir índice de participação de cada público-alvo;
- tabulação e análise dos resultados.

Foram identificados 2.775 potenciais respondentes, além dos 6.284 empregados da Companhia, totalizando 9.059 participantes. Foram recebidas 1.574 respostas, sendo 68% do público interno e 32% do público externo.

O período de coleta de dados ocorreu entre 02/10/2024 a 20/10/2024. O questionário foi composto por 28 questões, iniciando pela autocaracterização dos respondentes. Nas demais questões, os respondentes avaliaram o grau de relevância de cada um dos 27 temas materiais previamente selecionados, a partir de uma escala de 5 pontos, variando de "irrelevante" a "muito relevante". Dos 27 temas materiais previamente selecionados e oferecidos para avaliação, 9 estavam relacionados à governança, 8 relacionados a questões ambientais e 10 relacionados a questões sociais.

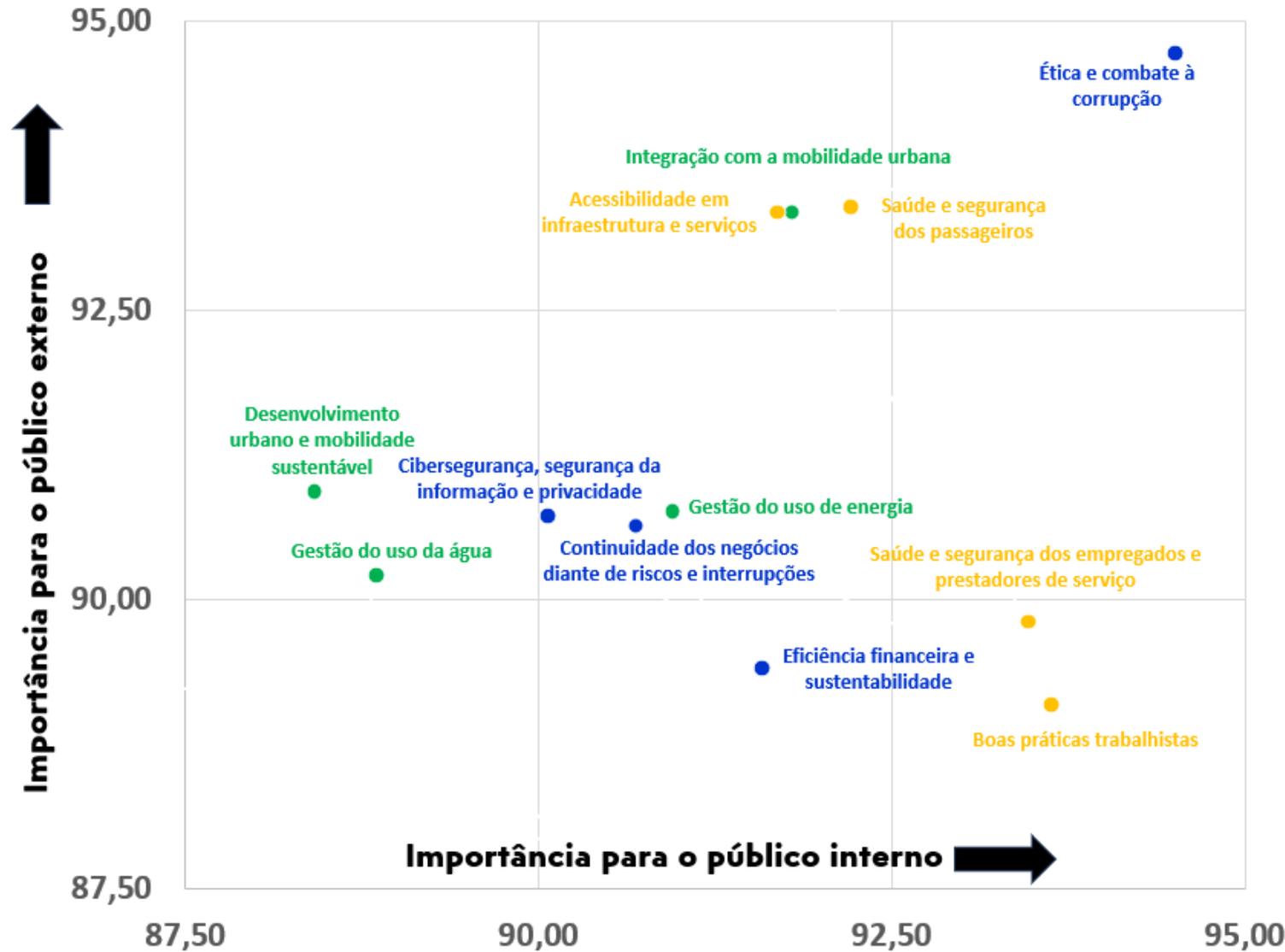
Os resultados apurados indicaram que todos os temas apresentados durante a consulta tinham relevância acima de 75% e 12 temas tinham relevância acima de 90% para os públicos interno e externo. Com base na priorização dos temas materiais pelos públicos interno e externo é possível cruzar os resultados a fim de obter uma matriz que indique quais temas são prioritários i) para ambos; ii) para cada um deles ou; iii) para nenhum deles, a fim de orientar a capacidade de resposta da organização aos tópicos materiais de sustentabilidade, seja por meio de decisões, ações e desempenho, bem como de comunicação com as partes interessadas.



Materialidade



- 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

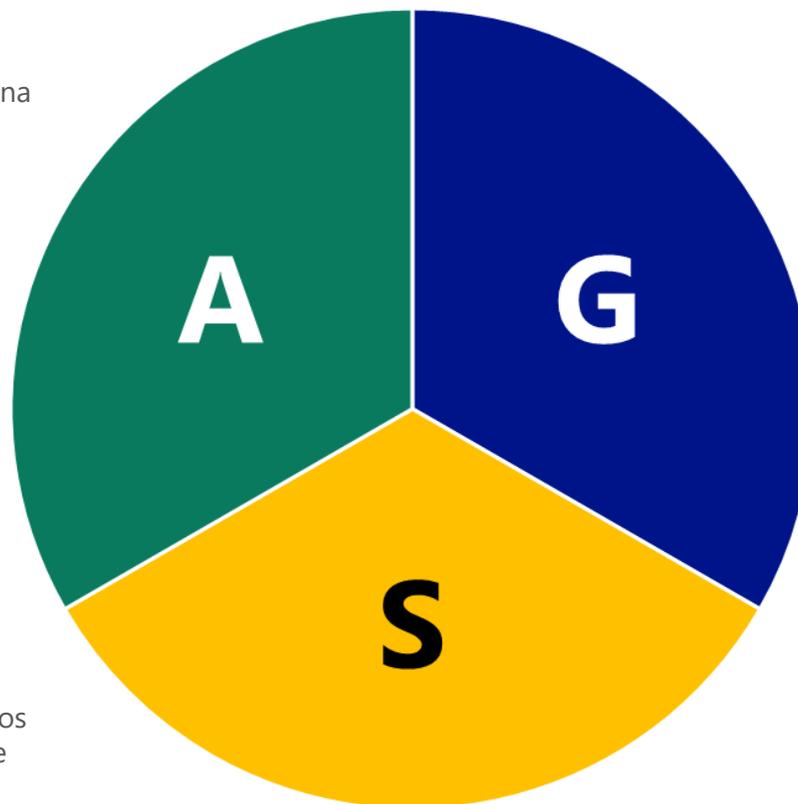


Materialidade



12 temas materiais priorizados (>90%)

- Integração com a mobilidade urbana
- Gestão do uso de energia
- Desenvolvimento urbano e mobilidade sustentável
- Gestão do uso da água



- Saúde e segurança dos passageiros
- Acessibilidade em infraestrutura e serviços
- Saúde e segurança dos empregados e prestadores de serviço
- Boas práticas trabalhistas

- Ética e combate à corrupção
- Continuidade dos negócios diante de riscos e interrupções
- Eficiência financeira e sustentabilidade
- Cibersegurança, segurança da informação e privacidade



O Metrô de São Paulo

Vencer desafios - essa é a nossa marca



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, cinco pátios onde são realizadas as atividades de manutenção dos 169 trens, 23 terminais de ônibus urbanos (13 deles sob concessão privada), e três terminais rodoviários.

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.

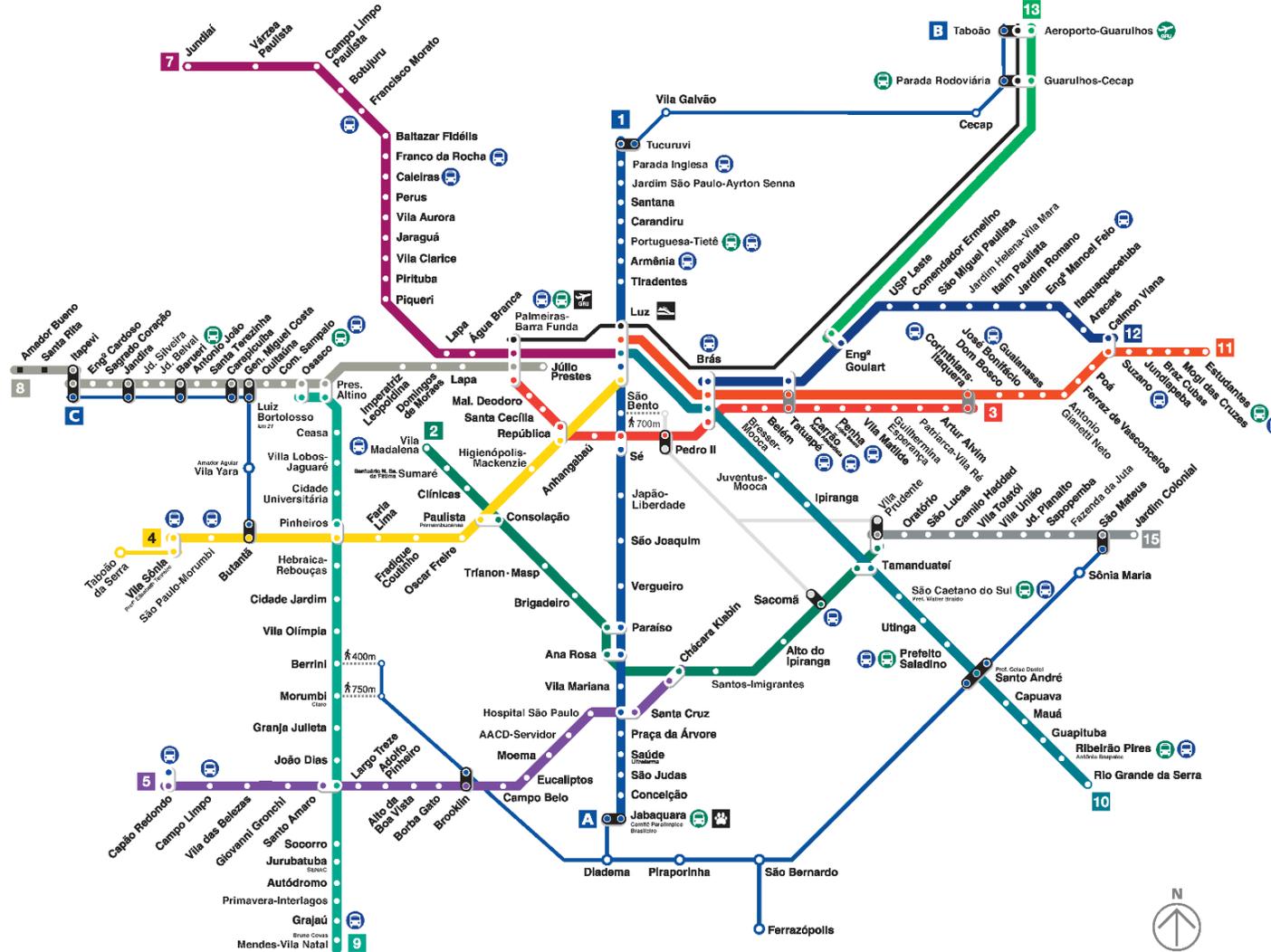
Nossos processos são transparentes, nossa *compliance* altamente estruturada oferece segurança e proteção contra fraudes e corrupção.

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 e 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	METRÔ
	2 Linha 2 - Verde	METRÔ
	3 Linha 3 - Vermelha	METRÔ
	4 Linha 4 - Amarela	VIAQUATRO
	5 Linha 5 - Lilás	VIAMOBILIDADE
	7 Linha 7 - Rubi	CPTM
	8 Linha 8 - Diamante	VIAMOBILIDADE
	9 Linha 9 - Esmeralda	VIAMOBILIDADE
	10 Linha 10 - Turquesa	CPTM
	11 Linha 11 - Coral	CPTM
	12 Linha 12 - Safira	CPTM
	13 Linha 13 - Jade	CPTM
	15 Linha 15 - Prata	METRÔ
	Expresso Aeroporto (confira os horários no site CPTM)	CPTM
	Serviço de Ônibus Complementar Gratuito	VIAQUATRO
	BRT Expresso Tiradentes	SPTRANS
	Terminal Metropolitano de Ônibus	EMTU
	Expresso Turístico (confira destinos no site CPTM)	CPTM
	Ponte Orca ao Zoológico	EMTU
	Corredor São Mateus-Jabaquara	EMTU
	Corredor Guarulhos-SP	EMTU
	Corredor Itapevi-SP	EMTU
	Terminal de Ônibus Integrado	EMTU
	Estação	
	Acesso livre	
	Integração gratuita	
	Integração tarifada	
	Integração Horária: Horário especial (veja no site: METRÔ/CPTM)	
	Integração especial: Necessário complemento de tarifa	
	Distância em metros, a pé	
	Terminal Rodoviário	
	Aeroporto	
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.



Sem escala | Not to Scale
Culturo | October - 2024

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

EXTENSÃO OPERACIONAL	ESTAÇÕES	PASSAGEIROS TRANSPORTADOS (milhares) MDU/2024	INTERVALO MÉDIO ENTRE TRENS	FROTA TOTAL
Linha 1 – Azul				
20,2 km	23	1.087 passageiros por dia útil	132 segundos	58 trens
Linha 2 – Verde				
14,7 km	14	674 passageiros por dia útil	137 segundos	27 trens
Linha 3 – Vermelha				
22 km	18	1.051 passageiros por dia útil	131 segundos	57 trens
Linha 15 – Prata				
14,5 km	11	130 passageiros por dia útil	179 segundos	27 trens





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
- Zero de subvenção** GESP em 2024

Capital Manufaturado

- 71,4 km** de linhas em operação pelo Metrô
- 4 linhas, 5** pátios de manutenção, **63** estações em operação
- 37,5 km** de expansão da rede e **35** estações em construção
- 169** trens em operação
- 3** terminais rodoviários
- 5** shoppings centers
- 101** espaços comerciais
- empreendimentos associados

Capital Humano

- Empregados
- Aprendizes
- Estagiários

Capital Intelectual

- 23,13 h** 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**
- 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 concessionários
- 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\$ 1.754 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 2022
- 77,6%** Índice de Fidelidade do Colaborador 2022
- Programa de **Saúde** e Controle **Médico**
- Teletrabalho**
- Código de **Conduta e Integridade**
- Canal de denúncias**
- Previdência** complementar e **plano de saúde**
- 6%** de redução de Acidentes Típicos

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

- Estimados R\$ 14,88 bilhões** de Benefícios Sociais
- 76%** 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 **4 gCO₂e/plkm**
- Consumo de **2,76 kWh/carro.km**
- 4 novas licenças** ambientais emitidas
- Balanco líquido de emissões de **625 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 linhas
- **4** linhas
- **5** pátios de manutenção
- **63** estações em operação
- **890 milhões** de passageiros transportados
- **17,0%** participação do metrô no total de passageiros transportados na RMS
- **76%** Índice de satisfação (passageiros)
- **2.734 viagens** realizadas (média dias úteis)
- **16,1 milhões de km** percorridos pelos trens
- **148 segundos** de intervalo médio entre trens
- **R\$ 3.932 milhões investidos** para a modernização e capacitação das infraestruturas e expansão da rede
- **101** Espaços comerciais
- **5** Shopping Centers
- **23** Terminais Urbanos (13 concedidos à iniciativa privada)
- **3** Terminais Rodoviários
- Empreendimentos associados

Financeiro

- **R\$ 1.754 milhões** DVA – Valor Adicionado a Distribuir
- **R\$ 3.020 milhões** Receita Operacional Líquida
- **103,05%** Taxa de Cobertura

- **R\$ 127 milhões** Ebitda Ajustado
- **R\$ 285 milhões** de Receita Não Tarifária
- **R\$ 40.829 milhões** de Patrimônio Líquido

Desenvolvimento e Capacitação de Pessoas

- **102** certificados em gestão de projetos e portfólio
- **23,13** horas de treinamento de empregados a cada mil horas programadas de trabalho
- **21.502** Cursos EaD concluídos
- **94** simulados de emergência realizados
- **67,7%** Índice de Clima Organizacional (2022)

Excelência e Inovação

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

Responsabilidade Social

- **131 famílias** em situação de vulnerabilidade atendidas por meio de auxílio-moradia.
- **3.789** pessoas abrigadas/projeto “Noites Solidárias” em conjunto com a Secretaria de Desenvolvimento Social
- **4.333** atendimentos nos canais de comunicação
- **Estimados R\$ 14,88 bilhões** em Benefícios Sociais para a cidade e seus habitantes



Sustentabilidade

- Certificações: **ISO 9.001 ISO 14.001 e ISO 45.001**
- **625 mil toneladas de CO₂e** de emissões evitadas líquidas.
- Emissão de **4g de CO₂e** por passageiro-quilômetro.
- **198.003 kg** de resíduos perigosos tratados adequadamente
- **43.679 kg** de tampinhas plásticas recolhidas para reciclagem
- **538.100 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 transportados¹ no sistema de transporte na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP) 2019, 2020, 2021, 2022, 2023 e 2024

	2019		2020		2021		2022		2023		2024	
Passageiros Transportados	milhões	%	milhões	%	milhões	%	milhões	%	milhões	%	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	1.969,4	37,6
- 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	889,8	17,0
- Via Quatro ²	229,5	3,6	110,9	3,1	110,9	2,8	166,8	3,4	190,4	3,7	198,7	3,8
- Via Mobilidade - Linhas 5 e 17 ²	166,8	2,6	98,3	2,7	109,7	2,8	143,2	2,9	154,9	3,0	167,5	3,2
- Via Mobilidade - Linhas 8 e 9 ²	-	-	-	-	-	-	199,5	4,1	228,7	4,5	232,8	4,4
- Trem Metropolitano - CPTM ³	867,7	13,6	504,6	13,9	533,8	13,6	441,4	9,0	457,4	9,0	480,6	9,2
Transporte sobre pneus	4.004,7	63,0	2.380,9	65,3	2.581,7	66,1	3.133,1	64,3	3.223,7	63,1	3.270,3	62,4
- Ônibus Municipal - SPTRANS ⁴	2.636,6	41,5	1.563,2	42,9	1.672,9	42,8	2.048,9	42,0	2.080,1	40,7	2.160,9	41,2
- Ônibus Intermunicipal - EMTU ⁵	506,9	8,0	303,0	8,3	336,8	8,7	401,8	8,3	421,8	8,3	411,0	7,9
Aeroporto e Corredor (Trolebus e Diesel)	75,9	1,2	50,6	1,4	57,0	1,5	68,3	1,4	70,7	1,4	69,5	1,3
Empresas particulares (serviço comum e seletivo)	431,0	6,8	252,4	6,9	279,8	7,2	333,5	6,9	351,1	6,9	341,5	6,6
- Ônibus - Outros Municípios ⁶	861,2	13,5	514,7	14,1	572,0	14,6	682,4	14,0	721,8	14,1	698,4	13,3
Total de Transportes	6.366,7	100	3.649,1	100	3.912,5	100,0	4.878,2	100,0	5.106,3	100,0	5.239,7	100,0

Fonte: GPF

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

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

Evolução da Rede Metroviária



	REDE METROVIÁRIA	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024
REDE METROVIÁRIA (METRÔ DE SÃO PAULO, VIA QUATRO E VIA MOBILIDADE)									
	km de extensão	80,4	96,0	101,0	101,0	104,2	104,2	104,2	104,2
	N° de estações	71	84	89	89	91	91	91	91
	N° de linhas	6	6	6	6	6	6	6	6
LINHAS OPERADAS PELO METRÔ DE SÃO PAULO									
	km de extensão	71,5	64,7	69,7	69,7	71,4	71,4	71,4	71,4
	N° de estações	64	58	62	62	63	63	63	63
	N° de linhas	5	4	4	4	4	4	4	4
PASSAGEIROS TRANSPORTADOS PELO METRÔ DE SÃO PAULO									
	Média nos dias úteis (milhão)	3,73	3,71	3,69	1,84	1,91	2,61	2,86	2,94
	Total anual (bilhão)	1,10	1,09	1,10	0,55	0,58	0,79	0,85	0,89

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



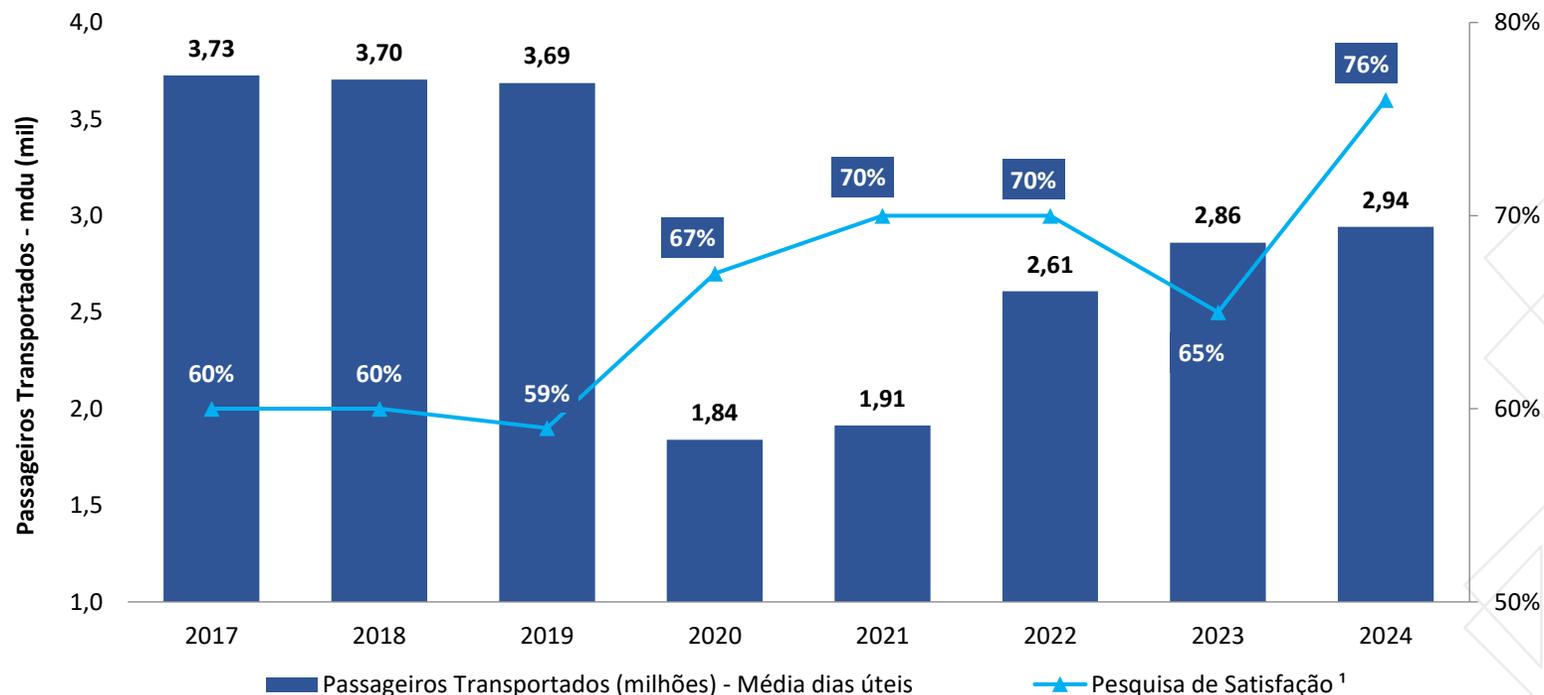
O Metrô de São Paulo

Grandes Números



- 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"



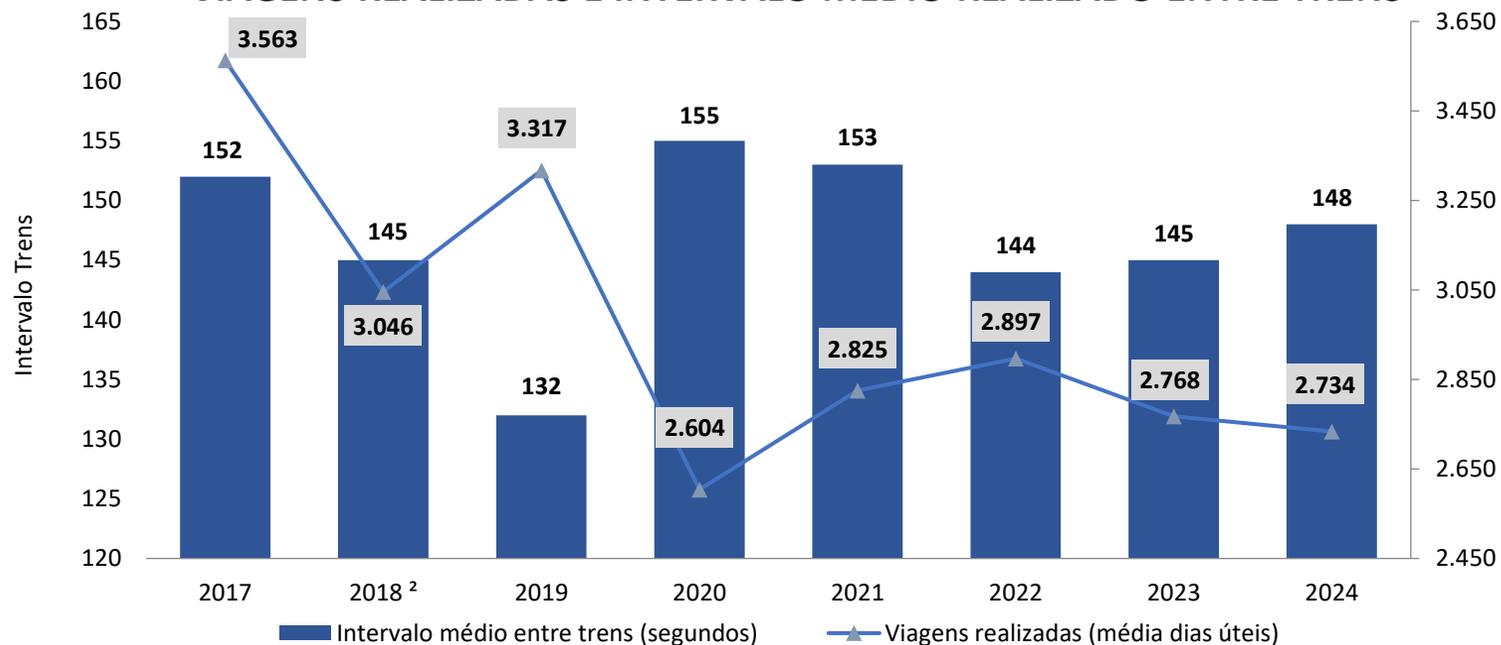
O Metrô de São Paulo

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 04/08/2018 não inclui os dados da Linha 5 -Lilás, que passou a ser operada em regime de concessão pela Via Mobilidade.

Viagens Realizadas

Viagens Realizadas



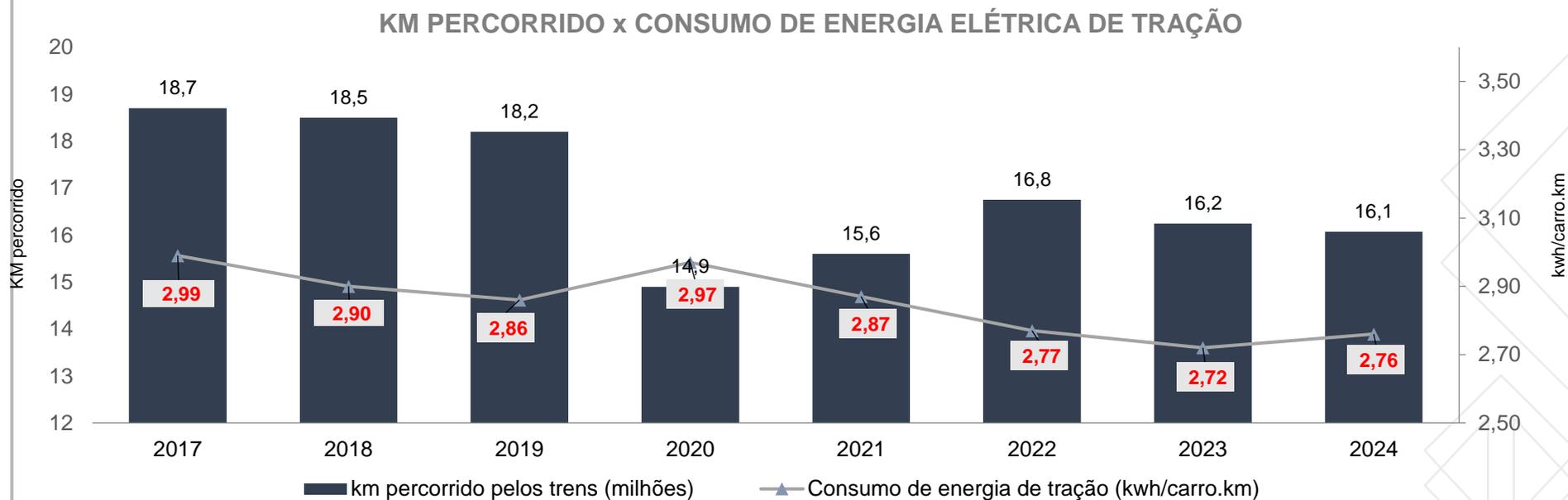
O Metrô de São Paulo

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



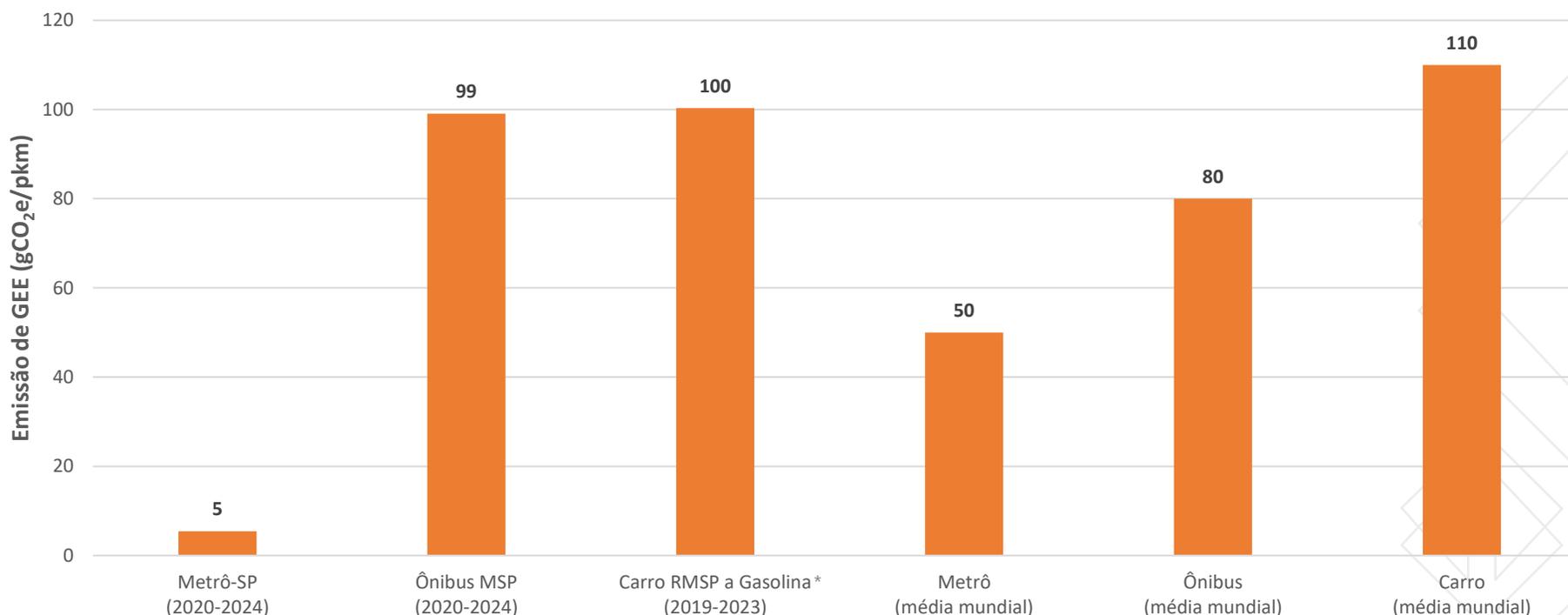
O Metrô de São Paulo

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) Média dos últimos cinco anos



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



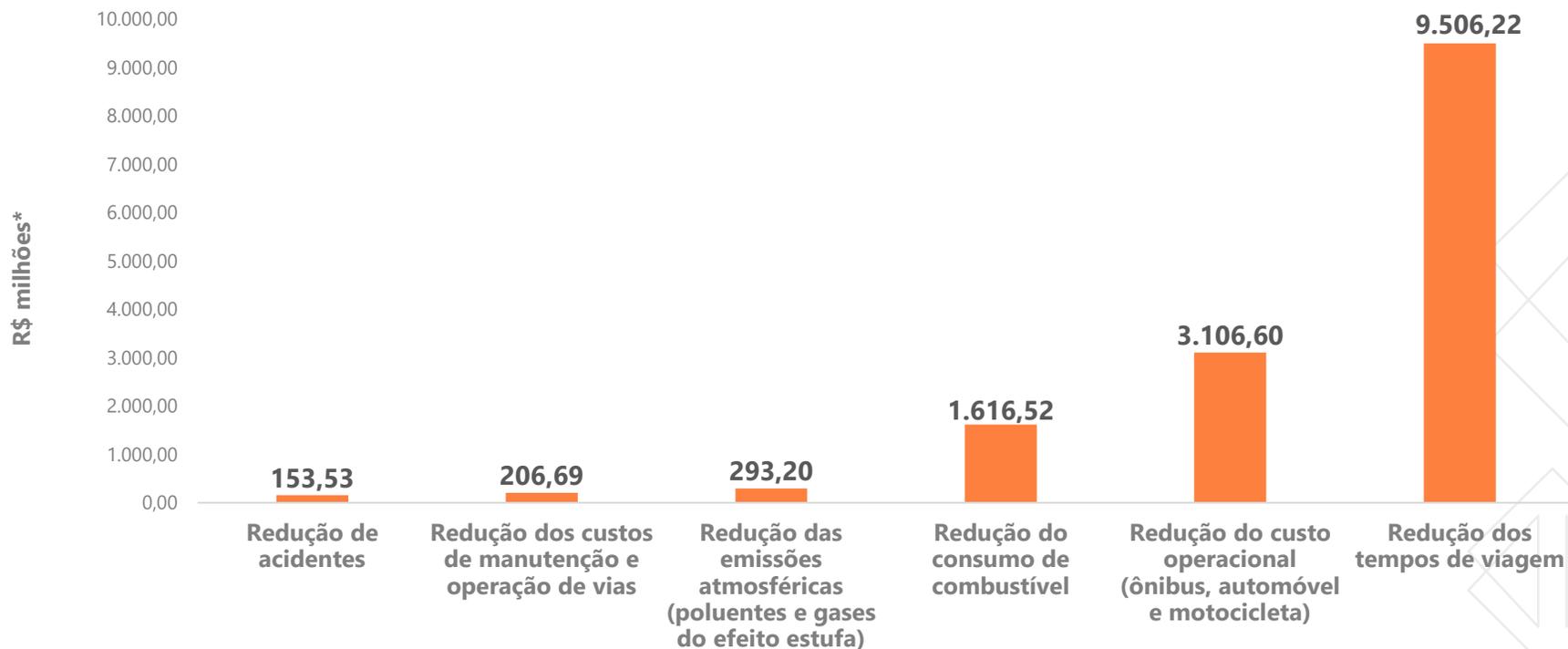
O Metrô de São Paulo

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

Benefícios Sociais 2024



*Valores correntes



O Metrô de São Paulo

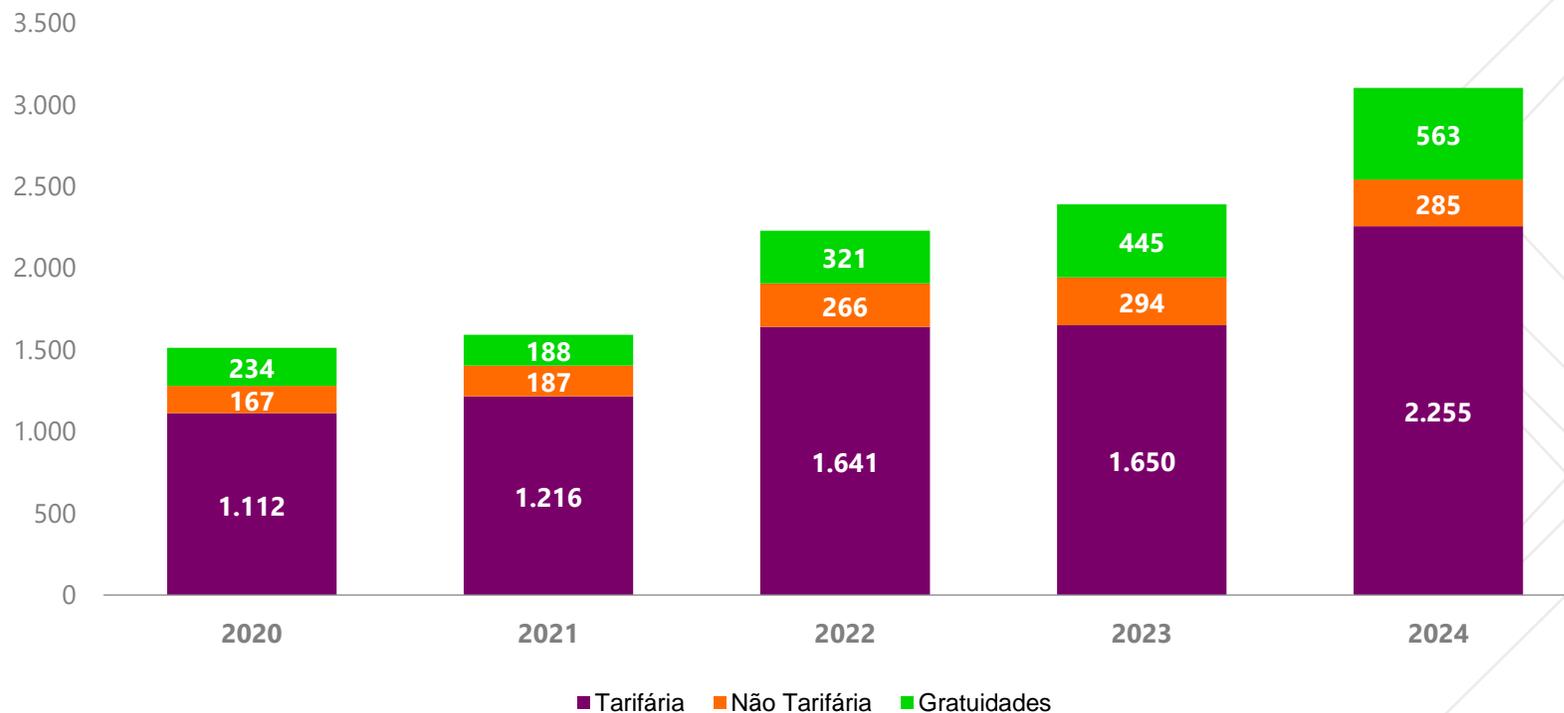
Grandes Números



- 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

Receita Operacional Bruta

RECEITA OPERACIONAL BRUTA



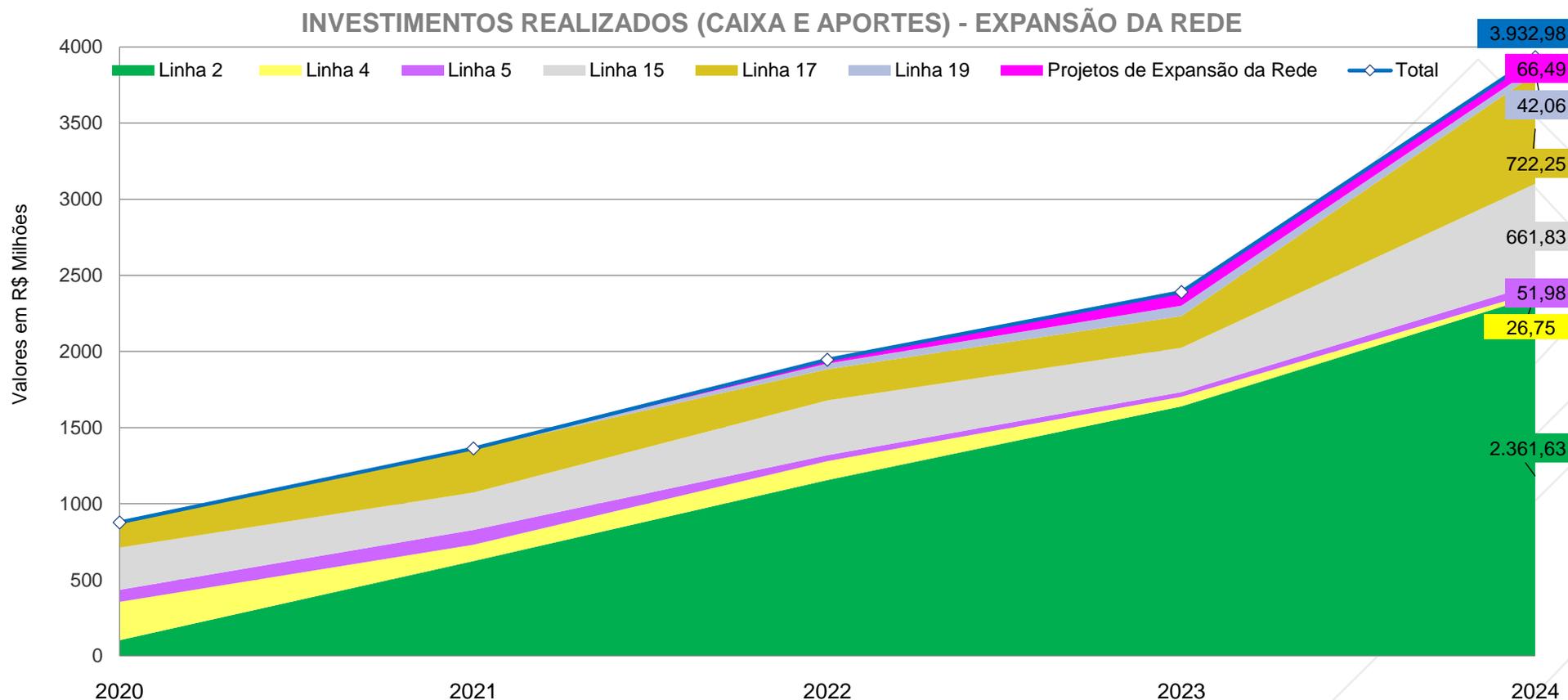
O Metrô de São Paulo

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

Investimentos realizados (caixa e aportes) – Expansão da Rede



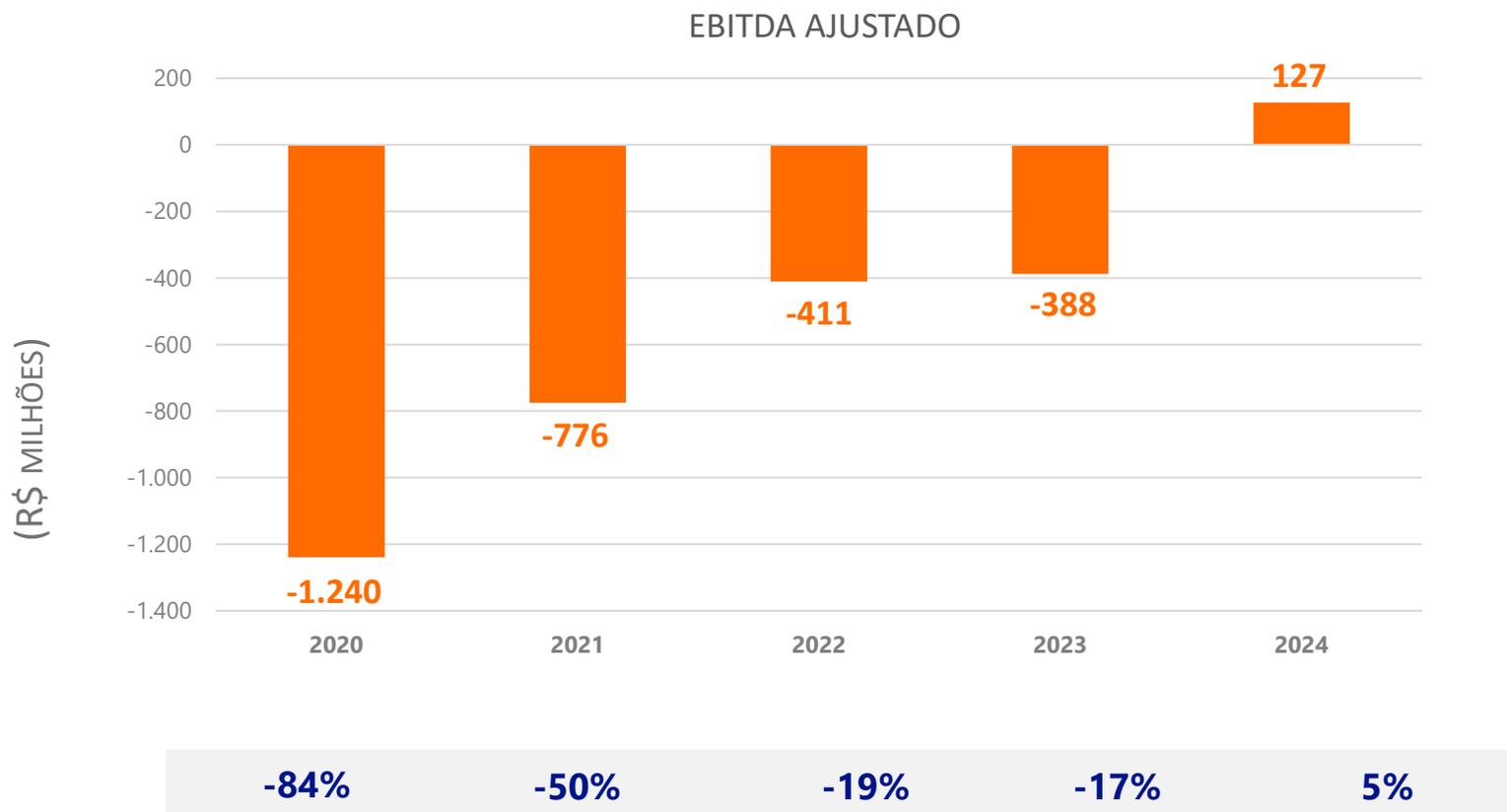
O Metrô de São Paulo

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

EBITDA Ajustado



O Metrô de São Paulo

Destaques de 2024 | 50 anos de 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

Metrô de São Paulo completa 50 anos de operação

O primeiro metrô do Brasil completou 50 anos de operação no dia 14 de setembro de 2024 com mais de 30 bilhões de pessoas transportadas.

No dia 14 de setembro de 1974, o trem do Metrô de São Paulo fazia a primeira viagem no trecho de 7 km da então Linha Norte-Sul, atual Linha 1-Azul, percorrendo sete estações entre Jabaquara e Vila Mariana. Desde então, 33,6 bilhões de passageiros utilizaram toda a rede do Metrô. Essas dezenas de bilhões de pessoas transportadas equivalem a 165 vezes a população do Brasil, 23 vezes a da China, ou ainda quatro vezes a população de todo o planeta, mostrando os gigantescos números que construíram a reputação do meio de transporte preferido dos paulistanos. Nesse levantamento, foi considerada a movimentação nas linhas 1-Azul, 2-Verde, 3-Vermelha

e 15-Prata, todas administradas pelo Metrô, além da Linha 5-Lilás, entre 2002 e agosto de 2018, período em que era operada pela Companhia

Para transportar essa quantidade de pessoas, ao longo de meio século, os trens do Metrô percorreram 606,4 milhões de quilômetros. Para se ter uma ideia da magnitude desse número, ele corresponde a 1.578 vezes a distância da Terra à Lua e 7,7 vezes o trajeto aproximado entre a Terra e Marte. Em termos diários, os trens percorrem 52,3 mil quilômetros em média, distância que poderia cobrir o trajeto entre São Paulo e Tóquio, ida e volta..



O Metrô de São Paulo

Destaques de 2024 | 50 anos de 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

Metrô de São Paulo completa 50 anos de operação

A movimentação diária no Metrô também é impressionante. Aproximadamente três milhões de passageiros são transportados diariamente, o que corresponde a quase três vezes a população de Campinas. Antes da pandemia da Covid-19, esse número chegava a 4 milhões. Na Estação Sé, uma das mais movimentadas da rede, circulam cerca de 415 mil passageiros por dia, que equivale a 2,5 vezes a população de São Caetano do Sul. Antes da pandemia, cerca de 600 mil pessoas chegaram a passar diariamente pela estação do marco zero da capital. Nos horários de pico, a operação é feita por 117 trens circulando simultaneamente nas linhas 1-Azul, 2-Verde, 3-Vermelha e 15-Prata, com 2,8 mil viagens programadas por dia. A movimentação das portas dos trens, que se abrem e fecham cerca de 3 milhões de vezes por dia, é um testemunho da operação robusta e da confiabilidade do sistema.

Para ter a ideia dos impactos positivos para a sociedade, o Balanço Social do Metrô de São Paulo, publicado desde 2003, calcula os benefícios sociais e econômicos resultantes da operação do Metrô. O valor acumulado de benefícios desde 2003 demonstra uma economia de R\$ 348 bilhões (R\$ 14,8 bilhões só em 2024) para a

sociedade na Região Metropolitana de São Paulo. A matemática leva em conta redução do congestionamento nas ruas, dos tempos de viagem, do consumo de combustível 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 como a manutenção de vias.

Esses números refletem o papel essencial do Metrô de São Paulo na vida dos paulistanos e na dinâmica da metrópole, reafirmando seu compromisso com a mobilidade urbana e o desenvolvimento sustentável. Ao longo desses 50 anos, o Metrô continua a ser uma peça-chave na construção de uma São Paulo mais conectada e acessível, demonstrando que, mais do que um meio de transporte, é um verdadeiro motor de transformação social.



O Metrô de São Paulo

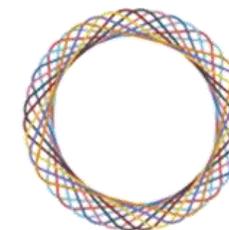
Destaques de 2024 | Reconhecimento



Folha de São Paulo "O Melhor Serviço Público de São Paulo"

Pela sétima vez consecutiva, o Metrô venceu o Prêmio Melhor de São Paulo na pesquisa realizada pela Folha de S. Paulo, em parceria com o Datafolha. Esse reconhecimento reflete os esforços da Companhia em oferecer um transporte eficiente e de qualidade aos seus passageiros.

Esse prêmio é de cada um dos colaboradores, especialmente das equipes ligadas ao sistema, como os times da manutenção, que se empenham para que os equipamentos de estações e trens funcionem da melhor forma e dos times da operação, como os agentes de segurança, funcionários da linha de frente, equipes do CCO e operadores de trens, que todos os dias cuidam para que os passageiros cheguem rapidamente e em segurança aos seus destinos.



SELO MUNICIPAL DE Direitos Humanos e Diversidade 7ª Edição

O Selo de Direitos Humanos e Diversidade reconhece boas práticas de gestão da diversidade e promoção dos direitos humanos em empresas, órgãos públicos e organizações do terceiro setor. Nesta Sétima Edição do Selo de Diversidade e Direitos Humanos o Metrô de São Paulo foi agraciado pelo trabalho [de conscientização para atendimento à Pessoa com Transtorno do Espectro Autista](#).

- 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 2024 | 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

Secretaria Municipal de Direitos Humanos e Cidadania Selo Igualdade racial Selo Direitos Humanos e Diversidade



No mês de dezembro, o Metrô de São Paulo foi reconhecido por suas iniciativas em prol da diversidade e dos direitos humanos, recebendo duas importantes certificações: o Selo Igualdade Racial e, pela sexta vez, o Selo Direitos Humanos e Diversidade. O Selo Direitos Humanos e Diversidade premiou as iniciativas voltadas à conscientização e ao atendimento às pessoas com Transtorno do Espectro Autista (TEA). Entre as ações destacadas está a criação de uma sala de acomodação sensorial, na estação Tatuapé, em parceria com a CPTM. O espaço oferece conforto visual e acústico para pessoas em crise sensorial, com isolamento acústico, controle de iluminação e poltronas individuais para promover a privacidade. Este selo também reconheceu a adaptação no aviso sonoro de fechamento das portas dos trens. Atendendo à solicitação de uma mãe de passageiros autista, o som foi reduzido sem comprometer a segurança dos demais passageiros. Essas melhorias refletem o compromisso do Metrô em garantir acessibilidade e acolhimento para todos. Já o Selo Igualdade Racial reconhece empresas que promovem a diversidade de etnias em seu quadro de colaboradores, exigindo a presença mínima de 20% de profissionais negros em diferentes funções e hierarquias.

Esses reconhecimentos, concedidos pela Secretaria de Direitos Humanos e Cidadania da Prefeitura de São Paulo, reforçam o papel do Metrô como agente de inclusão e cidadania, reafirmando seu compromisso com um transporte mais justo e acessível para todos.



O Metrô de São Paulo

Destaques de 2024 | 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

Intelijur

Metrô de São Paulo alcança três certificações no 8º Prêmio de Melhores Práticas na Gestão de Departamentos Jurídicos

O 8º Prêmio de Melhores Práticas na Gestão de Departamentos Jurídicos 2023 organizado pela Intelijur, concedeu três certificações à Companhia do Metrô, selecionadas entre diversos projetos de renomados escritórios no país.

O prêmio visa distinguir os melhores projetos desenvolvidos pelos jurídicos de empresas dentro do cenário nacional, valorizando o trabalho dos profissionais da área e promovendo a troca de experiências e conhecimentos.

Os seguintes projetos foram reconhecidos:

- Plantão de Dúvidas para Gestão de Contratos Administrativos
- Trilha de cursos sobre Gestão de Contratos
- A experiência com a implantação do modelo de *Legal Operations*



O Metrô de São Paulo

Destaques de 2024 | 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

Parque da Mobilidade Urbana Maiores do Transporte & Melhores do Transporte

As iniciativas do Metrô de São Paulo no combate à violência contra as mulheres renderam um prêmio no Parque da Mobilidade Urbana 2024, na categoria Iniciativas Públicas que Inovam e Transformam. O prêmio é um reconhecimento às ações implementadas desde 2015, para inibir e coibir a importunação sexual em trens e estações. A iniciativa, pioneira no transporte público, permanece em curso.



OTM Editora Melhores e Maiores Obras 2024

A Companhia do Metrô recebeu o prêmio de Maior Receita Operacional Líquida na categoria Ferroviário de Passageiros, destacando-se por sua excelência em transporte público. No exercício de 2023, a receita líquida do Metrô foi de 2,320 bilhões, um aumento de cerca de 7,2% em relação ao ano anterior.

ANPTrilhos Melhores Práticas

O Metrô de São Paulo participou do Workshop Melhores Práticas ANPTrilhos e trouxe mais um prêmio para casa, com o case 'A transformação da gestão do conhecimento em excelência operacional'.



O Metrô de São Paulo

Destaques de 2024 | 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

ANPTrilhos-CBTU 11º Prêmio Tecnologia & Desenvolvimento Metroferroviário - Categoria 3

A honraria foi concedida ao artigo técnico “Força de Movimento das Portas de Plataforma - PSD`s: Correlação com a Corrente e Aplicações em Monitoramento Contínuo, Companhia do Metropolitano de São Paulo”, que demonstra como o monitoramento das portas de plataforma pode ser feito de maneira remota, por meio das características do próprio equipamento, com o movimento da corrente do motor da porta.



Secretaria Municipal de Saúde de São Paulo Selo de Empresa Parceira Posithiva

Em janeiro, o Metrô recebeu o selo de Empresa Parceira Posithiva 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.



O Metrô de São Paulo

Destaques de 2024 | Reconhecimento



O Instituto Nacional de Engenharia Melhores e Maiores Obras 2024 - Expansão da Linha 2-Verde



A obra de expansão da Linha 2-Verde do Metrô ganhou o prêmio Melhores e Maiores Obras 2024, do Instituto Nacional de Engenharia, na categoria Mobilidade-Metrô. A premiação aconteceu no dia 27 de agosto e a ampliação da Linha 2-Verde concorreu com obras de todo o país. Essa é a mais complexa obra em andamento, e uma das maiores em infraestrutura da América Latina, envolvendo a construção de mais 8 km de vias e oito novas estações, entre Vila Prudente e Penha. O empreendimento em construção vai atender diretamente a mais de 300 mil pessoas, além dos benefícios à mobilidade urbana, com a redistribuição do fluxo de passageiros e a agilidade nos trajetos. É o Metrô, encurtando distâncias, movimentando a cidade e conquistando mais prêmios.

- 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 2024 | 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

Associação Brasileira de Companhias Abertas – ABRASCA **26° Prêmio ABRASCA – “Relatório Anual”**

O Metrô de São Paulo alcançou a segunda colocação com o Relatório Integrado 2023 no 26° Prêmio ABRASCA - Relatório Anual. Pelo terceiro ano consecutivo, o Metrô esteve entre os finalistas da categoria Empresas Fechadas que contou com 27 organizações inscritas.

O Metrô obteve a segunda colocação nas edições de 2024 e 2023 e a primeira colocação na edição de 2022.

O Relatório Integrado é cada vez mais relevante por dar transparência aos resultados obtidos pelas empresas aos seus stakeholders. O reconhecimento recebido através do 26° Prêmio Abrasca indica que a Companhia tem comunicado sobre o desempenho de forma objetiva, integrada e transparente.





O Metrô de São Paulo

Destaques de 2024 | Reconhecimento



Desempenho Climático - CDP



O Metrô de São Paulo segue promovendo a mobilidade sustentável e contribuindo como um modo de transporte essencial para cenários de baixo carbono. Em 2024, com a gestão de nossos impactos ambientais e empenhando diversas ações de liderança em relação ao seu desempenho climático, obtivemos a pontuação B, tanto no questionário sobre Clima, como de Segurança Hídrica, de acordo com o framework e a metodologia de pontuação do CDP-Turning Transparency to Action, uma plataforma mundial de registro público de desempenho ambiental e climático.

Reconhecimento Guia de Planejamento de Monotrilhos

O Metrô de São Paulo participou de um grupo de trabalho, criado pela Associação Internacional de Monotrilhos (International Monorail Association - IMA), para a elaboração de um Guia de Planejamento de Monotrilhos. O documento foi lançado durante o evento MonorailEx 2024, realizado na cidade de Neumarkt - Alemanha, e foi apresentado na feira internacional Innotrans 2024, realizada em Berlim - Alemanha. O monotrilho da Linha 15-Prata conta com 14,5-km de extensão operacional entre os bairros de Vila Prudente e Jardim Colonial, além de 5,2 km em implantação. Vem alcançando recordes sucessivos de demanda, chegando a 147,3 mil passageiros transportados em 12/11/2024, com média de 143,8 mil

passageiros transportados por dia útil em novembro de 2024, sendo a única entre as linhas metroferroviárias que ultrapassou a demanda de passageiros transportados anterior ao início da pandemia de Covid-19.

Atualmente é a linha de monotrilho com a mais alta capacidade de projeto no mundo. Por isso, a Linha 15-Prata é citada em diversos trechos do Guia de Planejamento de Monotrilhos, sendo usada como modelo de sucesso a ser seguido, conforme capítulo específico do documento dedicado a esse tema, junto a outros monotrilhos icônicos, como os de Toquio-Haneda, Chiba, e Osaka, no Japão e de Chongqing, na China.



O Metrô de São Paulo

Destaques de 2024 | 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

Prêmio Inovação em Rede da ANPTrilhos Projetos de expansão da rede metroviária Vencedor na categoria "Eficiência Energética"

O Metrô de São Paulo participou da cerimônia de apresentação de trabalhos técnicos finalistas e divulgação dos vencedores ao Prêmio Inovação em Rede pela ANPTrilhos. O evento ocorreu no auditório da CPTM na icônica e centenária Estação da Luz.

A iniciativa da Associação visa fomentar o desenvolvimento de ações inovadoras que resultam em melhorias no desempenho das empresas operadoras de transporte coletivo de passageiros sobre trilhos no Brasil. Foram duas categorias de premiação: Gestão de Ativos e Eficiência Energética.

O Metrô de São Paulo venceu com o artigo **“Energias alternativas, eficiência energética e sustentabilidade em projetos de expansão da rede metroviária de São Paulo”** na categoria Eficiência Energética.

A racionalização do consumo da água doce, a otimização do uso da energia elétrica e a utilização de fontes renováveis de baixo carbono fazem parte do aspecto estratégico para a sustentabilidade financeira do Metrô de São Paulo, pois estão diretamente ligados aos custos e a viabilidade da operação, além das dimensões ambiental e climática.

A apresentação destacou as principais ações, resultados esperados e impactos oriundos das diretrizes e requisitos técnicos para a utilização de energias alternativas renováveis, ganhos em eficiência energética, otimização de recursos e maior sustentabilidade aplicados de forma integrada no Projeto Básico da Linha 19-Celeste.

Trata-se do primeiro projeto no Brasil de linha de metrô de grande porte concebido em BIM (*Building Information Modeling*) que integra as disciplinas de civil, arquitetura, sistemas e via permanente em suas diversas unidades construtivas por meio de modelos tridimensionais.



O Metrô de São Paulo

Estratégia de Longo Prazo e Plano de Negócios



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 – 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.



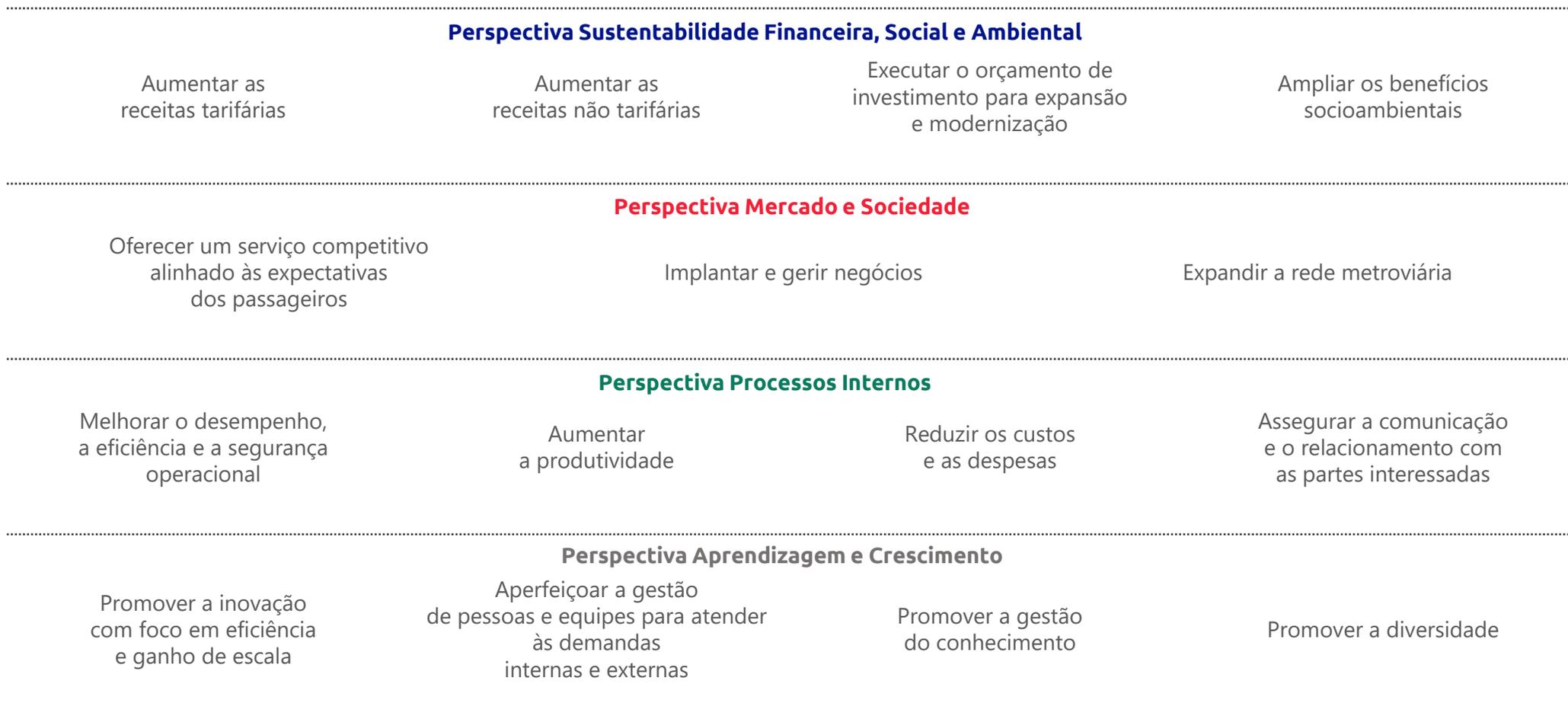
O Metrô de São Paulo

Estratégia de Longo Prazo e Plano de Negócios



- 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

Mapa Estratégico



O Metrô de São Paulo

Estratégia de Longo Prazo e Plano de Negócios

Objetivos Estratégicos - Sustentabilidade Financeira, Social e 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

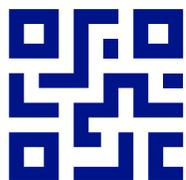
DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS



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 e de Governança:

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 é maximizar os impactos positivos promovidos pela operação da rede metroviária para toda sociedade e reforçar a importância dos investimentos na sua expansão. A governança consiste em um conjunto de mecanismos de liderança, estratégia e controle com vistas à condução de políticas públicas e serviços de interesse da sociedade.



O Metrô de São Paulo

Estratégia de Longo Prazo e Plano de Negócios



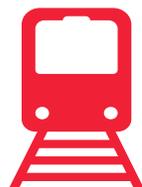
Objetivos Estratégicos - Mercado e Sociedade



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.

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 – 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.



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.



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.



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.



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 2024-2028 e Plano de Negócios 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

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, proporcionando uma visão sistêmica, a partir dos quais é associado o portfólio de programas e projetos.

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.

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 recapacitação 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.



A escultura "**Equilíbrio**", de Renato Brunello, encontra-se exposta na estação Paraisópolis. 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



Mapa Estratégico – Perspectivas priorizadas - Implementação e 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

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

● Não Avaliado

● Não Atingida 0% - 59,9%

● Parc. Atingida 60% - 97,9%

● Atingida 98% - 100%

● > 100% Superada



O Metrô de São Paulo

Estratégia de Longo Prazo 2024-2028 e Plano de Negócios 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

Objetivos e Indicadores Estratégicos – Metas 2024-2028

Perspectiva BSC	Objetivo Estratégico	Indicador	Unidade	Meta 2024	Ref	Resultado
Sustentabilidade Financeira, Social e Ambiental		EBITDA	%	-11,56	↑	●
	Executar o orçamento de investimento para expansão e modernização	Execução do Orçamento de Investimento	%	100	↑	●
Mercado e Sociedade	Oferecer um serviço competitivo alinhado às expectativas dos passageiros	Avaliação Geral do Serviço (PPA)	%	70	↑	●
	Expandir a Rede Metroviária	Extensão da rede de metrô implantada pela CMSP (PPA)	km	104,2	↑	●
Processos Internos	Melhorar o desempenho, a eficiência e a segurança operacional	Qualidade do Serviço – IQS	%	100	↑	●
	Aumentar a produtividade	Gastos com Pessoal	%	72,98	↓	●
	Reduzir custos e despesas	Gastos Gerais	%	31,91	↓	●
	Assegurar a comunicação e relacionamento com as partes interessadas	Favorabilidade nas Redes Sociais Metrô	%	54	↑	●
Aprendizagem e Crescimento	Aperfeiçoar a gestão de pessoas e equipes para atender às demandas internas/externas	Desenvolvimento da Liderança	%	70	↑	●

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



O Metrô de São Paulo

Estratégia de Longo Prazo 2025-2029 e Plano de Negócios 2025



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 modelo de operação vigente tem um custo associado à condição de serviço público essencial e à função social, independente da arrecadação, com serviços baseados no uso intensivo de mão de obra. Dessa forma, a pauta estratégica considera a revisão do desenho organizacional adaptando-o às novas condições e realidade, priorizando ações para intensificar a automação e aumentar a eficiência, sem prejuízo ou comprometimento da qualidade do serviço e do capital intelectual.

As variáveis identificadas nos cenários político, econômico, social, tecnológico, ambiental e legal exploraram os impactos presentes e futuros. Foram adotados direcionadores para estimular as mudanças, possibilitando uma visão estruturada e sistêmica sobre a empresa: as oportunidades de criação de valor, as consequências para o negócio, os impactos na jornada do passageiro e os impactos ambientais, sociais e de governança a partir da expansão da rede metroviária.

Foram mantidos os 15 objetivos estratégicos constantes no Mapa Estratégico baseado no Balanced Scorecard (BSC), que refletem a Estratégia de Longo Prazo 2025-2029. Para cada um dos dez objetivos estratégicos priorizados foram identificados os fatores de risco associados e os respectivos elementos direcionadores para sua mitigação, bem como os indicadores e metas de desempenho para o próximo período, orientando a alocação de recursos de investimento e custeio em iniciativas, programas, projetos e atividades que possibilitem o atingimento dos objetivos e a sustentabilidade da organização.

Para fazer frente ao contexto atual e aos cenários futuros, optou-se por manter a estratégia fundamentada na gestão financeira, entendendo que o desafio ainda é viabilizar o equilíbrio econômico-financeiro da empresa, no médio prazo e no longo prazo, para possibilitar a realização de investimentos estratégicos de forma a gerar maior competitividade para a Companhia.



O Metrô de São Paulo

Estratégia de Longo Prazo 2025-2029 e Plano de Negócios 2025



- 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

Objetivos e Indicadores Estratégicos – Metas 2025-2029

Perspectiva BSC	Objetivo Estratégico	Indicador	Unidade	Meta 2025	Meta 2026	Meta 2027	Meta 2028	Meta 2029
Sustentabilidade Financeira, Social e Ambiental		EBITDA	%	-0,62	-1,19	-2,14	-1,74	-0,42
	Executar o orçamento de investimento para expansão e modernização	Execução do Orçamento de Investimento	%	100	100	100	100	100
	Benefícios Socioambientais e de Governança	Maturidade de Governança Corporativa	nível	I	I	I	I	I
Mercado e Sociedade	Oferecer um serviço competitivo alinhado às expectativas dos passageiros	Avaliação Geral do Serviço (PPA)	%	70	71	71	71	71
	Implantar e gerir negócios	Receitas não Tarifárias	R\$ mi	211.515	225.144	221.867	225.823	225.823
	Expandir a Rede Metroviária	Extensão da rede de metrô implantada pela CMSP (PPA)	km	104,2	110,9	119,8	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	%	66,29	67,46	67,95	68,20	67,23
	Reduzir custos e despesas	Gastos Gerais	%	30,18	29,22	28,37	27,84	27,57
	Assegurar a comunicação e relacionamento com as partes interessadas	Favorabilidade nas Redes Sociais Metrô	%	64	65	66	67	68
Aprendizagem e Crescimento	Promover a Gestão do Conhecimento	Treinamento	h	22,29	24,52	26,97	27,50	28,00



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

Os benefícios das estratégias de inovação interna e aberta para a ambidestria organizacional

Em 2024 o Metrô investiu em elevar a maturidade corporativa para inovar, tanto no ambiente interno, com a consolidação de suas ações de cultura e a capacitação em inovação, quanto no externo, na cooperação entre a Companhia e as startups, universidades, os institutos de pesquisa, as entidades governamentais e outras empresas de base tecnológica.

No ambiente interno, o incentivo à geração de novas ideias amparadas pela aprendizagem prática para estruturação e implementação dessas ideias, avança consistentemente pelo Programa Plim, que apresentou resultados expressivos em sua quarta edição. Nesse ano, o desafio corporativo interno focou na criação de novos produtos e serviços integrados à cidadania e recebeu 90 ideias inscritas de todas as Diretorias da empresa.

O Programa UNIT, com webinars sobre inovação, e o inovaDay, evento para comemoração do Dia da Inovação, juntos apresentaram aos mais de 1500 metroviários participantes, temas tecnológicos, de propriedade intelectual, conexão empresa-universidade-fomento para inovação, contribuindo com as iniciativas de inovação em desenvolvimento, além de incitar que outras sejam viabilizadas a partir de novos saberes. Essas iniciativas contaram com uma novidade esse ano: *storytellings* de metroviários sobre inovações da Companhia ao longo de seus 50 anos.

No ambiente externo, os Termos de Cooperação Técnico-Científica e o MetroHub, espaço de inovação aberta, alocado no Parque de Inovação Tecnológica, em São José dos Campos, ampliaram e solidificaram as parcerias do Metrô com o ecossistema de inovação em busca de maior protagonismo dentre as organizações capazes de alcançar mais inovação e eficiência econômica em cenários competitivos e de grande transformação social. Foram apresentados 43 desafios reais da Companhia ao ecossistema de inovação em 2024.

Em complemento à estratégia de inovação aberta, houve avanço significativo em conhecimento e maturidade de atuação em duas frentes importantes, até então inéditas na Companhia, sendo a primeira relativa à prospecção e utilização de fomentos e financiamentos direcionados para inovação, e a segunda, a utilização de modalidades de contratação pública de inovação.

Por fim, destaca-se a parceria profícua com as contrapartes de inovação, que atuam como pontos focais dentro nas gerências, organizando e acompanhando as iniciativas já em andamento, além de dar escala e potencializar todas as novas oportunidades internas e externas para inovar.

As estratégias de inovação interna e aberta têm apoiado as inovações de sustentação da empresa, que asseguram o valor do negócio no presente, ao mesmo tempo vêm revelando grande potencial para igualmente impulsionar as inovações de crescimento, responsáveis por construir o futuro da Companhia.



O Metrô de São Paulo

Inovação e Tecnologia



- 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

Sistema de monitoramento da lotação - TOTH

A inovação permeia o Metrô e esse ano, com a implantação do TOTH, a operação ganhou um importante aliado.

O sistema TOTH, em operação nas linhas 1-Azul e 2-Verde, permite o monitoramento em tempo real da condição de lotação dos trens, agilizando a adoção de estratégias de circulação durante as ocorrências operacionais.

A ferramenta foi desenvolvida pelas áreas de operação do Metrô de São Paulo.



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

Governança de Inovação

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:

- Elaboração e disponibilização do Módulo de Contratação Pública de Inovação para integrar a Trilha de Contratação da Unimetro.
- Finalização da minuta da primeira Licitação Especial de *Startups* da Companhia, para futura assinatura do também primeiro Contrato Público de Solução Inovadora (CPSI), com desafio de eficiência hídrica da DO/GSE;
- Elaboração de modelo de edital de pregão com aplicação de *visual law*;
- Elaboração de Chamamento Público para celebração de Acordos de Parcerias Técnico-Científica, Tecnológica e de Inovação.

Gestão de Patentes

Desde 2020 a Gestão de Patentes vem sendo realizada pelas áreas de Inovação e Marketing com avanços significativos. Foram três patentes concedidas:

- Adaptação do Sistema ATC L/O para Utilização em Trens Modernizados (2021)
- Equipamento Organizador de Embarque e Desembarque Modelo Longo (2022)
- Dispositivo de Redução de Efeito Eletromagnético em Linhas Férreas (2023)

E há sete 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
- Sistema de Monitoramento de Portas de Plataforma Metroferroviárias
- Sistema de Monitoramento de Captação de Energia Elétrica em Trens
- Sistema de Monitoramento de Elementos de Via em Monotrilhos
- Método e aparato de detecção e localização de trincas totais em trilhos do sistema metroviário



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

Gestão dos Instrumentos Corporativos de Inovação, elaboração e atualização

- Política de Inovação
- Norma de Patentes
- Norma Geral de Propriedade Intelectual
- Regulamento de Inovação

Mapa de Riscos

Foram atualizados os riscos corporativos em inovação, a fim de garantir que a Companhia possa geri-los ao antecipar, monitorar e mitigar esses riscos por meio de planos de ação anuais.

Comissão Permanente de Gestão do Conhecimento e Inovação - CPGCI

Atualizados os membros da Comissão, cujas reuniões estratégicas e decisórias com representantes das Diretorias da Companhia são direcionadas para a discussão sistemática e regular do tema inovação no âmbito da Companhia e aderente à Política de Inovação em vigor.

Cultura de Inovação

Promovidas ações de estímulo à cultura da inovação por meio de eventos de sensibilização e conscientização, relativos à importância da inovação, dos métodos, técnicas e tecnologias para a estrutura organizacional, bem como para a divulgação e compartilhamento de conhecimento e de experiências inovadoras. Dentre as iniciativas realizadas em 2024, destacam-se:

inovaDay

Evento em comemoração ao Dia Nacional da Inovação, data inspirada pelo inventor brasileiro Alberto Santos Dumont. A edição de 2024 contou com 619 metroviários e programação especial:

- Inovar! O que Pasteur pode nos ensinar?, por Prof. Dr. Vagner Bernal Barbeta, Reitor do Centro Universitário FEI
- Programa Plim | *Storytellings* dos Inovadores selecionados nos anos 2020, 2021, 2022 e 2023
- Observatório Metropolitano da Mobilidade Urbana de São Paulo - OMMU-SP
- 50 anos de Metro, 50 anos de Inovação e 5 anos de NIT.



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

UNIT

Trata-se de uma série de *Webinars* com temas estratégicos sobre Inovação, ministrados por professores, pesquisadores e executivos, na primeira parte do evento, e a segunda parte dedicada aos *storytellings* de metroviários sobre inovações da Companhia.

Ao longo do ano foram realizados 4 encontros, reunindo 885 participantes ao todo.

Parte 1 - Temas de Inovação:

- Gêmeos Digitais: A revolução da realidade virtual, por Ariane Novais, do ITA.
- A proteção jurídica da inovação através das patentes, por Aaron Engel.
- Projetos universidade-sociedade: cases, oportunidades e fomento, por Prof. Dr. Luiz Leduino de Salles Neto, da UNIFESP.
- Ciclo de Patentes - Estratégia de Depósito: programa de computador e desenho industrial, por Aaron Engel.

Parte 2 - *Storytellings* de metroviários:

- Metrô Data Logger – A inovação transformando a manutenção do Metrô
- Convênio FEI e Metrô: Estudo da tecnologia – UWB
- Convênio IPT e Metrô: Inspeção de Vias do Monotrilho com Drones
- O desafio da DO/GMT/CMO nos pedidos de patente do Metrô

Contrapartes de Inovação

Composta por uma rede de parceiros que atuam como pontos focais dentro das gerências da Companhia, as Contrapartes de Inovação tem o objetivo de organizar, potencializar e escalar as ações e oportunidades de inovação em parceria com o DA/NIT, por meio de encontros trimestrais e diálogo constante.

As responsabilidades das 14 contrapartes são conectar as demandas da área com as oportunidades de inovação intra e extra empresa; estimular o modelo mental para inovar dos metroviários; atualizar o portfólio corporativo de iniciativas de inovação que compõe o indicador corporativo; levantar demandas específicas, de modo a que se possa obter uma visão e atuação corporativa e setorial da gestão de inovação.

Para execução de suas responsabilidades, as contrapartes foram desenvolvidas para inovação ao longo do ano acerca de fomento e financiamento para inovação FINEP, EMBRAPPII e CAF, parcerias academia-empresa, elaboração e levantamento de desafios, modalidades de contratação pública de inovação, indicação de eventos para inovação e conexão com *startups*.



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

Cultura e Empreendedorismo

Plim – Programa Laboratório de Ideias do Metrô

Como parte da estratégia de cultura de inovação e empreendedorismo, desde 2020 a Companhia tem investido no Plim – Programa Laboratório de Ideias do Metrô, cujos resultados tem sido importantes desde a aprendizagem para inovar, identificação de talentos na empresa, aprimoramento profissional, até o desenvolvimento e implantação de soluções inovadoras.

A jornada da ideia no Plim parte da inscrição ao projeto de inovação



Nessa quarta edição o programa lançou o desafio corporativo: **Como o Metrô pode criar novos produtos e serviços integrados à cidadania, impulsionando a utilização de seus recursos e alavancando o desempenho organizacional?**

Conheça os números dessa edição:

- 667 acessos à plataforma do Programa
- 90 ideias inscritas
- 10 ideias prototipadas
- 6 ideias aprovadas pela Diretoria para implementação
- 96 h de prototipagem
- 38 h de capacitação
- 3 bolsas integrais de Pós-Graduação FIA/USP sorteadas entre os participantes

Seguem as 6 ideias da quarta edição prototipadas e aprovadas em Reunião de Diretoria para implantação pelas áreas de aplicação:

1. Economizar água na Companhia
2. Emissômetro
3. Iluminando o Caminho da Passageiro
4. Metrô de São Paulo e Produtos Orgânicos - Uma Nova Potencialidade
5. Metrô Guia
6. Uso de grades direcionadoras de fluxo para orientação aos usuários desde o seu desembarque, e também para propagandas e campanhas



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



Cultura e Empreendedorismo

Plim – Programa Laboratório de Ideias do Metrô - Resultados

Ideias já desenvolvidas e implantadas pelo Plim:

- Chatbot financeiro do metrô
- Reaproveitamento de material para confecção de anteparos
- Sistema de gestão integrada de manutenção de material rodante

Ideias em desenvolvimento para implantação pelo Plim:

- Recuperação *in company* de solventes contaminados
- Metrôdetecta
- Expansão realidade aumentada
- Programa dinâmico de oferta de trens
- Impressão 3d para redução do custo de aquisição e estocagem de materiais
- Posto de achados e perdidos
- Programa dinâmico de oferta de trens

Destaque Plim – Gestão Integrada de Manutenção de Material Rodante

O Sistema de Gestão Integrada de Manutenção do Material Rodante - SGI-MR foi desenvolvido para resolver problemas recorrentes na manutenção do material rodante, como paralisações devido à falta de recursos, planejamento e comunicação inadequados, além de possibilitar a rápida consulta para todas as equipes, auxiliando no planejamento das atividades diárias. O projeto buscou centralizar e integrar várias soluções em uma única plataforma e interface, com a colaboração de diferentes áreas da Companhia.

A participação no Plim ajudou a canalizar ideias, ter força corporativa e dar foco ao desenvolvimento. Além disso, a filosofia de gestão de projetos foi muito importante para tirar a ideia do papel. A entrega foi realizada em fases, permitindo melhorias contínuas e as lições aprendidas foram fundamentais, e agora outros projetos seguirão essa abordagem.



Tela do sistema ERP desenvolvido.

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

Capacitação

Trilha de Inovação

Em parceria com a Universidade Corporativa do Metrô e parceiros acadêmicos externos são realizadas anualmente capacitações e formações em inovação, alinhadas à estratégia da Companhia.

Em 2024 os metroviários foram desenvolvidos em:

- Introdução à Inovação – EaD – FIA/USP – 3h
- *Design* Estratégico – IED – Instituto Europeu de Design - 24h
- Introdução ao *Design* de Serviços – EaD – FIA/USP – 3h
- Instrução ao *Design Thinking* – EaD – FIA/USP - 1h
- IoT – Básico Instrumental – FEI – 12h
- IoT – Avançado Instrumental – FEI – 12h
- I.A. Generativa – FEI – 16h
- I.A. Generativa: Aprendizagem de Máquina – FEI - 16h
- Como fazer um *pitch*? – EaD – FIA/USP – 3h

Inovação Aplicada

- IOT Solutions World Congress – 16h
- Treinamento no Sistema de Monitoramento e Alerta – SMAC - Climatempo – 2h
- Jornada de Hidrogênio – FEI – 54h
- FINEP Editais do Programa Mais Inovação Brasil para Mobilidade – FEI – 1h
- Congresso da SAE - Competências para o Futuro da Mobilidade Segura, Inteligente e Sustentável – SAE – 16h



O Metrô de São Paulo

Inovação e Tecnologia | Portfólio de Iniciativas de Inovação



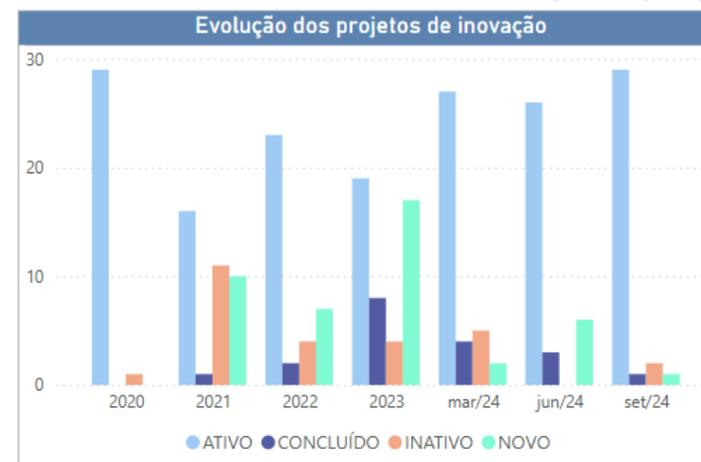
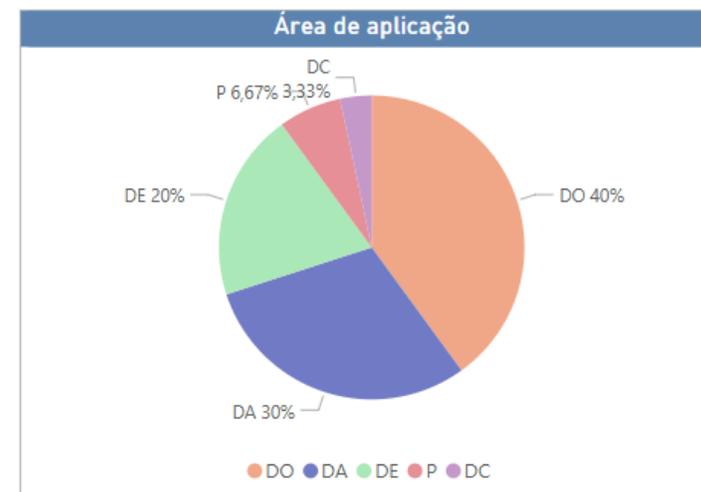
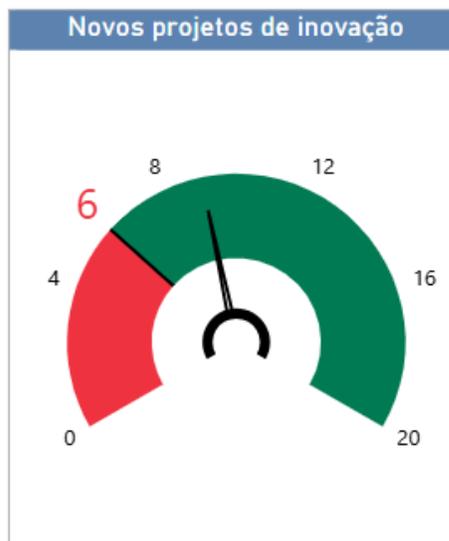
- INTRODUÇÃO
- MENSAGEM DO PRESIDENTE
- SOBRE O RELATÓRIO
- MATERIALIDADE
- O METRÔ DE SÃO PAULO
- GOVERNANÇA
- IMPACTO NA METRÓPOLE
- MOBILIDADE SUSTENTÁVEL
- FOCO NO PASSAGEIRO
- SOCIEDADE
- PESSOAS VALORIZADAS E RESPEITADAS
- DESEMPENHO ECONÔMICO-FINANCEIRO
- DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS
- DISPOSIÇÕES 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 setembro de 2024, foram acrescentados 09 novos projetos ao portfólio, totalizando 30 projetos. Resultado do expressivo trabalho realizado pela equipe de prospecção interna em parceria com os contrapartes de inovação nas áreas de eficácia.



↑ Quanto maior, melhor



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

Projeto e Parcerias - Inovação Aberta

Programa MetroDay

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, organizados pelos contrapartes de inovação, a alunos e professores para o codesenvolvimento de soluções e pesquisas inovadoras.



Resultados MetroDay

Ao longo de 2024, foram realizados sete MetroDays com cinco universidades diferentes, sendo elas, UNIFESP, Mackenzie, Instituto Federal de São Paulo - IFSP, Centro Universitário FEI e Instituto Mauá de Tecnologia – IMT. Ao todo a Companhia lançou 27 desafios com 22 selecionados para desenvolvimento de solução e/ou pesquisa, e 11 estudos concluídos em 2024.

O MetroDay possui publicação específica com cada universidade para divulgação dos resumos dos trabalhos científicos aos públicos do Metrô e da Universidade.

Conheça os 10 estudos concluídos em 2024:

1. DO/GOP - Minimização do consumo de energia otimizando tempos de percurso e parada
2. DE/GPR - Prospecção de novos analíticos no videomonitoramento do Metrô
3. DO/GSE - Análise do conforto térmico no interior do vagão
4. DO/GPR - Elaboração de polígono de tolerância de dirigibilidade da tuneladora
5. DE/GPR - Estudo do desempenho da tecnologia UWB na estimativa de distância frente as tecnologias convencionais
6. DE/GPR - Uma metodologia baseada em inteligência artificial para detecção de burlas nos bloqueios do Metrô de São Paulo
7. DO/GOP - Estudo de mobilidade na Estação Jabaquara e suas integrações com os Terminais Urbano e Intermunicipal
8. DO/GSE – Estudo do efeito aerodinâmico sobre portas de plataformas após a passagem de trens em túneis subterrâneos
9. DO/GOP – Algoritmo guloso para o problema de escalonamento de operadores em um serviço de Metrô
10. DO/GOP - Controle de fluxo nas linhas de bloqueios da Linha 3-Vermelha do Metrô-SP



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

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, o Metrô executou em 2024 a primeira fase da Jornada de Hidrogênio, cujo objetivo é ampliar o conhecimento sobre os possíveis usos do hidrogênio em suas diversas apresentações para auxiliar a Companhia no processo de adoção de alternativas de energia limpa, visando substituir parte das soluções atualmente em uso. A Jornada compreendeu: Capacitação Básica e Avançada, Visitas Técnicas Nacionais e Internacionais, *Workshop*, 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 a ser desenvolvido em 2025.



Engenheiros do Metrô e Professores da FEI no *Kick-Off* da Jornada de Hidrogênio no Metrolab.

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, foi apresentado o relatório com os resultados promissores: uma única turbina eólica vertical é capaz de gerar 292.000 Kw. O ITA foi conectado à Ciência da Computação da FEI para avanço nas simulações computacionais e melhorias no protótipo da turbina. Em 2025 serão realizados novos testes com o protótipo aprimorado.



Pesquisadores do ITA e engenheiros do Metrô instalando a turbina na madrugada para realização de Prova de Conceito.



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

MetroHub – Destaques

Foram realizadas visitas institucionais ao Parque de Inovação Tecnológica, pela Secretaria de Transportes Metropolitanos, EMTU e CPTM, bem como equipes metroviárias da Comissão Permanente de Gestão do Conhecimento e Inovação, Gerência de Serviços Compartilhados, Gerência de Tecnologia da Informação e Diretoria de Engenharia, totalizando mais de 100 participantes.



Registro de visita interinstitucional com os representantes da Secretaria de Transportes metropolitanos – STM, Secretaria de Mobilidade Urbana de São José dos Campos – SMU, Parque de Inovação Tecnológica – PIT e Companhia do Metropolitano de São Paulo - METRÔ.

Desafios do Metrô ao Cluster Aeroespacial

Em 2024 foi formalizada a conexão com o *Cluster Aeroespacial* do Parque de Inovação Tecnológica - PIT, via Termo de Cooperação, pela qual desafios do Metrô com o ecossistema de inovação para prospectar soluções inovadoras e/ou buscar novos fornecedores em outros setores do país.

Nesse contexto, foram apresentados 14 desafios relacionados ao fornecimento de peças, equipamentos e prestação de serviços, da DO/GSE ao Cluster Aeroespacial, que reúne mais de 180 empresas do setor. Essas ações buscam agregar empresas de outros setores à cadeia de novos fornecedores para materiais que encontram dificuldades de reposição pela Companhia.

Tecnologias Assistivas

IPT-SP e Metrô, via Termo de Cooperação, avançam em iniciativa de tecnologias assistivas, que inclui edital com *hackathon* para selecionar parceiro em desenvolvimento de equipamento para melhoria da experiência dos passageiros cadeirantes em escadas rolantes, além de aumentar a segurança desses passageiros e dos metroviários durante o deslocamento em estações.

CPSI- Contrato Público de Solução Inovadora

Ao longo de 2024 avançaram os trâmites da primeira Licitação Especial de *Startups* para formalização do Contrato Público de Solução Inovadora – CPSI. A publicação do edital está prevista para o início de 2025 com evento de esclarecimento e engajamento com as startups de todo o país, sobre o desafio de eficiência hídrica da Companhia. Essa nova modalidade de contratação pública para inovação abre caminhos para acelerar a inovação aberta nas instituições públicas, permitindo desenvolvimento de novas soluções ou a qualificação tecnológica precisa, por meio de provas de conceitos ou testes criteriosos remunerados, antes de grandes contratações.



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

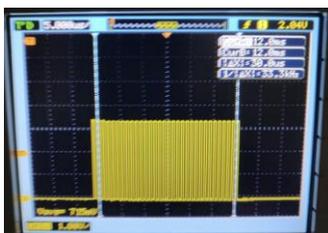
AGRADECIMENTOS

ANEXOS

Projetos e Parcerias - Inovação Aberta

Destaque Metroday – Estudo do desempenho da tecnologia UWB na estimativa de distância frente às tecnologias convencionais

O principal objetivo deste projeto, desenvolvido entre a FEI e Metrô, foi investigar a viabilidade de integrar a tecnologia *Ultra Wide Band* (UWB) para melhorar o sistema atual de Controle de Trens Baseado em Comunicação (CBTC) do Metrô de São Paulo. O trabalho resultou em uma biblioteca de software que poderá ser futuramente integrada ao ambiente do Metrô para fornecer uma solução compensatória para a ausência de sistemas de baliza convencionais. O desenvolvimento da tecnologia UWB é uma oportunidade real de melhorar a precisão e a eficiência do sistema CBTC.



Imagens da tela do osciloscópio com as saídas do GPIO (*General Purpose Input/Output*) recebendo as mensagens do SPII (*Serial Peripheral Interface*).

Os testes em bancada, bem como os realizados em situações práticas, realmente provaram que a tecnologia UWB traz muitas melhorias para a medição de distâncias, além de segurança e confiabilidade. A UWB, em particular, permitiu a mínima intervenção física no trabalho da via e dos trens, de modo que a operação pudesse ser muito mais flexível.

Projetos e Parcerias - Inovação Aberta

Projetos especiais – Uso de drones na inspeção de vias

IPT-SP e Metrô, via Termo de Cooperação, realizaram em 2024 uma série de testes para uso de drones com diferentes sensores RGB - *Red, Green and Blue* e térmicos na inspeção de vias elevadas dos Monotrilhos da Linha 15 - Prata e 17 – Ouro.



Os testes foram realizados em diferentes localidades e contextos ao longo das linhas, tiveram seus resultados analisados e apresentação do artigo científico no Congresso Internacional MonorailEx 2024, na Alemanha, sob o título *Monorail Track Inspection with the Use of Drones, São Paulo Metro, IPT – Instituto de Pesquisas Tecnológicas do Estado de São Paulo*.



O Metrô de São Paulo

Inovação e Tecnologia | GIS Corporativo



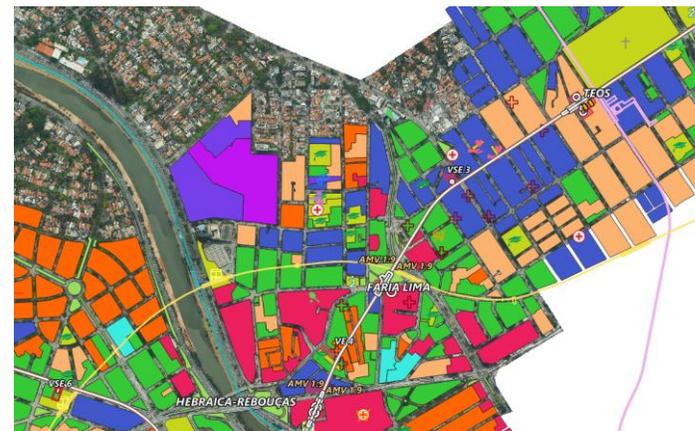
GIS Corporativo – Oportunidades em projeto e inovação

Em 2024, o Metrô deu continuidade ao processo de implementação e disseminação do uso de um Sistema de Informações Geográficas, o GIS Corporativo. Essa ferramenta inovadora 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 transformar dados em informação.

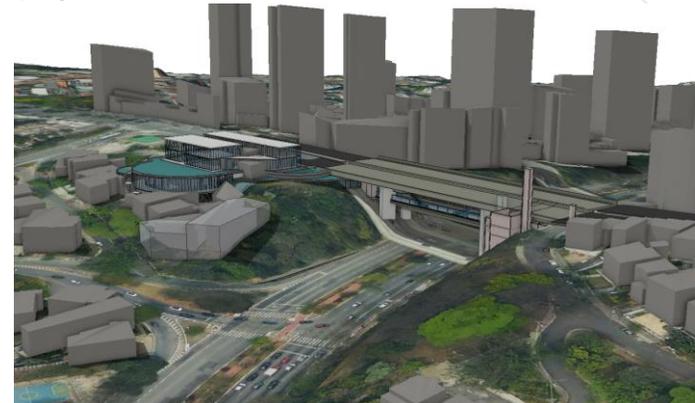
Nesse ano, a utilização dessa ferramenta e sua base de dados possibilitou notáveis melhorias no processo de acompanhamento e análise do Anteprojeto de Engenharia da Linha 22-Marrom, ao prover a visualização de forma integrada da expressiva quantidade de informações que subsidiam a concepção da linha.

Com o advento da metodologia *Building Information Modeling*-BIM no desenvolvimento do projeto de estações e poços de ventilação e saída de emergência, a integração com as ferramentas do GIS Corporativo facilitou a comunicação e a colaboração entre diferentes equipes e partes interessadas. Com uso dessa plataforma integradora, todos os envolvidos no projeto puderam acessar e visualizar as mesmas informações, reduzindo a possibilidade de erros e promovendo uma melhor coordenação entre as fases de projeto.

Ainda em 2024, foi elaborada minuta de instrumento normativo que orientará a produção de dados georreferenciados pela Companhia. Sua publicação está prevista para 2025.



Base georreferenciada do Anteprojeto de Engenharia da Linha 22-Marrom: sobreposição do traçado geométrico, mapa de uso do solo, traçado das linhas metroferroviárias existentes (Linha 4-Amarela e Linha 9-Esmeralda) e projetada (Linha 20-Rosa)



Sobreposição de modelos em formato *Industry Foundation Classes-IFC* sobre o modelo de terreno, edificações e ortofotos (base cartográfica do anteprojeto de engenharia da Linha 22-Marrom).

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

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.

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 eleito pelos empregados, além eleito pelos 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 de dispêndios, além de promover anualmente a análise do atendimento das metas e resultados.

A Diretoria 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, sendo permitida três reconduções.



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 do Estatuto Social.

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 13.303/2016 foi criado o Comitê de Auditoria Estatutário com funções de assessoramento no controle da gestão; o Comitê de Elegibilidade 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 2024 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



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 do exercício de 2024

No exercício de 2024, foram revisados os riscos do período anterior e identificados novos riscos. Foram mapeados os fatores causadores dos riscos, os controles vigentes, as ações mitigatórias existentes de todos os processos da empresa e estabelecido, em conjunto com as unidades responsáveis pelos riscos, novas ações necessárias para equacionamento em níveis aceitáveis.

Para gerir os riscos corporativos - estratégicos, operacionais, financeiros/divulgação e de conformidade/regulamentar, a Companhia possui sistema informatizado e painel de riscos com acesso pela gestão das unidades de toda a empresa.

Em 31/12/2024, o painel de riscos corporativos, que envolve as atividades do negócio da empresa, os riscos de integridade e os regulatórios, apresentou a seguinte posição:

272 RISCOS CORPORATIVOS

1.193 FATORES DE RISCOS IDENTIFICADOS

1.357 AÇÕES MITIGATÓRIAS VIGENTES

1.035 CONTROLES EXISTENTES SOBRE OS RISCOS

196 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

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.
- O sistema de bilhetagem do Bilhete Único – BU não é gerido pela Companhia, podendo haver eventuais desvios de valores na arrecadação.
- As receitas não-tarifárias da Companhia podem ser gravemente prejudicadas por epidemias, como a pandemia COVID-19.
- Os investimentos geridos pelo Metrô em novas linhas podem sofrer atrasos e não cumprimento de cronograma estabelecidos para sua execução.

- A infração de leis e regulamentos aos quais a Companhia está sujeita (contra corrupção, suborno, lavagem de dinheiro, antitruste, entre outros) pode ter um efeito adverso significativo em sua reputação, seus resultados operacionais e sua condição financeira.
- Falhas de equipamentos, execução inadequada de procedimentos operacionais, riscos ambientais ou outros fenômenos naturais podem afetar adversamente as atividades, ativos e reputação da Companhia e podem não estar cobertos por suas apólices de seguros.
- A Companhia está sujeita a perdas de receitas decorrente de interrupções das operações ou 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



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

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 Região Metropolitana de São Paulo - 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.



Governança

Estrutura e Boas Práticas de Gestão de Riscos



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

Treinamento em Gestão de Riscos Corporativos

A Companhia do Metrô, visando atender a Lei Federal 13.303/16, desenvolveu o 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. 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.

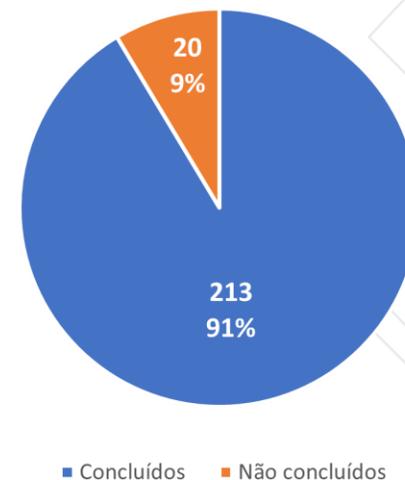
Gerir os riscos abrange identificação, entendimento e prevenção. Neste curso os participantes entendem toda a importância desse processo, desde seu surgimento até sua aplicação atual.

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

O treinamento apresentou o seguinte resultado em 2024, conforme demonstramos:

1. 91% dos Gestores (diretores, gerentes, chefes de departamento e coordenadores), conselheiros (Conselho de Administração/Conselho Fiscal) e membros de Comitês já realizaram o treinamento;
2. 439 colaboradores, de maneira voluntária, também realizaram o treinamento em 2024.



Governança

Estrutura e Boas Práticas de Gestão de Riscos



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

Riscos de Contratos de Obras e Serviços de Engenharia

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

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

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

Registra-se em 2024 a seguinte posição:

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

Acumulado desde o início da atividade:

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



Governança

Controle Interno



- 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

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

O nível de aderência dos controles corporativos, considerando o padrão COSO 2013, no final de 2022 alcançou o resultado de 92,76%.

Dando continuidade no ano seguinte, os gaps existentes e o acompanhamento dos planos de ação, permitiram medir seus progressos em parte dos planos de ações e revisões dos não concluídos.

O processo de monitoramento contínuo contribuiu para que a aderência dos controles corporativos permanecesse em 2024, frente ao padrão COSO 2013, no patamar de **93,94%**.

Posição em Dezembro de 2024

1) Itens de Controle Aderentes ao COSO 2013

Atende **273**

2) Itens com Lacunas de Controles

Parcial **12**

3) Itens com Lacunas de Controles

Não Atende **12**

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

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

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

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



Governança

Gestão Fiscal



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

Riscos fiscais, de conformidade e regulatórios

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

Gestão tributária

Gestão e planejamento tributário, com observância dos princípios da governança tributária, de modo a garantir a transparência e a regularidade das obrigações fiscais, gestão de riscos e oportunidades, como regimes especiais e negociação de débitos, atendimento a auditorias internas, externas e fiscalizações tributárias, visando a conformidade legal e otimização da carga tributária da Companhia.

Adequação da Companhia à Reforma Tributária, com apoio de consultoria e assessoria externas especializadas, visando à conformidade com as novas regras e minimização de impactos econômico-financeiros, tributários e contábeis.



Governança

Conformidade e 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

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 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.

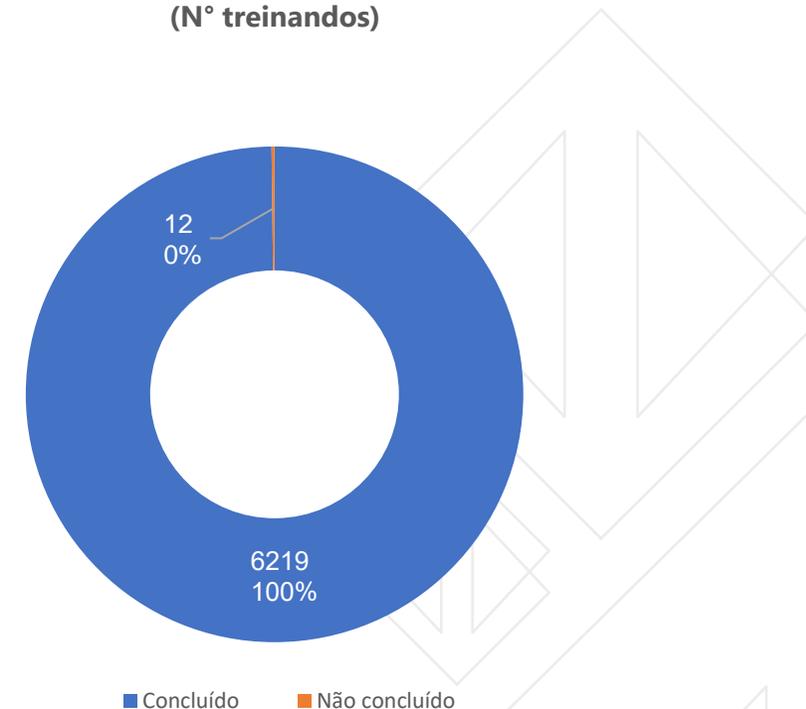
Com o objetivo de estimular a adoção das condutas definidas no CCI, foram realizadas ações no ano de 2024 com os seguintes conteúdos:

- Informativos sobre o Código de Conduta e Integridade e Canal de Denúncias
- Cartilhas com os temas “Assédio Moral no Trabalho” e “Assédio Sexual no Trabalho”, distribuídas no EAD-CCI-2024 e disponibilizadas no MetrôClick junto com o Dicionário de Ética e o vídeo da palestra “Compartimentos Não-Inclusivos, Piadas e Assédio”

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 – 2024** 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, com adesão de 99,8% em 2024, conforme o gráfico ao lado:

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





Governança

Ética e Combate à Corrupção

Comitê de Ética

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

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

Canal de Denúncia, no sítio:

<http://www.metro.sp.gov.br/denuncia/index.aspx> e

Endereço físico para recebimento de denúncias por cartas:
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 2024 foram recebidas 427 manifestações que resultaram 131 processos de apuração.



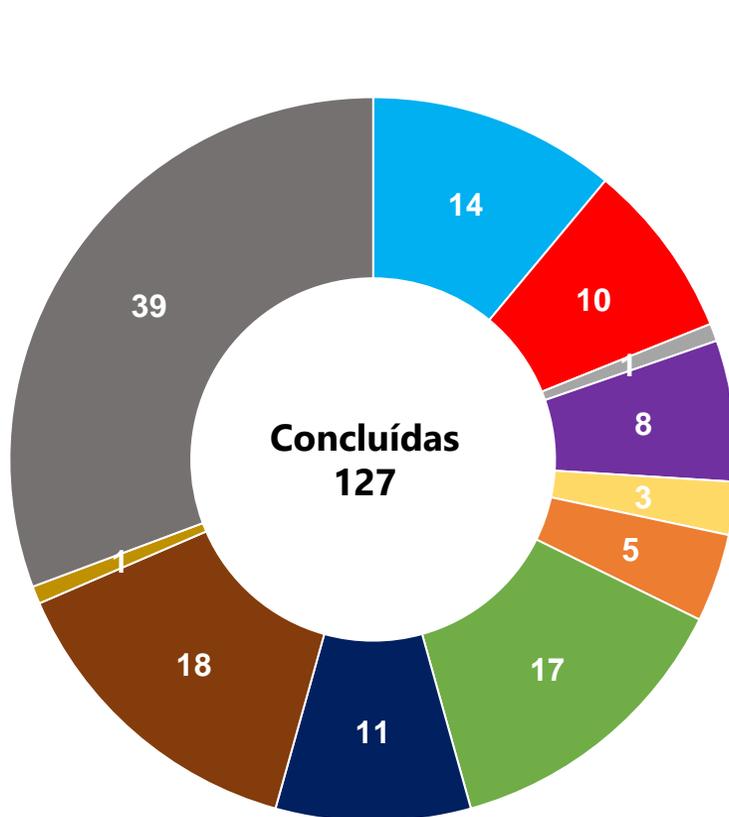
Governança

Ética e Combate à Corrupção

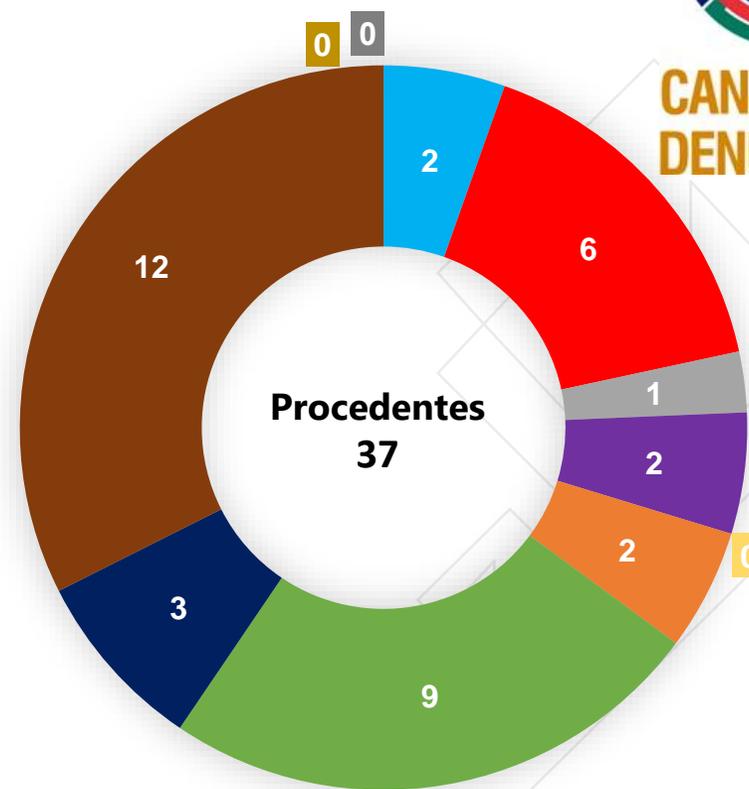


CANAL DE DENÚNCIA

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



- Assédio Moral
- Assédio Sexual
- Discriminação
- Descumprimento Legislação e/ou Normas
- Fraude
- Conflito de Interesses
- Má Gestão
- Truculência de Agente
- Postura Inadequada
- Desvio de Conduta
- Não Aplicável



- 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 Desdobramentos e Consequências (Jan-Dez/2024)



- Demissão
- Suspensão
- Advertência escrita
- Advertência verbal
- Treinamento
- Orientação
- Melhoria de processo/Criação de Controle



CANAL DE DENÚNCIA



- 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

Avaliação dos administradores



Em atenção ao Artigo 13º, inciso III, da Lei 13.303, de 30 de junho de 2016, foi realizada Avaliação dos Administradores da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, processo conduzido pela Gerência de Recursos Humanos, com o apoio da Assessoria de Governança Corporativa e analisado pelo Comitê de Elegibilidade.

Metodologia de Avaliação

Para captação das respostas dos Conselheiros e Diretores, optou-se por seguir, sem alterações, os formulários modelos elaborados pelo Conselho de Defesa dos Capitais do Estado – CODEC, conforme descritos em sua Deliberação 002, de 15 de março de 2024.

- Formulário 1 – Avaliação do Conselho e dos Conselheiros
- Formulário 2 – Avaliação da Diretoria Colegiada
- Formulário 3 – Avaliação dos Diretores

Apuração dos Resultados

As respostas fornecidas foram tabuladas e notas médias calculadas para cada item e, subsequentemente, para cada dimensão. A nota final é calculada a partir da média das dimensões avaliadas e um conceito final de avaliação atribuído de acordo com a seguinte escala:

- Notas entre 1,00 e 1,75 – Mudanças relevantes são necessárias.
- Notas entre 1,76 e 2,50 – Algumas mudanças são necessárias.
- Notas entre 2,51 e 3,25 – Satisfaz as expectativas legais e estatutárias.
- Notas entre 3,26 e 4,00 – Supera as expectativas legais e estatutárias.

Ano	2021	2022	2023	2024
Participantes Conselho de Administração	10	11	10	10
Participantes Diretoria	6	6	5	4
Nota de Avaliação Coletiva do Conselho de Administração	3,23	3,31	3,31	3,57
Nota Média da Avaliação Individual dos Conselheiros de Administração	3,30	3,32	3,38	3,45
Nota da Avaliação da Diretoria Colegiada	3,21	3,13	3,77	3,92
Nota Média da Avaliação Individual dos Diretores (Autoavaliação)	3,44	3,38	3,55	3,41

Nota A variação da quantidade de participante considera as diretrizes estabelecidas pelo Conselho de Defesa dos Capitais do Estado – CODEC, como, por exemplo, a condição mínima de 03 meses no cargo.

- 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

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
- Suporte administrativo e apoio à gestão
- Gerenciamento da implantação da Linha 17–Ouro



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.

De 22 de abril a 07 de maio de 2024 todos os sistemas de gestão foram submetidos à auditoria de recertificação realizada pela Fundação Vanzolini que, representada por 6 auditores, analisou documentos e acompanhou processos de trabalho por duas semanas e meia. Foram auditadas 168 áreas/funções e entrevistadas mais de 400 pessoas, entre metroviários e terceiros.

A auditoria atestou que os sistemas de gestão da Companhia estão aderentes aos requisitos das normas de referência e, portanto, conferiu a recertificação dos mesmos por 3 anos.



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

O compromisso do Metrô é promover a mobilidade sustentável e percorrer todo o ciclo de vida dos empreendimentos. Para a realização dos investimentos para a expansão da rede metroviária são considerados o momento atual e as dimensões necessárias para que se alcance o desenvolvimento da metrópole no futuro, em relação à urbanização, ao dinamismo econômico, às pessoas e ao meio ambiente das cidades.

Os estudos relacionados à rede de metrô e suas expansões na RMSP avançaram em 2024 após a identificação de vetores potenciais para a expansão da rede. Esses vetores foram avaliados em relação ao atendimento que proporcionam à metrópole e à sua função na rede metroferroviária consolidada para ampliar a mobilidade e a acessibilidade no território metropolitano.

A expansão da rede metroviária proporciona 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, ao mesmo tempo em que promove benefícios socioambientais. Também é fundamental para promover a redução das desigualdades e vulnerabilidades sociais dos que vivem nos espaços periféricos.

As diretrizes gerais para a expansão da rede metroviária que podem impactar positivamente na agenda de sustentabilidade e mudanças climáticas são:

- Priorizar a expansão da rede de transporte metroviário de forma a estimular a transferência de viagens geradas no modo individual para o coletivo, e contribuir para a qualidade de vida e bem-estar da população, com a redução dos impactos ambientais e sociais.

- Ampliar a mobilidade da população considerando a integração com outros modos de transporte.

- Potencializar os ganhos socioambientais e ganhos operacionais decorrentes da racionalização do transporte metropolitano, articulando com os sistemas municipais e promovendo o transporte ativo com ligações a ciclovias e implantação de espaços para bicicletários;

- Prever melhorias no tratamento urbanístico da área de inserção das linhas metroviárias, considerando diretrizes estabelecidas por políticas e planos de mobilidade e ordenamento urbano.

- Internalizar diretrizes de sustentabilidade na definição de soluções de projeto, traçado, método construtivo e tecnologia, visando reduzir impactos em todas as fases do ciclo de vida, como os relacionados às mudanças climáticas.

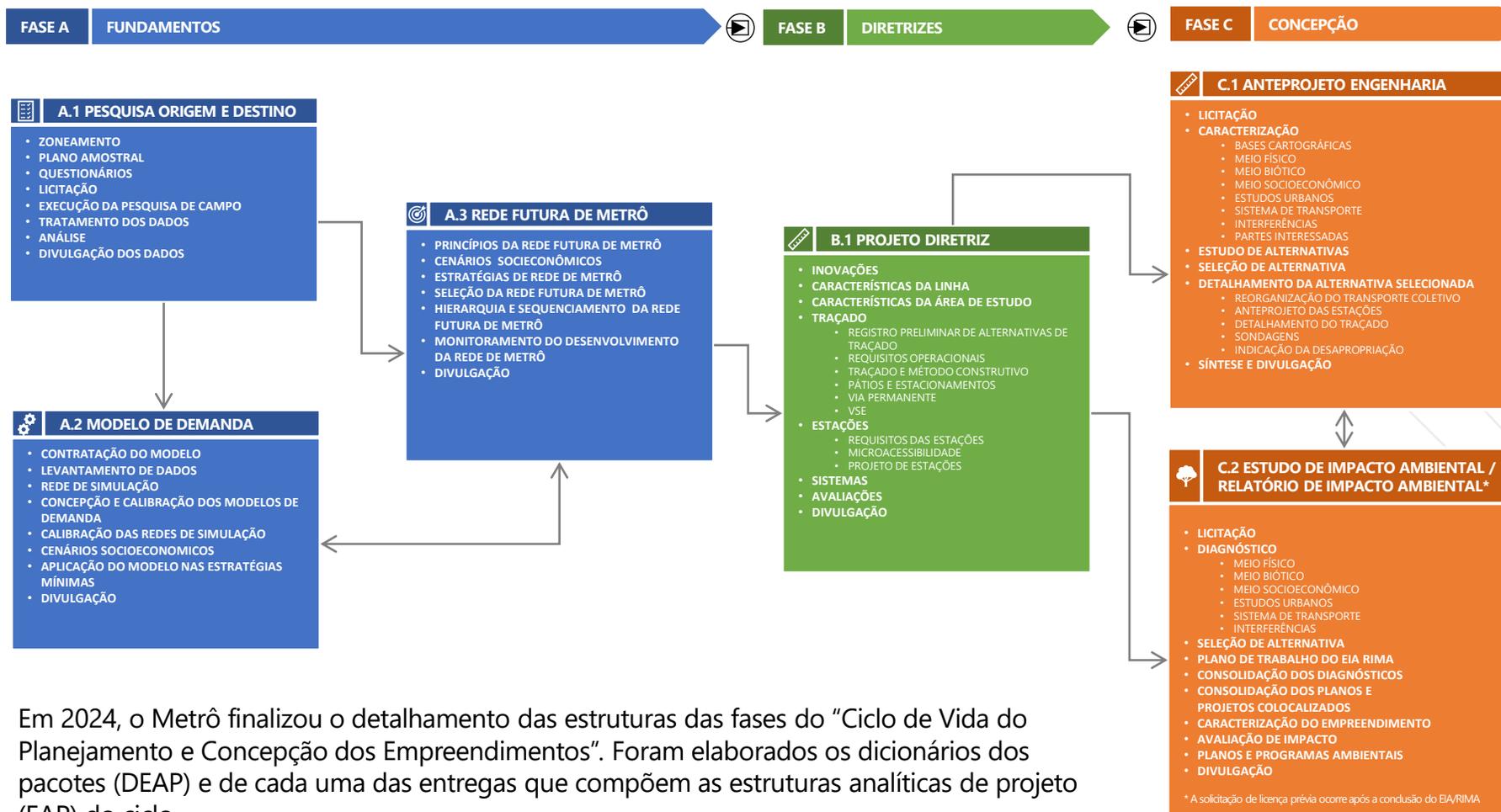


Impacto na Metrôpole

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



Em 2024, o Metrô finalizou o detalhamento das estruturas das fases do “Ciclo de Vida do Planejamento e Concepção dos Empreendimentos”. Foram elaborados os dicionários dos pacotes (DEAP) e de cada uma das entregas que compõem as estruturas analíticas de projeto (EAP) do ciclo.



Impacto na Metrópole

Expansão da Rede | Pesquisa Origem e Destino 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



Ao completar 50 anos de operação, o Metrô concluiu a Pesquisa Origem e Destino – OD 2023, essencial para garantir o planejamento da expansão da rede metroviária. Ela é aplicada sistematicamente na Região Metropolitana de São Paulo desde 1967, a cada dez anos.

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 sexta edição da Pesquisa trará os resultados aferidos sobre as mudanças na mobilidade nas cidades em decorrência da pandemia da Covid-19. 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 foi 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, tiveram início o tratamento e a análise dos dados coletados para montagem do banco de dados final e a divulgação dos resultados.



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

Polo Intermodal Barra Funda

Visando o adensamento dos terrenos disponíveis e melhor aproveitamento de áreas subutilizadas no entorno da estação Palmeiras-Barra Funda, estabelecendo um polo de desenvolvimento regional amparado pelo transporte público coletivo, foi estabelecido um convênio com a CPTM e a SP Urbanismo para desenvolver o Projeto de Intervenção Urbana-PIU Polo Barra Funda.

As contribuições recebidas da sociedade civil em consulta pública, bem como dos grupos intersecretariais contendo agendas municipais e estaduais, foram analisadas pelo Metrô, CPTM e SP Urbanismo para compor a devolutiva do PIU ao longo de 2024.

Foram desenvolvidas tratativas individuais com os diversos agentes, órgãos e empresas participantes desses grupos para uniformizar o conteúdo da proposta.

Posteriormente, serão realizadas reuniões intersecretariais de retorno para consolidar a proposta em uma peça legal a ser apreciada pela Câmara dos Vereadores.

Estudos de Nomenclatura

Os estudos são um conjunto de atividades que recomendam as denominações das estações de uma linha de metrô. Compreendem os estudos históricos, toponímicos, a escolha de alternativas de denominação e a realização da pesquisa de opinião junto à população.

Em 2024, foram iniciados os estudos para a Linha 20-Rosa, de Santa Marina a Santo André, e para a Linha 22-Marrom, de Sumaré a Cotia, contemplando os estudos históricos dos bairros e municípios envolvidos, toponímicos dos logradouros de entorno das estações e a escolha de alternativas de denominação para as estações.

As pesquisas de opinião junto à população para validar a percepção quanto à importância geográfica dos nomes escolhidos ocorrerão em 2025 e, posteriormente, o estudo será validado.

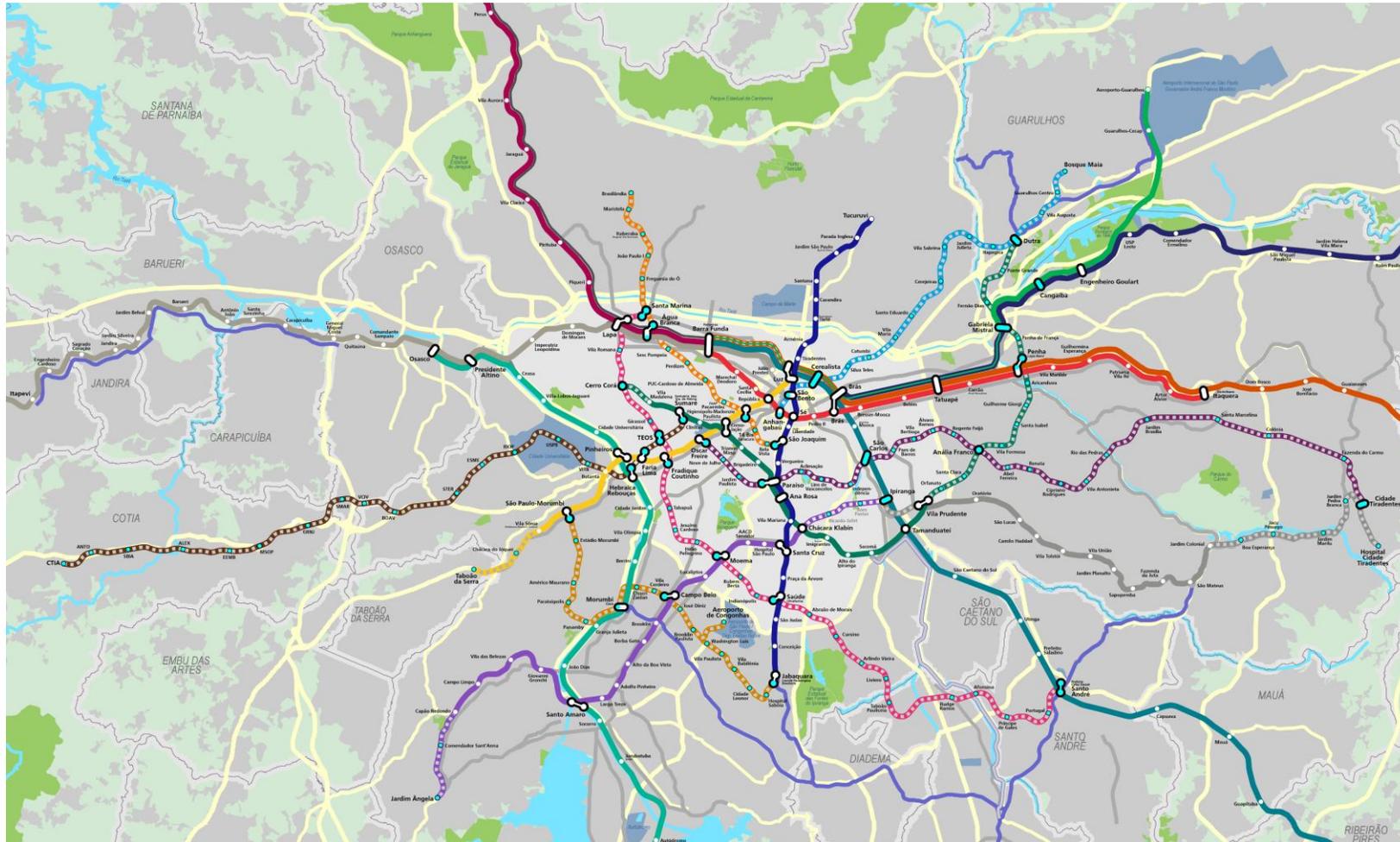


Impacto na Metrôpole

Rede Metropolitana de Transporte



- INTRODUÇÃO
- MESSAGEM 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:

- Linha 1-Azul
- Linha 2-Verde
- Linha 3-Vermelha
- Linha 4-Amarela
- Linha 5-Lilás
- Linha 6-Laranja
- Linha 7-Rubi
- Linha 8-Diamante
- Linha 9-Esmeralda
- Linha 10-Turquesa
- Linha 11-Coral
- Linha 12-Safira
- Linha 13-Jade
- Linha 15-Prata
- Linha 16-Violeta
- Linha 17-Ouro
- Linha 19-Celeste
- Linha 20-Rosa
- Linha 22-Marrom

- Estação
- Estação de transferência

- Corredor de ônibus metropolitano
- Corredor de ônibus municipal

— Ferrovia

Situação das linhas

- Em operação
- Em implantação / em projeto



Impacto na Metrôpole

Expansão da Rede



Linha 1-Azul | Em operação ▪ Jabaquara-Tucuruvi

EXTENSÃO OPERACIONAL	ESTAÇÕES	PASSAGEIROS TRANSPORTADOS dez/2024 (milhares)	INTERVALO ENTRE TRENS	FROTA TOTAL
20,2 km	23	1.087 passageiros por dia útil	132 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



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 1-Azul | Expansão ▪ Implantação das Obras Civis e Sistemas - Ampliação da Estação São Joaquim

Foi concluída a contratação e dada autorização para o início das obras para ampliação da **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 poderá passar 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 os 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.

A execução das obras da Ampliação da Estação São Joaquim, mantendo-a em plena operação, representa um desafio substancial. A localização do empreendimento em uma área central e densamente urbanizada da cidade de São Paulo torna o processo ainda mais complexo, uma vez que

demandam a realização de intervenções em um ambiente com inúmeras restrições.

Nesse contexto, é imprescindível o remanejamento de diversas infraestruturas, como redes de telecomunicações, sistemas de energia elétrica, abastecimento de água, redes de esgoto e gás. Adicionalmente, é necessária a implementação de sucessivas fases de desvios de tráfego, além da coordenação minuciosa com as obras da futura Estação São Joaquim da Linha 6-Laranja, o que intensifica os desafios técnicos e logísticos da execução.

Destaques em 2024:

- Obtida a Licença de Instalação (LI) junto à Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb) em janeiro de 2024.
- Emissão da Ordem de Serviço autorizando o início da implantação das Obras Civis e Sistemas.
- Execução em andamento das estruturas do novo Edifício Técnico e Operacional.
- Execução em andamento das estruturas do mezanino de integração com a Linha 6-Laranja.
- Contratação em andamento dos serviços técnicos especializados de engenharia para apoio à supervisão e fiscalização das obras civis e implantação de sistemas referentes à adequação da estação São Joaquim da Linha 1-Azul da Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô para conexão com a Linha 6-Laranja, incluindo assessoria à análise e validação do projeto executivo de obra civil e sistemas.



Impacto na Metrôpole

Expansão da Rede



INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÔPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

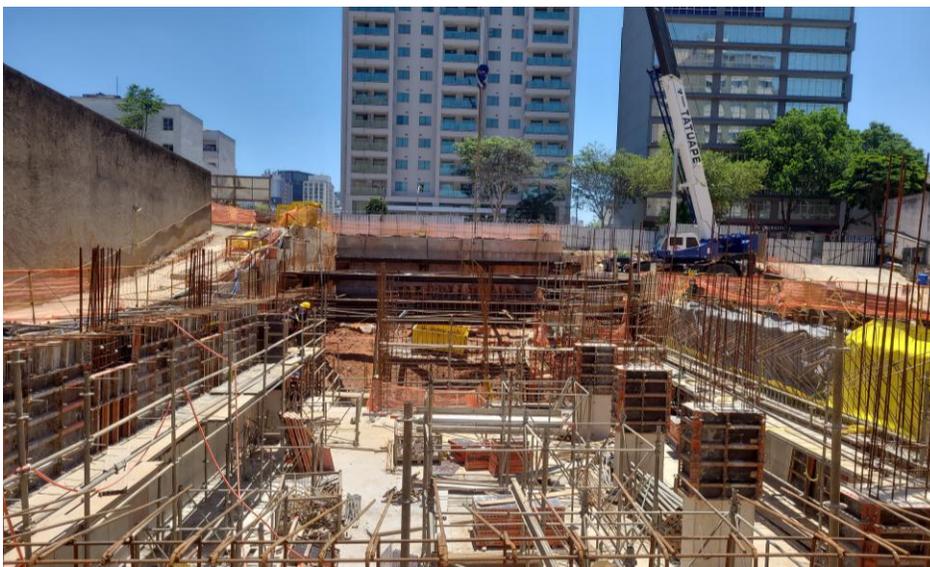
DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

Linha 1-Azul | Expansão ▪ Implantação das Obras Civas e Sistemas - Nova estação São Joaquim



Edifício Técnico e Operacional - ETO
Estruturas de concreto



Mezanino de Integração com Linha 6 – Laranja
Execução das contenções - Paredes Diafragma



Impacto na Metrôpole

Expansão da Rede



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

EXTENSÃO OPERACIONAL	ESTAÇÕES	PASSAGEIROS TRANSPORTADOS dez/2024 (milhares)	INTERVALO ENTRE TRENS	FROTA TOTAL
14,7 km	14	674 passageiros por dia útil	137 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 Metrôpole

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 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.



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 Vila Prudente – Penha

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.

Principais Realizações

A estação Anália Franco está sendo concebida para obter a certificação *Leadership in Energy and Environmental Design* (LEED) – que em português significa Liderança em Energia e Design Ambiental.

O objetivo da certificação é comprovar a adoção de práticas de construções sustentáveis e melhoria na eficiência hídrica e energética da futura estação, reduzindo os custos de operação e manutenção.

Contratos assinados em 2024:

- Fornecimento e instalação de Sistemas de Alimentação Elétrica, Auxiliares e Telecomunicações em 22/07/24
- Assinatura do contrato de financiamento de R\$ 3,6 bilhões, para aquisição dos 44 trens, entre o Governo do Estado de São Paulo e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) em 29/11/24

Contratações em andamento:

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

Destaques em 2024

- Finalizada a escavação: dos poços das salas técnicas da estação Santa Clara; do túnel de corpo das estações Orfanato e Santa Clara; do túnel de via entre Poço de Ventilação e Saída de Emergência - VSE Falchi Gianini e Estação Vila Prudente; do túnel de corpo de estação Santa Isabel e da vala da estação Penha Linha 11 – Coral da CPTM
- Iniciadas as obras de Ampliação do Pátio Tamanduateí
- Finalizada Laje de Fundo da Estação Guilherme Giorgi
- Finalizada estrutura de concreto do acesso secundário da estação Guilherme Giorgi
- Iniciada segunda fase do acesso secundário da Estação Anália Franco

Em dezembro de 2024 a escavação do túnel de via com tuneladora entre o Complexo Rapadura e a Estação Santa Clara, atingiu 2411,50 metros

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



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 Vila Prudente – Penha



Túneis de Via

Em 2024, a **tuneladora Cora Coralina** bateu recordes de escavação, chegando a escavar 33 metros de túnel de via em um único dia.

No ano, a máquina passou pelas Estações Vila Formosa, Anália Franco (foto) e Santa Clara.

ACERVO METRÔ



Impacto na Metrôpole

Expansão da Rede



INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÔPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

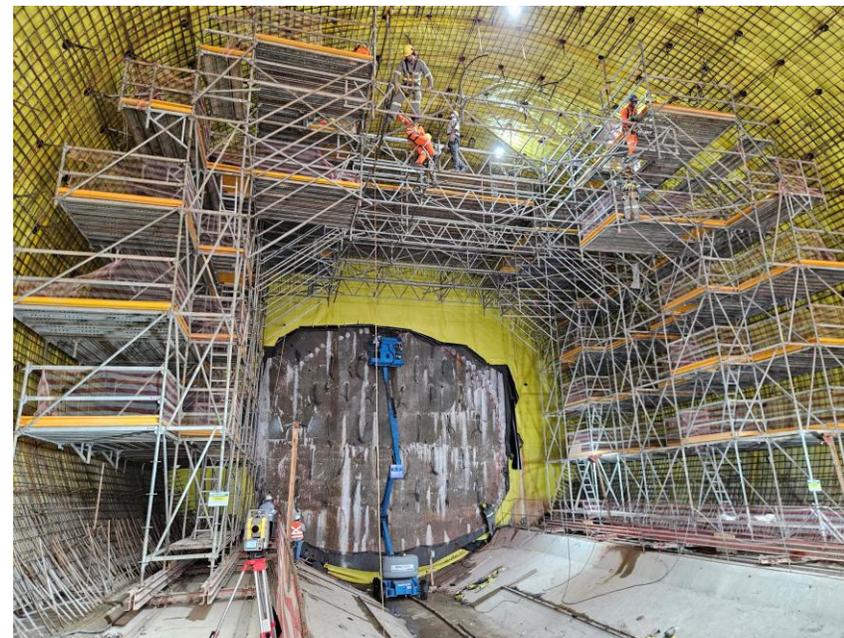
Linha 2-Verde | Expansão ▪ Trecho Vila Prudente – Penha



ACERVO METRÔ

Túnel de via sentido Vila Prudente

Escavações conectaram o ramal atualmente em operação com o novo trecho da expansão



Estação Santa Clara

Túneis de Plataforma da Estação em execução e preparativos para chegada da tuneladora



Impacto na Metrôpole

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 Vila Prudente – Penha



ACERVO METRÔ

Estação Penha Metrô e CPTM

Obras da Estação da nova estação da CPTM foram realizadas em sincronia com as obras da Estação da Linha 2-Verde e modernização da Estação da Linha 3-Vermelha



ACERVO METRÔ

Ampliação do Pátio Tamanduateí

Terraplanagem do Novo Bloco A1



Impacto na Metrôpole

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



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 Gabriel Mistral 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.



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

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

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.
- Em andamento o licenciamento ambiental do Trecho Fernão Dias-Dutra.



Impacto na Metrópole

Expansão da Rede



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



Benefícios

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 2024

Obtida a Licença Prévia (LP) junto à Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb), em setembro de 2024, para a Linha 20-Rosa e prolongamento da Linha 2-Verde da estação Vila Madalena até a estação Cerro Corá.

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

Publicado o Decreto de Utilidade Pública (DUP) Nº 68.525, de 16 de maio de 2024, com as áreas necessárias à implantação da Estação.

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

PELP set/2022



Impacto na Metrôpole

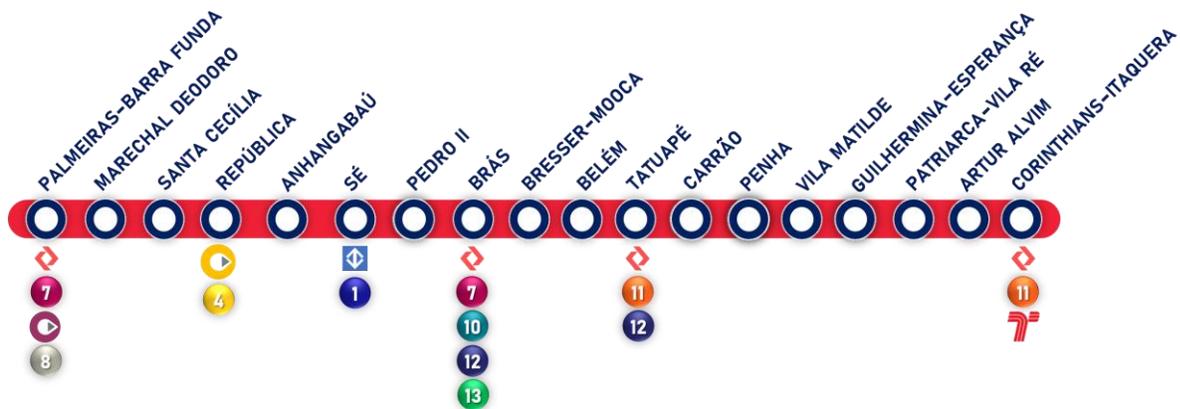
Expansão da Rede



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

EXTENSÃO OPERACIONAL	ESTAÇÕES	PASSAGEIROS TRANSPORTADOS dez/2024 (milhares)	INTERVALO ENTRE TRENS	FROTA TOTAL
22 km	18	1.051 passageiros por dia útil	131 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 2024

Em operação comercial as portas de plataformas das estações Carrão, Guilhermina-Esperança, Penha, Patriarca e Artur Alvim.



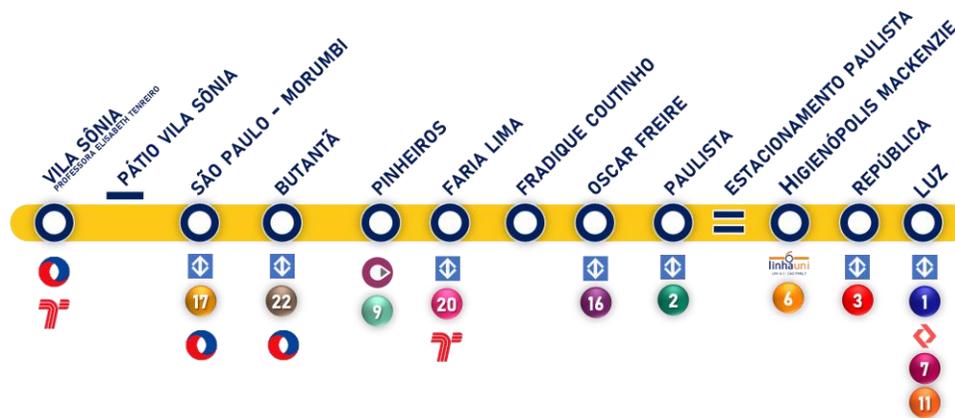
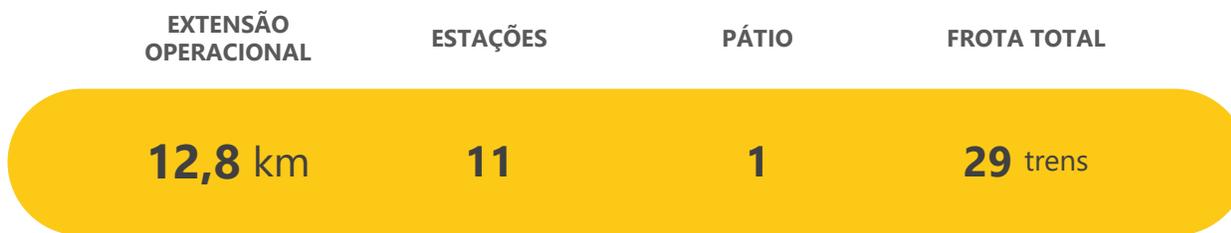
Impacto na Metrópole

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 4-Amarela | Em operação ▪ 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 - Concluída em 2021, com 5 novas estações, o Pátio Vila Sônia e a complementação da frota de trens concluída, totalizando 29 trens.



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

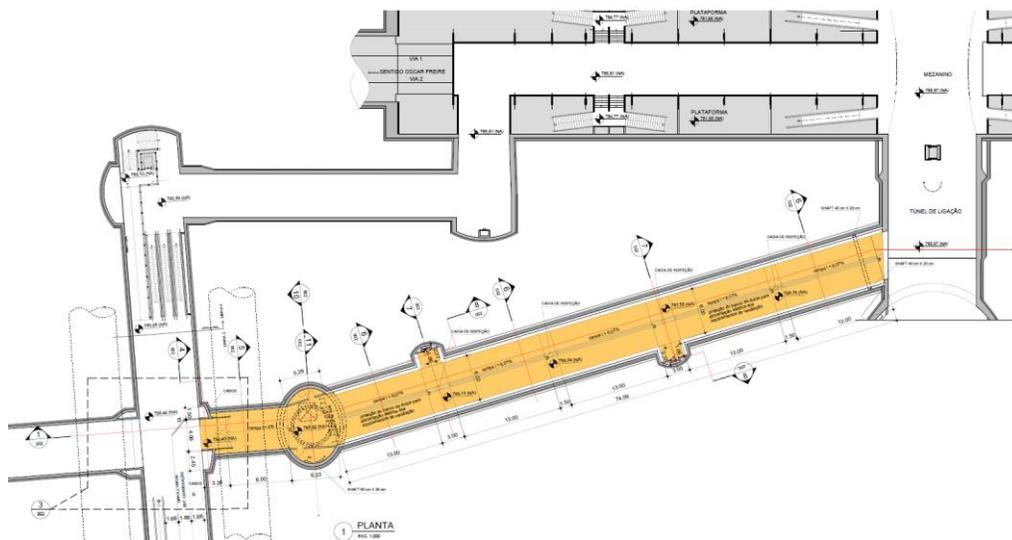
DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

Linha 4-Amarela | Expansão | Obras Civis – Túnel de Conexão L2-L4

O Metrô de São Paulo está em fase de Implantação das Obras Civis e Sistemas do túnel de conexão complementar de acesso entre as Estações Consolação (Linha 2 – Verde) e Paulista (Linha 4 - Amarela), com a extensão de aproximadamente 90m. O contrato de execução das obras civis e implantação de sistemas foi assinado em 29/11/2022 com o Consórcio Conexão Paulista/Consolação CTS.



Destaques

- Conclusão da viga de borda do poço de escavação.
- Emissão da OS para implantação dos sistemas
- Término do remanejamento dos circuitos de média tensão pela Concessionária ENEL
- Início da escavação e do revestimento primário do poço principal
- Conclusão da escavação e do revestimento primário do poço principal
- Poço de drenagem executado e laje de trabalho do poço principal concretada
- Armação concluída para o revestimento secundário parcial



Impacto na Metrôpole

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

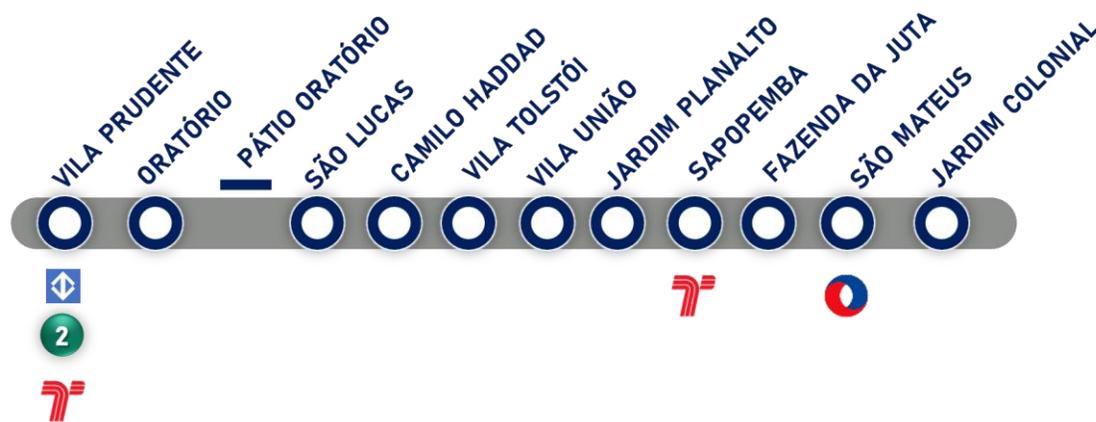
Impacto na Metrôpole

Expansão da Rede



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

EXTENSÃO OPERACIONAL	ESTAÇÕES	PASSAGEIROS TRANSPORTADOS dez/2024 (milhares)	INTERVALO ENTRE TRENS	FROTA TOTAL
14,5 km	11	130 passageiros por dia útil	179 segundos	27 trens



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.

É importante destacar que a viagem por monotrilho possibilitou a 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.

- 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



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

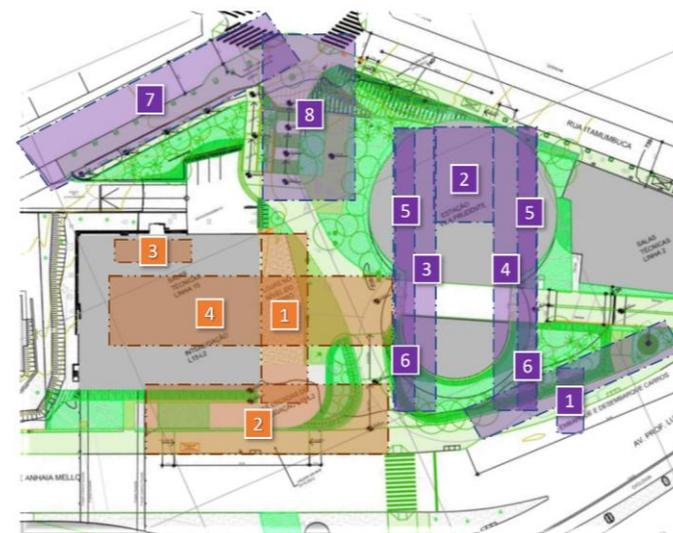
Linha 15-Prata | Expansão - Ampliação da Estação Vila Prudente

Em conclusão, a 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.

Obras em fase final com previsão de conclusão no início de 2025 e em andamento a retirada de pendências.

Destaques

- Concluído o comissionamento dos equipamentos de ventilação do novo Canal de Ventilação da Plataforma 01 (Exaustão 02)
- Inaugurada a nova escada fixa na interligação entre as estações Vila Prudente das Linhas 2-Verde e 15-Prata
- Inauguradas as novas escadas fixa e rolante da Plataforma 1 – lado leste (Fase B) da estação Vila Prudente da Linha 2-Verde
- Inaugurada a ampliação da interligação entre as Estações Vila Prudente da linhas 2-Verde e 15- Prata
- Inauguradas as novas escadas, fixa e rolante, da Plataforma 2 – lado oeste (Fase C) da estação da Linha 2-Verde
- Inauguradas as novas escadas, fixa e rolante, da Plataforma 2 – lado leste (Fase D) da estação da Linha 2-Verde



- | Etapa 1 | |
|---------|---------------------------------|
| 1 | Nova Área Comercial |
| 2 | Novo Canal de Ventilação Oeste |
| 3 | Sanitários Públicos |
| 4 | Interligação Linha 15 – Linha 2 |
-
- | Etapa 2 | |
|---------|------------------------------------|
| 1 | Novo Canal de Ventilação Leste |
| 2 | Adequação Salas Operacionais |
| 3 | Plataforma 1 - Sentido V. Madalena |
| 4 | Plataforma 2 - Sentido Penha |
| 5 | Porão de Cabos |
| 6 | Nível Laje de Fundo |
| 7 | Rampa |
| 8 | Acesso e Escada Cavour |



Impacto na Metrôpole

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



A implantação do trecho possibilitará ampliar a conexão entre bairros populosos, como São Mateus à região Central da cidade de São Paulo, estendendo-a em direção a Ipiranga na região central e em direção a Jacu-Pêssego, na zona leste da cidade, por meio dos seguintes trechos adicionais:

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



Impacto na Metrôpole

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



Estação Boa Esperança



Estação Jacu-Pêssego



Pátio Ragueb Chohfi



Estação Ipiranga



Impacto na Metrôpole

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: 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



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

Destaques em 2024

Janeiro a Julho

- Obtida a Licença Ambiental Prévia (LAP), em fevereiro de 2024, referente à adequação do viário da Av. Ragueb Chohfi, entre os números 2.729 e 4.035, para implantação da via elevada da Linha 15-Prata, junto à Secretaria do Verde e do Meio Ambiente-SVMA do Município de São Paulo.
- Assinado contrato para execução das obras de adequação do viário da Av. Ragueb Chohfi
- Obtida a Licença Ambiental de Instalação (LAI) junto à SVMA, em julho de 2024, referente à ciclovia após a estação Jardim Colonial até a Rua Forte do Triunfo e à via elevada entre a Rua Forte do Triunfo e a alça de acesso à Av. Jacu Pêssego.
- Assinado o contrato para Implantação dos sistemas de telecomunicações das Estações Ipiranga, Boa Esperança, Jacu-Pêssego, Pátio Ragueb Chohfi e trechos.
- Concluída a desapropriação das áreas privadas do trecho Vila Prudente (exclusive) – Ipiranga.

Agosto a Dezembro

- Iniciadas as fundações do corpo da Estação Ipiranga do Monotrilho.
- Protocolado o pedido de Licença Ambiental de Instalação (LAI), em agosto de 2024, referente à adequação do viário da Av. Ragueb Chohfi, entre os n° 2.729 e 4.035, para implantação da via elevada da Linha 15-Prata.
- Ocorreu a imissão na posse do posto de combustíveis na área do Acesso Norte de Jacu-Pêssego.
- Concluído o alteamento da linha de transmissão da Av. Presidente Wilson, área liberada para as atividades da via elevada.

- Iniciada a demolição dos imóveis desapropriados no trecho a ser duplicado da Av. Ragueb Chohfi.
- Foi entregue o Primeiro trem da frota S (S29) da Linha 15 no Pátio Oratório.

Evolução do Empreendimento – desapropriações e demolições

Desapropriações

- Ipiranga: 10 imóveis - Concluído 100%
- Ragueb - DUP: 42 imóveis - Concluído 41 (98%)
- Ragueb - DUP Complementar: 15 imóveis - Concluído 14 (98%)

Demolição de Imóveis

- Ipiranga: Concluído
- Ragueb: 35 de 62 imóveis previstos



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



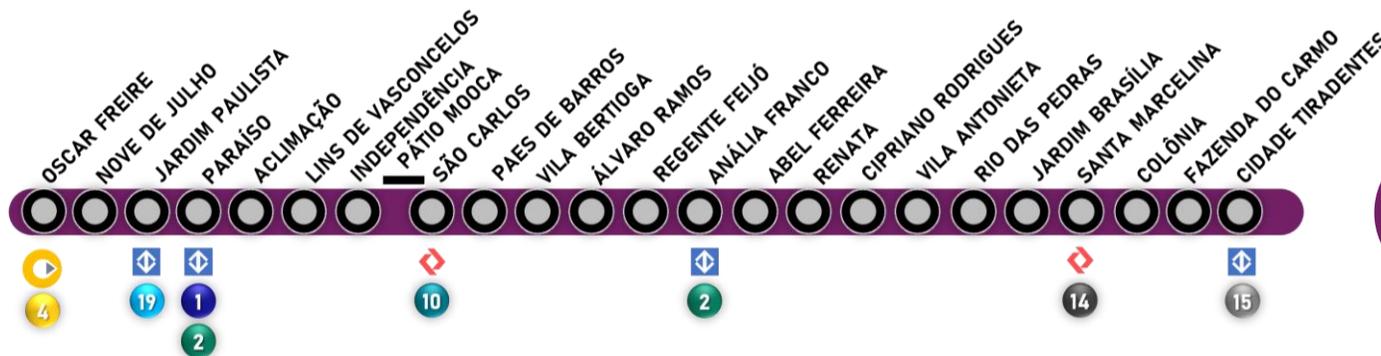
Impacto na Metrôpole

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



EXTENSÃO OPERACIONAL	ESTAÇÕES
31,9 km	23

A Linha 16-Violeta atenderá aos bairros Cerqueira César, Jardim Paulista, Paraíso, Aclimação, Cambuci, Vila Monumento, Mooca, Vila Bertioga, Vila Regente Feijó, Vila Formosa, Chácara Belenzinho, Vila Antonieta, Jardim Aricanduva, Jardim Marília e Jardim Brasília, conectando a Zona Leste ao Centro expandido como importante ramal de integração entre as linhas existentes, proporcionando uma alternativa para descentralizar o fluxo de passageiros das linhas 3-Vermelha, 11-Coral e 15-Prata. Além disso, linha permitirá superar barreiras naturais como o Rio Tamanduateí, Tatuapé e Aricanduva e transpor barreiras existentes como a Linha 10-Turquesa da CPTM.

Principais Realizações

Estão em processo de contratação:

- o Anteprojeto de Engenharia, EIA-RIMA e o Projeto Básico, da Linha 16-Violeta (contratação conjunta); e
- os serviços técnicos especializados de engenharia para execução de investigações geotécnicas / sondagens, mapeamento e cadastramento de redes de utilidades públicas.



Impacto na MetrÓpole

Expansão da Rede



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



Impacto na Metrópole

Expansão da Rede



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

A implantação do trecho 1 da Linha 17-Ouro possibilitará novas conexões na rede de transporte metroferroviário, com a Linha 9-Esmeralda na estação Morumbi, e com a Linha 5-Lilás, na estação Campo Belo. Permitirá também a conexão ao Aeroporto de Congonhas, na estação homônima.

Benefícios

- Economia de tempo de deslocamento.
- Reduz 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 carregamento equilibrado 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



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

Principais Realizações

Obras Civis Remanescentes

- **Via Elevada** – Retificação geométrica e alinhamento das vigas, tratamento do concreto, consolidação nos apoios das vigas-guia, fabricação e lançamento de vigas-guia curva como a viga 29A sobre a Marginal Pinheiros, execução da laje do track switch X22, instalação de passarelas de emergência e guarda-corpo e 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 – impermeabilização, acabamentos (azulejos, pastilhas cerâmicas, caixilharia e pintura), instalações hidráulicas e infraestrutura de instalações elétricas. Execução das coberturas metálicas nas Estações Washington Luís, Vila Cordeiro, Chucri Zaidan e Brooklin Paulista. Readequação do viário e do saguão do Aeroporto de Congonhas. Lançamento e execução da passarela de Campo Belo sobre a Av. Jornalista Roberto Marinho e das passarelas de Washington Luís do Acesso 1 e Edifício Técnico Operacional.
- **Pátio Água Espraiada** – Adequação de projeto executivo, tratamento do concreto nas vigas-guia, instalação de aparelhos de apoio nas vigas, fabricação de 73 vigas-guia inferiores (finalizada) e 84 vigas concretadas do nível superior (de um total de 130). Lançamento de vigas-guia superiores com a treliça lançadeira (30 vigas de um total de 68).
- **Pátio Água Espraiada (blocos)** – Adequação de projeto executivo, acabamentos: Bloco A - alvenaria, reboco, emboço, caixilharia, impermeabilização da cobertura e montagem estrutura metálica da plataforma de manutenção; Bloco B - instalação de pele de vidro, pastilhas cerâmicas, *dry wall*, piso elevado e pintura; Bloco D/D1 - reboco, piso vinílico, caixilharia, montagem de estrutura metálica e pintura; Bloco E - reboco e pintura; Bloco E1 - execução de armação e formas de pilares), instalações hidráulicas e infraestrutura de instalações elétricas. Coberturas metálicas em andamento dos Blocos: C, E, G/G1 e H/H2.

Sistemas

- **Material Rodante e Sistemas de Sinalização** – Entrega do 1º trem realizada no Pátio Água Espraiada em setembro de 2024. Entrega do 2º trem com previsão de dezembro de 2024. Fabricação/fornecimentos de portas de plataforma (PSDs), track switches, trilhos de captação de energia, Sistema de Sinalização e Controle (SSC), Sistema de Controle Centralizado (SCC), para-choque, aterramento, Unidades Automáticas de Receptividade Assegurada (AARU), MIV (Veículo de Manutenção e Inspeção), Drop Table e máquina de lavar trens.
- **Sistemas de Alimentação Elétrica** – Fabricação/fornecimentos de cubículos de Tração, Subestação Isolada a Gás (GIS), cubículos de Média Tensão, Painéis de Baixa Tensão, transformadores e Grupo Gerador Diesel (GGD).
- **Sistemas Auxiliares** – Fabricação/fornecimentos de luminárias, ar condicionado, detectores de incêndio, rota de fuga, dutos de ventilação auxiliar, bombas e controladores de nível e pontes rolantes. Posicionamento de 71 escadas rolantes nas estações (2 escadas a serem posicionadas na estação Washington Luís), pré-testes de 8 escadas rolantes da estação Morumbi, e, escadas da estação Vereador José Diniz com atividades de ajustes em andamento. Instalados 4 elevadores da estação Morumbi, entregues 10 elevadores e demais 32 em fabricação.
- **Subestação Primária Bandeirantes L17** – Atividades de obras civis em andamento.
- **Sistemas de Telecomunicações** – Contrato assinado em julho de 2024. Encontra-se em estágio de elaboração de projetos executivos de todos os sistemas previstos no fornecimento.

Impacto na Metrôpole

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



Cobertura Estação Washington Luís



Vista superior Pátio Água Espreada



Estação Campo Belo



Montagem do 1º Trem



Impacto na Metrôpole

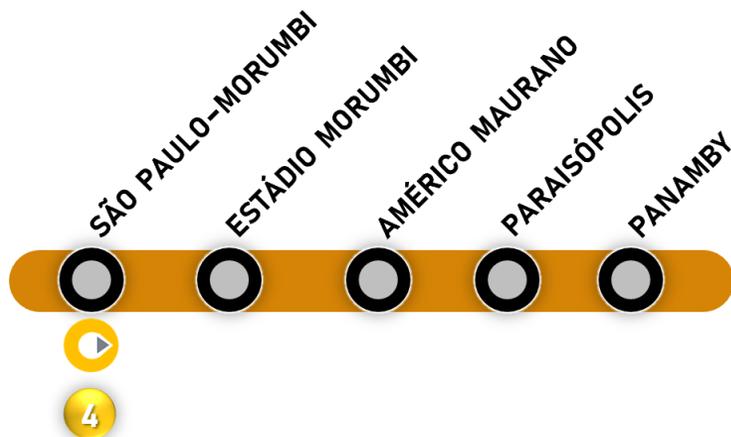
Expansão da Rede



- 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 17-Ouro | Expansão

- Trecho 2: Morumbi – São Paulo-Morumbi



EXTENSÃO OPERACIONAL

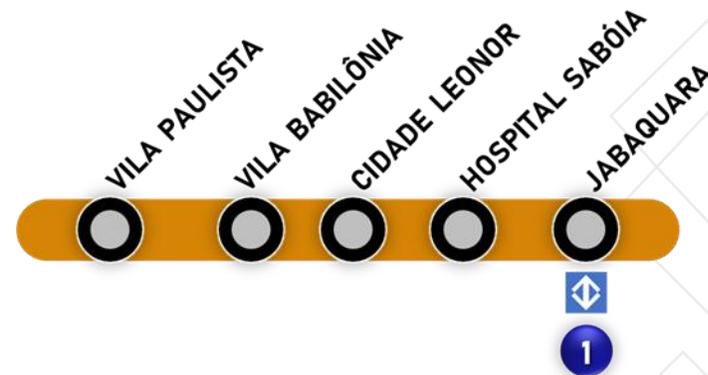
ESTAÇÕES

6,9 km

5

Linha 17-Ouro | Expansão

- Trecho 3: Vila Paulista – Jabaquara



EXTENSÃO OPERACIONAL

ESTAÇÕES

4,2 km

5

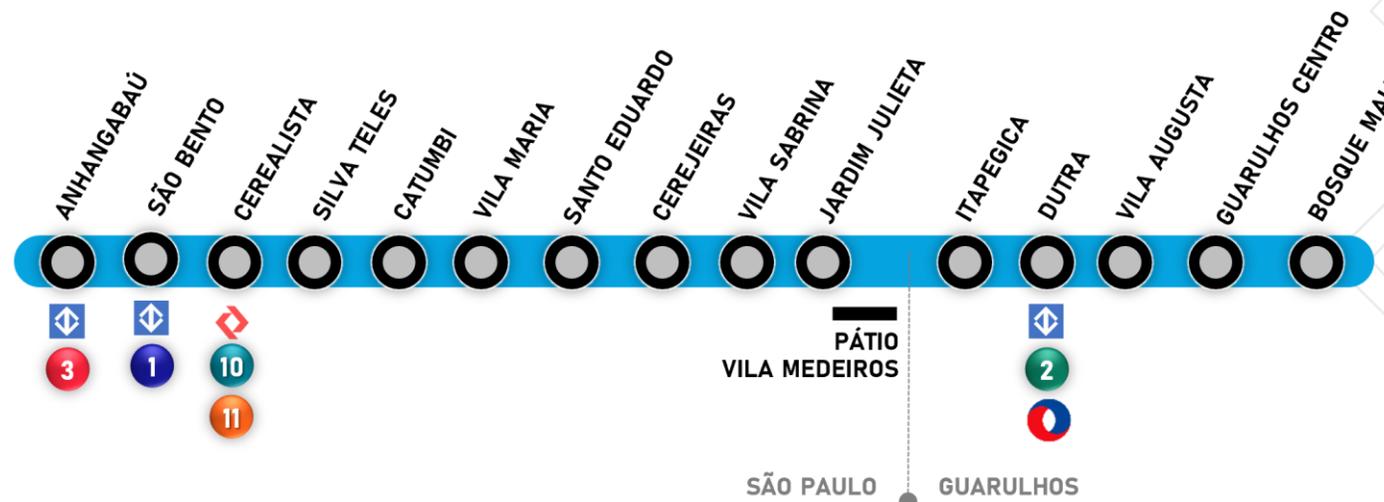


Impacto na Metrôpole

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).

Os serviços de sondagens e ensaios geotécnicos e o Projeto Básico estão concluídos.

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 da Linha 19-Celeste foi 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, foram 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 escaneamento a laser terrestre móvel (MMS – *Mobile Mapping System*) e levantamento do Pátio Vila Medeiros 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, foram adotadas para apoio aos projetos.



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)

Principais Realizações

- **Projeto Básico (Civil e Sistemas) implementado** contemplando modelagem em **BIM** e concluído em março de 2024
- Publicado o Decreto Nº 68.552, de 22 de maio de 2024, referente à desapropriação das áreas do trecho pertencente ao Município de Guarulhos.
- Publicado o Decreto Nº 68.537, de 20 de maio de 2024, referente à desapropriação das áreas do trecho São Bento - VSE18, na região central do Município de São Paulo.
- Em andamento os processos de emissão dos Decretos de Utilidade Pública (DUP) para a implantação do Pátio Vila Medeiros e trecho entre a estação Jardim Julieta e a VSE 16, no Município de São Paulo.
- Em contratação os serviços de cadastro individual e avaliação individual dos imóveis.

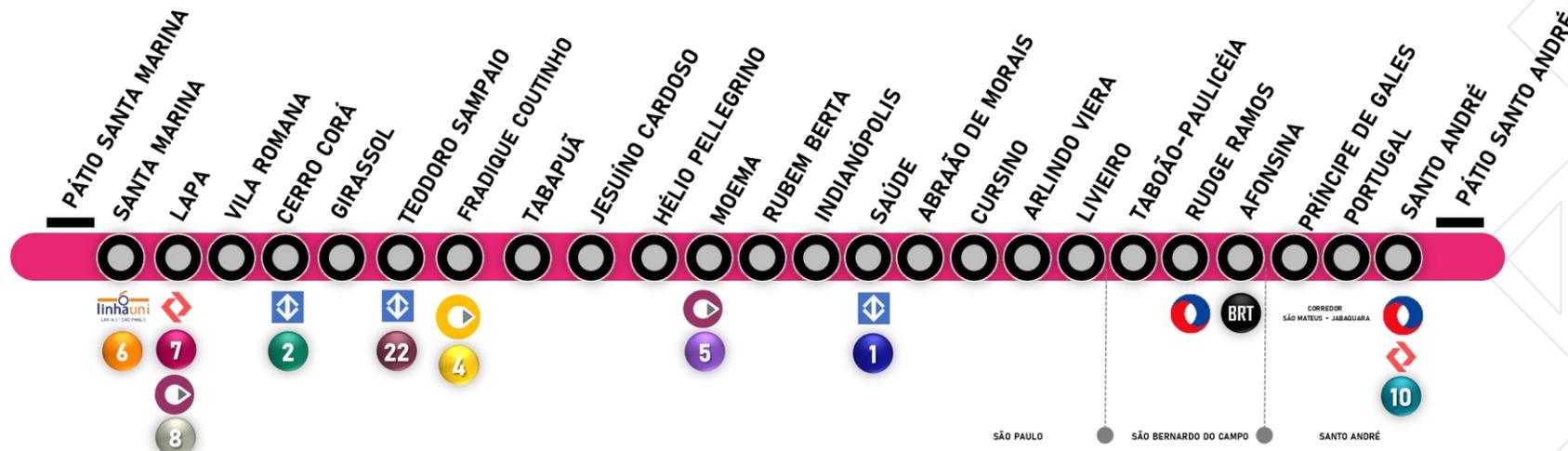


Impacto na Metrôpole

Expansão da Rede



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



- 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 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

Fonte: Anteprojeto de Engenharia.

Conexões com outras linhas metroferroviárias:

- Santa Marina: com a Linha 6-Laranja de metrô
- Lapa: com as Linhas 7-Rubi e 8-Diamante da CPTM
- Cerro Corá: com a Linha 2-Verde do Metrô
- Teodoro Sampaio: com a Linha 22-Marrom do Metrô
- Fradique Coutinho: com a Linha 4-Amarela da ViaQuatro
- Moema: com a Linha 5-Lilás da Via Mobilidade
- Saúde: 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



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

Principais Realizações

Evolução do Empreendimento

- Em contratação a Prestação de Serviços Técnicos Especializados e Engenharia para Execução de Investigações Geotécnicas, Sondagens e Ensaios Especiais para subsidiar o desenvolvimento do Projeto Básico:
- Em contratação o Serviço Técnico Especializado de Engenharia e Arquitetura para o Mapeamento e Cadastramento das Redes de Utilidades Públicas e Levantamento Planialtimétrico Cadastral do Sistema Viário e Alinhamento Predial, Áreas Internas de Quadras e Áreas necessárias para os pátios de manutenção e estacionamento de trens:
- Em execução o Laudo Macro das áreas não prioritárias.

Licenciamento Ambiental

Realizadas as audiências públicas do licenciamento ambiental em Santo André, São Paulo e São Bernardo do Campo em janeiro e fevereiro de 2024, visando a obtenção da Licença Prévia junto à CETESB.

Destaques em 2024

- Obtida a Licença Prévia (LP) junto à Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb), em setembro de 2024, para a Linha 20-Rosa e prolongamento da Linha 2-Verde, de Vila Madalena até Cerro Corá.
- Solicitado o Decreto de Utilidade Pública (DUP) das áreas prioritárias em abril/2024.
- Contratada a Prestação de Serviços Técnicos Especializados de Engenharia e Arquitetura para o Desenvolvimento do Projeto Básicos em outubro/2024



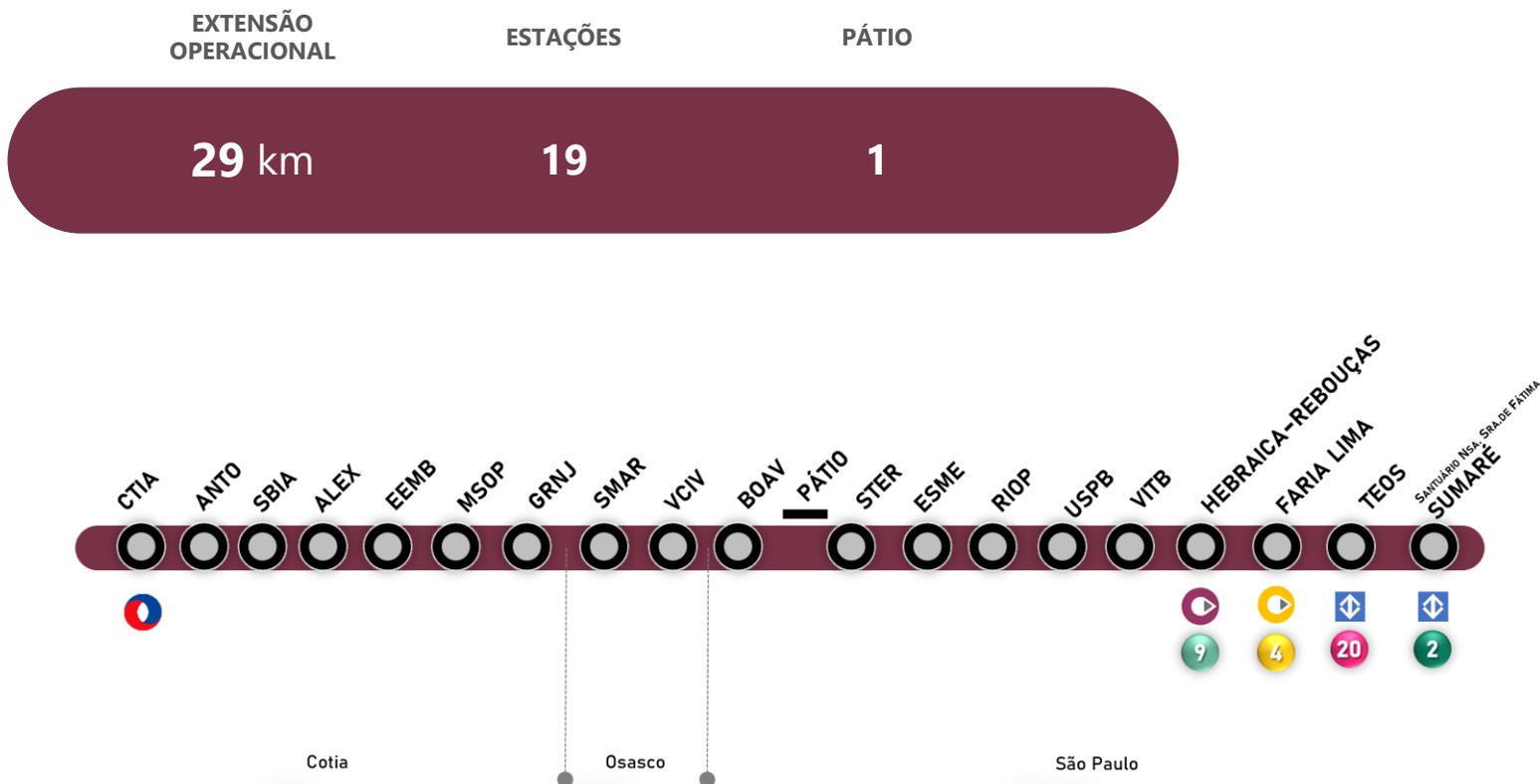
Impacto na Metrôpole

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 22-Marrom | Expansão ▪ Sumaré – Cotia



*Os nomes definitivos das estações serão divulgados após a finalização dos Estudos de Nomenclatura desta linha, em 2025.



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 22-Marrom | Expansão ▪ Sumaré – Cotia

A Linha 22-Marrom ligará o município de Cotia a São Paulo, na estação Sumaré da Linha 2-Verde, passando pelo município de Osasco e pelo Campus Butantã da Universidade de São Paulo. Em 2024, as atividades para elaboração do Anteprojeto de Engenharia e do Estudo de Impacto Ambiental tiveram continuidade e avançaram para o detalhamento da linha.

A contratação integrada dos dois estudos teve o objetivo de incorporar os aspectos ambientais à concepção do projeto e antecipar a identificação de riscos.

Durante o ano de 2024, foram elaborados os serviços técnicos especializados de engenharia para execução das investigações geológicas e geotécnicas, mapeamento e cadastramento de redes de utilidades públicas na área de influência da Linha 22-Marrom. Estes serviços estão subsidiando o Anteprojeto de Engenharia, conforme a Lei Federal 13.303/2016 e orientações técnicas do Instituto Brasileiro de Auditoria de Obras Públicas – IBRAOP.

As etapas de levantamento de dados, caracterização da área a ser atendida, bases cartográficas e estudo de alternativas de modo e de tecnologia foram concluídas. Além disso, foram aprofundados e consolidados os estudos de traçado, localização de estações e acessos, poços de ventilação e saídas de emergência e pátio de estacionamento e manutenção de trens.

Merece destaque o processo participativo com a comunidade da Universidade de São Paulo – USP para definição do posicionamento e da concepção das unidades construtivas localizadas dentro do Campus. Dele resultou a consolidação de traçado subterrâneo com planta e perfil ajustados para mitigar possíveis impactos em edificações e equipamentos sensíveis dos diversos institutos e laboratórios presentes na Cidade Universitária. Por fim, as áreas necessárias para implantação da estação, dos acessos e dos poços de ventilação e saída de emergência foram incluídas e reservadas para tal finalidade no Plano Diretor do Campus USP Capital-Butantã, aprovado em 2024.

Destaques em 2024

- Abertura da Ordem de Serviço de Detalhamento da Alternativa selecionada do Anteprojeto de Engenharia.
- Concluído processo participativo com a comunidade da Universidade de São Paulo.
- Obtido o Termo de Referência do EIA/RIMA junto à Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (Cetesb), em agosto de 2024.



Impacto na Metrôpole

Investimentos | Modernização e Recapacitação



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

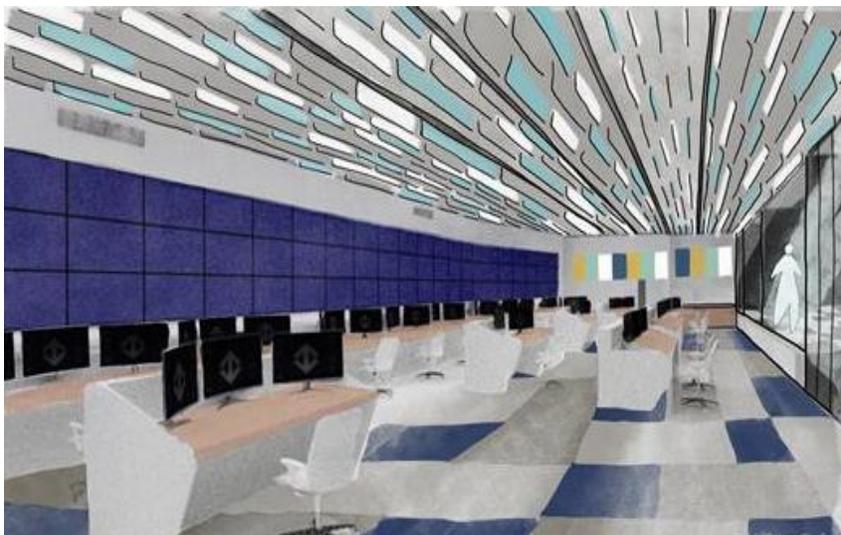
DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

Centro de 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.



Sala provisória do CCO no 2º. Andar.

Etapas concluídas em 2024:

- Inauguração da sala de servidores dos sistemas computacionais (junho/2024).
- Entrada em operação do novo sistema de climatização da sala de servidores dos sistemas computacionais (junho/2024).
- Transferência do Centro de Controle para a Sala Provisória do 2º andar do CCO (novembro/2024).



Impacto na Metrôpole

Investimentos | Modernização e Recapacitação



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 Controle da Manutenção – CCM



- Centraliza informações provenientes da área de operações, controla a abertura / fechamento de defeitos detectados pela manutenção 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 ou corretiva.
- Fornece subsídios de forma a definir e padronizar as informações necessárias para o monitoramento de ativos de sistemas a serem melhorados os processos de trabalhos.
- 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.



Impacto na Metrôpole

Investimentos | Modernização e Recapacitação



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

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).

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 maior velocidade do trem na região da plataforma;
- Receitas não tarifárias: possibilita publicidade nas portas de plataforma.

Estações com portas de plataforma com operação iniciada em 2024:

Linha 3-Vermelha

- Guilhermina-Esperança – julho/2024
- Penha – julho/2024
- Artur Alvin – agosto/2024

- Carrão – outubro/2024
- Patriarca – novembro/2024
- Palmeiras - Barra Funda – novembro/2024

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
- Belém
- Bresser-Moooca
- Pedro II

Linha 15-Prata

- todas as 11 estações



PORTAS DE PLATAFORMA DA ESTAÇÃO BRESSER-MOOCA

40% das estações operadas pelo Metrô contam com porta de plataforma



PORTAS DE PLATAFORMA DA ESTAÇÃO BELÉM



Impacto na Metrôpole

Investimentos | Modernização e Recapacitação



INTRODUÇÃO

MENSAGEM DO PRESIDENTE

SOBRE O RELATÓRIO

MATERIALIDADE

O METRÔ DE SÃO PAULO

GOVERNANÇA

IMPACTO NA METRÔPOLE

MOBILIDADE SUSTENTÁVEL

FOCO NO PASSAGEIRO

SOCIEDADE

PESSOAS VALORIZADAS
E RESPEITADAS

DESEMPENHO ECONÔMICO-
FINANCEIRO

DEMONSTRAÇÕES
FINANCEIRAS

DISPOSIÇÕES FINAIS

AGRADECIMENTOS

ANEXOS

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

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.



Impacto na Metrópole

Investimentos |



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

Autogeração de Energia Elétrica

O Metrô assinou contrato de Autoprodução de Energia após estudos de grupo multidisciplinar das áreas jurídica, financeira e operacional, contando com consultoria especializada para à estruturação do projeto. A Autoprodução de Energia, traz para o Metrô os seguintes benefícios:

- Abatimento dos encargos setoriais pertinentes aos autoprodutores do setor de energia;
- Redução de despesas de energia para a Companhia;
- Alocação dos recursos economizados em outras frentes prioritárias;
- Diversificação da matriz energética frente à vulnerabilidade de aumentos nos custos de energia.

O projeto contempla o fornecimento de 10MWm a 20MWm através da autoprodução de energia incentivada. A demanda média do METRÔ, atualmente, é de 50MWm, sendo que a diferença adquirida pelo METRÔ dentro de sua estratégia atual de aquisição no mercado livre por contratos de médio prazo.

É importante destacar que por parte da Companhia do Metrô não há previsão de investimentos (Capex) no projeto, ou execução da operação, manutenção e gestão do negócio. Estas atividades ficarão a cargo da parceira selecionada, considerando, inclusive um contrato de O&M, cabendo ao Metrô, dentro da proposta, disponibilizar sua demanda de energia no negócio.

A Autoprodução será por arrendamento de planta geradora, com a formação de consórcio entre o Metrô e a parceira vencedora do Chamamento Público. O prazo de vigência contratual é de 15 anos com início de fornecimento de energia a partir de 01/01/2027.

A partir de 01/01/2029, quando serão consumidos 20MWm com a autoprodução de energia, estima-se uma economia, em comparação com os preços atuais, de R\$ 12 milhões por ano.



Impacto na MetrÓpole

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

O 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.

Isso significa a utilização de recursos de forma inteligente e otimizada para minimizar desperdícios e impactos ambientais ao mesmo tempo em que se maximiza a produtividade e a modicidade do custo das passagens.

Nesse conceito, no final de 2024 foi estruturado o Farol Estratégico, uma iniciativa para as áreas de operação e manutenção, que passa a reger o comportamento, priorizações e decisões, cujo objetivo principal passa a ser a sustentabilidade do negócio baseada em eficiência.

Essas práticas não só ajudam a proteger o meio ambiente, mas também resultam em economias significativas no médio e curto prazo, e melhoram o serviço e a reputação do Metrô de São Paulo como operadora de transporte, tornando-a mais eficiente e ainda mais confiável.

É a capacidade do Metrô de São Paulo se manter uma empresa economicamente viável, oferecendo um serviço ambientalmente responsável e socialmente justo.

 **farol estratégico**



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

O Farol Estratégico é composto por 3 luzes norteadoras:

1 **C** pessoas no centro

Prestar serviços concebidos a partir das necessidades das pessoas - passageiros e metroviários - e tudo o que se faz é em prol de atendê-las, com olhar para as necessidades e experiências de cada um.

2 **C** compromisso com resultados

Metas devem refletir o que de fato é relevante e entrega valor às pessoas. É a capacidade de definir e perseguir metas que realmente importam, alinhando os esforços de todos com os objetivos estratégicos do Metrô de São Paulo.

3 **C** gestão de custos

A estratégia tem como princípio inegociável a redução e qualificação de custos, alocando recursos naquilo que é mais prioritário e oferece maior valor agregado à experiência das pessoas.

OBJETIVO PRINCIPAL

SUSTENTABILIDADE DO NEGÓCIO BASEADA EM EFICIÊNCIA

Garantir independência e perenidade, aumentar a competitividade, envolver o público e consolidar a confiança da população e dos acionistas



Impacto na Metrópole

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

No ano de 2024 foram transportados 890 milhões de passageiros pela Rede operada pelo Metrô de São Paulo, incluindo as entradas e as transferências entre linhas nas estações Sé, Paraíso, Ana Rosa e Vila Prudente, representando um aumento de 4,5% em relação ao ano de 2023.

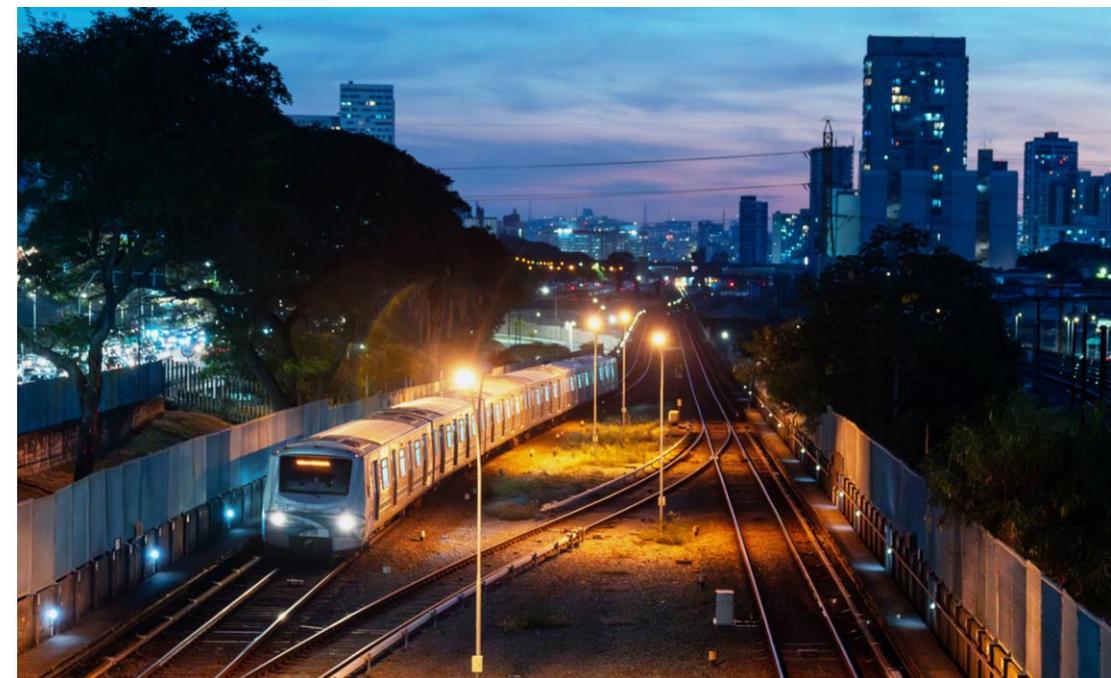
Nos dias úteis, a demanda média foi de 2,9 milhões de passageiros, um aumento de 2,9% em relação à média do ano anterior.

Aos sábados foram transportados uma média de 1,8 milhão de passageiros, um aumento de 2,1% em relação a 2023.

Aos domingos foram transportados 1,0 milhão de passageiros, um aumento de 0,3% em relação ao mesmo período do ano anterior.

Na média dos dias úteis, as 4 linhas operadas pelo Metrô apresentaram aumento de demanda em 2024 quando comparadas ao ano de 2023: Linha 1 – Azul com 2,3%, Linha 2 – Verde com 5,8%, Linha 3 – Vermelha com 1,1% e Linha 15 – Prata com 8,3%.

A demanda média nos dias úteis de 2024 atingiu 80% da demanda de 2019 (pré-pandemia). Nos finais de semana, atingiu 85% na demanda média dos sábados e 84% na média dos domingos.



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

Operação das Linhas | Melhoria no embarque e desembarque na Linha 15-Prata



Foram adotadas estratégias que permitiram uma melhor distribuição de fluxo na estação Vila Prudente e a redução significativa do intervalo entre trens no pico da tarde para o Monotrilho da Linha 15-Prata

Principais ações:

- Alteração do ponto de manobra;
- Incremento na oferta de trens;
- Inversão de escadas rolantes e controle de fluxo;
- Implantação do embarque preferencial;
- Intensificação da comunicação.



Impacto na Metrópole

Operação e Manutenção

Operação das Linhas | GOA3 na Linha 15-Prata



Como parte do processo de implementação da operação em UTO – *Unattended Train Operation* (operação sem supervisão) na Linha 15-Prata, durante os horários de vale e aos finais de semana, a operação da linha ocorre em padrão GOA3 – Operação *driverless* com operador embarcado.



Impacto na MetrÓpole

Operação e Manutenção

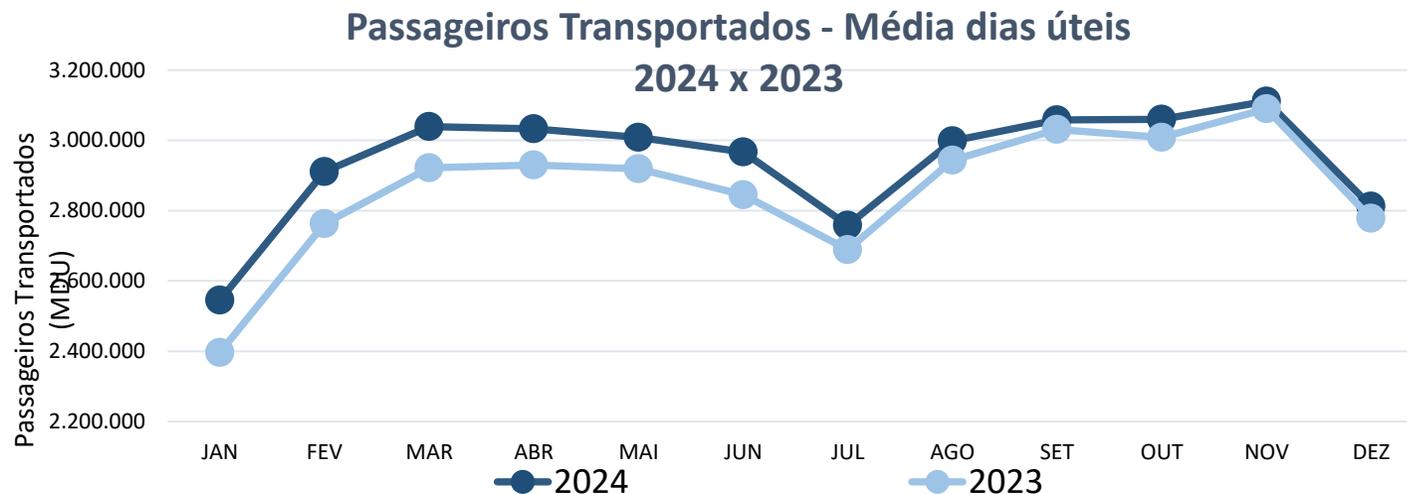


- INTRODUÇÃO
- MENSAGEM DO PRESIDENTE
- SOBRE O RELATÓRIO
- MATERIALIDADE
- O METRÔ DE SÃO PAULO
- GOVERNANÇA
- IMPACTO NA METRÓPOLE
- MOBILIDADE SUSTENTÁVEL
- FOCO NO PASSAGEIRO
- SOCIEDADE
- PESSOAS VALORIZADAS E RESPEITADAS
- DESEMPENHO ECONÔMICO-FINANCEIRO
- DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS
- DISPOSIÇÕES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

Demanda de Passageiros

A demanda de passageiros em 2024 apresenta crescimento moderado, com tendência à estabilização. 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.

As demandas mensais foram sempre superiores às demandas do mesmo período de 2023, porém, com variações decrescentes a cada mês, apresentando uma tendência de estabilização em torno dos 2,9 milhões de passageiros transportados/dia útil.



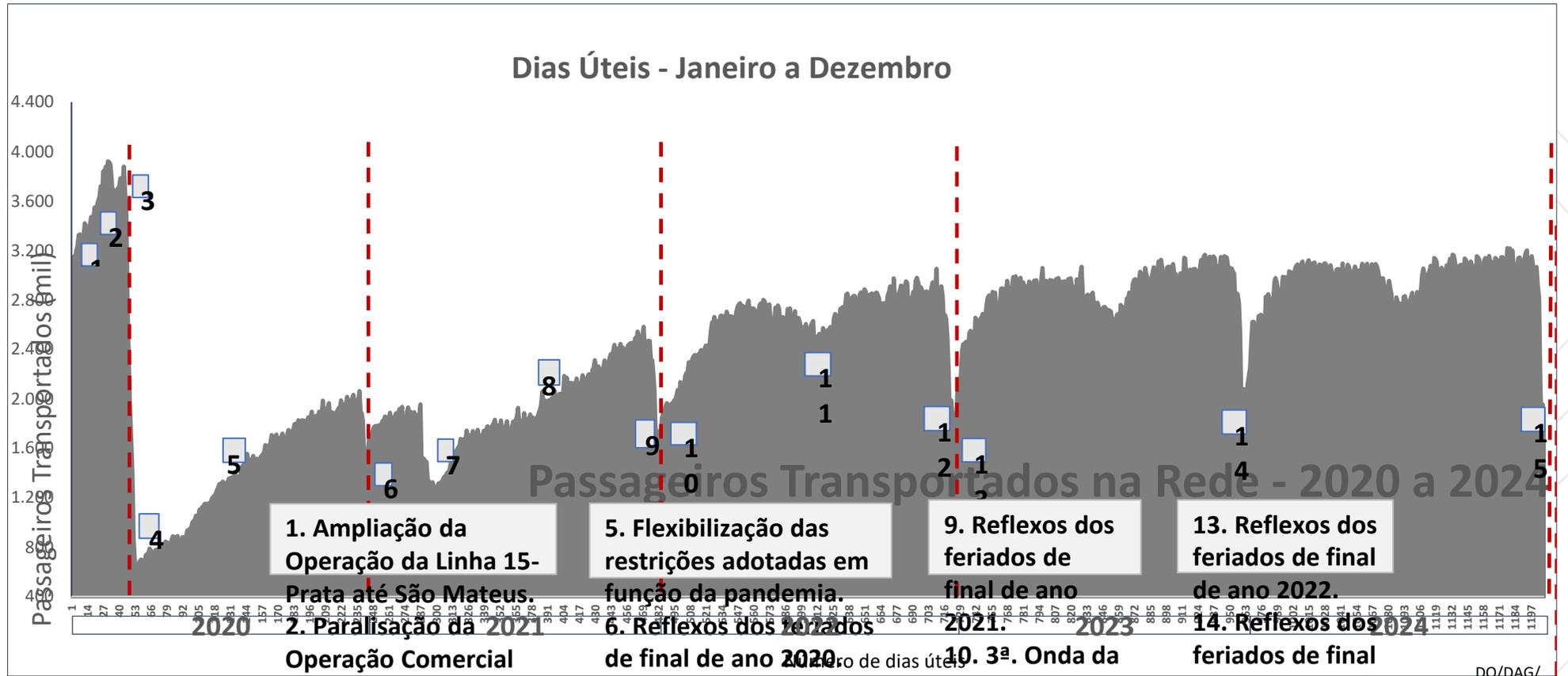
Impacto na Metrôpole

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 na Rede – 2020/2024 | Visão geral – dias úteis de janeiro a dezembro



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 Metrô de São Paulo

2024 x 2023
(milhares)

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS - 2024 x 2023 (milhares)					
DEMANDA	Linha 1 Azul	Linha 2 Verde	Linha 3 Vermelha	Linha 15 Prata	Total Rede

2024

<i>Média Diária</i>					
Média dos dias úteis	1.087	674	1.051	130	2.942
Média dos sábados	691	333	672	69	1.765
Média dos domingos	396	205	394	38	1.032
Máxima diária	1.195	753	1.145	147	3.220

Total Ano

Total	331.830	198.038	321.561	38.333	889.762
-------	---------	---------	---------	--------	---------

2023

<i>Média Diária</i>					
Média dos dias úteis	1.063	637	1.040	120	2.860
Média dos sábados	680	318	671	59	1.729
Média dos domingos	391	200	403	35	1.029
Máxima diária	1.183	723	1.157	135	3.174

Total Ano

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



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

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 2024 aconteceram nos seguintes locais:

Outubro

- Estação Santos-Imigrantes
- Pátio Jabaquara
- Estação Fazenda da Juta
- Estação Santa Cruz
- Pátio Itaquera
- Estação Palmeiras-Barra Funda
- Estação Armênia

Novembro

- Estação Vila Matilde
- Estação Portuguesa-Tietê
- Pátio Oratório
- Estação Tamanduateí
- Pátio Jabaquara
- Estação Brás
- Estação Jardim Colonial
- Estação Consolação
- Estação Carandiru
- Estação São Mateus
- Estação Vila Prudente

Dezembro

- Estação Alto do Ipiranga
- Pátio Tamanduateí

94 simulados realizados em 2024



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

O Metrô é essencial para a vida e a economia nas grandes cidades como São Paulo.

A mobilidade sustentável promovida pela rede metroviária se reflete em ganhos para a sociedade no presente e no futuro. 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.

Os aprimoramentos no planejamento e concepção das novas linhas da rede em expansão visam potencializar os benefícios sociais promovidos com a transferência de passageiros de outros modos motorizados (automóveis, motocicletas e ônibus) para o metrô. Os benefícios sociais são um indicador estratégico para avaliar o impacto dos investimentos

na expansão da rede metroviária e os ganhos para a mobilidade sustentável.

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



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

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. Eles reforçam o compromisso da gestão do negócio com a sustentabilidade e são avaliados como um importante indicador de desempenho nos processos de financiamento para a expansão.

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 2024, eles totalizaram estimados R\$ 14,88 bilhões.

R\$ **14,88** Bilhões² **BENEFÍCIOS SOCIAIS**
DA REDE DE METRÔ 2024

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

² Estimados

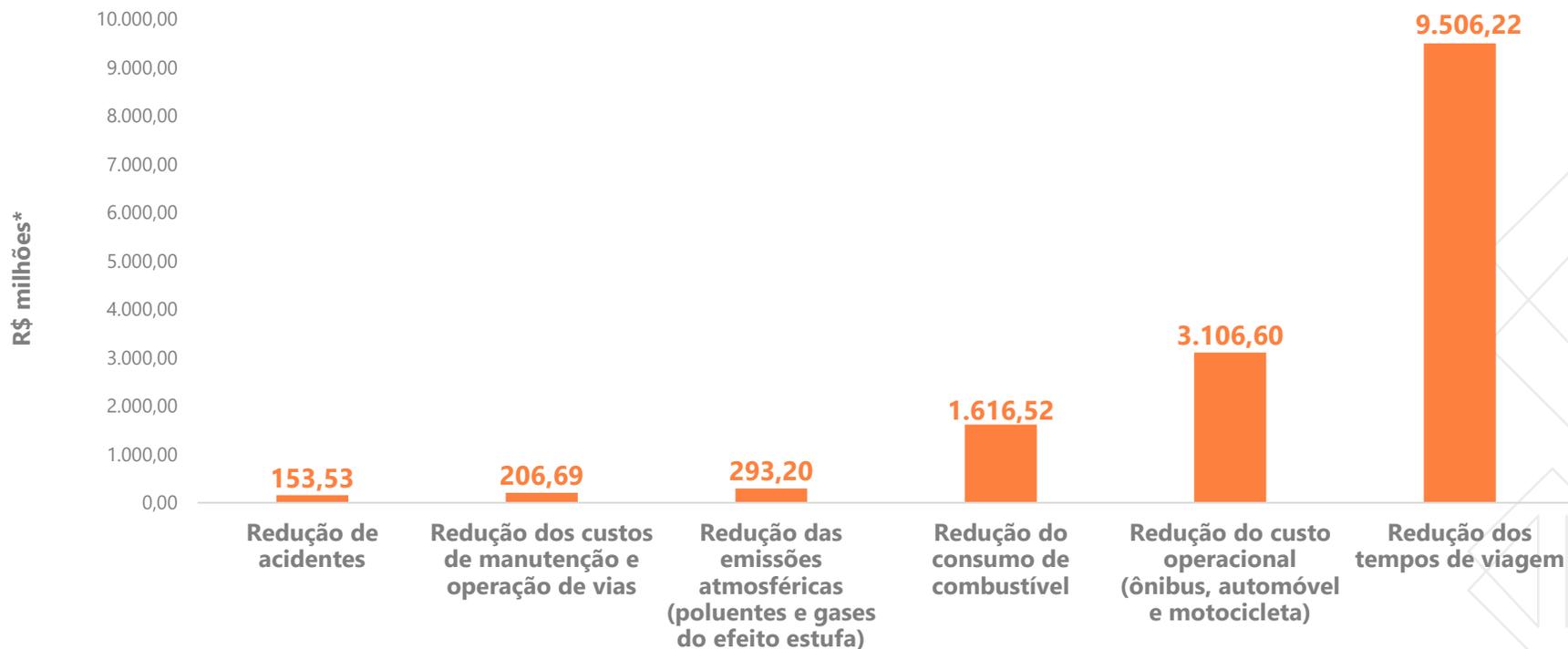


Impacto na MetrÓpole

Balanço Social | Benefícios Sociais 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



*Valores correntes



Impacto na Metrópole

Balanco 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

Benefícios Sociais 2024

BENEFÍCIOS SOCIAIS	UNIDADE	2024		2023	
		QUANTIDADE (EM MIL)	EM R\$ MILHÕES*	QUANTIDADE (EM MIL)	EM R\$ MILHÕES*
Redução de acidentes	acidentes	3	153,53	3	106,85
Redução dos custos de manutenção e operação de vias	-	-	206,69	-	132,10
Redução das emissões atmosféricas (poluentes e gases de efeito estufa)	toneladas	652	293,20	669	321,51
Redução do consumo de combustível	litros	309.801	1.616,52	305.629	1.536,67
Redução do custo operacional (Ônibus, Automóvel e Motocicleta)	quilômetros	1.662.837	3.106,60	1.596.203	3.005,55
Redução dos tempos de viagem	horas	556.834	9.506,22	507.023	7.886,60
TOTAL			14.882,76		12.989,29



Impacto na Metrópole

Balanco 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

Benefícios Sociais

Notas explicativas

Entre 2024 e 2023, observou-se um aumento de 7,22% 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 2024, ainda que não esteja nos patamares observados pré-pandemia da COVID-19. Houve um aumento de 4,5% no total de passageiros transportados pelo Metrô e 4,4% no total de entradas na rede operada pela Companhia entre 2023 e 2024.

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.

Para o cálculo do número de acidentes evitados, foram utilizados os dados do Sistema de Informações Gerenciais de Sinistros de Trânsito-Infosiga que é uma ferramenta, disponibilizada pelo Detran-SP, e que permite acesso irrestrito e garante transparência para os dados de sinistros no Estado de São Paulo

Foram considerados os valores observados na Pesquisa Origem e Destino 2017, atualizados para preços de 2024 e ajustados por um fator que retrata a variabilidade dos rendimentos nas metrópoles brasileiras, produzido a partir de dados da Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua - PNADc, disponível no Boletim Desigualdade nas Metrópoles¹. Esta rubrica é responsável por 64% do total dos benefícios e é seguida pela redução dos custos operacionais dos demais modos (automóveis, motocicletas e ônibus).

Os cálculos que permitem estimar os benefícios sociais são realizados 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, consequentemente, 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.”

¹ [Boletim Desigualdade nas Metrópoles](#), nº 15, 2024.



Impacto na Metrópole

Balanço Social

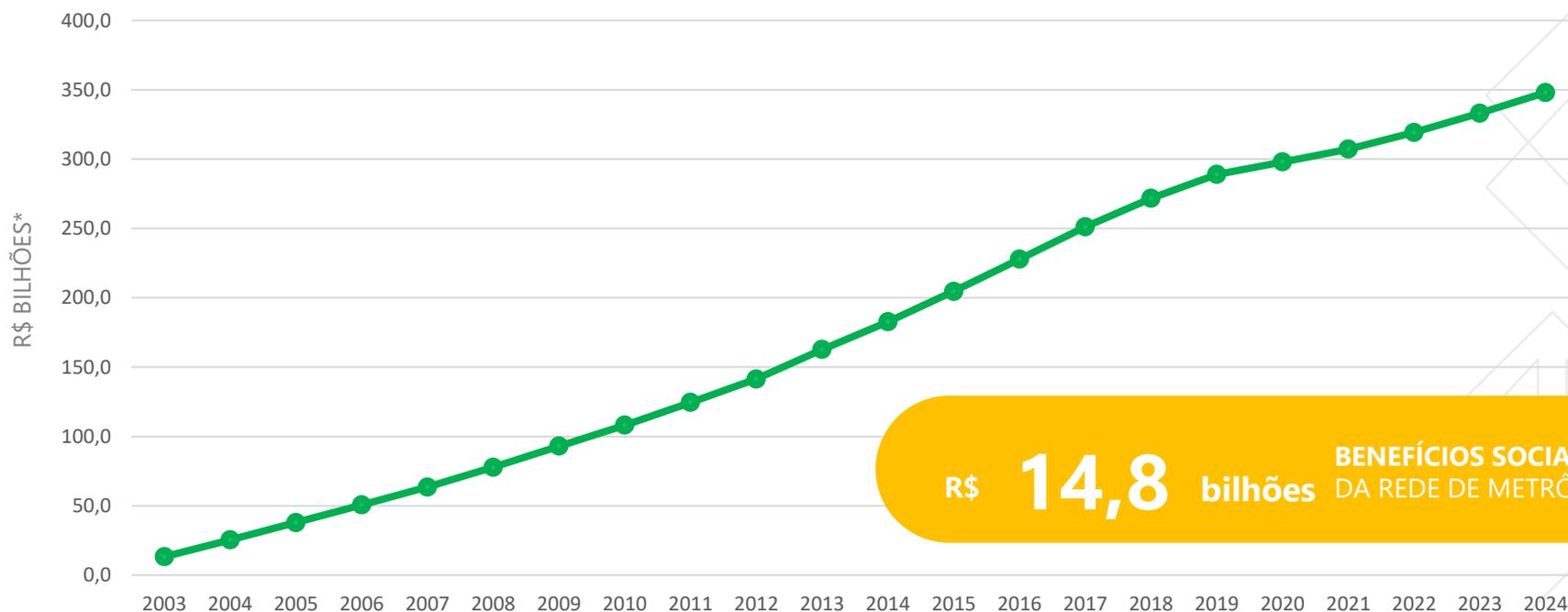


- INTRODUÇÃO
- MENSAGEM DO PRESIDENTE
- SOBRE O RELATÓRIO
- MATERIALIDADE
- O METRÔ DE SÃO PAULO
- GOVERNANÇA
- IMPACTO NA METRÓPOLE
- MOBILIDADE SUSTENTÁVEL
- FOCO NO PASSAGEIRO
- SOCIEDADE
- PESSOAS VALORIZADAS E RESPEITADAS
- DESEMPENHO ECONÔMICO-FINANCEIRO
- DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS
- DISPOSIÇÕES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

Benefícios Sociais Acumulados (2003 a 2024)

De 2003 até 2024, estimou-se que os benefícios sociais gerados pela rede do Metrô somaram **R\$ 348,0 bilhões**, que equivalem a uma economia média de **R\$ 14,8 bilhões** ao ano no período apresentado.

R\$ 348,0 bilhões BENEFÍCIOS SOCIAIS ACUMULADOS DA REDE DE METRÔ 2003-2024



R\$ 14,8 bilhões BENEFÍCIOS SOCIAIS DA REDE DE METRÔ EM 2024



*Valores constantes de 2024.

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

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 2024 com moradores da região de obra de expansão da Linha 2-Verde.



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

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 2024, foram emitidas cartas para 3.225 imóveis, 313 comunicados de interferências, realizadas 488 visitas técnicas, 173 reuniões e 21 visitas às obras



Ação de comunicação com moradores em 2024 da região de obra de expansão da Linha 15-Prata.



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. As visitas são estruturadas para a divulgação dos empreendimentos aos diversos grupos de interesse: ao público geral se apresentam os aspectos sociais, construtivos e arquitetônicos do empreendimento para vivenciarem uma obra de grande porte; para o público especializado são demonstrados os aspectos técnicos e construtivos com visitação às estruturas, escavações e tuneladoras.

O Metrô de São Paulo tem recebido a comunidade local e outras partes interessadas que incluem alunos e professores, bem como visitantes de outras cidades, estados e países. Em 2024, foram realizadas 48 visitas com a participação de 221 participantes 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.

Participaram deste programa corporativo a população lindeira, alunos e professores de escolas na região das linhas 15-Prata e 2-Verde.

A segunda fase do Programa de Educação Patrimonial foi incrementada com a realização de visita ao setor educativo e acervo técnico do Museu de Arqueologia e Etnologia MAE-USP. Esta experiência proporcionou aos estudantes e corpo docente a oportunidade de conhecer descobertas arqueológicas e, principalmente, de explorar os recursos educativos e de apoio pedagógico disponíveis sobre as temáticas abordadas durante as dinâmicas da fase 1 do programa.



Visita às obras de expansão da Linha 15-Prata com estudantes do SENAC em 2024.



Programa de Educação Patrimonial de escola em visita ao Museu Brasileiro da Escultura e da Ecologia-MuBE.



Impacto na Metrôpole

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

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.

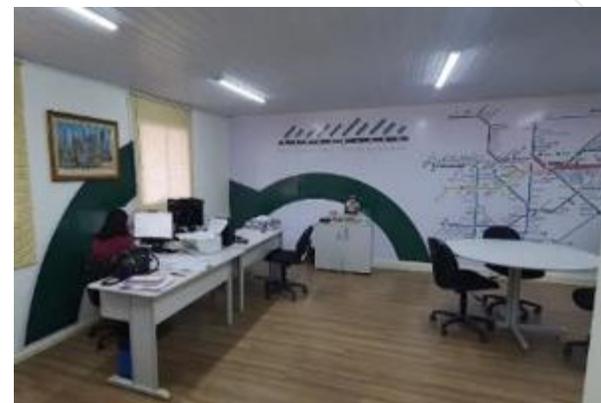
Na mediação e resolução de conflitos ocasionados pelos impactos inerentes à implantação das obras de expansão, a negociação busca satisfazer ambas as partes, sendo um processo de decisão que se compartilha, de modo a ser vantajoso para todos os envolvidos.

As reuniões para relacionamento e engajamento das comunidades lindeiras são realizadas para apresentação das especificidades das etapas da obra.

Para atender às demandas relativas aos impactos e colaborar na implantação de medidas preventivas são mantidas centrais de relacionamento na região dos empreendimentos. Em 2024, foram realizados 1.095 atendimentos, sendo 822 através das centrais de relacionamento localizadas ao longo das obras de expansão. Os demais atendimentos foram realizados através dos canais de relacionamento Fale Conosco e pela Central de Informações do Metrô.

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 dará o tratamento adequado a cada demanda até sua resolução, mantendo o diálogo claro e transparente com os moradores envolvidos.

A gestão do relacionamento perdura durante toda implantação da obra e, ao final dela, as questões relacionadas aos imóveis impactados são sanadas definitivamente, seja através da recuperação dos danos ou de indenização aos proprietários.



Centrais de relacionamento com a comunidade do entorno da expansão da Linha 2-Verde

Saiba quais são as Centrais de relacionamento com a comunidade aqui.



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

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, sejam 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.

Cadastro de desapropriados em 2024.



Em 2024, através do DUP nº 68.525 de 16 de maio de 2024, foram desapropriados 37 imóveis para a expansão da Linha 2-Verde - Estação Cerro Corá. Na ocasião, realizou-se a notificação e o cadastramento dos ocupantes e/ou proprietários dos imóveis desapropriados. Dos 37 imóveis desapropriados foram cadastrados 26, sejam eles residenciais ou comerciais.

Também em 2024, através do DUP nº 68.552 de 22 de maio de 2024, foram desapropriados 152 imóveis para a expansão da Linha 19-Celeste - Região de Guarulhos e centro de São Paulo. Na ocasião, realizou-se a notificação e o cadastramento dos ocupantes e/ou proprietários dos 152 imóveis desapropriados, 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.



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

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 2024, foram reassentadas 30 famílias que residiam dentro de um galpão na região do Ipiranga, cuja área era necessária para a implantação da futura estação Ipiranga da Linha 15-Prata. No mesmo ano, o Metrô deu início a obtenção de documento das famílias residentes na Comunidade Lupércio/Guaporé, para análise e futura proposta de atendimento habitacional na região da avenida Ragueb Chohfi, em função da implantação da extensão da Linha 15-Prata, entre as estações Jardim Colonial e Jacu-Pêssego.



Atividade para reassentamento – Galpão Ipiranga - 2024.



Impacto na Metrôpole

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

Ação Social | Projeto Noites Solidárias



Desde 2021, início do Noites Solidárias, houve 3.789 atendimentos nas noites mais frias do ano, sendo 1.257 em 2024, dos quais: 913 foram homens, 36 mulheres, 9 casais, 9 crianças e 24 pets e 257 atendimentos sem pernoite

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**.

3.789 PESSOAS ABRIGADAS desde 2021



Impacto na Metrôpole

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

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 2024

Qtde de itens

Audiovisual	758
Iconográfico	9.977
Sonoro	159
Tridimensional	167
Livros acervo Cultural	7.505
Livros Técnicos	7.203
Memória Técnica	10.293
Publicações Metrôs do Mundo	853
Tradução	377
Periódicos	14.425
Emplasa (obras e periódicos)	34.220



Impacto na Metrôpole

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

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 Metrô. Essa iniciativa possibilita que empresas voltadas à cultura e arte inscrevam projetos via editais, tendo incentivos fiscais como contrapartida. Esculturas, murais e painéis têm passado por um minucioso processo de limpeza e restauro. A terceira edição do projeto, concluída em maio de 2024, conservou mais quatro obras de arte do Acervo, totalizando 37 trabalhos conservados desde o início do projeto. Para 2025 a expectativa será dar início à quarta edição do Projeto de Conservação de Obras de Arte.



PAINEIS: "Fieca", de Waldemar Zeidler (1986), Estação Sé; e "Momento Antropométrico com Oswald de Andrade", de Antonio Pettov (1990), Estação República. MURAL: "Sem Título", de Renina Katz (1978), Estação Sé; e instalação "In Vitro", de Mário Fogaça (2002), Estação Anhangabau.



Impacto na Metrópole

Oportunidades em Projetos e Construções Sustentáveis



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

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 aprimorar o desempenho ambiental e ampliar o potencial para certificações futuras de seus projetos, o Metrô incorporou os requisitos de construção sustentável referenciados, que ainda não estavam presentes na fase de planejamento e concepção, em suas instruções de projetos.

Em 2024, para o desenvolvimento do anteprojeto de engenharia da Linha 22-Marrom, estão sendo incorporados requisitos de construção sustentável nos projetos das estações, permitindo a preparação para o atendimento aos requisitos alinhados às categorias definidas pelo LEED® BD+C, nas fases de projeto posteriores.



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, onde estão definidos os respectivos controles ambientais que serão implementados.

Desde que o SGA foi implementado, cerca de 335 empresas já apresentaram PGAA.

Após aprovação do PGAA pela equipe responsável pelo SGA, esse documento serve como base para a fiscalização das contratadas quanto ao cumprimento das leis e normas ambientais aplicáveis.



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 interrupção que afete o processo finalístico "Expandir a rede metroviária".



Impacto na Metrôpole

Processos Internos | Melhoria dos processos



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 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 **gestão de projetos**.

Resultados em 2024:

- Mais de 600 membros
- 11 eventos realizados, com média de 97 participantes cada
- Média 4,89 estrelas na avaliação dos eventos
- Média 4,73 estrelas na avaliação geral do fórum
- Inclusão de 3 novos facilitadores
- 1ª desafio de conhecimento
- 1ª evento especial para membros pratas
- Renovação do visual do site

Treinamentos em Gestão de Projetos e Portfólios

Em 2024 houve 178 participações em cursos da trilha de gerenciamento de projetos e portfólio, contabilizando um total de mais de 524 homens x hora de treinamento.

Participações:

- 11 Workshops: Oficina de Gestão de Projetos
- 32 Lições Aprendidas
- 45 Gestão de Riscos dos Empreendimentos
- 19 Controle Integrado de Mudanças dos Empreendimentos de Expansão
- 15 Ciclo de Vida dos Empreendimentos de Expansão e Portões de Passagem
- 22 Scrum Framework
- 16 Gestão de portfólios
- 11 Workshop: Introdução a gestão de riscos em projetos
- 7 Workshop: Liderança Ágil



Impacto na Metrópole

Processos Internos | Melhoria dos processos



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

Certificações de Gestão de Projetos 2024

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

Em 2024, o Metrô obteve uma nova certificação em Project Management Institute – Project Management Professional (PMP)®

3ª Semana de Gestão de Projetos

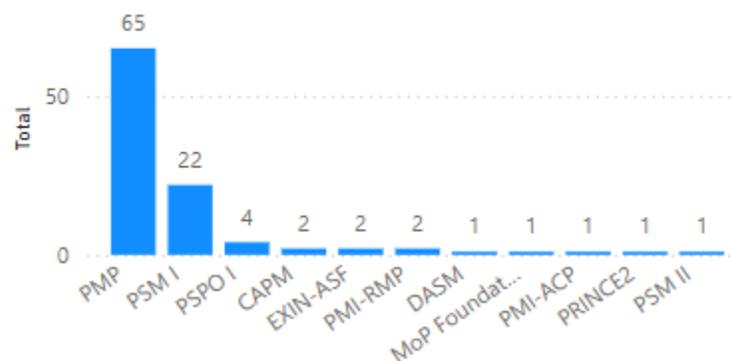
A 3ª Semana de Gestão de Projetos, que ocorreu entre os dias 2 e 6 de setembro, foi um evento híbrido, que reuniu profissionais, líderes e entusiastas da área de gestão de projetos, programas e portfólios, todos alinhados à estratégia da Companhia.

Durante este evento, os participantes tiveram a oportunidade de aprofundar seus conhecimentos, trocar experiências e explorar as tendências mais recentes no campo da gestão de projetos. Palestrantes internos e convidados externos abordaram temas estratégicos como priorização de projetos e ROI no portfólio, IA e a gestão de projetos, lições aprendidas e a gestão do conhecimento, habilidades e o controle emocional frente aos desafios, além da apresentação de cases incrementando o aprendizado.

Nesta edição também houve a realização de workshops presenciais, abordando temas importantes frente aos nossos desafios como a gestão de riscos, oficina em gestão de projetos e a liderança ágil.

O evento contou com 763 participantes em 28h de evento (híbrido + workshops presenciais + palestras on-line).

CERTIFICAÇÕES POR TIPO



Impacto na Metrópole

Processos Internos | Tecnologia da Informação



- 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

Iniciativas implementadas com o uso de Tecnologia da Informação

1 Gestão de Processos Sistema de Informação

- **METRÔ 360**

2 Omnichannel (CRM)

Contribuição aos objetivos estratégicos da empresa

Ação	Desempenho, Eficiência e Produtividade	Diminuição de Custos
<p>Desenvolvido um Sistema de Informação que visa otimizar os processos em toda a cadeia de compras e contratações em uma solução Corporativa. Este projeto faz parte da ambição de transformação digital do METRÔ de São Paulo</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Redução de até 80% no tempo de encaminhamento do processo ▪ Redução de até 75% no trâmite de comunicações internas ▪ Padronização de até 95% nos processos nas áreas envolvidas ▪ Ganho de eficiência em até 12% nas equipes envolvidas nos processos 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Redução de custo operacional administrativo, de 13%, na cadeia de valor ▪ Redução de custos na utilização de repositórios de dados e <i>e-mails</i>
<p>Implementada uma solução de sistema de CRM - Omnichannel para tratamento de comunicação entre o público externo (passageiros/usuários do sistema metroviário) e interno do METRÔ de São Paulo</p>	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mais agilidade nas solicitações dos usuários do sistema ▪ Segmentação de usuários ▪ Análise da fidelidade dos usuários ▪ Geração de ações de comunicação e marketing 	<p>Redução de custo nos processos de atendimento às solicitações dos públicos alvo do sistema, através de:</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Padronização do processo de atendimento ▪ Padronização das respostas do processo de atendimento ▪ Unificação dos canais de atendimento



Impacto na Metrópole

Processos Internos | Tecnologia da Informação



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

Iniciativas
implementadas com o
uso de Tecnologia da
Informação

3

Logística

Automação dos
almojarifados

Contribuição aos objetivos estratégicos da empresa

Desempenho e Eficiência

Implementação de um sistema para gestão do armazenamento em armazéns verticais, integrando operações logísticas e otimizando:

- Controle de estoques
- Movimentação de estoques em tempo real
- Gestão de inventário
- Coleta de dados (entrada e saída)

Desempenho, Eficiência e Produtividade

- Maior precisão na gestão de estoques e agilidade nas operações dos almojarifados
- Redução de interrupções operacionais causadas por falta de conectividade
- Aumento da eficiência na comunicação entre as equipes
- Otimização do planejamento de reabastecimento
- Aumento na confiabilidade dos dados de estoque

Diminuição de Custos

- Redução de retrabalho em processos logísticos
- Redução de estoques obsoletos;
- Redução do tempo total de execução de inventários



Impacto na Metrópole

Processos Internos | Tecnologia da Informação



- 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

Iniciativas implementadas com o uso de Tecnologia da Informação

4

Tecnologias Analíticas Avançadas

Utilização das tecnologias emergentes e avanços nos processos de negócio

5

Cyber Security

Proteção do ambiente de informações empresariais

Contribuição aos objetivos estratégicos da empresa

Ação

- Evolução na experiência do uso de novas tecnologias, em múltiplas atividades internas, com foco no auxílio para a tomada de decisões em inteligência de negócios e na automação de processos empresariais
- Aquisição de ferramentas e capacitação de profissionais, realização de experimentos e implementação de soluções sistêmicas

- Identificação e categorização de eventuais vulnerabilidades em nosso ambiente de tecnologia

Desempenho, Eficiência e Produtividade

Uso soluções de BI na criação de um portal de Indicadores Estratégicos da empresa

Automação Robótica de Processos (RPA):

- Automação de processos de TI
- Emissão de documentos judiciais
- Automação de atividades de cotação de produtos e serviços

Inteligência Artificial (IA):

- Captura e tratamento de dados fiscais
- Desenvolvimento de soluções de IA Generativa com ChatGPT para busca de informações técnicas em várias áreas

- Correção e mitigação dos pontos encontrados para maior proteção do ambiente

Diminuição de Custos

- Otimização de processos
- Redução do tempo total de execução de atividades

- Redução de riscos corporativos.



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

O Metrô na direção da resiliência climática

As mudanças climáticas não são apenas um desafio a ser enfrentado frente aos impactos de eventos extremos, mas essencialmente já está transformando os negócios. As empresas já identificam a necessidade de internalizar as questões climáticas no modelo de negócios para fortalecer a capacidade de resposta frente às incertezas e aos riscos associados.

Este contexto é entendido como um momento oportuno para aprimorar as práticas adotadas, gerir os impactos financeiros relacionados, estabelecer indicadores para acompanhar e demonstrar o desempenho na agenda da sustentabilidade.

Os efeitos provocados pelos eventos climáticos extremos no Brasil têm provocado um rastro de destruição na dimensão territorial das cidades, onde o transporte urbano tem um papel importante para a economia e a sociedade. Ao mesmo tempo em que promove a mobilidade da população e reduz os impactos ambientais e sociais, o setor é fortemente impactado pelas chuvas intensas, inundações, ventos fortes, descargas atmosféricas, calor e frio excessivos.

O agravamento dos eventos climáticos exige que as medidas adotadas pelas empresas integrem as diretrizes para redução de emissões de GEE e de adaptação às mudanças climáticas.

O Metrô, reconhecido como um transporte sustentável essencial para cenários de baixo carbono por reunir características operacionais e tecnológicas que promovem ganhos para a redução das emissões de GEE, está trabalhando também para aumentar a resiliência climática de seus ativos visando garantir a continuidade do negócio perante eventos extremos.

As medidas de mitigação de emissões de GEE são promovidas pelo Metrô no ciclo de vida dos empreendimentos metroviários, desde as fases de planejamento e concepção e 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.

Nos projetos de expansão da rede, elas estão relacionadas 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 a integração de outras abordagens integrando pessoas, atividades, edifícios e espaços públicos para a promoção da mobilidade e o desenvolvimento urbano sustentável.



Mobilidade Sustentável

Mudanças climáticas

Estratégias de mitigação das emissões

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.



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



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 de Riscos e as medidas de mitigação e adaptação climática

Desde as fases iniciais do planejamento e concepção dos empreendimentos metroviários, os projetos compreendem medidas para mitigar os riscos hidrológicos a que estarão sujeitos. Soluções de engenharia, arquitetônicas e de inserção urbana são adotadas desde as fases de concepção e, avançando nas fases do ciclo de vida dos empreendimentos, o Metrô tem adotado Soluções Baseadas na Natureza-SbN durante a fase de desenvolvimento do Projeto Básico. A adoção das SbN está em alinhamento às diretrizes previstas para planos de adaptação à mudança do clima da Lei Federal nº 14.904 de 27/06/2024.

Na fase de operação, o Metrô monitora as condições climáticas por conta de possíveis impactos na operação do serviço advindos com as chuvas extremas, descargas atmosféricas, ventos fortes e calor excessivo.

O Metrô possui processos bem estruturados para gerir dependências, impactos, riscos e oportunidades ambientais. Os riscos são identificados no escopo da Gestão de Riscos Corporativos e os donos dos riscos atuam de acordo com as suas responsabilidades e estrutura organizacional da empresa.

Em 2024, o Metrô iniciou um trabalho com apoio do Banco Mundial para estabelecer um Plano de Continuidade de Negócios visando garantir a resiliência de suas operações diante de interrupções relacionadas ao clima. Ele abrange a avaliação e a priorização de riscos climáticos, a análise da resiliência da infraestrutura (redundâncias, backups, atividades de manutenção e inspeções), a proposição de especificações para sistemas de alerta, a implementação de medidas sensíveis a alterações climáticas e a avaliação dos impactos de interrupções.

Medidas de mitigação e adaptação climática



Os **riscos hidrológicos** são analisados nas fases iniciais de planejamento e concepção de novas linhas. Soluções de engenharia, arquitetônicas e de inserção urbana são adotadas desde a fase concepção dos projetos de novas linhas para minimizar eventuais impactos na fase de operação.



Soluções Baseadas na Natureza que possibilitam o aprimoramento do desempenho ambiental das unidades construtivas, considerando os seus benefícios adicionais e a capacidade de integrar resultados para adaptação e mitigação de emissões de GEE simultaneamente.



Na fase de operação, são adotadas medidas para a manutenção preventiva e corretiva visando a redução da probabilidade e dos impactos das ocorrências relacionadas aos fatores de risco relacionados ao clima.



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

Para avaliar o desempenho dos projetos na operação do serviço e os benefícios promovidos pelos investimentos na expansão é essencial que se monitore e analise o desempenho climático do Metrô para a gestão das emissões de GEE. Este processo tem sido essencial para a identificação de oportunidades de inovação e melhorias nos projetos no que se refere ao consumo de energia e a eficiência energética.

O Inventário de Emissões de GEE do Metrô, realizado desde 2008, é a principal ferramenta de gestão das emissões. São levantadas e contabilizadas as emissões provenientes do consumo de energia, combustível fóssil, geração de resíduos e efluentes e outros processos realizados na administração, operação e manutenção do serviço da Companhia, além de seus canteiros de obras.

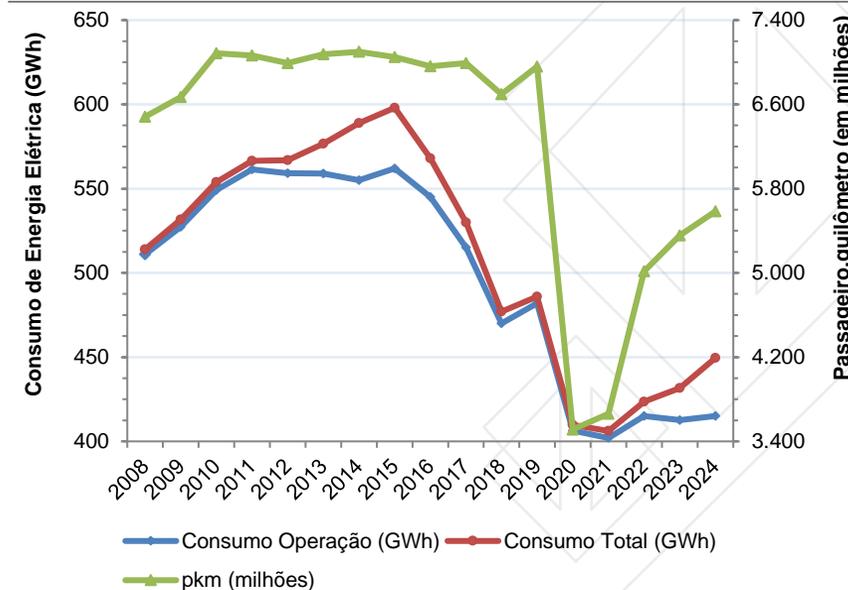
O consumo de energia para a operação do sistema representa mais de 90% do total da Companhia e é a principal fonte de emissão de GEE do Metrô. O restante é decorrente dos canteiros de obras e prédios administrativos.

No período entre 2023 e 2024 houve um aumento inferior a 1% do consumo energético para a operação, ainda que tenha havido um aumento de 4,5% na demanda de passageiros, indicando ganho de eficiência energética por passageiro transportado. O consumo de energia de tração por carro-quilômetro variou de 2,99 kWh/carro.km, em 2017, para 2,76 em 2024.

O consumo total de energia no ano de 2024 também foi influenciado pelo avanço das obras de expansão da rede metroviária.

Consumo de Energia Elétrica (GWh)

	2021	2022	2023	2024
Consumo total	406	424	432	450
Operação	402	415	413	415
Canteiros de obra	3	7	18	34
Edifícios administrativos	1	1	1	1



Mobilidade Sustentável

Mudanças climáticas | Energia e emissões

Emissões de Gases de efeito estufa (GEE)



- 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 emissões de gases de efeito estufa (GEE) do Metrô estão majoritariamente vinculadas ao consumo de energia da Companhia, especialmente a que é destinada à operação dos trens.

Em 2024, as emissões de GEE da Companhia apresentaram um aumento de 34% em comparação ao ano anterior. Esse aumento está associado ao contexto de seca prolongada no país e ao impacto que isto tem na composição da matriz energética nacional.

Isso se reflete em valores mais altos dos fatores de emissão de GEE decorrentes da geração de energia no Brasil, e que são aplicados na contabilização das emissões das empresas. Assim, as emissões totais de GEE subiram de 21 mil tCO₂e para 28 mil tCO₂e, em 2024. Destas, pouco mais de 22 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 representa mais de 80% do total das emissões da Companhia.

Mesmo com o aumento das emissões totais de GEE, o desempenho climático da Companhia é positivo, considerando que as emissões evitadas ainda se mantêm superiores às geradas pela operação do sistema, como mostra o balanço líquido de emissões.



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 2024, o balanço de carbono foi de 625 mil toneladas em CO₂e de emissões evitadas líquidas. Esse resultado foi obtido ao considerar que foram evitadas 647 mil toneladas, com a existência e operação da rede do Metrô, e pouco mais de 22 mil toneladas em decorrência do consumo de energia elétrica na operação

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 2024, para transportar um passageiro por uma distância de um quilômetro, a operação do Metrô resultou em uma emissão indireta de 4 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

625 mil tCO₂e

PELA OPERAÇÃO DA REDE
DO METRÔ EM 2024



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

Custos da Operação – Energia Elétrica

Em 2024, os trabalhos dedicados à gestão de energia executados pela Companhia trouxeram uma economia na ordem de R\$ 24 milhões. O custo total com energia elétrica para a operação da rede do Metrô em 2024 foi de R\$ 165,1 milhões frente ao custo total de R\$ 189,1 milhões de 2023.

O custo médio da energia em 2024 atingiu o valor de R\$ 397,81/MWh, frente ao custo médio de R\$ 458,25/MWh em 2023.

Entre os fatores significativos para a redução dos custos com energia estão o início de novo contrato com a Boven Comercializadora que propiciou a redução no custo do MWh em aproximadamente 6,25% e o reajuste nas tarifas da Enel, da ordem de – 6,4% no segundo semestre de 2024, permanecendo vigente durante o primeiro semestre de 2025.



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

Comunicação do desempenho climático

O Metrô vem avançando na comunicação de suas estratégias associadas à abordagem climática para dar maior transparência do seu compromisso com o desenvolvimento sustentável e do seu alinhamento ao Plano de Ação Climática e desenvolvimento sustentável para São Paulo 2050 – PAC 2050.

As ações de comunicação e divulgação do desempenho climático do Metrô têm por objetivo estratégico ampliar o engajamento entre as áreas da empresa e com outros públicos de interesse, no contexto de mobilização global para a resiliência climática, principalmente perante os investidores que avaliam a performance e os riscos de um negócio em processos de obtenção de recursos. Entre as ações priorizadas pela gestão, destaca-se a criação da Comissão Permanente de Sustentabilidade e Mudanças Climáticas-CSMC. Neste fórum técnico, estão sendo avaliadas as estratégias para subsidiar as decisões da alta direção em relação aos compromissos de curto, médio e longo prazo das questões associadas às dimensões da sustentabilidade e das mudanças climáticas, assim como, políticas para a gestão e o monitoramento de métricas estabelecidas.

Em 2024, o Metrô efetuou o registro público do seu desempenho climático no CDP, que é uma plataforma global de registro público da performance de negócio em sustentabilidade para empresas e governos.

A plataforma tem uma base padronizada para o relato e a avaliação das empresas em relação às suas estratégias, governança, metas, gestão de riscos, gestão das emissões, engajamento dos públicos de interesse na abordagem climática, e sobre as ações na gestão da água e segurança hídrica e biodiversidade. O Metrô foi reconhecido como uma empresa que faz a gestão de seus impactos ambientais e empenha diversas ações de liderança em relação ao seu desempenho climático, obtendo a pontuação B, de acordo com o framework e a metodologia de pontuação do CDP.

Outra ação de destaque na comunicação da abordagem climática é a participação do Metrô em comunidades técnicas internacional e nacional e que tem possibilitado o aprimoramento da gestão. Participa do COMET, que é um grupo composto por 45 metrôs existentes em cidades no mundo, e conta com o apoio técnico do *Imperial College e do Transport Strategy Centre* para a avaliação da performance dos sistemas. A nível nacional, o Metrô tem contribuído para a gestão de empresas e governo, com a divulgação de dados do Inventário de Emissões de GEE do Metrô para o Programa Brasileiro GHG *Protocol* e para a Prefeitura de São Paulo. O Inventário de GEE não foi assegurado pela BDO Brasil.

A comunicação sobre as questões climáticas e a sua conexão com as ações da Companhia na expansão e operação da rede metroviária são tema presente também nas ações de educação ambiental no engajamento com passageiros e empregados e em fóruns e associações.



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

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 socioambiental dos empreendimentos.

No ano de 2024, o Metrô realizou as audiências públicas da Linha 20-Rosa e obteve junto à Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (CETESB) a Licença Prévia (LP) desta linha e do Trecho Vila Madalena-Cerro Corá da Linha 2-Verde, a Licença de Instalação (LI) da ampliação da estação São Joaquim da Linha 1-Azul e o Termo de Referência do EIA/RIMA da Linha 22-Marrom. Também se encontra em andamento o processo de solicitação de Licença Prévia (LP) junto à CETESB da Linha 2-Verde – Trecho Fernão Dias-Dutra.

Nesse mesmo ano, foram obtidos junto à Secretaria do Verde e do Meio Ambiente do Município de São Paulo (SVMA) a Licença Ambiental Prévia (LAP) referente à adequação viária da Av. Ragueb Chohfi, entre os nº 2.729 e 4.035, para implantação da via elevada da Linha 15-Prata e Licença Ambiental de Instalação (LAI) referente à ciclovia após a estação Jardim Colonial até a Rua Forte do Triunfo e à via elevada entre a Rua Forte do Triunfo e a alça de acesso à Av. Jacu Pêssego. Também foi protocolado junto à SVMA o pedido da Licença Ambiental de Instalação (LAI) referente à adequação viária da Av. Ragueb Chohfi, entre os nº 2.729 e 4.035, para implantação da via elevada da Linha 15-Prata.

Além disso, a manutenção das Licenças de Instalação e Operação dos empreendimentos demandaram a apresentação de 24 relatórios técnicos de acompanhamento aos órgãos ambientais ao longo do ano de 2024, 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



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

Áreas Contaminadas

O Decreto Estadual nº 59.263/2013 define área contaminada como o local que contém 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 das novas linhas, por vezes, faz-se necessário desapropriar imóveis contaminados. Nesta situação, o Metrô providencia o gerenciamento do passivo ambiental conforme legislação vigente, por se tornar responsável solidário pelas ações ambientais na área. Busca ainda, juridicamente, considerar as apurações efetuadas do passivo no âmbito da perícia ambiental no preço pago para expropriação do imóvel.

Em 2024, 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 20 áreas pertencentes aos empreendimentos em expansão e operacionais. Destas 20, em 15 delas há investigação, monitoramento ou plano de intervenção ainda em andamento (plano em elaboração ou com medida de intervenção já em fase de cumprimento). 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 das áreas está condicionado aos resultados obtidos nas investigações e nas eventuais medidas de intervenção que possam ser adotadas.

Atualmente as áreas gerenciadas são operacionais da Linha 2-Verde (Pátio e Subestação Tamandateí), áreas remanescentes da fase de implantação do trecho São Paulo Morumbi-Vila Sônia da Linha 4-Amarela e áreas contaminadas existentes nos trechos 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 na estação Aricanduva, que seguem sendo gerenciadas. Dentre elas, uma área passou por processo de remediação com a instalação de um sistema de extração multifásica, que foi concluído em 2024. A segunda área teve o processo de investigação detalhada complementar e avaliação de risco à saúde humana concluídos em setembro e a elaboração de um Plano de Intervenção atualizado em outubro de 2024. O plano propôs medidas de engenharia para mitigar possíveis riscos para o uso futuro da área onde está prevista a construção do bicicletário da estação Aricanduva, bem como ações de controle e monitoramento da qualidade do ar do solo, ar ambiente e da qualidade das águas subterrâneas, restrição da captação e utilização de águas subterrâneas e o correto gerenciamento do material a ser escavado. Após a comprovação das medidas de intervenção previstas, a área entrará em processo de monitoramento para encerramento até a emissão de Termo de Reabilitação para Uso Declarado.

Em 2024, o Metrô obteve o Termo de Reabilitação para Uso Declarado Nº 2405/2024 para área remanescente das obras da Linha 15-Prata, no trecho Oratório-Jardim Colonial, desapropriada para realização de adequação viária na confluência entre as avenidas Luiz Ignácio de Anhaia Mello e Sapopemba (Antigo Auto Posto Sapopemba). Atualmente aguarda-se a reabilitação de três áreas contaminadas gerenciadas durante as obras da Linha 4-Amarela, sendo duas no Prolongamento Vila Sônia e outra no acesso da Estação Paulista. Também em 2024, o Metrô obteve parecer técnico favorável ao Plano de Intervenção elaborado para uma área contaminada existente no trecho em obras entre as estações Vila Prudente e 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

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

O Metrô possui processo de restauração ecológica (objeto de contrato celebrado em setembro de 2019 entre o Metrô e empresa especializada) em andamento em Unidade de Conservação Estadual no Município de Santa Isabel e que faz parte do cumprimento de um Termo de Compromisso de Recuperação Ambiental referente à intervenções em APP ocorridas durante as obras do Pátio Guido Caloi da Linha 5-Lilás de expansão da Linha 4-Amarela, próximo à futura estação Vila Sônia.

A restauração prevê a recuperação ambiental da área mencionada com plantio de espécies nativas conjugado à condução da regeneração natural da área em questão de acordo com a Resolução SMA nº 32/2014 e durante o período de estiagem severa ocorrida em 2024 a área foi comprometida por um incêndio (entre os meses de setembro e outubro) sem que a brigada de incêndio do parque (administrado pela Fundação Florestal do Estado de São Paulo) pudesse realizar a devida contenção. Com isso a restauração conduzida pelo Metrô foi bastante impactada. O Metrô realiza tratativas junto à administração da Unidade de Conservação

e com a CETESB a fim de definir a continuidade da restauração, fato que poderá demandar a recontratação do serviço.

Foram obtidas, junto à CETESB, quatro 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, duas para o Trecho Vila Prudente-Penha da Linha 2-Verde e uma para as obras de ampliação da estação São Joaquim da Linha 1-Azul.

Além disso, em 2024, foi dada continuidade na execução da restauração ecológica em uma área de 5,5 hectares dentro do Parque Natural Municipal Fazenda do Carmo-PNMFC e em outra área de 8,0 hectares no Parque Estadual Itaberaba (Santa Isabel-SP), ambos processos iniciados em 2023. Cabe destacar que a área de 8,0 hectares em restauração no PE Itaberaba também foi comprometida por incêndio ocorrido entre setembro e outubro deste ano, mas que o fato se deu antes do início dos plantios, o que evitou a perda de mudas. A restauração segue em andamento.

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 *in situ* 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 2024, foram realizadas atividades de monitoramento arqueológico durante as obras de alteamento de rede elétrica no trecho Vila Prudente – Ipiranga e conduzidos estudos de arqueologia no trecho onde ocorrerá a adequação viária da avenida Ragueb Chohfi, ambos trechos pertencentes à Linha 15-Prata. Durante as obras de escavação para implantação do túnel de interligação entre as estações Paulista da Linha 4-Amarela e Consolação da Linha 2-Verde foram realizadas atividades de monitoramento arqueológico e diversas 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 a etapa de prospecções que antecederam as obras. O IPHAN, então, indicou a necessidade de realização de monitoramento arqueológico até o término da instalação daquela unidade construtiva, trabalho que vem sendo realizado por empresa contratada da Gerência do Empreendimento Linha 2-Verde.

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 de Energia



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 de Energia – ISO 50.001

Formalizado Grupo de Trabalho para implementação do Sistema de Gestão de Energia, com base nos requisitos da ISO 50.001.

Está sendo aplicado nesse trabalho todo “*knowhow*” do corpo técnico do Metrô São Paulo, sendo formado por especialistas na área de energia e com as equipes já consagradas nos sistemas de gestão da Cia.

Comitê de Energia

Em 2024 o Comitê de Energia empreendeu em atividades de redução do consumo e custos de energia, desenvolvendo as seguintes ações:

- Programa de Oferta de Trens com várias modalidades otimizadas para a demanda de passageiros.
- Otimização do Trem Padrão por Desempenho via ATC na L3 – Vermelha.
- Modelamento Energético Operacional do CBTC na L1 – Azul.
- Contratação de Painéis Solares na estação Brás da L3 – Vermelha e na estação Ipiranga da L15 – Prata.
- Implantação e Monitoramento de Medidores Inteligentes para Subestações Primárias e Retificadoras.
- Elaboração de novas Especificações para o Inversor de Tração em 22kV nas Subestações Retificadoras.
- Chamamento Público de Autoprodução de Energia.
- Apresentação de Trabalho sobre Eficiência Operacional no COMET, Comitê Mundial de Metrôs, Washington - DC
- Planejamento de Contratação de Energia para o período de 2028 a 2032.



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 aspectos ambientais associados com a operação das Linhas 1 – Azul, 2 – Verde, 3 – Vermelha e 15 – Prata da Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô, abrangendo as atividades de operação, manutenção, suporte e engenharia operacional, apoio à gestão, serviços de suporte administrativo 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)

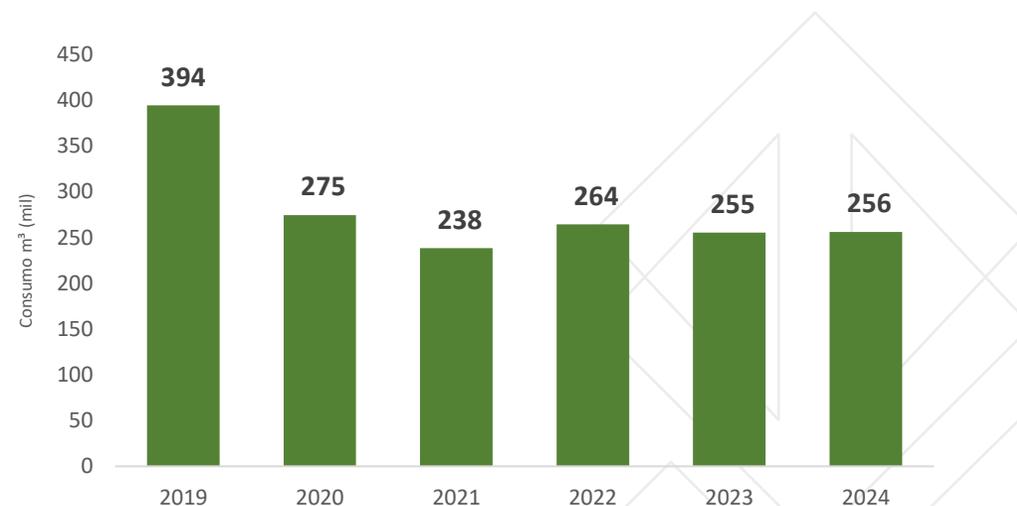
Água

O consumo de água potável nas estações, pátios e edifícios do Metrô se mantém constante desde 2020, sendo que as estações contribuem com mais de 50%. Isto demonstra que os controles realizados principalmente nas estações se mantêm eficientes.

Está sendo desenvolvido um sistema de telemetria para medição de consumo de água, em parceria com o Centro Tecnológico de São José dos Campos. Este projeto ajudará na detecção mais rápida de vazamentos e a uma melhor compreensão do perfil de consumo das estações. Está planejada para 2025 a implementação de um piloto desse sistema.



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)



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

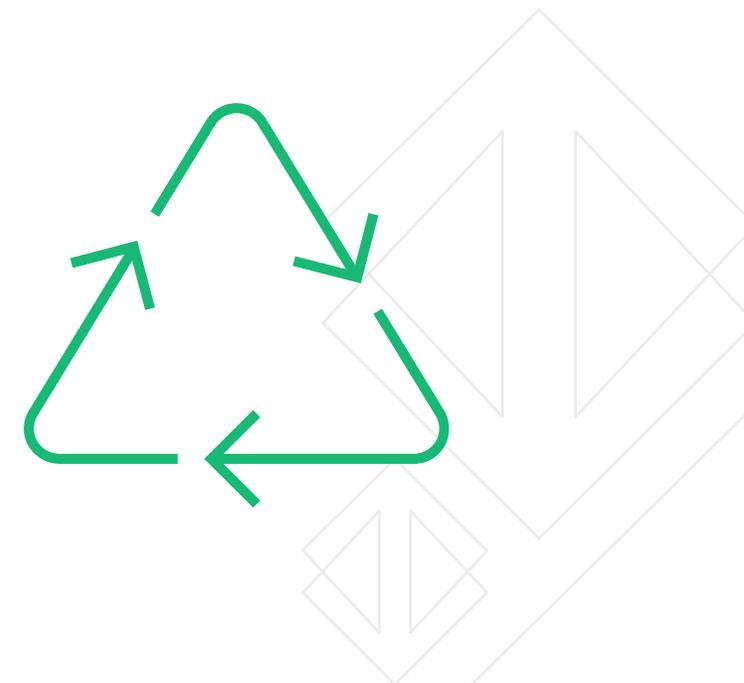
Resíduos

Em 2024 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 continua 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.

Ampliando esse importante instrumento da Política Nacional de Resíduos Sólidos, em 2024 o Metrô incluiu no processo de logística reversa a destinação das embalagens plásticas de óleo lubrificantes provenientes dos processos de manutenção e a retomada da retirada dos coletes a prova de balas usados pelo nosso corpo de segurança, pela empresa fornecedora, que realiza o aproveitamento e destinação consciente dos retalhos/aparas da fabricação para reutilização pela indústria nacional, e a destruição dos painéis balísticos em conformidade com a legislação.

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 do volume de resíduos gerados.



Mobilidade Sustentável

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



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

Educação Ambiental

O Metrô mantém continuamente ações de educação ambiental.

Os assuntos pertinentes ao Sistema de Gestão Ambiental são 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 novamente 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.

Em razão da Virada Sustentável, nos meses de outubro e novembro de 2024, o Metrô contou com a parceria da GREEN e da COOPERMITI, tendo implementado coletores de eletroeletrônicos em 15 locais, obtendo como resultado a coleta de aproximadamente 2,5 toneladas, o maior volume já registrado desde o início da iniciativa, em 2020, e mais que o dobro do coletado em 2023.

O principal resultado dessa ação não é a quantidade de resíduos coletados, mas sim, a conscientização de que esse tipo de material precisa ter um encaminhamento diferenciado, reduzindo os impactos ambientais correlacionados.



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	2024	VARIAÇÃO 2017/2024	VARIAÇÃO 2023/2024	FONTE DA INFORMAÇÃO
ASPECTO ENERGIA												
Consumo de Energia Elétrica por fontes de consumo (GWh)*												
GRI 302-1	▪Total	530	477	486	410	406	424	432	450	-15%	4%	"Inventário de emissões de gases de efeito estufa" * Atualização de dados de consumo referentes a 2022 e 2023
	▪Operação	515	470*	482	406	402	415	413	415	-19%	0%	
	▪Canteiro de Obras	9	3	1	1	3	8	18	34	278%	89%	
	▪Prédios administrativos	5	4	3	2	1	1	1	1	-88%	-40%	
GRI 302-4	Passageiro Quilômetro	6.991,39	6.979,71	6.958,11	3.514,90	3.661,38	5.016,30	5.356,70	5.584,70	-20%	4%	Depto. de Apoio a Gestão
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	2,76	-8%	1%	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	2024	VARIAÇÃO 2017/2024	VARIAÇÃO 2022/2024	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	28	-48%	34%	
GRI 305-1	▪ Emissões diretas de GEE	0,723	0,942	0,585	0,776	0,602	0,478	0,956	0,654*	-20%	-5%	
GRI 305-2												
GRI 305-3	▪ Reduções de emissões diretas	-	-	-	-	0,824	-	-	-	-	-	
	▪ Emissões indiretas de GEE provenientes da aquisição de energia	49,000	34,982	36,337	25,983	51,234	18,001	16,619	24,232	-51%	46%	
	▪ Outras emissões indiretas de GEE	4,089	4,040	3,943	3,554	3,230	3,441	3,463	3,277**	-20%	-5%	
GRI 305-4	Emissões por passageiro.km (gCO ₂ e/pkm)	5	6	5	6	12	3	3	4	-38%	37%	

"Inventário de emissões de gases de efeito estufa"

*As emissões do escopo 1 cuja fonte é frota própria foram calculadas considerando dados observados até setembro/24 e estimados para os meses faltantes.
 **As emissões do escopo 3 cujas fontes são serviços de transporte e veículos locados foram calculadas considerando dados observados até setembro/24 e estimados para os meses faltantes.

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	2024	VARIAÇÃO 2017/2024	VARIAÇÃO 2023/2024	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	4	-38%	37%	"Inventário de emissões de gases de efeito estufa"
	▪ por passageiro quilômetro ônibus MSP – média	83	83	86	122	119	91	85	79	-6%	-7%	
	▪ por passageiro quilômetro de carro a gasolina - RMSP – média	101	101	101	101	100	100	100	ND	-1%	0%	
GRI 305-5	Emissões Evitadas Líquidas pela existência da rede do Metrô SP (gases do efeito estufa) - mil tCO₂e	685	808	725	507	521	618	648	625	-9%	-4%	"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	2024	VARIÇÃO 2017/2024	VARIÇÃO 2023/2024	FONTE DA INFORMAÇÃO	
ASPECTO RESÍDUOS													
	Resíduos Classe I – Perigosos (kg)	190.454	145.880	230.503	140.793	229.415	133.468	144.160	198.003	4%	37%		
GRI 306-2	Coprocessamento	Diversos contaminados com óleo e graxa	47.001	44.810	73.190	28.410	54.300	50.010	44.950	68.764	46%	53%	Sistemas Integrados de Gestão
		Óleo contaminado	18.269	17.068	59.910	28.370	41.940	37.720	51.030	57.820	216%	13%	
		Resíduos de tanques e pias de limpeza de peças	10.799	8.680	7.590	4.600	2.680	2.250	9.260	13.120	21%	42%	
		Outros	23.494	16.692	15.970	3.780	47.430	14.600	2.950	6.160	-74%	109%	
	Recicláveis / Reutilização	Lâmpadas fluorescentes	13.181	18.640	9.233	7.903	8.065	3.398	3.370	2.437	-82%	-28%	
		Baterias Chumbo – ácido	38.400	5.400	39.910	30.270	50.990	16.890	22.600	24.940	-35%	10%	
		Óleo Lubrificante	13.920	17.920	15.360	17.920	5.600	7.040	9.440	21.120	52%	124%	
	Logística Reversa	Aerossóis	-	-	-	-	-	-	-	1.218	-	-	
		Pilhas e Baterias Portáteis	-	-	-	750	250	250	560	232	-	-59%	
		Baterias Alcalinas	10.530	-	9.340	17.290	18.160	-	-	-	-	-	
Aterro Classe I	Embalagens plásticas de óleo lubrificante	-	-	-	-	-	-	-	2.192	-	-		
	Amianto	14.860	16.670	-	1.500	0	1.310	-	-	-	-		
	Resíduos Classe II – Não Perigosos (kg)	6.505.626	8.373.565	6.569.459	5.762.598	4.965.561	5.162.775	6.088.094	4.952.152	-24%	-19%		
GRI 306-2	Recicláveis / Reutilização	Processos de Manutenção (Leilão)	530.970	1.225.604	990.054	1.295.318	868.813	775.040	1.489.170	549.130	3%	-63%	Sistemas Integrados de Gestão
		Processos Administrativos	28.332	28.042	28.176	55.685	96.650	76.390	72.240	77.260	173%	7%	
		Operação (Estações)	139.228	140.048	149.657	123.061	51.613	62.666	64.339	62.815	-55%	-2%	
	Não Recicláveis	Processos de Manutenção	616.460	458.550	570.280	443.880	481.610	551.570	486.110	383.080	-38%	-21%	
		Processos Administrativos	450.935	382.555	320.520	272.265	323.775	329.945	347.865	280.100	-38%	-19%	
	Operação (Estações)	4.616.901	6.067.066	4.353.722	3.326.364	2.927.720	3.204.159	3.508.630	3.552.957	-23%	1%		
	Resíduos de Construção Civil (Inertes)	Obras de Manutenção (não inertes)	122.800	71.700	157.050	242.880	194.680	126.300	93.640	6.330	-95%	-93%	
Logística Reversa	Pneus Carga (45 kg)	-	-	-	2.025	10.710	23.715	17.550	24.975	-	42%		
	Pneus Guia (10 kg)	-	-	-	1.120	9.990	12.990	8.550	15.490	-	81%		
	Coletes à prova de balas	-	-	-	-	-	-	-	2524	-	-		
	Spray incapacitante	-	-	-	-	-	-	-	15	-	-		



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	2024	VARIÇÃO 2017/2024	VARIÇÃO 2023/2024	FONTE DA INFORMAÇÃO
ASPECTO ÁGUA E EFLUENTES												
GRI 303-5	Consumo total de água potável SABESP (m³)	551.434	504.689	451.354	289.617	260.713	353.442	379.366	422.920	-23%	11%	Sistemas de Gestão Integrados
	Pátios, CCO, Bases de Manutenção, Estações e Edifícios Administrativos	382.884	398.663	394.349	274.644	238.364	264.392	255.369	256.016	-33%	0%	Sistemas de Gestão Integrados
	Obras de Expansão	168.550	106.026	57.005	14.973	22.349	89.050	123.997	166.904	-1%	35%	Sistemas de Gestão Integrados
GRI 103	Consumo de água não potável (m³)	121.777	21.019	8.305	304	2.340	2.270	2.300	4.045	-	-	Sistemas de Gestão Integrados
	Pátios, CCO, Bases de Manutenção, Estações e Edifícios Administrativos	13.302	8.949	8.305	304	2.340	2.270	2.300	4.045	-	-	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	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	38	32	58	625%	81%	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	2024	VARIAÇÃO 2017/2024	VARIAÇÃO 2022/2024	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	-	4.824	5.777	683	-	-	Gerência de Planejamento e Meio Ambiente
-----------	--	--------	----------	------------	----------	---	-------	-------	-----	---	---	--

ASPECTO BIODIVERSIDADE

GRI 304-1	Áreas ajardinadas pelo Metrô SP (ha) Total	-	-	-	-	46,3	58,08	56,92	53,81	-	-	Gerência de Recursos e Infraestrutura
	Áreas ajardinadas pelo Metrô SP (ha) nas estações	-	-	-	-	21,5	11,44	11,44	11,44	-	-	Gerência de Recursos e Infraestrutura



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

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
- Pesquisas

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. Buscamos 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:

▪ 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



- 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 no sistema

Foram transportados 890 milhões de passageiros no ano de 2024, representando um aumento de 4,5% em relação ao ano de 2023. Nos dias úteis, a demanda média foi de 2,9 milhões de passageiros, um aumento de 2,9% em relação à média do ano anterior. Aos sábados foram transportados uma média de 1,7 milhão de passageiros, um aumento de 2,1% em relação a 2023. Aos domingos foram transportados 1,0 milhão de passageiros, um aumento de 0,3% em relação ao mesmo período do ano anterior.

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS - 2024 x 2023 (milhares)										
DEMANDA	Linha 1-Azul		Linha 2-Verde		Linha 3-Vermelha		Linha 15-Prata		Total Rede	
	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023	2024	2023
Média dos dias úteis	1.087	1.063	674	637	1.051	1.040	130	120	2.942	2.860
Média dos sábados	691	680	333	318	672	671	69	59	1.765	1.729
Média dos domingos	396	391	205	200	394	403	38	35	1.032	1.029
Máxima diária	1.195	1.183	753	723	1.145	1.157	147	135	3.220	3.174
Total Ano	331.830	319.205	198.038	183.906	321.561	313.600	38.333	34.490	889.762	851.201



Foco no Passageiro

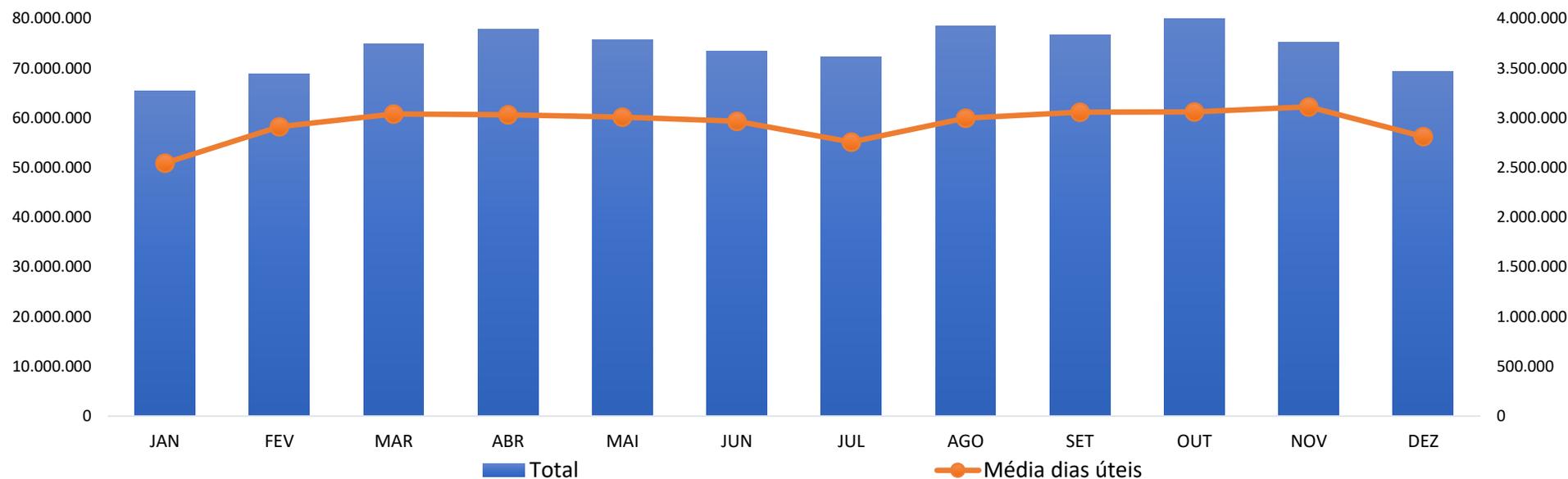
Segurança e bem-estar dos passageiros



- 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 – 2024

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 2024		Linha 1	Linha 2	Linha 3	Linha 15
Programação típica - 2o semestre		Azul	Verde	Vermelha	Prata
DIA ÚTIL					
Número de trens em operação:	Pico	37	24	39	19
	Vale	22	11	24	8
Intervalo entre trens (s):	Pico	132	137	131	179
	Vale	214	291	212	397
Viagens programadas/dia		814	699	831	476
SÁBADO					
Número de trens em operação:	Pico	21	9	23	8
	Vale	20	9	22	8
Intervalo entre trens (s):	Pico	233	357	196	397
	Vale	244	357	205	397
Viagens programadas/dia		560	408	603	347
DOMINGO					
Número de trens em operação:	Pico	14	9	12	8
	Vale	13	9	12	8
Intervalo entre trens (s):	Pico	348	357	361	397
	Vale	375	357	361	397
Viagens programadas/dia		392	408	393	347

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 2024.



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

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. Além disso o Convênio com a Polícia Militar reforça a segurança nas estações e trens.

O Centro de Controle de Segurança contribui com o monitoramento por meio de sistemas de vídeo, rádio, telefonia móvel e fixa.

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 e dispõem de:

- **Viaturas**

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

- **Bodycams**

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

- **Segway**

Uso de veículos elétricos de auto-equilíbrio são eficientes 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**

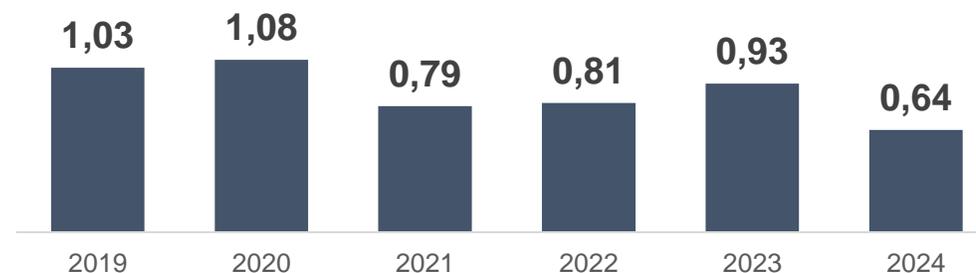
Para rondas nas via e apoio em estratégias operacionais.

- **Spray de Gengibre**

Utilizado na contenção de passageiros em extrema exaltação.

Em 2024, o Índice de Segurança Pública foi de 0,64 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



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

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 analíticos de imagens, que oferecem ao Centro de Controle de Segurança do Metrô imagens de alta qualidade.

A previsão de conclusão é outubro de 2025.

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: implantação em andamento, 5 estações já comissionadas.
- Linha 2–Verde: implantação em andamento, restando uma estação e o Pátio Tamanduateí para conclusão.
- Linha 3–Vermelha: implantação concluída, todas as estações operando.

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 2025



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



PRIMEIROS SOCORROS

442 mil
atendimentos
entre 1997 e 2024

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 : Paraíso , 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

USO DE DESFIBRILADOR AUTOMÁTICO EXTERNO (DEA) NAS ESTAÇÕES

418
eventos
Entre 08/2006 e 2024





Foco no Passageiro

Segurança e bem-estar dos passageiros



Segurança Pública

Programa Muralha Paulista



Estação Palmeiras-Barra Funda Prova de Conceito: 31 dias
(25/07/2024 a 25/08/2024)

DECRETO Nº 68.828, DE 4 DE SETEMBRO DE 2024

Institui o Programa Muralha Paulista e dá providências correlatas

O GOVERNADOR DO ESTADO DE SÃO PAULO, no uso de suas atribuições legais,

Decreta:

Do Programa Muralha Paulista, dos objetivos e dos princípios

Artigo 1º - Fica instituído, junto à Secretaria da Segurança Pública, o Programa Muralha Paulista, com os objetivos de restringir a mobilidade criminal e aumentar a probabilidade de prisão de criminosos durante seus deslocamentos no território paulista.

Artigo 6º - São usuários do Programa Muralha Paulista:

I - a Secretaria da Segurança Pública;

II - mediante prévia celebração de convênio ou de termo de cooperação:

a) os demais órgãos e entidades da **Administração Pública** direta e **indireta** do **Estado**;

Fonte: Diário Oficial do Estado de São Paulo

Foco no Passageiro

Segurança e bem-estar dos passageiros



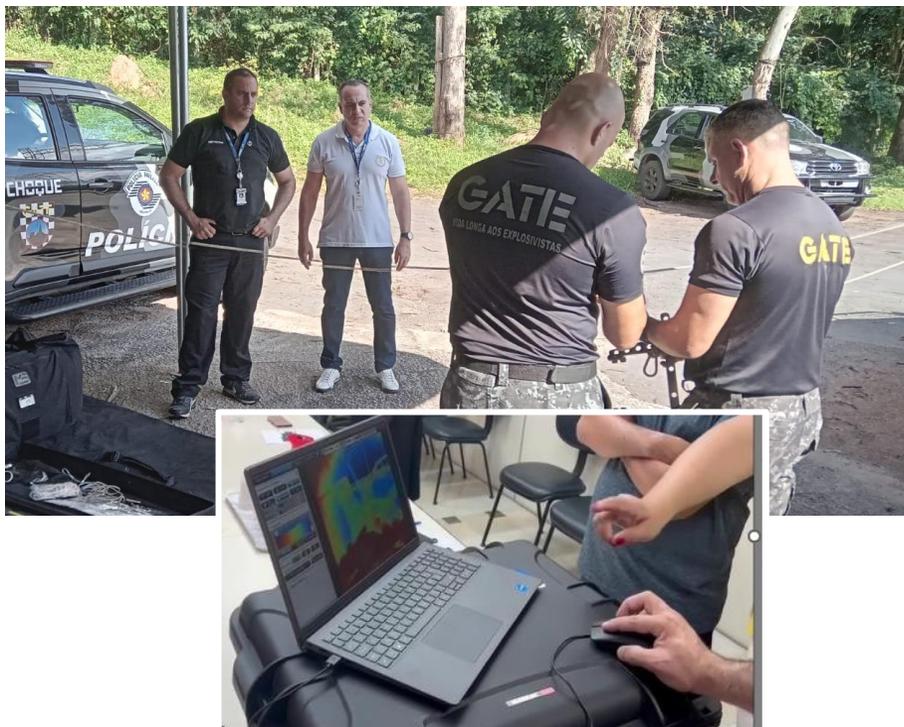
- INTRODUÇÃO
- MENSAGEM DO PRESIDENTE
- SOBRE O RELATÓRIO
- MATERIALIDADE
- O METRÔ DE SÃO PAULO
- GOVERNANÇA
- IMPACTO NA METRÓPOLE
- MOBILIDADE SUSTENTÁVEL
- FOCO NO PASSAGEIRO
- SOCIEDADE
- PESSOAS VALORIZADAS E RESPEITADAS
- DESEMPENHO ECONÔMICO-FINANCEIRO
- DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS
- DISPOSIÇÕES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

Segurança Pública

Parceria com as Forças de Segurança

Treinamento de Atuação com explosivos no GATE PMESP

Atividade de capacitação dos instrutores para o uso do novo equipamento de Raio-X utilizado pelas equipes de segurança do Metrô de São Paulo.



Simulados GATE e Metrô – Situações de crise e atuação conjunta

Atividades realizadas na Estação Paraíso para alinhamento da atuação da equipe de elite da Polícia Militar para situações de crise.



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

Central de Achados e Perdidos – CAP

A Central de Achados e Perdidos do Metrô de São Paulo fica na Estação Sé. O local é dedicado à recuperação de itens esquecidos ou perdidos nas estações e trens das Linhas 1- Azul, 2-Verde, 3-Vermelha e 15-Prata, operadas pelo Metrô, e da Linha 4-Amarela.

Funcionando como um ponto de apoio aos passageiros, a central recebe e organiza objetos diversos como: bolsas, carteiras, celulares e documentos. Os itens encontrados são catalogados e ficam disponíveis para retirada pelos proprietários por um período de 60 dias. Para facilitar o processo, o Metrô disponibiliza informações em seu site sobre como localizar e recuperar os objetos perdidos, garantindo mais segurança e comodidade aos passageiros. Com esse serviço, o Metrô busca proporcionar uma experiência mais tranquila e confiável para os passageiros.

Em 2024:

82 mil
consultas realizadas

+66 mil documentos/objetos recebidos
+19 mil documentos/objetos devolvidos



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 o 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.

Desde 2018 a Escola Superior de Bombeiros – ESB capacita empregados no curso especial de Abordagem Técnica a Tentativas de Suicídio, formando “Abordadores”, especificamente treinados para atendimento às pessoas em crise. O conhecimento é compartilhado com o corpo operativo. Atualmente são 21 abordadores metroviários formados.



**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

O Embarque com Gentileza é uma campanha essencial para garantir o conforto e a convivência harmoniosa entre os passageiros. Utilizando adesivos com sinalização nas plataformas, emissão de mensagens sonoras, funcionários orientando passageiros e distribuição de folhetos, há a conscientização sobre o respeito ao espaço dos outros, da espera do desembarque antes de entrar nos vagões e importância de ceder lugar para pessoas com necessidades especiais, atitudes simples que fazem a diferença no dia a dia do transporte público.

Ao adotar comportamentos educados e colaborativos, cada passageiro contribui para uma viagem mais tranquila e eficiente, ajudando a manter o fluxo de pessoas nas estações e trens e garantindo um ambiente mais agradável para todos. A gentileza no embarque é um gesto de respeito mútuo que fortalece a cultura de convivência no Metrô.



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

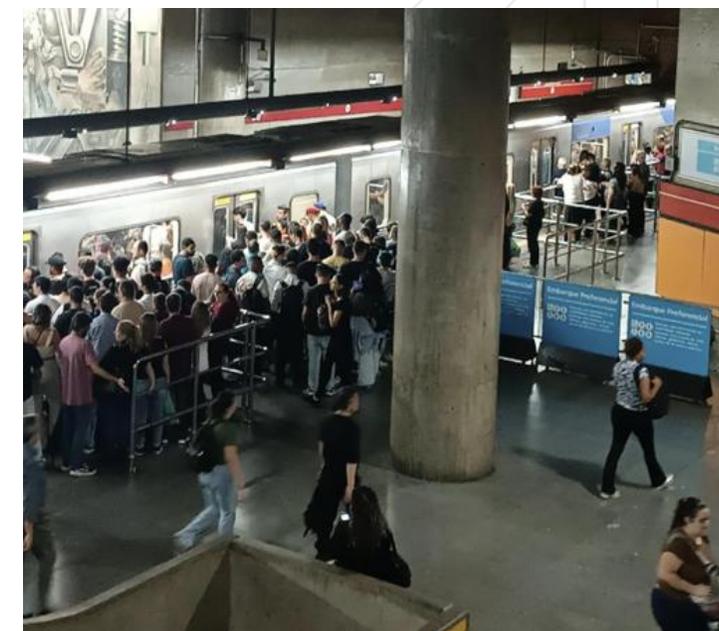
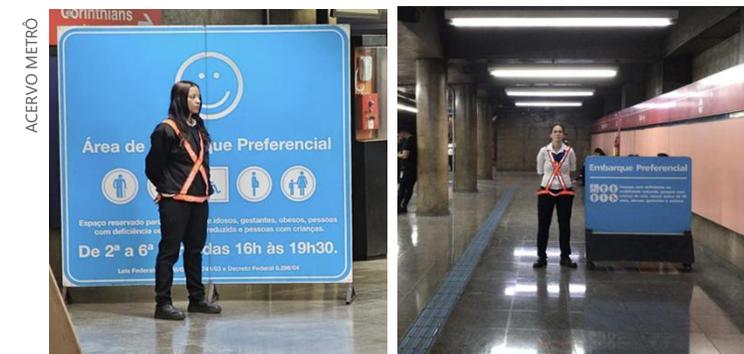
Embarque preferencial

As Estações Marechal Deodoro, Santa Cecília, República, Anhangabaú, Sé, Pedro II, Brás, Bresser-Moooca, Belém, Tatuapé, Carrão-Assaí Atacadista, Penha, Vila Matilde, Guilhermina-Esperança, Patriarca-Vila Ré, Arthur Alvim, Corinthians-Itaquera e Vila Prudente monotrilho possuem área sinalizada com comunicação visual e colaboradores orientando para o Embarque Preferencial.

O Metrô de São Paulo trabalha constantemente para oferecer uma experiência mais inclusiva, segura e confortável para todos seus passageiros. Alinhados a este compromisso, destacamos a importância da "estratégia de embarque preferencial nas estações".

Essa iniciativa é direcionada para garantir prioridade ao embarque de pessoas com deficiência, idosos, gestantes e passageiros com crianças de colo. A área de embarque preferencial é sinalizada de forma clara, e os nossos colaboradores estão disponíveis para orientar e assegurar que esses grupos tenham a assistência necessária.

Promover o embarque preferencial não é apenas uma questão de cumprimento de leis, é um gesto de respeito e empatia. Priorizar quem mais necessita, ajuda-nos a criar um ambiente mais humano.



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

Estratégia de Orientação para uso de Portas de Plataforma

Novas estratégias para conscientização dos passageiros para utilização das portas de plataforma nas estações.

Os colaboradores utilizam a audição pública, megafone e presença em região de plataforma para orientação dos passageiros, tornando a viagem mais segura, circulação de trens com maior rapidez, mais segurança e fluidez nas viagens.



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

Gestão Presente

Programa que conta com a presença dos líderes na linha de frente, nas estações do Metrô de São Paulo, uma oportunidade poderosa para fortalecer a cultura organizacional, inspirar engajamento e demonstrar uma liderança inclusiva.

Nos encontros, que acontecem na última quinta-feira de cada mês, são enfatizados que a presença da liderança na linha de frente não é apenas para observar, mas para ouvir, entender e colaborar. O objetivo é trazer propósito e conexão. Essa prática reforça o compromisso da liderança com os valores da organização e com as pessoas.

Essas interações diretas com os empregados são uma oportunidade de trocar ideias e melhorar processos, criando um ambiente seguro para que todos possam se expressar. A presença dos gestores reforça o reconhecimento do trabalho de todos e o impacto das atividades da linha de frente no sucesso geral da empresa.



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

Atendimento Humanizado de Pessoas com Deficiência

Foram criados 400 postos de serviço terceirizado de apoio ao atendimento e contratados 93 estagiários de nível médio, garantindo a qualidade do serviço prestado e priorizando o atendimento à pessoa com deficiência e aos idosos, auxílio nas orientações de embarque e desembarque, informações sobre a rede de transportes metropolitanos, pontos de interesses próximos das estações e orientações para evitar acidentes.



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

Formação de novos Supervisores na estação

Anunciamos a entrada de 86 novos Supervisores Operacionais em nossa equipe de líderes das estações. Estes profissionais foram cuidadosamente selecionados por sua vasta experiência técnica e sólido conhecimento nas suas áreas de atuação. Além disso, demonstraram um alinhamento exemplar com as estratégias e valores que norteiam a nossa empresa. Estamos confiantes de que esta integração reforçará a eficiência da operação e fortalecerá os nossos objetivos de crescimento e inovação, sempre em busca de excelência nos resultados.



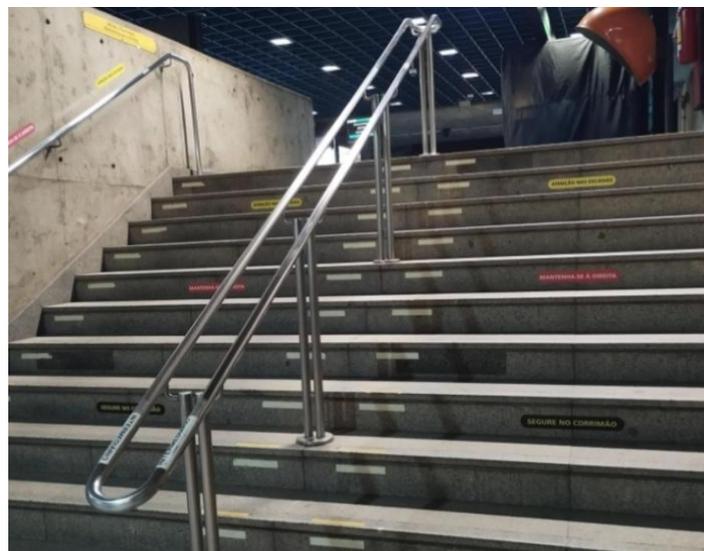
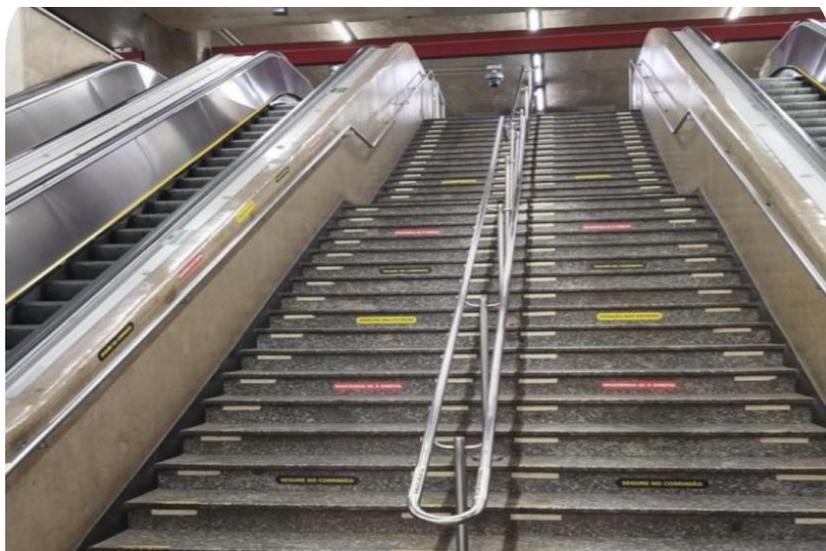
Foco no Passageiro

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

Orientações para evitar acidentes

Com o intuito de tornar o trajeto dos passageiros mais seguro, o Metrô de São Paulo lançou uma campanha de conscientização sobre os riscos de acidentes nas estações. Através de avisos sonoros e uma comunicação visual estratégica nas escadas e pisos das estações, a campanha visa alertar os passageiros sobre a importância de estar atentos às questões de segurança ao utilizar os equipamentos. Com mensagens claras e visíveis, o objetivo é reduzir comportamentos de risco, como o uso inadequado das escadas rolantes e a distração nas áreas de maior circulação. Ao adotar medidas preventivas e fomentar a conscientização sobre práticas seguras, a campanha contribui para a criação de um ambiente mais seguro, com menos acidentes e mais eficiência no transporte público.



Foco no Passageiro

Segurança e bem-estar dos passageiros

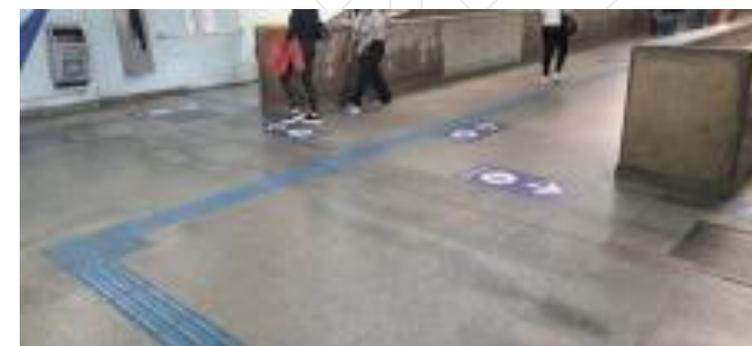


- INTRODUÇÃO
- MENSAGEM DO PRESIDENTE
- SOBRE O RELATÓRIO
- MATERIALIDADE
- O METRÔ DE SÃO PAULO
- GOVERNANÇA
- IMPACTO NA METRÓPOLE
- MOBILIDADE SUSTENTÁVEL
- FOCO NO PASSAGEIRO
- SOCIEDADE
- PESSOAS VALORIZADAS E RESPEITADAS
- DESEMPENHO ECONÔMICO-FINANCEIRO
- DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS
- DISPOSIÇÕES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

Melhoria da comunicação para direcionamento dos passageiros

A implementação de adesivações de direcionamento no Metrô de São Paulo é uma ação eficaz para melhorar a comunicação visual e otimizar o fluxo de passageiros. Posicionados em locais de alto tráfego, como plataformas, escadas e corrimãos, o sistema de transporte torna-se mais intuitivo e acessível. Essas sinalizações visuais auxiliam na orientação dos passageiros, reduzindo suas dúvidas e facilitando o entendimento das rotas, conexões e acessos. O uso de adesivos também contribui para uma maior autonomia dos passageiros, permitindo que se desloquem com mais confiança e agilidade. Ao melhorar a comunicação, o Metrô oferece uma experiência mais fluida e eficiente, promovendo uma mobilidade urbana mais dinâmica e inclusiva.

Em pesquisa realizada recentemente, a avaliação do passageiro foi muito positiva, 70% dos entrevistados já haviam visto os adesivos antes mesmo do momento da pesquisa e 93% declararam que acham importante existir esta sinalização para orientação no direcionamento.



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

Balcões de Informações

Serviço que havia sido descontinuado em 2016 e que em 2024, voltou a ser oferecido à população, de segunda a sexta-feira, exceto feriados, das 07h às 19h.

Estagiários cursando nível médio prestam informações variadas aos passageiros, nas estações PSE, BFU, ANR e LUZ.

A Estação Sé foi a primeira a receber o Balcão em maio de 2024 e as demais a partir de agosto.

Em 2024 foram 306.850 informações prestadas sobre deslocamentos no sistema, ruas e arredores, outros modais de transporte, equipamentos públicos nas proximidades, sanitários públicos entre outros.



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 receberem 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 funcionários do Metrô, técnicas especializadas, assistentes sociais e psicólogas em dois postos: estação Santa Cecília e estação da Luz.



Centro do Informação à Pessoa com Deficiência

- Projeto da Secretaria de Estado dos Direitos da Pessoa com Deficiência com o apoio do Metrô de São Paulo.
- 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.
- Atendimento realizado em dois postos: estação Tatuapé e estação Palmeiras-Barra Funda.



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

Sala de Acomodação Sensorial

- Projeto do Metrô de São Paulo, em parceria com a Secretaria do Estados dos Direitos da Pessoa com Deficiência e a CPTM, doado por arquiteta especialista em TEA – Transtorno do Espectro Autista.
- Espaço especialmente criado para o conforto das pessoas autistas durante seu deslocamento no Sistema, com design pensado para acolher, acalmar e permitir a autorregulação destes passageiros.
- Localizado na Estação Tatuapé, também com acesso pela CPTM.
- Inauguração em 21/09/2023.



Espaço Maternidade

- Projeto desenvolvido com apoio da sociedade civil – tendo como parceiro o Hospital SEPACO – e com o poder público, através de convênio com a Secretaria de Política para Mulheres do Estado de São Paulo.
- Atendimento às mães em época de aleitamento, suporte a seu filhos pequenos.
- Local adequado para a prática da puericultura.
- Localizado na Estação Tatuapé, atualmente é utilizado como piloto para futuras instalações semelhantes.



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

Segurança Pública

Ações e estratégias para melhorar a percepção de segurança de nosso passageiro:

▪ Estratégia – Empoderamento Feminino

Visa proporcionar acolhimento às nossas passageiras no sistema, combater as ações delituosas contra as mulheres e aumentar a visibilidade do quadro de segurança.

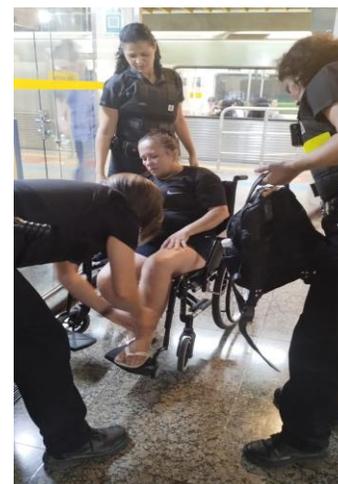
▪ Treinamentos de Orientações de Atendimento da Segurança - Autismo

Qualificação de todo quadro operacional do Corpo de Segurança.



AUTISMO

Orientações de Atendimento dos empregados da Segurança do Metrô de São Paulo



CRISE O QUE NÃO FAZER E O QUE FAZER

NÃO FAÇA

- ❌ Não dê **ordens** ou faça **exigências intimidadoras**
- ❌ **Não tenha pressa!** Muitos autistas precisam de tempo para se acalmar
- ❌ Não permita a aglomeração de curiosos
- ❌ Não priorize a contenção física na atuação
- ❌ Nunca utilize **SPRAY, bastão ou algemas para indivíduos em crise**

FAÇA ASSIM

- ✅ **Mantenha a calma e não julgue**
- ✅ Se houver acompanhante, siga suas orientações
- ✅ Tenha paciência, o tempo nessas ocorrências é **um aliado**
- ✅ **Abaixe o volume** do transceptor
- ✅ Somente se houver riscos a integridade física da pessoa em crise, **faça a contenção preferencialmente de pé.**
- ✅ Lembre-se: Mesmo que o comportamento seja agressivo, **não há dolo**

O bem estar emocional é a forma mais efetiva de resgate do comportamento ideal



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

Revisão de processos

Para garantir a circulação de trens, o Centro de Controle Operacional contribui com o monitoramento das linhas em operação durante todo dia.

Para isso, conta com a revisão constante de suas rotinas e processos para oferecer um melhor serviço aos passageiros. Durante o ano de 2024, foram adotadas as seguintes ações:

▪ Diretrizes Operacionais

O documento que dita as diretrizes da nossa operação foi revisado a fim de atender as mudanças ocorridas nos últimos anos e ficar aderente aos novos cenários de operação.

▪ Direto do Metrô

O aplicativo foi atualizado para atender a revisão dos parâmetros de publicação de anormalidades de acordo com as novas diretrizes de comunicação.

▪ Operação Gratuidade

Para atender os decretos estaduais que estabeleceram a gratuidade no transporte público durante as eleições municipais e a aplicação das provas do ENEM, a operação implantou a alteração da sua rotina com ajustes nos bloqueios, contabilização das entradas, estratégias diferenciadas para a circulação de trens e para o atendimento do passageiros nas estações.

▪ Revisão de procedimentos, simulados e estratégias

Para garantir a atualização constante dos quadros operativos, foram realizadas revisões de procedimentos, simulado de evacuação em situação de emergência e a alteração de estratégias de circulação durante o período de obras nas estações Penha e Consolação.

Direto do Metrô		
1	Azul	Operação Normal ⓘ ●
2	Verde	Operação Normal ⓘ ●
3	Vermelha	Operação Normal ⓘ ●
4	Amarela	Operação Normal ⓘ ●
5	Lilás	Operação Normal ⓘ ●
15	Prata	Operação Normal ⓘ ●



Foco no Passageiro

Acessibilidade em infraestrutura e serviços



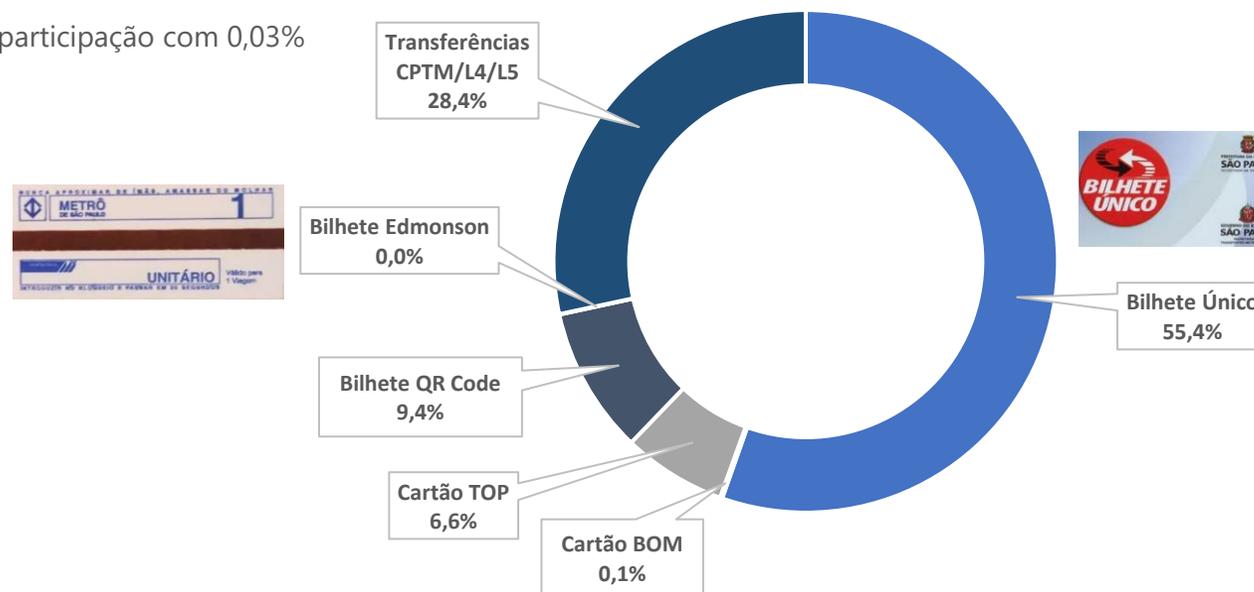
Bilhetagem

Do total de entradas de passageiros na rede em 2024:

- **Bilhete Único** – responsável por 55,4% delas, com média de 1.255 mil utilizações nos dias úteis.
- **Bilhete Ônibus Metropolitano – BOM** - registrou a média de 3 mil entradas, representando 0,1% do total.
- **Cartão TOP** - implantado para substituir o cartão BOM, teve média de 151 mil entradas, representando 6,6% do total.
- **Bilhete QR Code** - teve participação de 9,4%
- **Bilhete Edmonson** - teve a menor participação com 0,03% do total de entradas.

As demais entradas (28,4%) 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 em 2024, 0,05% do total de entradas.



Foco no Passageiro

Acessibilidade em infraestrutura e serviços

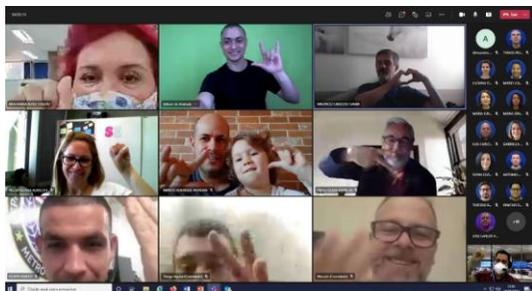


- INTRODUÇÃO
- MENSAGEM DO PRESIDENTE
- SOBRE O RELATÓRIO
- MATERIALIDADE
- O METRÔ DE SÃO PAULO
- GOVERNANÇA
- IMPACTO NA METRÓPOLE
- MOBILIDADE SUSTENTÁVEL
- FOCO NO PASSAGEIRO
- SOCIEDADE
- PESSOAS VALORIZADAS E RESPEITADAS
- DESEMPENHO ECONÔMICO-FINANCEIRO
- DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS
- DISPOSIÇÕES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

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:
- Treinamento em Comunicação com a Pessoa Surda para atendimento aos passageiros surdos no Sistema.
- Capacitação para auxílio a passageiros com TEA e seus acompanhantes.
- Percepção dos sinais comportamentais da pessoa com intenção suicida.
- Identificação de pedidos de socorro de mulheres vítimas de violência doméstica.
- Treinamento para a condução de deficientes visuais ou cadeirantes.
- Atendimento Preferencial e respeitoso aos idosos.



TEA – Transtorno do Espectro Autista Como acolher no Metrô

O Transtorno do Espectro do Autista (TEA) é uma condição de saúde caracterizada por déficit na comunicação social (socialização e comunicação verbal e não verbal) e comportamento (interesse restrito ou hipotônico e movimentos repetitivos). Não há só um, mas muitos subtipos do transtorno, por isso é importante saber como acolher pessoas com esta condição.

Carga Horária: 1h
Responsável: Ana Coelho
anacoelho@metrospp.com.br

III Workshop TEA Transtorno do Espectro Autista no Metrô

DATA: 20/09/2024
HORÁRIO: 14h às 17h
LOCAL: Presencial: Auditório CCO Online: Microsoft Teams

CONVIDADOS

Dra. Karen Baldin
Médica especialista em Neurologia pela UNICAMP. Pós-graduada em Psiquiatria Infantil. Lato Sensu pelo POSQ. Especialista em Pediatria pela SBP. Especialista em Neurofisiologia clínica pela SBNC. Residência de pediatria pelo Hospital Infantil Municipal Menino Jesus e Residência médica de neurologia infantil pela UNICAMP. Médica colaboradora do serviço de neurologia infantil do Hospital Guilherme Álvaro e Santa Casa de Santos. Diretora Clínica da NeuroDesenvolver.

Dr. Cahuê Talarico
Doutorando e Mestre em Direitos Difusos e Coletivos pela Universidade Metropolitana de Santos (2015). Docência na Universidade do Sul de Santa Catarina (2009). Graduado em Direito pela Universidade Metropolitana de Santos (2002). Professor na graduação da União União das Instituições Educacionais de São Paulo (UNIESP). Professor na graduação e pós-graduação na Universidade Paulista (UNIP). Professor em Cursos Preparatórios para Concursos Públicos e Exame da OAB. Advogado militante. Presidente da Comissão de Direitos da Pessoa com Deficiência (CDPCD) da OAB/Santos.

Arqta. Ana Paula Chacur
Graduada em Arquitetura e Urbanismo pela Universidade São Judas Tadeu (USJT). Pós-graduada em Neurociências Aplicadas a Arquitetura pela USJT. Pós-graduada em Transtorno do Espectro Autista pela PUC-PR. Gestora da Chacur & Chacur Educação e Diversidade. Mãe de 2 crianças atípicas. Articuladora de Políticas Públicas voltadas ao TEA com ênfase na vulnerabilidade social.

PROGRAMAÇÃO

- 14h - Abertura
- 14h30 - O que é TEA e DIS: Dra. Karen Baldin
- 15h15 - Direitos da Pessoa Autista: Dr. Cahuê Talarico
- 16h00 - Acessibilidade Sensorial: estratégias para acomodações no metrô. Arqta. Ana Paula Chacur
- 16h30 - Contribuições das pessoas autistas no metrô: Dudu e Ceconi (passageiros autistas)
- 17h - Sorteio e Encerramento.



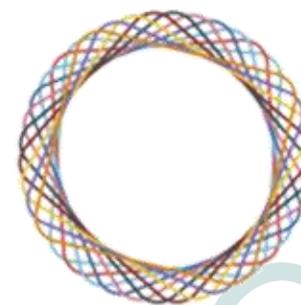


Foco no Passageiro

Relacionamento

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.



SELO MUNICIPAL DE Direitos Humanos e Diversidade 7ª Edição

Metrô cuida de gente

O Metrô de São Paulo estimula e orienta as pessoas sobre os comportamentos corretos para a utilização do sistema com eficiência, além de estar sempre pronto a acolher todos os públicos, assumindo um papel social que vai muito além de transportar pessoas com rapidez e segurança. Em 2024 recebemos pela 6ª vez o selo Municipal de Direitos Humanos e Diversidade em sua 7ª Edição, por nosso trabalho de conscientização sobre TEA. Ainda, pela sétima vez consecutiva, o Metrô venceu o Prêmio Melhor de São Paulo na pesquisa realizada pela Folha de São Paulo, em parceria com o Datafolha. Esse reconhecimento reflete os esforços da companhia em oferecer um transporte eficiente e de qualidade aos seus passageiros.

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

+50 EVENTOS E ESTRATÉGIAS COMUNICAÇÃO VISUAL E SONORA

Operação Diferenciada

Serão realizadas obras de expansão da transferência na estação Consolação

2

Obras de Melhorias

Serão realizadas obras para implantação de portas de plataforma na estação Artur Alvim.

3

Horários na Virada Cultural

No dia 18/5 (sábado), o embarque poderá ser feito até a meia-noite em todas as linhas (1-Azul, 2-Verde, 3-Vermelha e 15-Prata).

1 2 3 15

Horários de Funcionamento

Vá de Metrô ao jogo da NFL em São Paulo

1 2 3 15



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

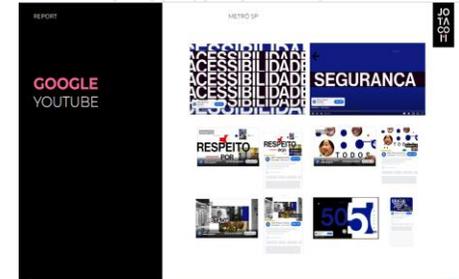
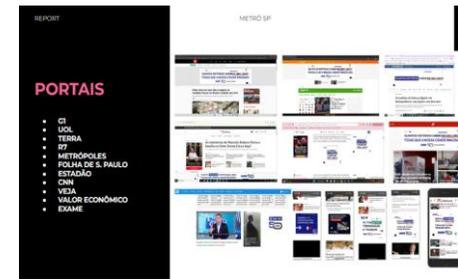
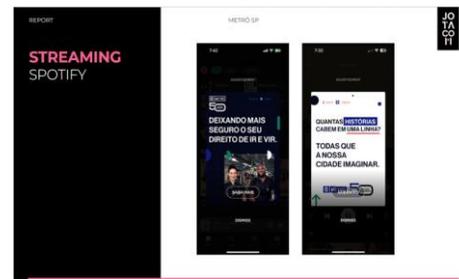
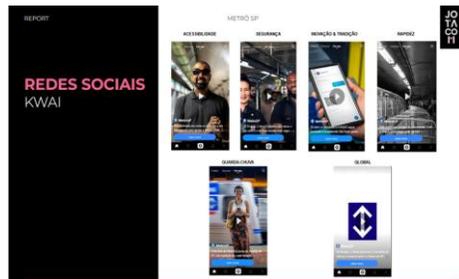
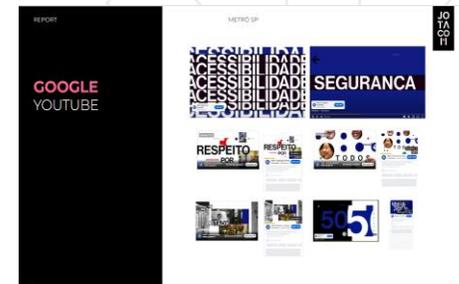
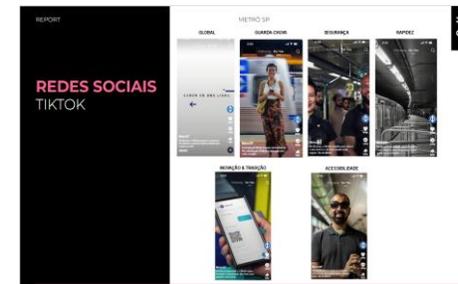
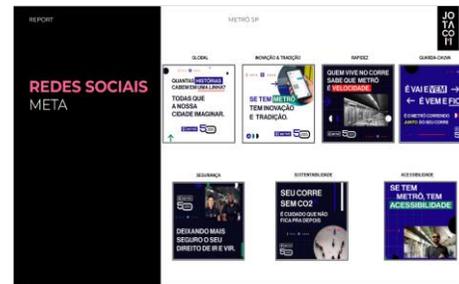
Campanhas

Metrô SP 50 anos de operação

A campanha Metrô SP 50 anos de operação, com o slogan "50 anos em movimento", teve como objetivo trazer os principais atributos do Metrô nesta data tão marcante. Falamos da pluralidade, da inovação, da segurança, dos colaboradores, da acessibilidade, da tradição e muito mais.

A campanha teve início em nossas mídias proprietárias no dia do aniversário do Metrô, com grande exposição nos formatos icônicos, painéis e TV minuto, localizados nas linhas 1, 2, 3 e 15. Tivemos alta exposição em toda a jornada do usuário, do acordar para trabalhar, até a chegada em casa. Estando presente na TV aberta, rádio, grandes portais, redes sociais e *streaming* de música ao longo do período de 3 semanas. O que nos permitiu uma alta frequência da mensagem e impacto efetivo na população da grande São Paulo.

Foram mais de 157 MM de impressões em mídia digital na região metropolitana de São Paulo, 400 inserções de *spot* em 19 rádios, 85 comerciais na TV aberta e 158 em TV paga.



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 2024, 4.840 visitantes conheceram os bastidores do sistema metroviário, em diversas áreas da Companhia.



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 2024 a pesquisa com passageiros apontou que o índice de Avaliação do Serviço, alcançou o patamar de 76% de avaliações muito bom/bom, melhor resultado da série histórica nos últimos 20 anos.

Na Linha 1-Azul a satisfação do passageiro passou de 68% para 77%. A Linha 2-Verde passou de 71% para 80% de aprovação. Já na Linha 3-Vermelha o índice teve alta de 58% para 67%. A Linha 15-Prata passou de 70% para 78%.

Em 2024, diversas ações foram realizadas para promover a melhoria na prestação do serviço ao passageiro, atuando sobre os pontos críticos e as oportunidades identificadas a partir dos resultados obtidos em 2023, com destaque para: instalação de sinalização visual direcionadora no piso de algumas estações; ação educativa junto aos passageiros, orientando para utilização das laterais para embarque e o centro para desembarque. Como resultado, 60% dos entrevistados consideraram que houve melhora no embarque e desembarque; treinamento da equipe terceirizada de atendimento aos passageiros nas estações; intensificação de avisos sonoros nas estações; convênio entre o Metrô e a Polícia Militar do Estado de São

Paulo (DEJEM), com o emprego de policiais militares apoiando ao Corpo de Segurança Metroviário; uso de câmera nos uniformes dos agentes de segurança, uso de drones nas estações; apoio no embarque de pessoas com deficiência; implantação dos balcões de informações; instalação de portas de plataforma em nove estações da Linha 3-Vermelha; ajustes na oferta, reduzindo o intervalo entre trens nas Linhas 1-Azul, 2-Verde e 15-Prata; Inserção de trens, ajustes nos tempos de viagem e no intervalo entre trens; implantação do embarque preferencial na Linha 15-Prata; monitoramento do nível de lotação dos trens em tempo real, que ajuda na elaboração de estratégias de contorno durante as ocorrências.

Evolução da Imagem do Serviço: 2014-2024
avaliação geral ponderada linhas
Top Two Box (% de Muito Bom + Bom)



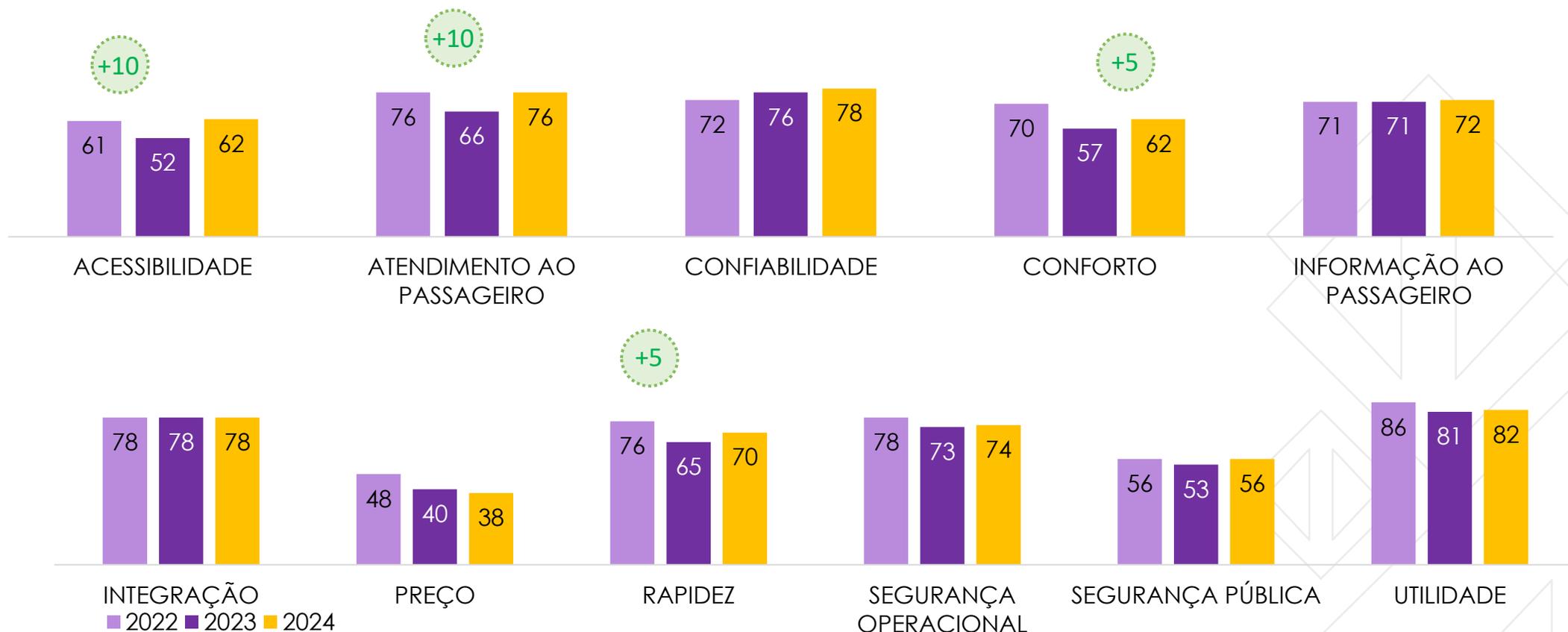
Foco no Passageiro

Relacionamento | Pesquisas com passageiros



Pesquisas com Passageiros realizadas em 2024

Das onze características avaliadas, quatro apresentaram variações acima de 5 pontos percentuais.



- 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

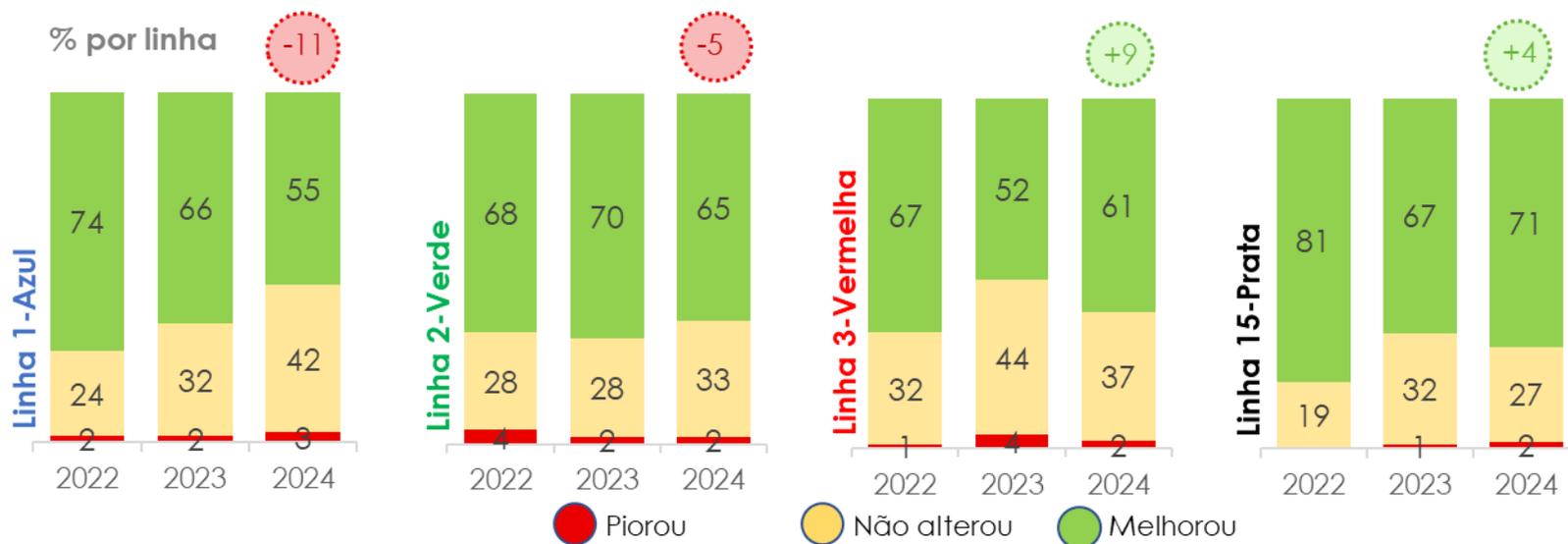
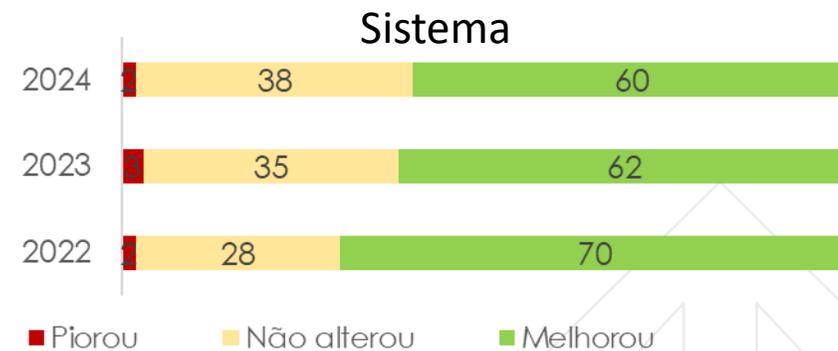


- INTRODUÇÃO
- MENSAGEM DO PRESIDENTE
- SOBRE O RELATÓRIO
- MATERIALIDADE
- O METRÔ DE SÃO PAULO
- GOVERNANÇA
- IMPACTO NA METRÓPOLE
- MOBILIDADE SUSTENTÁVEL
- FOCO NO PASSAGEIRO
- SOCIEDADE
- PESSOAS VALORIZADAS E RESPEITADAS
- DESEMPENHO ECONÔMICO-FINANCEIRO
- DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS
- DISPOSIÇÕES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

A ação educativa que orienta o desembarque pelo centro da porta e o embarque pelas laterais é realizada desde 2021.

Em 2024, 78% perceberam a mudança no modo de embarque e, é possível observar em algumas estações os passageiros espontaneamente organizando-se em filas na plataforma para o embarque, inclusive em estações onde não houve a estratégia.

A percepção de melhora nas condições de embarque e desembarque foi menor nas Linhas 1-Azul e 2-Verde e maior nas Linhas 3-Vermelha e 15-Prata.



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

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.

Em 2022, foi concluída a revisão do “Banco de Respostas” em Linguagem Simples e a licitação teve resultado positivo, o que possibilitou o início da implantação do sistema em novembro/2022.

Em 2023, o projeto passou pelo mapeamento de processo das áreas de ouvidoria, serviço de informação ao cidadão, fale conosco, relações com partes interessadas e canal de denúncia.

Em Abril de 2024 foi realizado o Go Live no novo CRM com os canais de ouvidoria, serviço de informação ao cidadão, fale conosco, relações com partes interessadas e canal de denúncia.

Em Outubro de 2024, foi realizado o Go Live da área de recursos humanos – serviços compartilhados. Para janeiro de 2025, está previsto o Go Live do processo de atendimento aos serviços comerciais.

As duas próximas fases contemplarão ações de desenvolvimentos e integrações para a melhoria contínua da nossa comunicação com os diversos públicos já em 2025.



Foco no Passageiro

Relacionamento | Favorabilidade



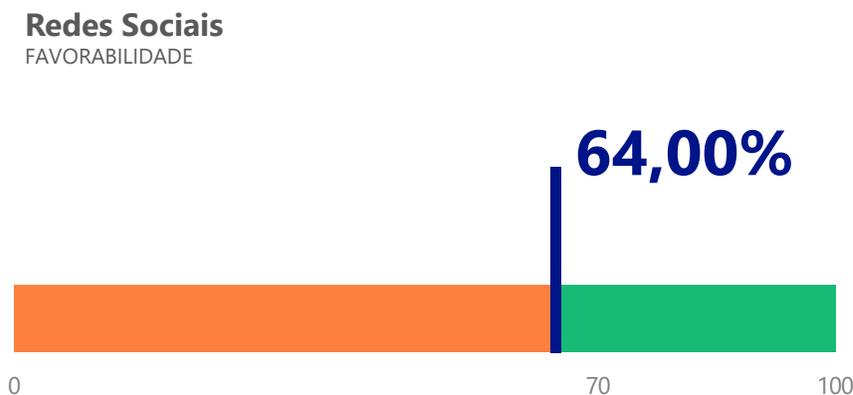
- INTRODUÇÃO
- MENSAGEM DO PRESIDENTE
- SOBRE O RELATÓRIO
- MATERIALIDADE
- O METRÔ DE SÃO PAULO
- GOVERNANÇA
- IMPACTO NA METRÓPOLE
- MOBILIDADE SUSTENTÁVEL
- FOCO NO PASSAGEIRO
- SOCIEDADE
- PESSOAS VALORIZADAS E RESPEITADAS
- DESEMPENHO ECONÔMICO-FINANCEIRO
- DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS
- DISPOSIÇÕES 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 2024, o Metrô realizou mais de **7.430** atendimentos pelas redes sociais e alcançou **64,00%** de menções positivas nos perfis oficiais do Metrô.

No total, foram realizadas **2.532** postagens ao longo do ano.



Mídias Tradicionais

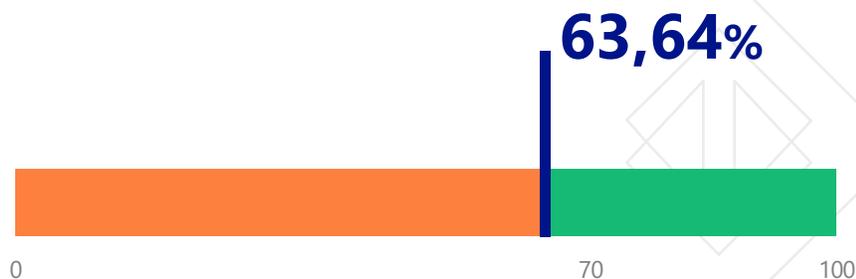
A média da Favorabilidade de Mídias Tradicionais (TV, rádio, jornal e sites) foi de 63,64% em 2024. Houve grandes veiculações também nas matérias veiculadas, demandas atendidas e releases.

Outros destaques

- Matérias veiculadas: 7.935
- Demandas atendidas: 1.591

Mídias Tradicionais

FAVORABILIDADE



Foco no Passageiro

Relacionamento | Patrocínios e parcerias 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 2024.

Com uma postura proativa em relação aos acontecimentos na cidade, foi ampliado o escopo de atuação por meio de ações inovadoras e parcerias institucionais.

Ao explorar essas parcerias, focadas em 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-pandêmica e explorar novos modelos de negócios, com um potencial significativo para gerar receitas não-tarifárias.

Eventos - Destaques em 2024

Entretenimento, shows e festivais

Integração com diversos eventos na cidade no decorrer do ano, gerando um lead acima de 1,5 milhão de pessoas diretamente impactadas dentro dos eventos (vinhetas em telão, marca de patrocínio e e-mail marketing): Jão – Superturme – Allianz Parque, FormulaE – Distrito Anhembi, Lollapalooza 2024 – Autódromo de Interlagos, Jota Quest, Chic Show, FORFUN, Ney Matogrosso, Farraial SP 2024, Natiruts 2024 – Allianz Parque, The Weeknd SÃO PAULO – Morumbis, Travis Scott - *Circus Maximus World Tour* – Allianz Parque, Show Bruno Mars – *live in Brazil – Morumbis*, Sons da rua – Memorial da América Latina, Castelo Rá-Tim-Bum – Exposição e ativação integradas ao Dia da Criança, SP Gastronomia – Parque Villa Lobos, VEJA BEBER & COMER 2024 – Espaço Arca, Roberto Carlos no Allianz Parque, O Quebra-Nozes – Theatro Municipal de São Paulo, Festival Arrocha Safadão – Neo Química Arena.



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

Eventos - Destaques em 2024

MASTERCHEF 2024 – O Episódio do Metrô de São Paulo

MasterChef Brasil promove a 1ª prova externa da temporada no metrô de São Paulo.

O 10º episódio do MasterChef Brasil, que foi ao ar na terça-feira (30/07), às 22h30, traz um desafio histórico. Pela primeira vez nesta temporada, os competidores tiveram de cozinhar fora do estúdio do programa em uma homenagem à gastronomia de São Paulo.

Depois de serem levados até os arredores da praça da Sé, eles chegaram à “Estação MasterChef”, onde se depararam com vagões envelopados e um ambiente totalmente customizado.

Em seguida, Ana Paula Padrão anunciou que os cozinheiros precisariam servir 300 colaboradores de diversas áreas do Metrô com comidas típicas de quatro bairros tradicionais da capital paulista: Liberdade - *tonkatsu kare* (culinária japonesa), Mooca - polenta com ragu (italiana), Bom Retiro - mandu frito (coreana) e Brás - *kafta* com pasta (árabe).

Após a divisão das equipes, os participantes e os chefs entraram no trem personalizado e seguiram para as bancadas montadas em um pátio. A correria e a tensão tomaram conta do espaço, já que foi necessário muita habilidade e conhecimento para conseguir entregar receitas saborosas que agradassem a um número tão grande de convidados. Ao final do cronômetro, os funcionários fizeram a degustação e elegeram o favorito. O time que recebeu mais votos garantiu mais uma semana no jogo. Para noticiar a prova, a apresentadora gravou um aviso sonoro que pode ser ouvido nas linhas 1, 2 e 3 desde quarta-feira (24) até 30 de julho. Ao todo, foram 16.464 inserções, sendo 2.352 por dia.

Estima-se que 16 milhões de passageiros foram impactados pela mensagem. Além disso, um kit contendo balde e pacote de pipoca foi distribuído pela companhia a 7 mil metroviários para incentivá-los a assistir aos colegas que apareceram no *talent show*.



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

Canais de Relacionamento

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.

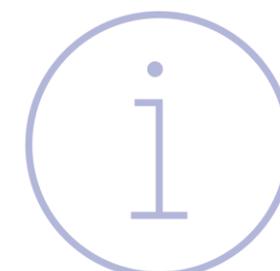
As reclamações se manifestam sob diversos aspectos do serviço, principalmente aqueles que se relacionam com questões de conforto e atendimento, tais como circulação de trens, superlotação, funcionamento de elevadores, escadas rolantes, etc. Mas também há atendimento de manifestações relacionadas ao impacto 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.

Canais de Relacionamento

- **Central de informações**
Telefone: 0800-7707722 funcionando todos os dias das 05h00 às 00h00.
- **SMS Segurança**
Envie SMS para 11 97333-2252.
- **Fale Conosco**

Registro da Manifestação →	Consulta do Registro da Manifestação →
Serviço de Informações ao Cidadão →	Ouvidoria →
Elogio →	



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



Site Metrô – Canais de relacionamento – Fale Conosco

<https://www.metro.sp.gov.br/fale-conosco/>

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 Tel: 11 2676-3451
- Futura Estação Santa Clara: Av. Sapopemba com Rua Caxiúna (altura do nº 2.384) Tel: 11 97016-0187
- Futura Estação Anália Franco: Av. Montemagno, 230 Tel: 11 95492-1950
- Futura Estação Guilherme Giorgi: Av. Guilherme Giorgi, Tel: 11 97016-1592
- Futura Estação Aricanduva: Rua Rodeio, 726 Tel: 11 98228-3969

Central de Relacionamento da Expansão da Linha 15-Prata

Av. Ragueb Chohfi, 4397 – Jardim Três Marias

Tel: 11 96196 5111

Central de Relacionamento da Expansão da Linha 17-Ouro

Rua Bernardino de Campos, 1.351 – Campo Belo

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 – 4º Andar/Bloco B – CEP: 01014-001 – São Paulo – SP (de segunda a sexta, exceto feriados), das 09h00 às 17h00.

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

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

Em 2024, o Sistema Corporativo de Relacionamento registrou 8.126, manifestações dos cidadãos.

As demandas estão classificadas por tipologia: reclamações (5.502), solicitações de informação/sugestões (2.319), elogios (275), agradecimentos (30). 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: Fala.SP, Central de Informações-0800, SMS-Segurança, Metrô Conecta, e-mail, 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.

CANAL DE COMUNICAÇÃO	TOTAL
Fale Conosco	4.297
Central de Informações (0800)	1.754
Central de relacionamento	850
Reclame Aqui	330
Canal de denúncia *1	205
Fala.SP	145
E-mail	131
Outros	106
Metrô Conecta *2	93
SMS-Segurança *3	67
Telefonema	67
Procon	22
Pessoalmente	20
SEI	16
Sistema de Ouvidorias	15
Carta	6
Telefone do usuário	1
Ministério Público	1
Total Geral	8.126

*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

Engajamento com partes interessadas



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			
	2021	2022	2023	2024
SMS-Segurança MENSAGENS RECEBIDAS	50.492	48.588	42.380	33.247
Metrô Conecta MENSAGENS RECEBIDAS	7.857	14.742	13.833	16.838
Central de Informações ATENDIMENTOS REALIZADOS	51.937	49.896	58.810	47.434
Redes Sociais ATENDIMENTOS REALIZADOS	16.414	11.314	12.908	6.231
Fale Conosco MANIFESTAÇÕES RECEBIDAS (EXCETO SIC)	4.347	6.522	7.543	8.126
Ouvidoria e Serviço de Informações ao Cidadão ATENDIMENTOS REALIZADOS ¹	3.077	3.659	3.888	4.333

² Somados os atendimentos do SIC e da Ouvidoria



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

Serviço de Informação ao Cidadão

O SIC – Serviço de Informações ao Cidadão é um canal de atendimento que está sob a gestão da Ouvidoria desde setembro de 2023 e permite à população ter acesso a informações, dados, documentos e estatísticas da Companhia do Metrô e garante a aplicação da LAI-Lei de Acesso à Informação.

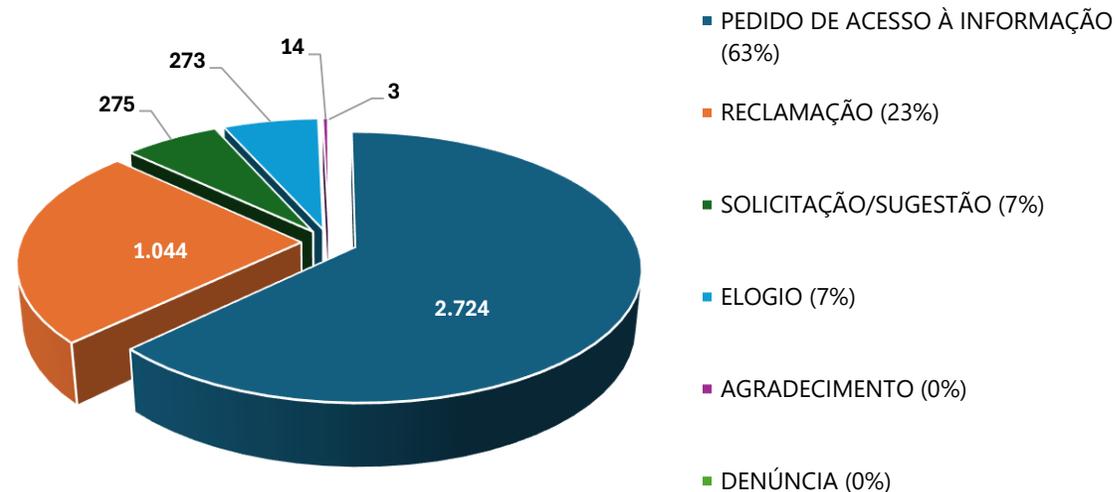
O SIC atua em duas frentes: a Transparência Passiva e Ativa, atendendo as solicitações feitas pelos cidadãos e aos termos da Lei que rege o tema.

A Plataforma Integrada Fala.SP unificou os canais de comunicação referentes aos assuntos tratados por Ouvidoria e SIC.

O Portal da Transparência do Metrô é instrumento da Transparência Ativa, atualizado mensalmente, que divulga as ações, dados, documentos e estatísticas, para consultas dos cidadãos.

DISPONÍVEL EM <https://transparencia.metrosp.com.br>

Ouvidoria e SIC – Demandas 2024 por tipologia



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

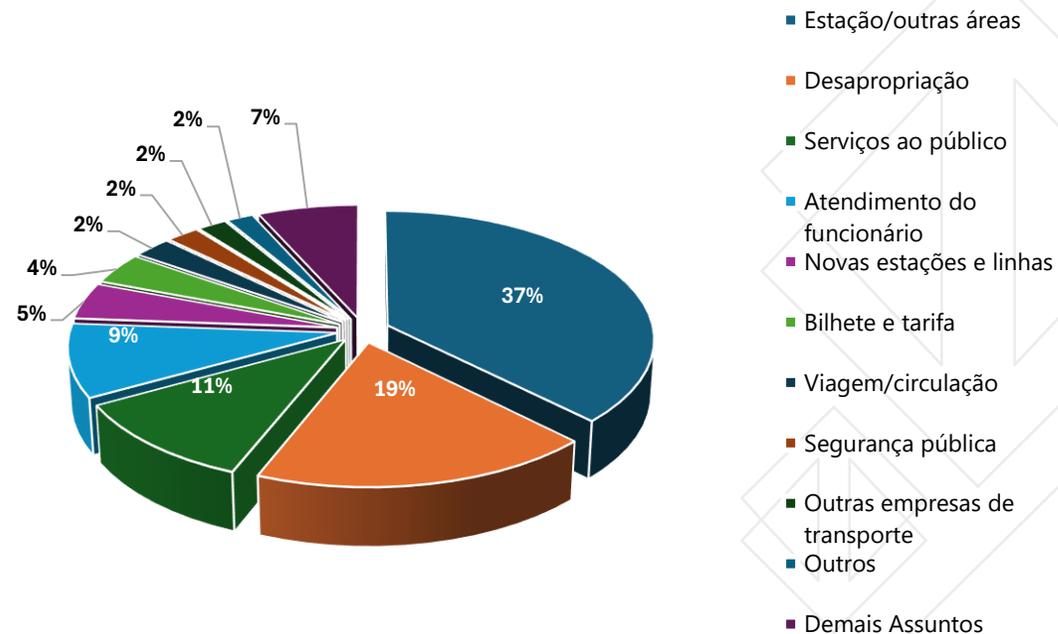
Ouvidoria

A missão da Ouvidoria é representar o cidadão perante a Companhia, assegurar a imparcialidade no atendimento e buscar soluções de forma ética, eficaz e transparente.

Quando necessário, recomendar melhorias nos processos internos, contribuindo assim com a qualidade dos serviços prestados pela Companhia Atua como instância estratégica, tem gestão participativa e, por meio do diálogo e mediação, busca o entendimento das partes envolvidas nas demandas.

Essencialmente, a atribuição da Ouvidoria é receber, apurar e responder as manifestações dos usuários do Sistema Metroviário, da população em geral e dos empregados da Companhia.

Ouvidoria e SIC Demandas 2024
por Assunto



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

Restauração de obras de arte do Metrô



Entre as obras que serão restauradas está 'Fiesta', de Waldemar Zaidler, localizada na Estação Sé

Em sua quarta edição, o projeto Conservação de Obras de Arte em Espaços Públicos na cidade de São Paulo completa este ano um conjunto de 80 obras de arte restauradas em locais como Praça da Sé, Avenida Paulista, Parque Ibirapuera e em 14 estações do Metrô de São Paulo. Com patrocínio da Bombril, a iniciativa é capitaneada pela InfoArte, produtora cultural de Eduardo Lara. Para esta edição, está previsto o resgate de

obras de Renina Katz e Waldemar Zaidler, localizadas na Estação Sé; Mário Fraga, na Estação Anhangabaú, e Antônio Peticov, na Estação República. Marcando os 470 anos da cidade de São Paulo, o anúncio do início dos trabalhos de higienização, recuperação de superfícies e cores, retirada de manchas e polimento será feito no dia 25 de janeiro. Em julho, as obras de arte serão entregues para os paulistanos totalmente renovadas.

Estações de metrô recebem operação contra a dengue



Sociedade Comunicação

Agentes do Metrô também estão aptos a prestar socorro médico

- 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



Transporte público

Agentes do Metrô também estão aptos a prestar socorro médico

Treino permite às equipes atender de simples mal-estar a casos mais complexos, como partos e até problemas cardíacos

PATRICIA RODRIGUES

Quem passa pelas estações do Metrô da cidade de São Paulo na correria do dia adia não imagina que o serviço atua além da mobilidade urbana. Fora as questões operacionais das plataformas e da segurança dos usuários, os agentes da companhia recebem treinamentos anuais no Instituto do Coração (Incor) para atender eventos relacionados aos primeiros socorros e outras necessidades que envolvem o bem-estar físico da população durante seus deslocamentos.

Os funcionários já sabem que o cotidiano é de ocorrências. “Já estamos acostumados a uma rotina de imprevisibilidade”, explica Daniel Galdino da Silva, 32 anos e 12 na empresa. No entanto, algumas situações podem ser bem mais desafiadoras. “Em 20 de fevereiro de 2022, uma gestante não se sentia bem e procurou o funcionário da estação do monotrilho da Vila Prudente, próximo ao terminal de ônibus”, lembra.

Para dar um suporte mais especializado nesse tipo de situação, Galdino contou com o colega Vinícius Lourenço, seis anos de Metrô, também equipado com o kit de primeiros socorros, que inclui uma versão para partos assim que foram comunicados sobre a ocorrência.

Ambos agiram rapidamente para levar a usuária à viatura que faria o trajeto ao hospital público mais próximo, dentro do procedimento padrão. “Como ela morava sozinha e queria voltar para casa e buscar a bolsa de maternidade, fizemos um trabalho de acolhimento porque ela estava bastante nervosa, explicando não haver tempo para isso”, lembra o agente Galdino.

A central autorizou que ela fosse levada ao hospital onde teria o bebê, na região da Av. Paulista e, durante esse trajeto,

“A ocorrência com a gestante na estação Vila Prudente foi muito especial. Eu me senti tranquilo, pois já tinha acompanhado o parto dos meus dois filhos”

Daniel Galdino da Silva
Agente de segurança do Metrô



Vinícius Lourenço: “Também recebemos treinamento para lidar com pessoas em situação-limite”

FOTOS: MARICA ALVES/METRÔ SP

Os atendimentos do Metrô

Equipes sempre a postos

Em 2023

9.794 atendimentos

17 eventos de recuperação cardiorrespiratória (RCP) sem aplicação de choque (massagem cardíaca)

12 eventos de RCP com uso de desfibrilador

Em 2022

8.927 atendimentos

Desde 1978

31 partos realizados, desde quando foi feito o primeiro nas dependências do Metrô

Desde 1997

400 mil em primeiros socorros

Fonte: METRÔ DE SP



Daniel Galdino: acostumado a uma rotina de imprevisibilidade

E se for comigo?

Saiba o que fazer, se necessitar de ajuda

O botão de emergência dentro dos trens só deve ser acionado em casos graves (parada cardíaca, alguém prender o braço na porta etc.) e serve para sinalizar o operador sobre qual providência tomar. Quebrar a proteção sem uma urgência acarreta transtorno para as demais composições e prejudica também o seu atendimento;

Se estiver em condições, desça até a próxima plataforma e peça ajuda a qualquer funcionário, pois todos são aptos para prestar socorro.

limite”, explica. “Além disso, temos a segurança e a confiança de saber que nosso colega recebe esse mesmo treinamento, formando uma cadeia responsável para assegurar o bom atendimento a todos os passageiros do Metrô”, finaliza.

EM CASO DE NECESSIDADE. O coordenador técnico Jairo José de Souza explica que todos os funcionários do Metrô recebem mais de 700 horas de treinamento bastante amplo desde que passa a integrar a companhia (cerca de 45 dias), além dos anuais para reciclagem das práticas relativas à segurança pública e a primeiros socorros. São mais de mil seguranças divididos em grupos de 150, estrategicamente posicionados por áreas e com protocolos personalizados para cada uma dessas estações, nos três turnos, em parceria integrada também com a CPTM.

“Para atender de mal súbito a casos mais complexos, temos 14 viaturas adaptadas como ambulância para prestar o socorro”

Jairo José de Souza
Coordenador técnico

Embora a operação seja até meia-noite, o Metrô está à disposição 24 horas. “Para atender de mal súbitos a situações mais complexas, com o auxílio de um sistema composto por 14 viaturas adaptadas como uma ambulância para poder prestar o mais rápido atendimento”, revela Souza.

“Incluímos também o treinamento especializado para o atendimento a pessoas com transtorno do espectro autista (TEA), com o apoio da área médica do Metrô e de hospitais especializados”, acrescenta.

A estação Tatuapé, na Linha 3-Vermelha, possui ainda uma sala adaptada para que usuários com uma condição possam baixar o estresse causado pelo barulho e há planos de expansão desses espaços para outras estações, com pessoal capacitado para lidar com esses eventos.

O coordenador reforça que há um envolvimento muito grande da companhia também para combater os crimes de assédio ou abuso contra mulheres em todas as dependências. “Todos os funcionários estão preparados para acolher as vítimas desses crimes e agir rapidamente para identificar os autores e fazer a prisão em flagrante até o encaminhamento à autoridade policial. Há uma efetividade de identificação de 80% dos casos, contando também com o auxílio da população que ajuda na denúncia dentro dos trens.”

NA WEB
Para ler mais notícias sobre mobilidade urbana, visite
mobilidade.estacoes.com.br



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

50 anos do Metrô de São Paulo



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

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, mesmo índice de 2022. 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.

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.

Nos anos de 2023 e 2024, não houve aplicação da Pesquisa de Clima. Embora o indicador não tenha sido aferido, vivemos sob um contexto de mudanças cada vez mais rápidas e um cenário de incertezas, o que pode provocar um sentimento geral de insegurança.



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



A fim de pensar em ações de clima que pudessem ajudar gestores e empregados a passarem por esse momento, mantendo o engajamento e a produtividade, elegemos três eixos principais de atuação: gestão de mudanças, bem-estar organizacional e reconhecimento.

Em relação ao eixo gestão de mudanças, contratamos um EAD sobre Resiliência Vs. Antifragilidade, que tratou da capacidade de transformar adversidades em oportunidades de crescimento. Também promovemos uma palestra *online* sobre o tema que contou com a participação de 609 empregados, demonstrando o interesse e relevância do tema para todos.

No mês de dezembro, foi realizado um workshop aos gestores sobre segurança psicológica. Sabemos que um ambiente de segurança psicológica é incentivado sobretudo pela liderança que, ao criar e fortalecer um ambiente de confiança, em que as equipes se sintam conectadas e valorizadas, influencia positivamente no clima organizacional e na performance dos times.

LEARNINGFLIX | TALKS

RESILIÊNCIA VS. ANTIFRAGILIDADE

Quantidade de episódios: 7 | Minutagem total: 55min

Entender o que é a Resiliência e como é possível se tornar antifrágil, para compreender sobre o "paradoxo da felicidade" e descobrir se vale a pena buscar pela felicidade.

Talks

- TALK 01: Resiliência 2.0 – a chamada "Antifragilidade"
- TALK 02: Como se tornar antifrágil?
- TALK 03: Erros são precursores dos acertos
- TALK 04: Será que queremos buscar a felicidade?
- TALK 05: Os cinco elementos da felicidade
- TALK 06: Qual a importância de mudar o foco da busca pela felicidade?
- TALK 07: LearningQuiz

RESILIÊNCIA VS ANTIFRAGILIDADE

Especialista e / ou parceria
Nilson Figueiredo

MetrôClick. RECURSOS HUMANOS

Boletim para gestores

SEGURANÇA PSICOLÓGICA

CONEXÃO ENTRE CONFIANÇA E ALTA PERFORMANCE

ASSISTA À GRAVAÇÃO

No dia 12 de dezembro, foi realizada a palestra **Segurança psicológica: conexão entre confiança e alta performance** a todo quadro de gestores do Metrô.

O especialista no tema, Marcus Ronsoni, abordou como um ambiente em que os colaboradores se sentem aceitos, mercedores e capazes contribui para alimentar as relações de confiança e alavancar a performance dos times.

Conheça e aplique a [pesquisa](#) para avaliar a percepção e o nível de segurança psicológica das suas equipes e acesse o [e-book](#) com mais informações sobre esse importante tema.



MetrôClick. RECURSOS HUMANOS

PALESTRA RESILIÊNCIA E ANTIFRAGILIDADE

Com Nilson Figueiredo, Sócio Diretor da REVVO
Abertura: Leandro Kojima (Diretor de Assuntos Corporativos)

Amanhã, 24 de setembro
às 10h, via Teams

Em um mundo de constantes mudanças e desafios, a capacidade de se adaptar e prosperar diante das adversidades é essencial.

Convidamos você a descobrir como evoluir com os desafios e desenvolver uma mentalidade antifrágil que se fortalece com o caos.

Também faremos o lançamento exclusivo do EAD "Resiliência vs Antifragilidade", para que você possa aprofundar seus conhecimentos e transformar sua forma de encarar o mundo.

Não perca esta chance de revolucionar sua jornada!

Clique aqui e participe!

Nilson Figueiredo é graduado em Sistemas de Informação pela Unicamp, mestre em Gestão Empresarial pela FGV e MBA Internacional, pela Ohio University. Há mais de 15 no mercado de tecnologia e educação, com passagem pela IBM, possui ampla experiência em liderança, inovação e gestão de processos.

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

Além disso, foi divulgada também no mês de dezembro a Cartilha sobre Liderança Humanizada, um guia com orientações práticas para ajudar os gestores a lidar com situações difíceis na gestão, como por exemplo, aplicação de sanções disciplinares e desligamentos, de forma humanizada.

A humanização na gestão impacta positivamente o clima ao promover relações de confiança, respeito e empatia no ambiente de trabalho.

As demais ações do eixo gestão de mudanças e bem-estar estão programadas para o início de 2025.

Quanto ao reconhecimento e valorização de nossos empregados, elementos essenciais para um bom clima organizacional, produzimos um vídeo de agradecimento, com o testemunho de três passageiros do Metrô relatando o quão importante é o trabalho realizado pelos metroviários em suas vidas e na vida da população de São Paulo. Essa homenagem foi divulgada no final do ano de 2024.

CARTILHA

**LIDERANÇA
HUMANIZADA**

**Respeito e empatia na
gestão de equipes**

Um guia com orientações práticas para ajudar os gestores a lidar com situações difíceis na gestão, de forma humanizada.

Gerência de Recursos Humanos - GRH

METRÔ



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.

No início de 2024 houve a importante conclusão da negociação do Acordo Coletivo de Jornada 2023/2025. e o longo de todo o ano, com intenso relacionamento sindical, foram negociadas questões de grande interesse da Companhia, como a renovação do Acordo de Compensação de Horas com os sindicatos, possibilitando a utilização de horas-crédito e horas débito, bem como o pagamento do abono na folha de julho de 2024.

Destaque-se a criação de um Grupo de trabalho, em cumprimento ao compromisso assumido com o Sindicato dos Metroviários, com o objetivo de elaborar sugestões à Diretoria do Metrô para a criação de normas, de procedimentos e de boas práticas na melhoria do cuidado e da atenção a pais e/ou responsáveis por dependente identificado com Transtorno de Espectro Autista. O Grupo foi criado em 2024, contudo a implementação das ações está prevista para 2025.



Pessoas Valorizadas e Respeitadas

Relações de Trabalho | Programa de Desligamento Incentivado



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 Incentivada – PDI, lançado em dezembro de 2023, 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.

O primeiro programa PDI lançado em 2021 foi encerrado no mês de novembro/2024 e, nesta edição foram desligados 742 empregados ao longo de três anos, sendo investidos R\$ 272 milhões com incentivos e rescisões, tendo como economia retornada o valor acumulado de R\$ 399 milhões (ao final de 35 meses).

Especificamente no ano de 2024, os dois programas proporcionaram o desligamento de 576 empregados, sendo investidos R\$ 198 milhões com incentivos e rescisões. A economia do ano, com os dois programas, foi de, aproximadamente, R\$ 256 milhões.

Ao final do ano de 2024 foi realizada a prorrogação voluntária do prazo de desligamentos do PDI 2023 por mais 12 meses, sendo então projetado para novembro/2025 o encerramento do programa.



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	2024
Tempo médio de empresa (anos)	19
% de empregados até cinco anos de empresa	0%

Turnover	2023	2024	Var. %
Número de Empregados	6.999	6.191	-11,5%
Admissões	12	22	83%
Desligamentos	354	830	134%

% do Quadro	2023	2024	Quadro	2024
Admissões	0,2%	0,4%	Aprendizes	183
Demissões	5,1%	13,4%	Estagiários	248

Distribuição do Quadro de Empregados	2024
Operação	55%
Manutenção	25%
Administração	14%
Expansão	7%

Escolaridade	2024
Pós-Graduação e demais titularidades	10%
Superior Completo	40%
Superior Incompleto	13%
Ensino Médio Completo	34%
Ensino Médio Incompleto	1%
Ensino Fundamental	2%

Divisão	2024
% Homens	80%
% Mulheres	20%
% cargos de chefia ocupados por mulheres	26%
% Pretos e Pardos	28%
% cargos de chefia ocupados por pretos e pardos	21%

Faixa Etária	2024
Até 20 anos	0%
De 21 a 30 anos	3%
De 31 a 40 anos	24%
De 41 a 50 anos	28%
De 51 a 60 anos	31%
Acima de 61 anos	14%
Número de empregados acima de 45 anos	61%



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 *live* sobre inserção de metas para os gestores ocorrida no mês de maio, com foco na importância do desdobramento da meta operacional e financeira, a partir do Plano de Negócios. Outra novidade foi a extensão deste processo a todo grupo de assessores.

Ressaltamos ainda a mudança no cronograma da Avaliação. Atendendo a solicitações de várias áreas, agora é possível considerar o ano inteiro na análise, já que o ciclo será concluído em 31 de dezembro. A avaliação do gestor, que era realizada ainda dentro do ciclo, passa a acontecer depois, nos meses de janeiro e fevereiro do próximo ano.

No mês de novembro, foi realizada uma *live* tira-dúvidas com os gestores sobre essas novidades, além de ressaltarmos a importância do comitê de avaliação e da utilização da régua de avaliação por todos.

Também estamos reforçando aos empregados, por meio de comunicados com exemplos práticos, a importância de observarmos os mesmos parâmetros e critérios na avaliação, a fim de termos maior confiança e senso de justiça no processo.

Desenvolvimento da Liderança e Sucessores

Visando o desenvolvimento dos líderes e sucessores do Metrô foram realizados 15 (quinze) processos internos para mapeamento de cargos do plano executivo, com 52 (cinquenta e duas) pessoas mapeadas. Além disso, foram realizadas mais de 40 sessões de coaching para desenvolvimento de profissionais nos cargos de chefe de departamento e gerente.



Pessoas Valorizadas e Respeitadas

Relações de Trabalho | 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

Boletim para gestores

Avaliação de Desempenho

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:

Clique e assista

EAD

O **Curso de Avaliação de Potencial**, já está disponível na Unimetro Virtual, para que possamos se familiarizar e, posteriormente, colocar em prática a nova abordagem.

CLIQUE E ACESSSE

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.

Guia

Um **Guia Rápido** sobre a nova seção de Potencial foi desenvolvido para apoiar no preenchimento deste campo. **Acesse aqui**

[Saiba mais](#) sobre avaliação de desempenho.

Para falar com a GRH: rhdesempenho@metrop.com.br

Gerência de Recursos Humanos

ACOMPANHE AS NOTÍCIAS DO METRÔ NAS REDES SOCIAIS

PDI - Plano de Desenvolvimento Individual

Está disponível uma **biblioteca** com conteúdo de apoio ao processo

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.

Experiências e desafios

Interação

Estudo formal

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 ACESSSE

Gerência de Recursos Humanos e Universidade Corporativa

ACOMPANHE AS NOTÍCIAS DO METRÔ NAS REDES SOCIAIS



Pessoas Valorizadas e Respeitadas

Relações de Trabalho | Seleção



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

Seleção Externa

As contratações de empregados para os cargos de carreira do Metrô são realizadas por meio de Concursos Públicos, em atendimento à legislação.

Os concursos são regidos por editais que determinam todas as regras, etapas, cronograma, conteúdo das provas, e critérios de classificação e de contratação.

Seleção Interna

Para que os empregados dos cargos operativos possam avançar na carreira, são realizados processos seletivos internos denominados "Processos de Movimentação de Pessoas na Carreira - PMPC".

Em 2024, foram realizados dois PMPCs para atender às necessidades da Gerência de Operações (GOP). Foram convocados para as etapas de exame médico e treinamento e movimentados, candidatos aos cargos de OTM II (estação e tráfego) e de OTM IV.

Estagiários de Ensino Médio, Técnico, Superior e Aprendizizes

As contratações de estagiários e aprendizes do Metrô são realizadas por meio de processos seletivos públicos. A administração do Programa de Estágio é feita em parceria com o Agente de Integração e o Programa de Aprendiz em parceria com o SENAI.

Em 2024, o Metrô realizou processos seletivos públicos para o cumprimento da cota legal mínima de 5% de aprendizes. Também realizou processos seletivos públicos para contratação de estagiários de ensino médio, técnico e superior.

No decorrer do ano, foram realizadas ações de acompanhamento de estágio e desenvolvimento para o mercado de trabalho com os estagiários do ensino médio e superior.



Pessoas Valorizadas e Respeitadas

Relações de Trabalho | Saúde



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 enfermaria, 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



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 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 97 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 2024

Programa de Orientação Postural e Alongamento – Ginástica laboral 2.138

Núcleo do Serviço Social 836

Psicologia 1.202



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 2024:



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 2024:



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

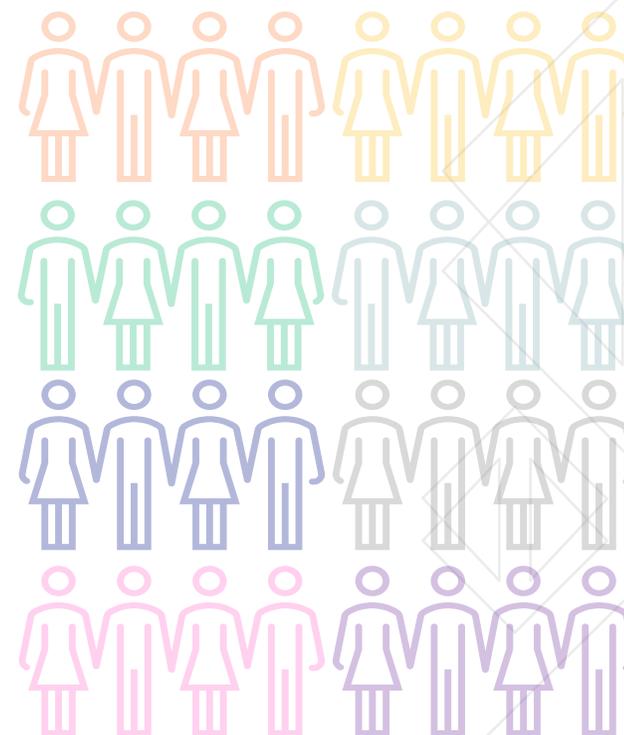
ANEXOS

Diversidade se refere à presença de uma ampla gama de diferenças individuais e coletivas em um ambiente, incluindo raça, etnia, gênero, idade, orientação sexual, habilidades físicas e religião.

No Metrô, o respeito e a valorização da diversidade são pilares fundamentais. Para aprofundar as discussões e ampliar o conhecimento sobre o tema, além de fortalecer a construção de um ambiente mais inclusivo, a Companhia promoveu as seguintes ações estratégicas

- **Treinamentos sobre Diversidade e Inclusão** na formação de novos gestores, empregados operativos e terceirizados, com o objetivo de conscientizá-los sobre a importância do seu papel para um ambiente mais inclusivo, apresentar conceitos e normas adotadas pelo Metrô.
- **Subsídios e orientações aos gestores** sobre demandas pontuais relacionadas à diversidade;
- Reuniões mensais da **Comissão Permanente de Diversidade**
- **Palestras e rodas de conversa** temáticas com a participação do grupo de afinidade (GA) +MulheresDoMetrô,.
- **2ª onda da Trilha da Liderança Inclusiva.** Um programa inovador estruturado como um "jogo", com atividades dinâmicas que incluem palestras, rodas de conversa, treinamentos em EAD e muito mais.
- **Revisão da NGR-02-201 – Diretrizes para a Diversidade.** Ampliação de conceitos e introdução do tema de microagressões no trabalho.
- **2ª Turma do Programa de Desenvolvimento de Mulheres para a Liderança no Metrô.** Vinte mulheres foram selecionadas por um processo interno e aberto que adotou práticas humanizadas e critérios de diversidade para a seleção das candidatas.

- **Lançamento do Diversicast.** O podcast do Metrô sobre diversidade e inclusão.
- Reuniões trimestrais com **Comissão de Ações Afirmativas** com representantes do Sindicato dos Metroviários.
- Acompanhamento semestral do **indicador de Mulheres na Liderança.**



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

A liderança tem papel fundamental na ampliação das discussões e na promoção de um ambiente mais inclusivo e respeitoso com relação à diversidade. Para isso, contamos com programas de treinamento contínuos para novos gestores, bem como para empregados operativos e terceirizados.

Treinamentos do Módulo Diversidade e Inclusão – Formação de novos gestores, pessoal operativo, terceirizados (presencial e online) Apresenta conceitos sobre diversidade e inclusão e conscientiza sobre a importância do papel de todos para um ambiente mais diversos, inclusivo e seguro. Em 2024, contamos com a parceria do Museu da Diversidade Sexual – MDS na realização de visitas monitoradas e aprofundamento nas questões referentes ao atendimento à população LGBTQIAPN+.



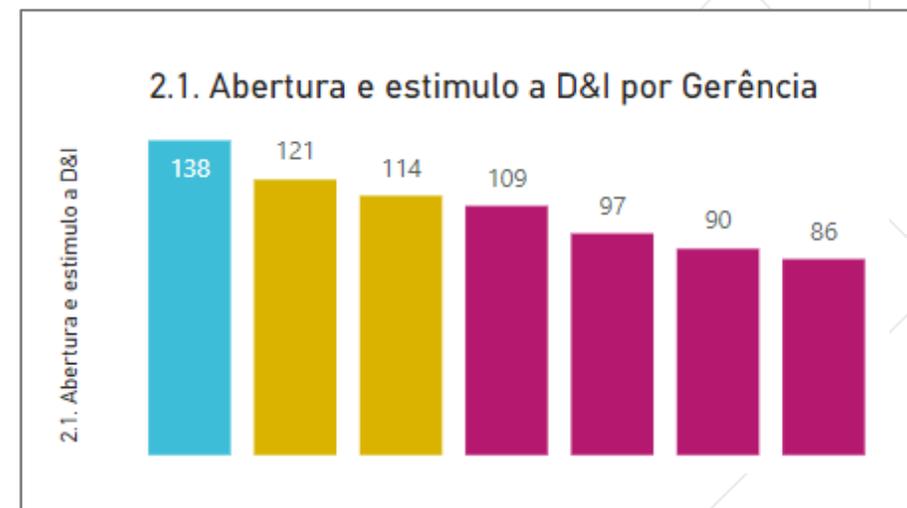
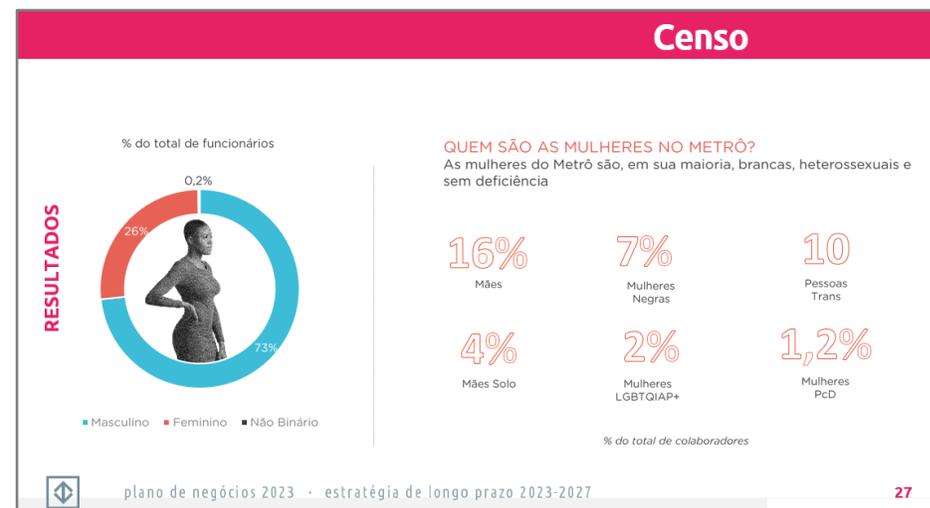
Pessoas Valorizadas e Respeitadas

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

- **Subsídios e orientações** aos gestores sobre demandas pontuais relacionadas à diversidade e comunicação voltada exclusivamente para a liderança.



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

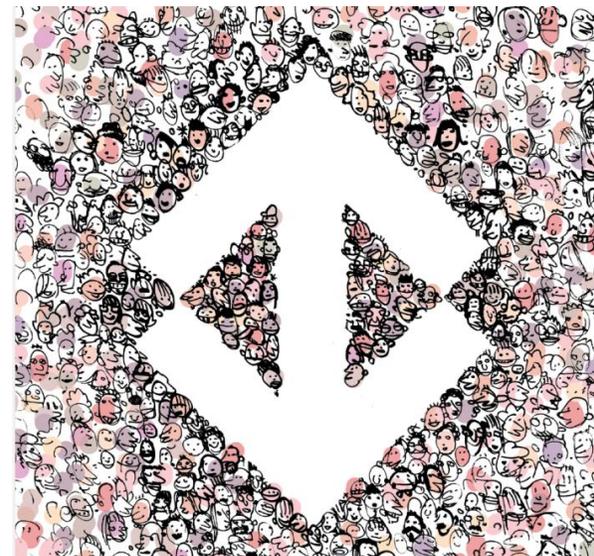
ANEXOS

O grupo de afinidades +MulheresdoMetrô, continuou com suas atividades sobre a pauta de gênero e em 2024 ajudou a organizar e também a mediar os eventos: roda de conversa com o GA: liderança mais inclusiva; roda de conversa sobre mulheres: painel executivo e roda de conversa: masculinidade saudável nas organizações.



A Comissão Permanente de diversidade e inclusão, formada por pessoas diversas da alta liderança, realizou encontro mensais com objetivo de se atualizar sobre as pautas e ações realizadas sobre diversidade e inclusão na Companhia.

Organizações com baixa diversidade e inclusão estão na contramão das tendências atuais que mostram a necessidade e relevância da pluralidade e inclusão, principalmente em um mundo globalizado, hiperconectado e competitivo.



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

1ª onda da Trilha da liderança inclusiva.

Evento de encerramento da primeira onda de líderes premiados, com a palestra Desvendando o Arco-íris da especialista Léo Áquila.



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

2ª onda da Trilha da liderança inclusiva

Após o evento de conclusão da primeira onda de líderes premiados, com a palestra Desvendando o Arco-íris da especialista Léo Áquila, iniciou-se a segunda onda, com novas atividades e novidades, entre elas, a criação da Liga da Liderança Inclusiva.

Painel executivo

Mulheres na liderança

Venha conhecer e se inspirar com experiências de mulheres que conquistaram liderança e protagonismo.

30 de agosto, às 10h



Marisa Carla Ayres Camarini, gerente de recursos humanos, é psicóloga e pós-graduada em Administração de Recursos Humanos. Possui 30 anos de experiência em gestão na área de RH em empresas de diversos segmentos como GAMA Italy, Televisão Cidade (NET) e Atento do Brasil. Atuou por 12 anos como diretora de recursos humanos na Interfile BPO.

377 participantes

Masculinidade Saudável

a desconstrução de estereótipos negativos

Plano de Negócios 2024

RODA DE CONVERSA VIRTUAL

1º de novembro, às 10h

Venha participar deste encontro para debater e refletir sobre como a masculinidade saudável pode impactar positivamente o clima organizacional, contribuir com a diversidade de gênero e promover a segurança psicológica dos empregados.

Participantes



David de Aquino
Diretor do Instituto Shanti Brasil



Fabio Manzoli
Consultor e palestrante



Fernando Hirata
Engenheiro da Gerência de Projetos

Mediador: Danilo Martire (Gerência de Recursos Humanos)
Perguntas e Respostas: Grupo de Afinidade +MulheresDoMetrô

368 participantes

PALESTRA INTERATIVA

COMPORTAMENTOS NÃO-INCLUSIVOS, PIADAS E ASSÉDIO

26 de agosto, às 10h

Qual a fronteira entre o que pode ser considerado uma piada e o que configura comportamento inadequado?

Venha assistir à palestra sobre **comportamentos não-inclusivos, piadas e assédio**, fazer uma reflexão sobre comportamentos desrespeitosos e aprender a importância de identificar e combater atitudes nocivas à promoção de um ambiente de trabalho respeitoso e inclusivo para todos.

RESERVE NA AGENDA
DATA
26 DE AGOSTO

HORÁRIO
10h Às 11h30

LOCAL
ON-LINE (TEAMS)

CLIQUE E PARTICIPE

Os empregados participantes dos jogos da **Trilha do Líder Inclusivo** acumularão 500 pontos ao assistirem a palestra.



VANESSA LEMOS

Doutora em Administração de Empresas pela Universidade Presbiteriana Mackenzie. Professora de Gestão de Pessoas e Comportamento Organizacional. Especialista em gestão com foco em ESG pela ESAIQ/USP. Fundadora da DiversaHub, consultoria especializada em educação corporativa que realiza projetos para desenvolvimento de líderes e equipes.

504 participantes



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

Diversicast

Lançamento do primeiro podcast sobre diversidade e inclusão do Metrô de São Paulo, com o tema Comportamentos não inclusivos, piadas e assédio. O segundo episódio abordará o tema Diversidade Étnica e Racial.



Gerência de Recursos Humanos

FALA RH

RH
Conecte com Você

Comportamentos não-inclusivos, piadas e assédio
com Danilo Martire - GRH/RHD/CHD

Você sabe o que são comportamentos não inclusivos e quais as consequências dessas manifestações para a vítima?

Ouçá o primeiro episódio do **Diversicast** e entenda como evitar e combater o machismo, piadas, assédio e outros comportamentos nocivos ao ambiente de trabalho.

DIVERSICAST

Vale a pena conferir! **Ouçá aqui**

4:36

Saiba mais sobre **Diversidade e Inclusão**, acesse a página no **MetrôClick**. Veja também algumas indicações de filmes sobre o tema.



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

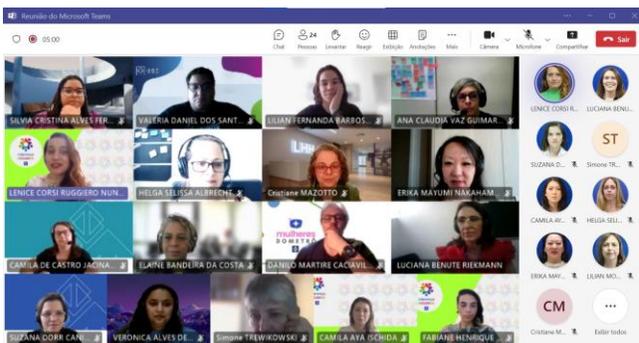
AGRADECIMENTOS

ANEXOS

2ª Turma do Programa de desenvolvimento de mulheres na liderança:

Treinamentos e mentoria para potencializar competências e habilidades para ajudar mulheres a se desenvolver em suas carreiras.

Vinte mulheres foram selecionadas a partir de um processo aberto para toda a Companhia, que adotou práticas humanizadas e critérios de diversidade para a seleção das candidatas. Este ano, o programa foi executado pela consultoria LHH.



Programa de desenvolvimento de mulheres na liderança

Ainda dá tempo de se inscrever!
Até 7 de julho (domingo)

Esse programa tem como objetivo capacitar mulheres metroviárias em temas relacionados à gestão e diversidade, contribuindo para o aumento do número de mulheres em cargos de liderança na Companhia.

Perfil

São **20 vagas para mulheres** em cargos universitários, técnicos, administrativos e operativos (OTM3, OTM4 e ASM2) que atendam aos requisitos necessários.

[Clique aqui](#) e veja os requisitos para participar.

Inscriva-se AQUI



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

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 23,13 horas superando a meta de 20,27 horas para cada 1.000 horas de trabalho programadas.

23,13 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 visa 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 2024 os seguintes temas foram abordados:

- Mudanças Climáticas
- Linha 16 Violeta: Oscar Freire à Cidade Tiradentes
- Comunicação Social na Expansão da Rede Metroviária
- Criando Identidade Arquitetônica no Metrô
- Arqueologia no Metrô de São Paulo
- Estudo Comparado da Satisfação do Passageiro
- Segurança Psicológica na Prática - Case Azul Linhas Aéreas
- Gestão do Conhecimento: Crescimento Movido a Conhecimento

Total: 2.306 h



8

PIC's REALIZADOS
EM 2024

2.306 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 – 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 2024:

Ampliação da trilha de aprendizagem em Inovação – Parceria com a FEI e NIT

Jornada do Design entre 2022 e 2024, foram realizados 08 cursos, completamente práticos, instrumentais, focados na concepção de soluções inovadoras para problemas complexos, considerando desafios reais trazidos pelas equipes do Metrô.

- *Design Thinking* (2 turmas), • *Design* de Serviços (1 turma), • *Design* Estratégico (2 turmas), • *Design* de Futuros (2 turmas), • *Design* em *User Experience* – UX (1 turma)
- Parceiro: IED – Instituto Europeu de Design
- 192 horas de curso • 233 participações

EADs em inovação

- Como fazer um *Pitch* – FIA, 2 horas.
- Introdução ao *Design Thinking* e de Serviços – FIA, 3 horas
- Introdução à Inovação – FIA, 3 horas.

Jornada das Tecnologias Emergentes entre 2021 e 2024, foram realizados 08 cursos customizados ao Metrô, desenvolvidos conjuntamente entre a FEI, Unimetro, NIT e especialistas das áreas, objetivando aportar conhecimentos inovativos aos times engajados nos projetos inovadores da empresa.

- Tomada de Decisão com Base em Dados, • IA Generativa – Códigos (3 turmas), • IA Aplicações de Aprendizado de Máquina, • Masterclass IoT Básico Aplicado à Monitoria, • IoT Básico Instrumental, • IoT avançado Instrumental
- Parceiro: FEI - Fundação Educacional Inaciana Padre Saboia de Medeiros
- 96 horas de curso • 418 participações



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

Aperfeiçoar a Gestão de Pessoas e Equipes para atender as demandas internas e externas

Capacitação e desenvolvimento da liderança

Programa de Liderança Transformadora

O Metrô estruturou um programa de 5 módulos para a alta liderança visando apoiar o desenvolvimento de competências críticas de gestão de negócios e de pessoas para o atingimento dos objetivos estratégicos.

O módulo 1, realizado em 2024, com foco em gestão de mudanças, teve os seguintes destaques:

- **Pré-Lançamento do programa “Liderança Transformadora”,** sob o patrocínio do Presidente do Metrô de SP, para engajamento dos líderes (Maio).
- **Painel Executivo (Mesacast) com convidados externos para o Lançamento do Programa de Liderança Transformadora,** gerando discussões iniciais sobre a temática da gestão de mudanças (Junho).
- **Sessões de conscientização, *workhops* e *debriefings*** com foco em ferramentas de liderança, gestão de mudanças e gestão de conflitos (Julho e Agosto).

No total foram impactados aproximadamente 100 líderes com um aproveitamento de 90.6% das vagas ofertadas até outubro de 2024.

Programa Jornada da Liderança

Para os novos líderes de primeira linha (supervisores e coordenadores) foram disponibilizados, no último trimestre de 2024, 4 módulos voltados às soft skills, explorando os seguintes temas:

- **Módulo de Inteligência Emocional**
- **Módulo de Gestão do Tempo**
- **Módulo de Liderança situacional**
- **Módulo Líder Coach**

No total foram impactados aproximadamente 160 novos gestores, a maioria da Operação, com um aproveitamento quase total das vagas ofertadas.



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 220 cursos no formato EaD (Ensino à Distância).

Em 2024, foram publicados 35 cursos de diversas categorias, sendo 19 de Operação e Manutenção e 10 corporativos, com destaque aos novos cursos para autodesenvolvimento e aumento de produtividade:

- Código de Conduta e Integridade 2024
- Resiliência vs. Antifragilidade
- Conscientização em Cibersegurança em TO - Tecnologia Operacional
- Videomaker - Captação e Edição
- Teletrabalho com Microsoft 365
- Introdução ao *Design* de Serviços
- Super Estagiários



21.502 CURSOS EaD
CONCLUÍDOS

29.538 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

28 novos Educadores, formados em 2024, 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. Tutoria interna realizada pela UNIMETRO.

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
- Curso Básico de Moodle: Aplicações e funcionalidades.

Cursos Obrigatórios

Cursos obrigatórios são aqueles determinados por lei, que visam preservar a saúde e integridade física dos empregados em atividade de risco. Esses cursos se desdobram em cursos de formação e de reciclagem.

Foram realizados em 2024:

- Curso de Formação – 514 Treinandos
- Curso de Reciclagem – 5.458 Treinandos
- Total de Turmas – 625
- 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

Governança

A Gestão do Conhecimento integra uma das perspectivas do mapa estratégico do Plano de Negócios. As diretrizes e o alinhamento com a estratégia da empresa são definidos pela Comissão Permanente de Gestão do Conhecimento e Inovação.

Compete à Unimetro contribuir para a sua estruturação e disseminação dentro da empresa, em parceria com as áreas

O planejamento da GC Corporativa está sendo discutido nas reuniões da Comissão Permanente de Gestão do Conhecimento e Inovação.

Foram priorizados e estão em andamento:

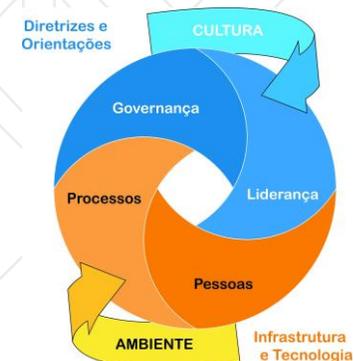
1. Elaboração de Política de GC – com o objetivo de estabelecer diretrizes para implantação de um modelo de gestão do conhecimento que apoie as metas estratégicas e as necessidades organizacionais com a estruturação dos processos e práticas do conhecimento.
2. Integração e aprimoramento dos repositórios de conhecimentos (documentos, processos, instrumentos normativos e outras fontes de conhecimento) para facilitação do acesso e utilização.

Diagnóstico/Mapeamento das Práticas de Gestão do Conhecimento

Para dar início à implantação de uma Gestão do Conhecimento Corporativa, a Unimetro estruturou uma ação de diagnóstico a partir de conversas com as áreas da empresa com o objetivo de:

- Conhecer o entendimento da área sobre Gestão do Conhecimento
- Apresentar conceitos básicos de Gestão do Conhecimento
- Levantar os problemas do conhecimento que impactam as entregas estratégicas
- Mapear práticas de Gestão do Conhecimento implantadas nas áreas
- Identificar oportunidades de parceria no desenvolvimento/implantação de ações de gestão do conhecimento

Foram realizadas 30 entrevistas em todas as diretorias da empresa e mapeadas 77 aplicações de Gestão do Conhecimento organizadas para divulgação para toda a empresa.



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

Cursos e Ferramentas

Visando ampliar o conhecimento e fomentar a aplicação de práticas de GC, a Unimetro desenvolveu e disponibilizou cursos e ferramentas para líderes e colaboradores:

Manual de Práticas de GC – objetivo: apoiar as áreas na aplicação das práticas de Gestão do Conhecimento detalhando o conceito, papéis e o fluxo de implantação das práticas. Disponível no Metroclick.

EaD Gestão do Conhecimento para Gestores – objetivo: conscientizar os gestores quanto à importância da GC e apresentar seus principais conceitos, processos e ferramentas. Disponível na Unimetro Virtual.

EaD VideoMaker – objetivo: ensinar a produzir vídeo aulas, com recursos e efeitos visuais para organizar e apresentar seu conteúdo, criando roteiros de forma simples e didática. Disponível na Unimetro Virtual

BDCON – Banco de Conhecimento dos Empregados - reestruturação e ampliação do acesso por todas as áreas.

Projetos de Gestão do Conhecimento (em parceria com as áreas):

1. Compartilha DE – programa de compartilhamento de conhecimentos focado nas experiências profissionais da Diretoria de Engenharia
 - 1.1. Instalação e Fiscalização Via Permanente
 - 1.2. Fiscalização Ambiental
2. Mapeamento Conhecimentos Críticos DE – iniciativa para mapear os conhecimentos críticos (relevantes e com risco de indisponibilidade) de toda Diretoria de Engenharia.
3. Lições Aprendidas Corporativa (Sirla) P/GPM - ação que visa ampliar a utilização do sistema de lições aprendidas para toda empresa.



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

Ações de Comunicação

Para ampliar o entendimento da importância da realização da GC na empresa e fortalecer a cultura de aprendizagem foram realizadas apresentações, palestras, reuniões, comunicações via *e-mail* e página na intranet com conteúdo sobre Gestão do Conhecimento.

- Apresentação Gestão do Conhecimento Corporativa – 3ª Semana de Gestão de Projetos
- Apresentação do Modelo de Mapeamento da Prontidão – EMBRAER
- PIC – Crescimento movido a Conhecimento com Beto do Vale
- Construção da página de Gestão do Conhecimento no Metroclick
- Comunicação para todos os empregados referente a importância da GC e divulgação de cursos e ferramentas.

Benchmarking

O Metrô participou de 2 visitas organizadas pela SBGC – Sociedade Brasileira de Gestão do Conhecimento: Embraer e BRF, conhecendo as áreas de Gestão do Conhecimento, modelos e metodologias adotados.

Foram realizadas reuniões online com as empresas Amazul e Correios para troca de experiências e informações.



Pessoas Valorizadas e Respeitadas

Comunicação Interna



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



Comunicação interna - Novos canais e mais interações

Em 2024, a Comunicação interna passou a usar com mais frequência de novos recursos. Os fatos que antes apenas apareciam na intranet e por vezes iam para a newsletter semanal, passaram a ganhar destaque em publicações na TV Corporativa, que consiste em televisões com programação exclusiva disponível nas áreas internas das estações, próximo aos relógios de ponto e em algumas áreas do edifício administrativo da Companhia.

Mensagens curtas e de impacto, informando novidades ou levando comunicados de relevância corporativa, facilitam a compreensão do empregado que pode ter acesso à informação em meio à correria do trabalho.

O ano também consolidou as ferramentas como a newsletter Nos Trilhos e o canal Metrô de Fato no Whatsapp que passaram a comunicar com mais frequência diversas ações de endomarketing em prol do engajamento do colaborador.



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

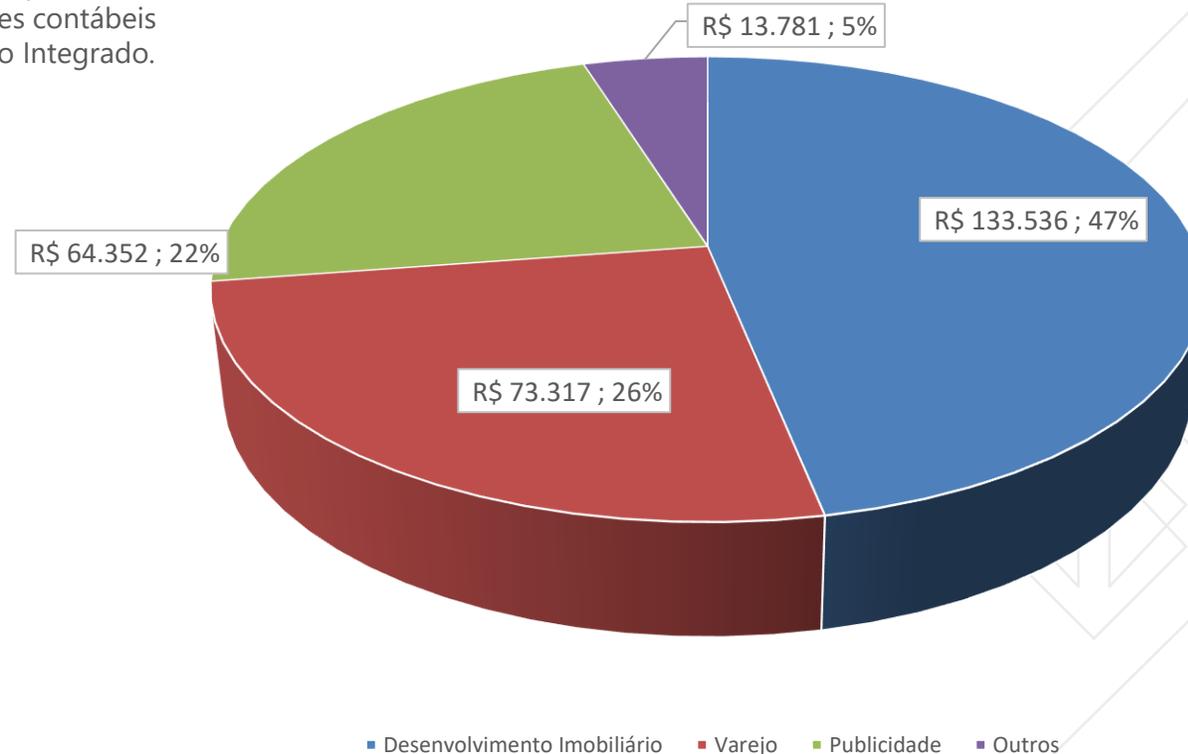
ANEXOS

Resultados

O valor total de receitas não-tarifárias reconhecido em 2024 foi de R\$ 285 milhões.

Importante ressaltar que desde 2020 os resultados relativos às Receitas Não Tarifárias são reportados tomando por base o resultado Financeiro, sendo, portanto, distintas dos valores contábeis apresentados em outras sessões deste Relatório Integrado.

Receitas Não Tarifárias por Segmento - 2024
R\$ mil



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



Fotos e filmagens – Destaques

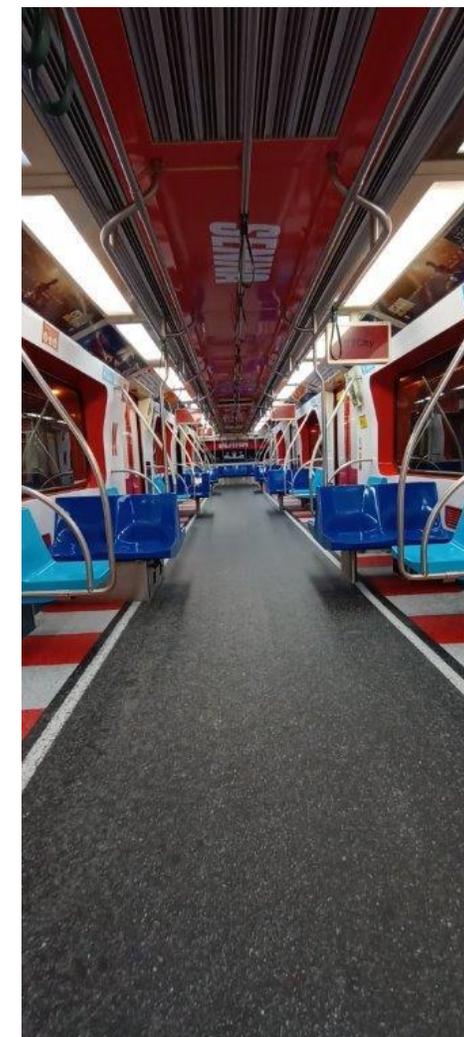
As estações e trens do Metrô foram cenário para diversas filmagens, inclusive internacionais, tais como: o reality show britânico "Race across the world", série veiculada na rede BBC de televisão, e o material didático "MidSchool Math", utilizado em escolas nos Estados Unidos.



Concessões - Publicidade

A publicidade do Metrô de São Paulo encontra-se concedida à JCDecaux nos trens e estações e à Eletromídia nos monitores dos trens.

Empresas e eventos de renome utilizaram a publicidade do Metrô para divulgar e alavancar seus produtos e marca. Foram anúncios das mais diversas categorias – beleza, alimentação, shows, séries de streaming, esporte, entre outros.



Estações:

28 anunciantes

53 campanhas

7.418,72 m² de adesivações

Trens:

31 anunciantes

55 campanhas

26.568 m² de adesivações

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

Concessões - Publicidade

Adesivação de estações



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

Concessão Telecom

O Contrato de Concessão foi assinado em dezembro de 2023 com o Consórcio Winity-Arion, posteriormente constituído em Winfra Connect SPE AS, com prazo de vigência de 30 anos. O prazo contratual para implantação e início da operação dos serviços objeto do contrato, que incluem a disponibilização de sistema de rede sem fio (Wi-Fi) para acesso gratuito à internet e um novo Sistema Integrado de Serviço Móvel Celular (SISMC) nas linhas 1-Azul, 2-Verde e 3-Vermelha é de 36 meses.

Ao longo do ano de 2024, a Concessionária fez vitorias técnicas nas estações, túneis e trens e iniciou o preparo da infraestrutura dos sistemas; foram realizadas reuniões de alinhamento com a participação da Concessionária, Gerenciadora com as áreas técnicas, gestora e alta administração do Metrô e analisados documentos técnicos, de saúde e segurança do trabalho da Concessionária.

Em 2024 foi concluída a implantação do sistema de telefonia móvel celular em oito estações: Jardim São Paulo, Pedro II, Anhangabaú, Marechal Deodoro, Santa Cecília, Vila Mariana, Sumaré e Alto do Ipiranga; também foi concluída a implantação desse Sistema nos Hotéis de BTS (sala de equipamentos) das estações Pedro II, Jardim São Paulo, Ana Rosa, Sumaré e Imigrantes.

Em que pese o serviço ainda não esteja em operação, em janeiro de 2024 a Companhia do Metrô recebeu da Concessionária uma parcela fixa inicial no valor de R\$ 1 milhão e ao longo do ano recebeu, a título de ressarcimento pela manutenção da estrutura do Metrô cedida à Concessionária, o montante de aproximadamente R\$300 mil.

Concessão - Terminal Rodoviário

Reajuste das Tarifas de Utilização

Uma importante ação visando o aumento das receitas não tarifárias foi o estabelecimento, após tratativas com Secretaria de Transporte Metropolitanos e por meio de aditivo contratual, de reajuste anual das Tarifas de Utilização dos Terminais Rodoviários. Essa tarifa é utilizada para custear toda a infraestrutura e serviços prestados nos Terminais Rodoviários do Metrô e parte delas (Tarifa Internacional/Federal/Trânsito) se encontrava sem reajuste desde 2019. Com esse reajuste, ocorrido em 1º de julho de 2024, verificou-se um incremento de receitas não tarifárias de cerca de R\$ 600 mil por mês.

Os três Terminais Rodoviários do Metrô – Tietê, Jabaquara e Barra Funda – foram inaugurados entre 1977 e 1989 e, desde a década de 1990, são operados pelo Consórcio Prima, formado pelas empresas Socicam e Termini. Os Terminais possuem uma infraestrutura capaz de oferecer um serviço de qualidade com acessibilidade e contam com aproximadamente 465 funcionários envolvidos diretamente no trabalho de administração, operação, manutenção, limpeza e segurança, visando o conforto dos cerca 145 mil usuários que circulam em suas áreas diariamente.

Os Terminais Rodoviários da cidade de São Paulo estão integrados ao sistema Metroviário, melhorando a experiência do passageiro com mais serviço, conforto, segurança e rapidez.



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

Este ano foi um ano de muito trabalho, voltado à estruturação da Coordenação com a Criação de Política de Preços de Serviços – Receitas Não Tarifárias visando estabelecer diretrizes para formação dos preços para comercialização de serviços, derivados do campo de atuação, exceto aqueles comercializados por regulamento, praticados pela Companhia do Metrô, além da revisão integral do normativo que rege o processo de exploração comercial de serviços, com o objetivo de conferir celeridade na concretização dos negócios.

Mesmo em um ano de reestruturação da área, foram assinados três novos contratos de Serviços de Apoio à Manutenção com o uso de equipamentos metro ferroviários e mão de obra especializada.

Naming Rights

Modalidade de associação entre uma MARCA e o METRÔ de São Paulo, o Naming Rights permite que empresas adicionem suas marcas aos nomes das estações como um “sobrenome”, mediante modernização da comunicação visual e remuneração.

Esta inovação, adotada em 2020 no Sistema de Transporte do Estado de São Paulo gera receita não tarifária, renovação da comunicação visual das estações, melhorando a orientação dos passageiros do sistema.

Com esta iniciativa, o Governo do Estado de São Paulo e o Metrô de São Paulo incrementam as receitas não-tarifárias e trazem qualidade na viagem dos passageiros.

O caso de sucesso de Naming Rights em 2024 foi a estação Vergueiro (Linha 1–Azul), concedido ao SEBRAE.



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

Inovação, segurança e transparência.

Adoção de Processos 100% digitais

Em 2024, os processos de documentação do departamento de novos negócios, voltados à geração de receitas não tarifárias, passaram a ser integralmente gerados e armazenados em formato digital, sem possibilidade de alteração após seu arquivamento definitivo.

Essa iniciativa promoveu não apenas economia e eficiência nos processos de comercialização, como também aumentou a transparência e a segurança das informações geradas, assegurando sua recuperação em auditorias internas ou diligências realizadas por órgãos de controle.

A transição para este modelo exigiu o alinhamento entre as diferentes unidades organizacionais, o desenvolvimento de novos fluxos processuais e a capacitação da equipe no uso das ferramentas tecnológicas disponíveis, garantindo a plena integração das novas práticas.

Para 2025, a meta é finalizar a digitalização dos processos de gestão contratual, eliminando a necessidade de geração e armazenamento de documentação física sob gestão da Gerência de Negócios.



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

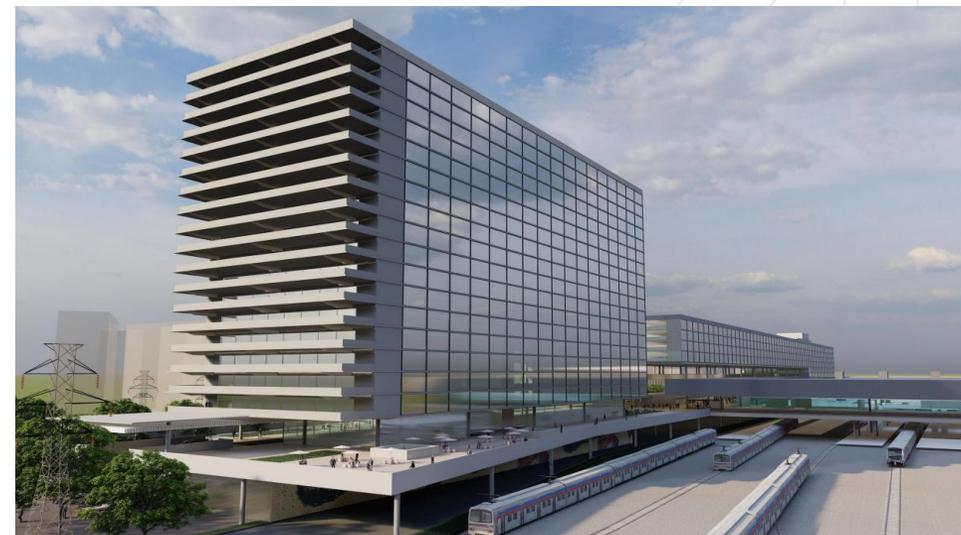
ANEXOS

Polo Barra Funda

O desenvolvimento do projeto que visa promover a revitalização da estação Palmeiras-Barra Funda avançou com o debate e amadurecimento das diretrizes ao Plano de Intervenção Urbana – PIU com a comunidade e as intuições vizinhas à estação.

Elaborado em parceria com a CPTM e SPUrbanismo, o PIU almeja promover a revitalização do espaço urbano do entorno, permitindo a melhoria da mobilidade e microacessibilidade.

O Polo Barra funda tem como objetivo promover as melhorias na infraestrutura interna e externa da estação, por meio do investimento privado de um concessionário, que propiciará também a melhoria da qualidade dos serviços e comércios ofertados aos passageiros, além de desenvolver a economia local e a geração de empregos.



Imagens ilustrativas. O projeto definitivo está em discussão no âmbito do PIU



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

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 empregos 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\$ 348 milhões, ante R\$ 900 milhões em 2023, redução de 61,3% em relação ao período comparativo.

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

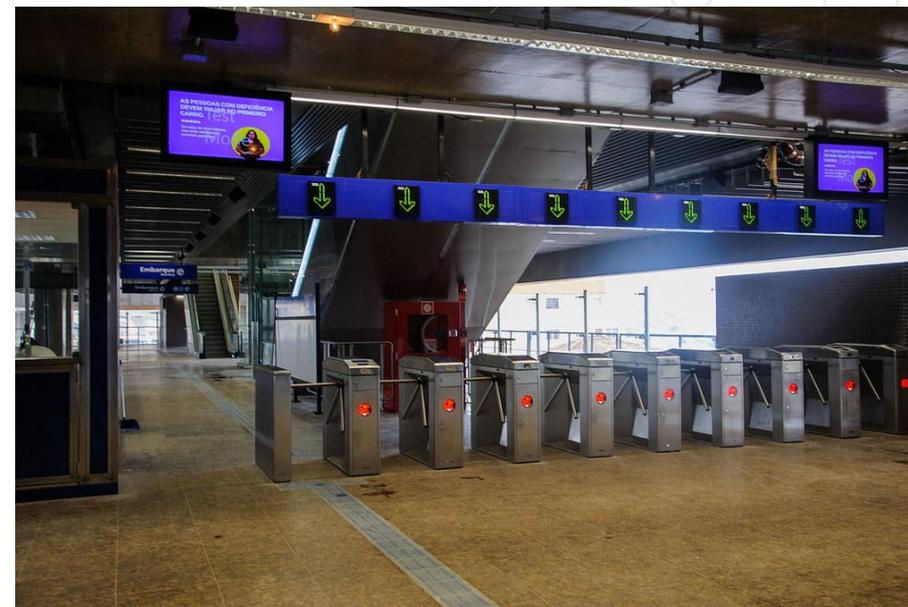
As razões para o aumento na receita operacional líquida foram: o aumento da tarifa a partir de 1º de janeiro de 2024, combinado com o crescimento de 3,8% na quantidade de passageiros transportados em relação ao mesmo período de 2023 e, o reconhecimento de receitas por *Breakage* de créditos (BU e BOM) não utilizados pelos passageiros, no montante de R\$ 368 milhões.

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

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

gastos gerais, alcançando R\$ 290 milhões ante R\$ 482 milhões em 2023.

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



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



(*) A **receita tarifária** apresentou um aumento de 36,7% em relação ao exercício de 2023, principalmente em decorrência da adoção de procedimento de *Breakage* para os créditos de passagens não utilizados. Tais créditos são reconhecidos em Receita Tarifária quando alcançam os parâmetros de reconhecimento no resultado de acordo com o CPC 47 – Receita de Contrato com Clientes, e são mensurados de forma estimada, através de dados históricos.



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

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

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

A Margem Ebitda Ajustada não considera a receita com *breakage* no cálculo deste indicador. *Breakage* são os direitos não exercidos pelos clientes, referentes aos créditos adquiridos para transporte na Companhia e não utilizados. O valor reconhecido em 2024 foi de R\$ 368 milhões..



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

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

No ano de 2024, a receita total líquida do Metrô cobriu 103,05% do gasto total. Nestes gastos estão contemplados o custo dos serviços prestados e as despesas operacionais.

* Não considera provisões; a subvenção de R\$ 318 milhões recebidas em 2023 e, a receita de breakage de R\$ 368 milhões reconhecido em 2024.



Desempenho Econômico-Financeiro

Valor econômico gerado e distribuído pela 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

Demonstração do Valor Adicionado

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



Desempenho Econômico-Financeiro

Posição Acionária



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

Participação acionária

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

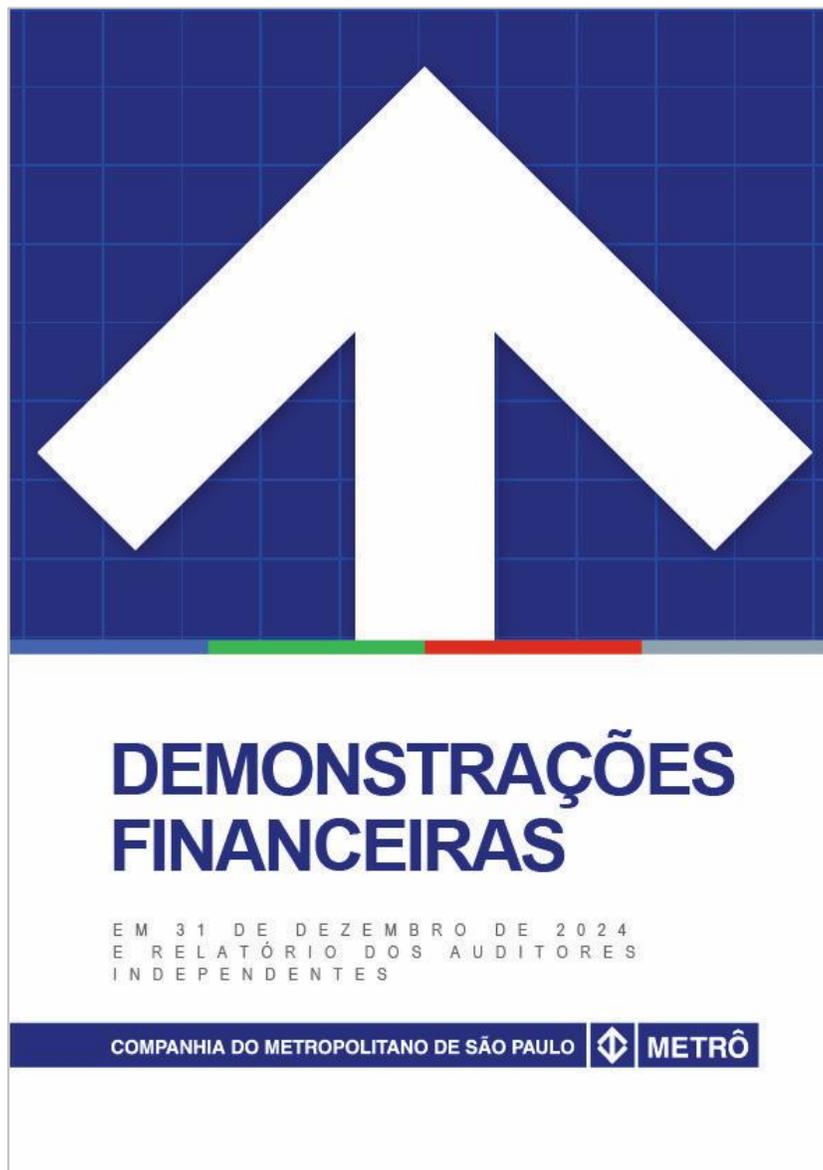
Posição: 31 de dezembro de 2024



- 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

Demonstrações Financeiras





Sumário

Relatório da Administração.....	03
Composição do Conselho de Administração.....	10
Relatório anual resumido do Comitê de Auditoria Estatutário – 2024.....	11
Parecer do Conselho Fiscal	15
Relatório do Auditor Independente sobre as demonstrações financeiras.....	16
Declaração dos diretores sobre as demonstrações financeiras.....	21
Declaração dos diretores sobre o relatório do auditor independente.....	22
Balancos patrimoniais	23
Demonstrações dos resultados.....	25
Demonstrações dos resultados abrangentes.....	25
Demonstrações das mutações do patrimônio líquido.....	27
Demonstrações dos fluxos de caixa	28
Demonstrações dos valores adicionados	29
Notas explicativas às demonstrações financeiras.....	30



Companhia do Metrô de São Paulo - Metrô

Demonstrações financeiras
Em 31 de dezembro de 2024 e 2023

(Em milhares de reais, exceto quando indicado de outra forma)



Relatório da Administração

O ano de 2024 foi um marco para o Metrô de São Paulo. Em um cenário desafiador, adotamos uma gestão baseada na austeridade e na responsabilidade, alcançando resultados expressivos tanto na sustentabilidade econômico-financeira quanto na ampliação e melhoria dos serviços prestados à população. Demonstramos que é possível fazer mais com menos: cuidando das contas, cuidamos melhor das pessoas.

Nosso compromisso com o equilíbrio financeiro resultou na recuperação da margem EBITDA, que cresceu 19,7% em relação a 2023, retornando ao patamar positivo. Esse avanço foi possível por meio do aumento da receita e da otimização de custos, sem comprometer a qualidade e a eficiência do serviço. Ao mesmo tempo, mantivemos nosso olhar voltado para a valorização dos nossos colaboradores, com a implantação de um novo plano de carreira, reforçando o desenvolvimento profissional dentro da Companhia.

O Metrô segue firme em sua vocação de Engenharia e Operação de Transporte. Em 2024, realizamos o maior investimento da história na expansão da rede, aplicando R\$ 4,2 bilhões na ampliação das linhas 2-Verde e 15-Prata, além da continuidade da construção da Linha 17-Ouro, que já caminha para sua conclusão. A eficiência na execução financeira se refletiu na utilização de 90% do orçamento destinado a investimentos, demonstrando nossa responsabilidade na gestão de recursos públicos.

Nosso histórico de excelência e compromisso com a mobilidade urbana foi reconhecido mais uma vez: pelo sétimo ano consecutivo, o Metrô foi eleito o Melhor Serviço Público de São Paulo, segundo o Datafolha, e alcançou a maior avaliação positiva de sua história, com 76% de aprovação dos passageiros. Esse reconhecimento reflete nossas iniciativas voltadas à modernização da rede, como a instalação de portas de plataforma e a incorporação de novos trens na Linha 15-Prata, proporcionando mais segurança e conforto aos usuários.

A responsabilidade socioambiental também esteve no centro das nossas ações. Em 2024, demos um passo fundamental com o lançamento do nosso projeto de autogeração de energia, que, a partir de 2027, garantirá o abastecimento de toda a operação com fontes renováveis. Essa iniciativa não só reforça nosso compromisso ambiental, mas também reduzirá custos operacionais, tornando a Companhia ainda mais eficiente e sustentável.

Olhando para o futuro, sabemos que ainda há desafios a superar. No entanto, os avanços conquistados demonstram que estamos no caminho certo. Com gestão responsável e foco na excelência, seguimos construindo um Metrô cada vez mais moderno, eficiente e acessível, reafirmando nosso compromisso com São Paulo e sua população.

Companhia do Metrô de São Paulo - Metrô

Demonstrações financeiras
Em 31 de dezembro de 2024 e 2023

(Em milhares de reais, exceto quando indicado de outra forma)



Desempenho econômico-financeiro

O Metrô de São Paulo reportou, no exercício, prejuízo de R\$ 348 milhões, ante R\$ 900 milhões em 2023, redução de 61,3% em relação ao exercício comparativo. A receita operacional líquida foi de R\$ 3.020 milhões no acumulado de 2024, aumento de 30,2% comparado a 2023 que alcançou R\$ 2.320 milhões.

O principal fator para o aumento na receita operacional líquida foi o acréscimo da tarifa e o reconhecimento de *breakage* para créditos de passagens não utilizados:

- Aumento da tarifa, a partir de 1º de janeiro de 2024, a tarifa básica do Sistema Metroferroviário subiu 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.
- *Breakage*, a Companhia reconheceu no resultado do exercício receita para créditos adquiridos para o transporte na rede metroviária, mas que dado o seu histórico de utilização, possui baixa probabilidade de utilização.



As despesas de pessoal tiveram uma redução de 2,3%, alcançando R\$ 1.872 milhões ante R\$ 1.917 milhões em 2023, desconsiderando os gastos com o programa de PDI e rescisão de contrato de trabalho, a despesa de pessoal apresentou uma redução de R\$ 168 milhões, redução de 9,2% em relação a 2023.

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



Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Demonstrações financeiras
Em 31 de dezembro de 2024 e 2023

(Em milhares de reais, exceto quando indicado de outra forma)



Passageiros transportados no sistema de transporte na RMSP 2023 e 2024¹

	Passageiros 2023 (milhões)(%)		Passageiros 2024 (milhões)(%)	
Transporte sobre trilhos	1.882,6	36,9	1.969,4	37,6
Metrô de São Paulo	851,2	16,7	889,8	17,0
ViaQuatro ²	190,4	3,7	198,7	3,8
ViaMobilidade Linha 5 ³	154,9	3	167,5	3,2
ViaMobilidade Linhas 8 e 9 ³	228,7	4,5	232,8	4,4
Trem Metropolitano – CPTM ⁴	457,4	9,0	480,6	9,2
Transporte sobre pneus	3.223,7	63,1	3.273,6	62,4
Ônibus Municipal – SPTRANS ⁵	2.080,1	40,7	2.159,3	41,2
Ônibus Intermunicipal – EMTU ⁵	421,8	8,3	412,8	7,8
Aeroporto e Corredor (Trólebus e Diesel)	70,7	1,4	69,9	1,3
Empresas particulares (serviço comum e seletivo)	351,1	6,9	342,9	6,5
Ônibus – Outros Municípios ⁶	721,8	14,1	701,5	13,4
Total de Transportes	5.106,3	100,0	5.243,0	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/24.

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

Rede Metroviária

	2023	2024
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)	2,86	2,94
Total anual (bilhão)	0,85	0,89

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Demonstrações financeiras
Em 31 de dezembro de 2024 e 2023

(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 2025-2029 e Plano de Negócios 2025. 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

- Executar o orçamento de investimento para expansão e modernização
- Benefícios Socioambientais e de Governança

2) Perspectiva Mercado e Sociedade

- Oferecer um serviço competitivo alinhado às expectativas dos passageiros
- Implantar e gerir 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

- Promover a gestão do conhecimento

Direcionadores 2025-2029 → Foco na Perenidade



Plano de Negócios

Estratégia de Longo Prazo





Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Demonstrações financeiras
Em 31 de dezembro de 2024 e 2023

(Em milhares de reais, exceto quando indicado de outra forma)



Nosso programa de investimento prevê as seguintes ações

O programa de Investimentos para 2024 para a Expansão, Recapacitação e Modernização das linhas metroviárias prevê os seguintes valores:

Com base nos valores aprovados na Resolução de Diretoria Nº 388/2024 e Resolução do Conselho de Administração Nº 036/2024, a Companhia do Metropolitano – Metrô aprovou o programa de investimentos na ordem de R\$ 7.778 milhões para o exercício 2025. Foi publicado na Lei Orçamentária Anual Nº 18.078 de 03 de janeiro de 2025, um montante de R\$ 4.886 milhões também para esse exercício, e foram inscritos em Restos a Pagar de Exercícios Anteriores um montante de R\$ 181 milhões perfazendo um montante de R\$ 5.067 milhões, no decorrer do exercício na medida que esses valores forem executados, a Companhia irá fazer gestão junto ao Estado para disponibilizar o montante de R\$ 7.778 milhões.

- Linha 2- Verde – Extensão Vila Prudente – Dutra – R\$ 2,6 bilhões;
- Linha 15 – Prata – R\$ 2,2 bilhões; e
- Linha 17 – Ouro – R\$ 1,8 bilhão.

Avaliação dos administradores

Em atenção ao Artigo 13º, inciso III, da Lei 13.303, de 30 de junho de 2016, foi realizada Avaliação dos Administradores da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ, processo conduzido pela Gerência de Recursos Humanos, com o apoio da Assessoria de Governança Corporativa e analisado pelo Comitê de Elegibilidade.

Metodologia de avaliação

Para captação das respostas dos Conselheiros e Diretores, optou-se por seguir, sem alterações, os formulários modelos elaborados pelo Conselho de Defesa dos Capitais do Estado – CODEC, conforme descritos em sua Deliberação 002, de 15 de março de 2024.

- Formulário 1 – Avaliação do Conselho e dos Conselheiros
- Formulário 2 – Avaliação da Diretoria Colegiada
- Formulário 3 – Avaliação dos Diretores

Apuração dos resultados

As respostas fornecidas foram tabuladas e notas médias calculadas para cada item e, subsequentemente, para cada dimensão. A nota final é calculada a partir da média das dimensões avaliadas e um conceito final de avaliação atribuído de acordo com a seguinte escala:

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Demonstrações financeiras
Em 31 de dezembro de 2024 e 2023

(Em milhares de reais, exceto quando indicado de outra forma)



- Notas entre 1,00 e 1,75 – Mudanças relevantes são necessárias.
- Notas entre 1,76 e 2,50 – Algumas mudanças são necessárias.
- Notas entre 2,51 e 3,25 – Satisfaz as expectativas legais e estatutárias.
- Notas entre 3,26 e 4,00 – Supera as expectativas legais e estatutárias.

Ano	2021	2022	2023	2024
Participantes Conselho de Administração	10	11	10	10
Participantes Diretoria	6	6	5	4
Nota de Avaliação Coletiva do Conselho de Administração	3,23	3,31	3,31	3,57
Nota Média da Avaliação Individual dos Conselheiros de Administração	3,30	3,32	3,38	3,45
Nota da Avaliação da Diretoria Colegiada	3,21	3,13	3,77	3,92
Nota Média da Avaliação Individual dos Diretores (Autoavaliação)	3,44	3,38	3,55	3,41

Nota A variação da quantidade de participante considera as diretrizes estabelecidas pelo Conselho de Defesa dos Capitais do Estado – CODEC, como, por exemplo, a condição mínima de 03 meses no cargo.

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

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



Companhia do Metrô de São Paulo - Metrô

Demonstrações financeiras
Em 31 de dezembro de 2024 e 2023

(Em milhares de reais, exceto quando indicado de outra forma)



antes da contratação de outros serviços prestados por ela, ou por empresas vinculadas a ela, que não caracterizem atividades da sua alçada.

No 1º trimestre de 2024, a Mazars Auditores Independentes prestou serviço de auditoria a Companhia, e o montante total pago pelos serviços foi de R\$ 154. A partir do 2º trimestre de 2024, a BDO RCS Auditores Independentes passou a prestar serviço de auditoria à Companhia, e o montante total pago pelos serviços de auditoria de demonstrações financeiras foi de R\$ 24. Assim, foram pagos para os serviços de auditoria os valores de R\$ 178 no exercício de 2024 (R\$ 185 em 31 de dezembro de 2023).

A substituição do auditor realizada no exercício de 2024, decorreu do término do período contratual. Sendo ambos auditores, selecionados através do processo de licitação pública.

A Mazars Auditores Independentes e a BDO RCS Auditores Independentes não prestaram, durante o período de atuação na Companhia, serviços não relacionados a auditoria externa.

Companhia do Metrô de São Paulo - Metrô

Demonstrações financeiras
Em 31 de dezembro de 2024 e 2023

(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 Vilaça Vargas Sampaio Braga

Mauro Antônio Gumiero Voltarelli

Rodrigo Bezerra da Silva

Wagner Fajardo Pereira



Companhia do Metropolitan de São Paulo - Metrô

Demonstrações financeiras
Em 31 de dezembro de 2024 e 2023

(Em milhares de reais, exceto quando indicado de outra forma)



Relatório anual resumido do Comitê de Auditoria Estatutário – 2024

CNPJ/MF Nº 62.070.362/0001-06 - NIRE Nº 3530003343-4

Aos Conselheiros de Administração da
Companhia do Metropolitan de São Paulo – METRÔ

1. APRESENTAÇÃO

O Comitê de Auditoria Estatutário (Comitê ou CAE) da Companhia do Metropolitan 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.

As principais atividades desempenhadas pelo Comitê foram:

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.

2. ATIVIDADES REALIZADAS NO PERÍODO

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.

No período de 12 de março de 2024 (primeira reunião do CAE após a apreciação das Demonstrações Financeiras de 2023) até 14 de março de 2025, o Comitê realizou 25 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.

- ✓ Revisão, aprovação, supervisão do Plano de Trabalho da Auditoria Interna e análise dos relatórios das atividades realizadas, inclusive as feitas no instituto de previdência que a Companhia é patrocinadora;
- ✓ Acompanhamento mensal da Auditoria Interna e trimestral da área de Conformidade, Gestão de Riscos e de Controle Interno;
- ✓ Avaliação dos parâmetros em que se fundamentaram os cálculos atuariais dos Planos de

Companhia do Metropolitan de São Paulo - Metrô

Demonstrações financeiras
Em 31 de dezembro de 2024 e 2023

(Em milhares de reais, exceto quando indicado de outra forma)



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 31.12.2024;
- ✓ Acompanhamento de assuntos contábeis, dentre eles: fechamento contábil, cédula de ajustes e 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;
- ✓ Acompanhamento do fluxo de caixa, execução orçamentária e evolução da demanda de passageiros transportados;
- ✓ 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 financeiras;
- ✓ 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 2023; o Plano de Negócios 2024 e o Plano de Negócios de 2025.

Além disso, o Comitê, mediante informações das diversas áreas, acompanhou, dentre outros temas: as Políticas da Lei de Proteção de Dados e conhecimento dos Riscos da LGPD; as ações da Companhia para melhoria da saúde financeira e retorno a condição de empresa não dependente do Estado; o *Breakage da Receita*; contingências; Passivo Atuarial e Estimativas críticas 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.

Em 2024 o Comitê de Auditoria Estatutário dispensou atenção especial para a importância na aquisição de ferramentas/software para utilização na gestão dos trabalhos desenvolvidos pela Auditoria Interna e Gestão de Riscos Corporativos e Conformidade incentivando sua aquisição aliada ao aprendizado e utilização de novas tecnologias relacionadas p.ex. ao ChatGPT/Inteligência Artificial - IA, visando aperfeiçoar os trabalhos voltados à gestão de crise, identificar pontos de melhoria nas áreas e implementar ajustes para assegurar uma gestão interna mais eficiente.

O Comitê manteve e mantém comunicação com os auditores internos e independentes – Mazars Auditores Independentes SS (1IT24) e BDO RCS Auditores Independentes S.S. Ltda. (2IT24, 3IT24 e 4ITR), 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.



Companhia do Metrô de São Paulo - Metrô

Demonstrações financeiras
Em 31 de dezembro de 2024 e 2023



(Em milhares de reais, exceto quando indicado de outra forma)

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 2024 – 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 incluindo a situação do Metrô deixar de ser empresa dependente 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 2025, a Companhia do Metrô voltou a ser enquadrada na condição de empresa estatal não dependente, conforme publicação da Lei estadual nº 18.078, de 03 de janeiro de 2025, que Orça e Receita e fixa Despesa do Estado para o exercício de 2025" (LOA 2025), o que demonstrou o esforço empregado pela Cia. para reverter a condição de dependência que impactava nas rotinas do dia a dia. Na reunião conjunta com o Conselho Fiscal, este órgão destacou que a empresa evoluiu fortemente na gestão econômico-financeira, o que o CAE corrobora.

Companhia do Metrô de São Paulo - Metrô

Demonstrações financeiras
Em 31 de dezembro de 2024 e 2023



(Em milhares de reais, exceto quando indicado de outra forma)

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 BDO RCS Auditores Independentes S.S. Ltda., 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 31.12.2024.

São Paulo, 14 de março de 2025.

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 Metrô de São Paulo - Metrô

Demonstrações financeiras
Em 31 de dezembro de 2024 e 2023



(Em milhares de reais, exceto quando indicado de outra forma)

Parecer do Conselho Fiscal da Companhia do Metrô 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 2024, acompanhado do Relatório dos Auditores Independentes – BDO RCS 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 Metrô de São Paulo – METRÔ, e reúnem condições de serem submetidos à apreciação e aprovação dos Senhores Acionistas da empresa.

São Paulo, 18 de março de 2025

ADOLFO CASCUDO RODRIGUES
Conselheiro Fiscal

GUILHERME MURARO DERRITE
Conselheiro Fiscal

JOSÉ MARCELO CASTRO DE CARVALHO
Conselheiro Fiscal

LUCIANO GARCIA MIGUEL
Conselheiro Fiscal

TZUNG SHEI UE
Conselheiro Fiscal



Tel.: + 55 11 3848 5880 Rua Major Quedinho, 90
Fax: + 55 11 3145 7363 Consolação - São Paulo, SP
www.bdo.com.br Brasil 01050-031

RELATÓRIO DO AUDITOR INDEPENDENTE SOBRE AS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

Aos
Acionistas, Conselheiros e Administradores da
Companhia do Metrô de São Paulo - Metrô
São Paulo - SP

Opinião sobre as demonstrações financeiras

Examinamos as demonstrações financeiras da Companhia do Metrô de São Paulo - Metrô ("Companhia"), que compreendem o balanço patrimonial em 31 de dezembro de 2024 e as respectivas demonstrações do resultado, do resultado abrangente, das mutações do patrimônio líquido e dos fluxos de caixa para o exercício findo nessa data, bem como as correspondentes notas explicativas, incluindo as políticas contábeis materiais e outras informações elucidativas.

Em nossa opinião as demonstrações financeiras acima referidas apresentam adequadamente, em todos os aspectos relevantes, a posição patrimonial e financeira da Companhia do Metrô de São Paulo - Metrô em 31 de dezembro de 2024, o desempenho de suas operações e os seus fluxos de caixa para o exercício findo nessa data, 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)*.

Base para opinião sobre as demonstrações financeiras

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

Principais assuntos de auditoria são aqueles que, em nosso julgamento profissional, foram os mais significativos em nossa auditoria do exercício findo em 31 de dezembro de 2024. 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 opinião separada sobre esses assuntos. Determinamos que o assunto descrito abaixo é o principal assunto de auditoria a ser comunicado em nosso 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



Reconhecimento de receita

Conforme divulgado na Nota Explicativa nº 24, a receita de contratos com clientes é reconhecida quando uma obrigação de desempenho é satisfeita pela transferência de um bem ou serviço, e é provável que benefícios econômicos fluam para a Companhia.

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 a norma NBC TG 47 - Receita de Contrato de Cliente.

Os valores de receitas de serviços representam um saldo relevante no conjunto das demonstrações financeiras da Companhia e há um risco inerente de que a receita seja reconhecida sem que sejam atendidos os critérios mínimos necessários para o seu reconhecimento. Por esses fatores, consideramos a avaliação do reconhecimento, mensuração e divulgação das receitas como significativo em nossa auditoria.

Avaliação do valor recuperável (impairment) dos ativos

Conforme descrito na Nota Explicativa nº 11.2, a Companhia avaliou se o seu ativo imobilizado possuía evidência de perda no seu valor recuperável, conforme previsto nos itens 8 e 9 da NBC TG 01 (R4) - Redução ao valor recuperável dos ativos, no montante líquido de R\$ 42.595.615 mil em 31 de dezembro de 2024.

A avaliação foi documentada e abrangeu os indicadores internos e externos de perda no valor recuperável previsto na referida norma, bem como indicadores adicionais, associados ao modelo de negócio da Companhia e ao objetivo de uso do ativo pela Companhia.

Como resultado dos procedimentos adotados, a Companhia não identificou a existência de indicativo de perda no valor recuperável do ativo imobilizado.

Por esses fatores, consideramos a avaliação do valor recuperável do ativo imobilizado como significativo em nossa auditoria.

Resposta da auditoria sobre esse assunto

Nossos procedimentos de auditoria incluíram, entre outros:

- O entendimento e avaliações dos processos e dos controles operacionais voltados ao reconhecimento de receita, assim como do desenho dos controles internos relevantes relacionados ao processo das vendas no encerramento do exercício;
- Efetuamos procedimentos de reconciliação de relatórios auxiliares com os saldos contábeis para validação do reconhecimento e mensuração das receitas;
- Adicionalmente, realizamos a confirmação externa da receita tarifária dos créditos eletrônicos e cotas temporais de acordo com os repasses recebidos;
- Revisão da adequada divulgação nas notas explicativas às demonstrações financeiras.

Com base no resultado dos procedimentos de auditoria efetuados, entendemos que os critérios e premissas adotados pela Companhia para mensuração, reconhecimento e divulgação realizadas estão razoáveis no contexto das demonstrações financeiras.

Resposta da auditoria sobre esse assunto

Nossos procedimentos de auditoria incluíram, entre outros:

- Revisamos a avaliação da administração construída para embasar os indicadores de perda do valor recuperável do ativo imobilizado, incluindo os indicadores internos e externos, requeridos pelo item 12 da NBC TG 01 (R4) - Redução ao valor recuperável dos ativos;
- Em colaboração com os departamentos responsáveis, compreendemos todo o processo de contratação de terceiros, bem como a aquisição de quaisquer outros bens ou serviços que agreguem valor ao ativo imobilizado;
- Examinamos uma amostra de ativos da referida rubrica contábil e solicitamos a administração toda a documentação que embasa o seu registro na contabilidade, com base no entendimento compreendido acima;
- Inspecionamos fisicamente uma amostra de ativos em uso;
- Revisão da adequada divulgação nas notas explicativas às demonstrações financeiras.

Com base no resultado dos procedimentos de auditoria efetuados, entendemos que os critérios e premissas adotados pela Companhia sobre o estudo elaborado para avaliação do valor recuperável estão razoáveis no contexto das demonstrações financeiras.



Provisão para demandas judiciais

Conforme divulgado na Nota Explicativa nº 21, a Companhia é parte integrante em processos judiciais e administrativos nas esferas cível, trabalhista, tributárias e previdenciárias, que surgem no curso normal de seus negócios. Em 31 de dezembro de 2024, a Companhia possui assuntos de natureza cível, em discussão, em várias esferas processuais, no montante total de R\$ 5.801.937 mil, sendo que R\$ 1.188.512 mil está provisionado por ser considerado como provável perda, conforme avaliação realizada pela administração a partir da opinião de seus assessores jurídicos.

A definição e mensuração dos montantes provisionados e divulgados depende do julgamento crítico da Administração em relação à probabilidade de perda destacada nas discussões em andamento, como resultado das interpretações da legislação vigente, das decisões judiciais, da evolução da jurisprudência e de julgamentos de matérias relevantes pelo Supremo Tribunal Federal ("STF").

Adicionalmente, considerando a relevância dos valores envolvidos e complexidade do ambiente legal e tributário, quaisquer mudanças nas premissas adotadas na determinação do prognóstico de perda podem trazer impactos relevantes nas demonstrações financeiras da Companhia.

Por esses fatores, consideramos a avaliação do reconhecimento, mensuração e divulgação das contingências tributárias como significativo em nossa auditoria.

Ênfase

Denúncias envolvendo a Companhia

Chamamos a atenção para a Nota Explicativa nº 1, Itens i, iii e iv, "Denúncias envolvendo o Metrô - Cartel do setor Metroferroviário e Empreiteiras (Operação Lava Jato)", "Impactos decorrentes da delação premiada" e "Sindicâncias Administrativas", respectivamente, às demonstrações financeiras, que apresenta informação sobre cartel, delação premiada de ex-diretor da Companhia celebrada com o Ministério Público Federal e sindicâncias instauradas. Com base no estágio atual de conhecimento dos assuntos pela Companhia, nenhuma provisão foi constituída nas demonstrações financeiras. Nossa opinião não está modificada em relação a esse tema.

Resposta da auditoria sobre esse assunto

Nossos procedimentos de auditoria incluíram, entre outros:

- Atualização do nosso entendimento do ambiente de controles internos relacionados ao ciclo de identificação, reconhecimento, mensuração e divulgação dos passivos contingentes;
- Avaliação das premissas e critérios utilizados pela Companhia, incluindo as atualizações, para reconhecimento, mensuração e divulgação das contingências civis nas demonstrações financeiras;
- Obtenção de carta de confirmação externa junto aos assessores jurídicos responsáveis pelos processos, com objetivo de confirmar: (i) a existência de processos e seu estágio atual; (ii) a respectiva avaliação de perda envolvida e as fundamentações jurídicas aplicáveis; (iii) entendimento das alterações de prognósticos de perda para determinados processos civis relevantes;
- Revisão da adequada divulgação nas notas explicativas às demonstrações financeiras.

Com base no resultado dos procedimentos de auditoria efetuados, entendemos que os critérios e premissas adotados pela Companhia para reconhecimento e mensuração das provisões para contingências com um todo estão razoáveis no contexto das demonstrações financeiras.



Outros assuntos

Demonstração do Valor Adicionado (DVA)

As demonstrações financeiras acima referidas incluem as Demonstrações do Valor Adicionado (DVA), referente ao exercício findo em 31 de dezembro de 2024, elaborada sob a responsabilidade da Administração da Companhia e apresentada como informação suplementar para fins de IFRS. Essas demonstrações 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 essa demonstração está conciliada com as demonstrações financeiras e registros contábeis, conforme aplicável, e se a sua forma e conteúdo estão de acordo com os critérios definidos na NBC TG 09 (R1) - Demonstração do Valor Adicionado. Em nossa opinião essas demonstrações do valor adicionado foram adequadamente elaboradas, em todos os aspectos relevantes, segundo os critérios definidos na norma brasileira de contabilidade e são consistentes em relação às demonstrações financeiras tomadas em conjunto.

Auditoria dos valores correspondentes

Os valores correspondentes às demonstrações financeiras referente ao exercício findo em 31 de dezembro de 2023 apresentados para fins de comparação, foram auditados por outros auditores independentes. O relatório de auditoria de 31 de dezembro de 2023 foi emitido datado de 14 de março de 2024, contendo parágrafos de ênfase referente a "Delação premiada de ex-diretor da Companhia" e "Dependência econômica do acionista controlador".

Outras informações que acompanham as demonstrações financeiras e o relatório do auditor

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.

Responsabilidades da Administração 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 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 de a 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 detectam 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:

- 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 obtemos 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;
- Obtemos entendimento dos controles internos relevantes para a auditoria para planejarmos procedimentos de auditoria apropriados às 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 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 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 planejado, da época da auditoria e das constatações significativas de auditoria, inclusive as eventuais deficiências significativas nos controles internos que identificamos durante nossos trabalhos.

São Paulo, 18 de março de 2025.



BDO RCS Auditores Independentes SS Ltda.
CRC 2 SP 013846/O-1

Francisco de Paula dos Reis Júnior
Contador CRC 1 SP 139268/O-6



Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Demonstrações financeiras
Em 31 de dezembro de 2024 e 2023

(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 2024.

São Paulo, 18 de março de 2025.

Antonio Julio Castiglioni Neto
Diretor-Presidente e Diretor Comercial em exercício

Leandro Kojima
Diretor de Assuntos Corporativos

Paulo Menezes Figueiredo
Diretor de Finanças e de Relações com Investidores

Fábio Siqueira Netto
Diretor de Operações

Roberto Torres Rodrigues
Diretor de Engenharia e Planejamento

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Demonstrações financeiras
Em 31 de dezembro de 2024 e 2023

(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 2024.

São Paulo, 18 de março de 2025.

Antonio Julio Castiglioni Neto
Diretor-Presidente e Diretor Comercial em exercício

Leandro Kojima
Diretor de Assuntos Corporativos

Paulo Menezes Figueiredo
Diretor de Finanças e de Relações com Investidores

Fábio Siqueira Netto
Diretor de Operações

Roberto Torres Rodrigues
Diretor de Engenharia e Planejamento

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



Companhia do Metropolitan de São Paulo - Metrô

Balancos Patrimoniais
Em 31 de dezembro de 2024 e 2023

(Em milhares de reais, exceto quando indicado de outra forma)



Ativo	Nota explicativa	31/12/2024	31/12/2023
Circulante			
Caixa e equivalentes de caixa	4	470.878	307.497
Títulos e valores mobiliários		-	4.919
Contas a receber	5	93.090	494.719
Estoques	6	207.106	208.417
Tributos a recuperar		10.664	6.651
Outros ativos		34.436	31.458
		<u>816.174</u>	<u>1.053.661</u>
Ativos não circulantes mantidos para venda	7	3.547	8.388
		<u>819.721</u>	<u>1.062.049</u>
Não circulante			
Contas a receber	5	5.628	5.443
Caixa restrito	8	39.038	45.879
Depósitos judiciais	9	109.943	197.988
Outros ativos		97.819	64.765
Investimentos	10	264.557	67.966
Imobilização	11	42.595.615	39.598.762
Intangível	12	48.759	46.089
		<u>43.161.359</u>	<u>40.026.892</u>
Total do ativo		<u>43.981.080</u>	<u>41.088.941</u>

Companhia do Metropolitan de São Paulo - Metrô

Balancos Patrimoniais
Em 31 de dezembro de 2024 e 2023

(Em milhares de reais, exceto quando indicado de outra forma)



Passivo	Nota explicativa	31/12/2024	31/12/2023
Circulante			
Fornecedores	14	364.923	569.318
Debêntures	15	112.986	113.181
Impostos e contribuições a recolher	16	51.129	69.116
Remunerações e encargos a pagar	17	221.344	254.247
Adiantamento de clientes	18	40.733	410.048
Partes relacionadas	19	30.888	32.672
Passivo de arrendamento		4.189	-
Outras contas e despesas a pagar		5.306	5.032
		<u>831.498</u>	<u>1.453.614</u>
Não circulante			
Debêntures	15	149.975	262.457
Remunerações e encargos a pagar	17	29.830	30.124
Adiantamento de clientes	18	427.379	438.204
Plano de previdência suplementar	20,2	44.797	60.244
Provisão para processos judiciais	21	1.432.317	1.533.600
Partes relacionadas	19	232.895	240.293
Passivo de arrendamento		3.065	-
Outras contas e despesas a pagar		-	3.471
		<u>2.320.258</u>	<u>2.568.393</u>
Patrimônio líquido			
Capital social	22,2	52.492.032	48.404.386
Ações em tesouraria		(16)	(16)
Ajustes de avaliação patrimonial		129.766	99.524
Prejuízos acumulados		(11.792.458)	(11.436.960)
		<u>40.829.324</u>	<u>37.066.934</u>
Total do passivo e patrimônio líquido		<u>43.981.080</u>	<u>41.088.941</u>

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



Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Demonstrações de resultados
Em 31 de dezembro de 2024 e 2023

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



	Nota explicativa	31/12/2024	31/12/2023
Receita operacional líquida	23	3.019.973	2.319.588
Custo dos serviços prestados	24	(2.652.387)	(2.617.881)
Lucro (prejuízo) bruto		367.586	(298.293)
Receitas (despesas) operacionais	24		
Despesas com vendas		(22.836)	(47.172)
Despesas gerais e administrativas		(725.569)	(886.579)
Outras receitas (despesas) operacionais, líquidas		10.645	396.200
		(737.760)	(537.551)
Prejuízo operacional antes do resultado financeiro		(370.174)	(835.844)
Resultado financeiro, líquido	25		
Receitas financeiras		47.968	26.775
Despesas financeiras		(69.386)	(97.638)
Variações monetárias e cambiais, líquidas		44.073	(3.339)
		22.655	(74.202)
Prejuízo antes do imposto de renda e da contribuição social		(347.519)	(910.046)
Imposto de renda e contribuição social	26		
Diferidos		-	9.870
Prejuízo do exercício		(347.519)	(900.176)
Prejuízo do exercício por ação (em R\$)	27.1		
Básico - ON		(34,38)	(98,81)

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Demonstrações dos resultados abrangentes
Em 31 de dezembro de 2024 e 2023

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



	31/12/2024	31/12/2023
Prejuízo do exercício	(347.519)	(900.176)
Valor justo sobre títulos e valores mobiliários	2.451	(906)
Ganho/perda atuarial	19.812	(52.428)
Total do resultado abrangente	(325.256)	(953.510)

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Demonstrações das mutações do patrimônio líquido
Em 31 de dezembro de 2024 e 2023

(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 2022	45.690.396	(16)	152.858	(10.536.784)	35.306.454
Prejuízo do exercício	-	-	-	(900.176)	(900.176)
Valor justo sobre 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
Prejuízo do exercício	-	-	-	(347.519)	(347.519)
Valor justo de títulos e valores mobiliários	-	-	10.430	(7.979)	2.451
Ganho atuarial	-	-	19.812	-	19.812
Integralização de capital	4.087.646	-	-	-	4.087.646
Saldos em 31 de dezembro de 2024	52.492.032	(16)	129.766	(11.792.458)	40.829.324



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



Companhia do Metrô de São Paulo - Metrô

Demonstrações dos fluxos de caixa
Em 31 de dezembro de 2024 e 2023

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



	31/12/2024	31/12/2023
Fluxos de caixa das atividades operacionais		
Prejuízo do exercício	(347.519)	(900.176)
Ajustes para reconciliar o prejuízo do exercício com o caixa líquido gerado pelas atividades operacionais		
Depreciação e amortização	830.320	730.500
Resultado na venda de investimentos	(18.033)	(77.695)
Baixa de ativos imobilizados e intangíveis	37.137	(6.111)
Juros sobre debêntures	50.298	70.940
Juros sobre arrendamento	586	-
Impostos diferidos	-	(9.870)
Juros sobre passivo atuarial	4.366	(1.380)
Provisão e atualizações para contencioso judicial e administrativo, líquida	(101.283)	31.850
Constituição de perda de crédito esperada	27.277	79.270
Provisão participação nos resultados	-	41.033
Provisão para perda ossoescência de estoque, líquida	(3.701)	(375)
Resultado líquido ajustado	479.448	(41.934)
Varição nos ativos operacionais		
Contas a receber	374.167	(421.847)
Estoques	5.012	(2.508)
Tributos a recuperar	(4.013)	(3.102)
Depósitos judiciais	88.045	52.984
Outros ativos	(36.032)	(39.048)
Varição nos passivos operacionais		
Fornecedores	(186.947)	125.900
Remunerações e encargos a pagar	(33.197)	54.045
Impostos e contribuições a recolher	(17.987)	(82.282)
Adiantamento de clientes	(380.140)	285.953
Partes relacionadas	(9.182)	26.112
Outras contas e despesas a pagar	(3.197)	(46)
Caixa líquido (aplicado)/gerado nas atividades operacionais	275.977	(45.773)
Fluxos de caixa das atividades de investimentos		
Aquisição de imobilizado	(4.038.817)	(2.655.352)
Aquisição de intangível	(27.930)	(27.096)
Alienação de ativos	25.404	77.713
Caixa restrito	6.841	(18.312)
Caixa líquido aplicado nas atividades de investimentos	(4.034.502)	(2.623.047)
Fluxos de caixa das atividades de financiamentos		
Integralização de capital	4.087.646	2.713.990
Amortização do principal sobre debêntures	(114.286)	(19.048)
Pagamento de juros sobre debêntures	(48.690)	(81.191)
Pagamento de arrendamento	(2.764)	-
Caixa líquido gerado nas atividades de financiamentos	3.921.906	2.613.751
Aumento (redução) no caixa e equivalentes de caixa	163.381	(55.069)
Caixa e equivalentes de caixa no início do exercício	307.497	362.566
Caixa e equivalentes de caixa no final do exercício	470.878	307.497
Aumento (redução) no caixa e equivalentes de caixa	163.381	(55.069)
Transações que não afetaram o caixa		
Fornecedores de ativo imobilizado	17.448	29.714
Direito de uso de veículos (imobilizado/arrendamento a pagar)	9.432	-

Companhia do Metrô de São Paulo - Metrô

Demonstrações dos valores adicionados
Em 31 de dezembro de 2024 e 2023

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



	31/12/2024	31/12/2023
Receitas		
Receita de prestação de serviços e outras	3.102.912	2.388.823
Outras receitas	49.734	123.365
Constituição / (reversão) de perda de crédito esperada, líquida	(26.292)	(71.214)
3.126.354	2.440.974	
Insumos adquiridos de terceiros		
Custos dos serviços prestados	(438.201)	(441.584)
Materiais, energia, serviços de terceiros e outros	(168.807)	(445.622)
Perdas com ativos	(39.617)	(22.079)
(646.625)	(909.285)	
Valor adicionado bruto	2.479.729	1.531.689
Depreciação e amortização	(830.320)	(730.500)
Valor adicionado líquido produzido pela Companhia	1.649.409	801.189
Valor adicionado recebido em transferência		
Juros, lucros e dividendos sobre ações	481	1.048
Receitas financeiras	103.822	32.467
Receitas de subvenção	-	317.976
104.303	351.491	
Valor adicionado total a distribuir	1.753.712	1.152.600
Empregados		
Remuneração Direta	1.104.425	1.182.791
Benefícios	319.662	378.236
F.G.T.S.	142.335	112.128
Outros	232.236	173.061
1.798.758	1.846.216	
Impostos, taxas e contribuições		
Federais	216.238	228.337
Municipais	2.581	(143.965)
218.819	84.372	
Remuneração de capitais de terceiros		
Juros e variações monetárias	70.248	105.775
Aluguéis	13.406	16.413
83.654	122.188	
Remuneração de capitais próprios		
Prejuízo do exercício	(347.519)	(900.176)
(347.519)	(900.176)	
Valor adicionado total distribuído	1.753.712	1.152.600



Companhia do Metrô de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras
Em 31 de dezembro de 2024 e 2023

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



1 Contexto operacional

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

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 – RMS;P;
- 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 e transportaram a média de 2,94 milhões de passageiros nos dias úteis em 2024.

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 Chohji) e a Linha 17 – Ouro (trecho Jd. Aeroporto – Congonhas – Morumbi (CPTM) e Pátio Água Espraiada), no sistema de transporte em mon trilhos.

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 mon trilho) 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:

Com base na Lei estadual nº 18.078 de 03 de janeiro de 2025, que orça a receita e fixa despesa do Estado para o exercício de 2025 (LOA 2025), a Companhia deixa a 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.

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras.

30

Companhia do Metrô de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras
Em 31 de dezembro de 2024 e 2023

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



A condição de não dependente orçamentária em relação ao Governo do Estado de São Paulo, reforça a capacidade de liquidez da Companhia, em linha com o não recebimento de subvenção para custeio das atividades operacionais do Governo do Estado de São Paulo, durante o exercício de 2024.

Importante destacar que a Companhia está sujeita ao estabelecimento de sua tarifa através de políticas públicas definidas pela Secretaria Transportes Metropolitanos - STM, conforme detalhado na nota explicativa nº 1.

Entre os principais eventos ocorridos em 2024, destacamos:

i) Apoio as linhas concedidas

No exercício findo em 31 de dezembro de 2024, o Governo do Estado de São Paulo – GESP aportou recursos financeiros, por meio da Lei nº 17.863 de 22 de dezembro de 2023, no montante de R\$ 972.720 (R\$ 887.567 em 31 de dezembro de 2023), 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 - 2024

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) Reajuste de preços das tarifas públicas de transporte - 2025

Em 26 de dezembro de 2024, a Secretaria dos Transportes Metropolitanos - STM, através do Ofício GS/STM nº427/2024 reajustará, a partir de 06 de janeiro de 2025, a tarifa básica do Sistema Metroferroviário de R\$ 5,00 para R\$ 5,20, um aumento de 4,0%. Esse reajuste é desdobrado para toda estrutura de tarifas aplicadas pela Companhia.

iv) Indicadores

No exercício findo em 31 de dezembro de 2024, a Companhia possui capital circulante líquido negativo de R\$ 11.777 (R\$ 391.565 em 31 de dezembro de 2023). No exercício findo em 31 de dezembro de 2024 apurou prejuízo de R\$ 347.519, e fluxo de caixa operacional positivo de R\$ 275.977. Em 31 de dezembro de 2023, o prejuízo apurado foi de R\$ 900.176 e o fluxo de caixa operacional negativo em R\$ 45.773.

1.1 Contexto societário

i) Aporte de capital

No exercício findo em 31 de dezembro de 2024, foi concluído o ciclo de aportes de capital em moeda de 2024 pelo GESP, sendo subscritos e integralizados R\$ 4.087.646 (R\$ 2.713.990 em 31 de dezembro de 2023). Os montantes aportados na Companhia são destinados exclusivamente para o financiamento das obras de expansão das linhas em operação.

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras.

31



Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras
Em 31 de dezembro de 2024 e 2023

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



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, do 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. Os contratos relacionados ao Metrô tratados nesta ação judicial são: concorrência internacional nº 40015212 para extensão da linha 2-Verde e contrato nº 4001521201 para implantação de sistemas para o trecho Ana Rosa - Ipiranga e sistema complementares para o trecho Ana Rosa - Vila Madalena da Linha 2 - verde do Metrô de São Paulo.

A referida ação está em fase inicial, aguardando as citações de todas as empresas demandadas para apresentação de respostas.

O acordo mencionava uma atuação das empresas do setor metroferroviário no mundo, para coordenadamente burlarem a competitividade de mercado, entre 1998 e 2013.

No âmbito do CADE, dentre os casos abordados no Processo Administrativo n. 08700.004617/2013-41, detectou-se a realização das Concorrências 41377212 e 41377213 – que tiveram por objeto a prestação de serviços de modernização de trens com elaboração de projeto executivo e fornecimento de equipamentos para as frotas das Linhas 1- Azul e 3- Vermelha do metrô de São Paulo; concluiu-se pela existência de superfaturamento. Identificou-se, também, a Concorrência 40015212/2005 para execução de projeto executivo, fornecimento e implantação de sistemas para o trecho Ana Rosa – Ipiranga e sistemas complementares para o trecho Ana Rosa – Vila Madalena da Linha 2 – Verde do Metrô de São Paulo; segundo julgado do CADE, tendo sido objeto de acordo anticompetitivo.

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 2024, 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 n. 08700.003241/2017-81 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.

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras
Em 31 de dezembro de 2024 e 2023

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



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 a prática de condutas anticompetitivas.

Conforme informação contida no “histórico de conduta” (que faz parte do Acordo de Leniência), de acordo com os signatários, o mercado afetado pelas práticas anticompetitivas descritas abarca projetos de infraestrutura de transporte de passageiros sobre trilhos (em especial metrô e monotrilho) em licitações públicas no Brasil. As práticas relatadas foram, essencialmente, a execução das obras civis, contemplando obra bruta e acabamento e via permanente (não incluindo projetos de sistemas auxiliares, nem a compra ou manutenção do material rodante).

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).

Por oportuno, 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.

A aludida suspensão deu-se 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). Assim, ficou suspenso o processo administrativo do CADE em comento – aplicando-se a todos os representados constantes no processo-, em cumprimento ao comando judicial emitido pela referida autoridade judiciária.

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.

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 2024.

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.



Companhia do Metrô de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras
Em 31 de dezembro de 2024 e 2023

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



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 às 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 Cumpido 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 Benedetto 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 Correa 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 danos, com o pedido de condenação ao perdimento de bens acrescidos ilícitamente 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.

iv) Sindicâncias administrativas

A Companhia possui sindicâncias administrativas em curso oriundas de denúncias internas ou externas e que podem envolver seus colaboradores ou partes interessadas. Tais processos são abertos para a apuração de supostas irregularidades que, quando concluídas, estabelecem recomendações e planos de ação que são executados pela Administração. Tais conclusões podem levar a Companhia a refletir registros de eventuais perdas apuradas em suas Demonstrações Financeiras.

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras.

Companhia do Metrô de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras
Em 31 de dezembro de 2024 e 2023

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



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).

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 metropolitano – estações e túneis, no nível de operação das linhas e frota de trens e na qualidade da manutenção preventiva e corretiva.

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras.



Companhia do Metrô de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras
Em 31 de dezembro de 2024 e 2023

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



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 nº 11 e nº 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 nº 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 nº 20).

2.3 Aprovação das Demonstrações Financeiras

A emissão dessas demonstrações financeiras foi aprovada pelo Conselho de Administração da Companhia em 18 de março de 2025.

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 Pronunciamentos novos ou revisados aplicados pela primeira vez em 2024

As novas normas IFRS somente serão aplicadas no Brasil após a emissão das respectivas normas em português pelo Comitê de Pronunciamentos Contábeis e aprovação pelo Conselho Federal de Contabilidade. A Companhia não adotou antecipadamente nenhuma norma, e não espera que outras normas já emitidas e que ainda não estão em vigor gerem impacto material nas demonstrações financeiras de períodos subsequentes.

- i. **Alterações na norma IAS 1/CPC 26 R1 Apresentação das demonstrações financeiras:** O IASB emitiu emendas à IAS 1 em janeiro de 2020 e em outubro de 2022, e estas alterações esclareceram os seguintes pontos:
 - O direito da entidade de postergar a liquidação de um passivo por pelo menos doze meses após o período do relatório deve ser substancial e existir antes do término deste período;
 - Se o direito da entidade de postergar a liquidação de um passivo estiver sujeito a *covenants*, tais *covenants* afetam a existência desse direito no final do período do relatório somente se a obrigação de cumprir o *covenant* existir no final do período do relatório ou antes dele;
 - A classificação de um passivo como circulante ou não circulante não é afetada pela probabilidade de a entidade exercer seu direito de postergar a liquidação; e

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras.

Companhia do Metrô de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras
Em 31 de dezembro de 2024 e 2023

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



- No caso de um passivo que possa ser liquidado, por opção da contraparte, pela transferência dos instrumentos patrimoniais da própria entidade, tais termos de liquidação não afetam a classificação do passivo como circulante ou não circulante somente se a opção for classificada como instrumento patrimonial.

Essas alterações não têm efeito sobre a mensuração de quaisquer itens nas demonstrações financeiras da Companhia.

- ii. **Alterações na norma IFRS 16/CPC 06 (R2) Arrendamento:** Acrescentam exigências de mensuração subsequente para transações de venda e *leaseback*, que satisfazem as exigências da IFRS 15/CPC 47 para fins de contabilização como venda. Em 22 de setembro de 2022, o IASB emitiu emendas à IFRS 16 – que tratam da mensuração subsequente para transações de venda e *leaseback* (relocação).

Antes das emendas, a IFRS 16 não continha requisitos de mensuração específicos para passivos de arrendamento que podem conter pagamentos variáveis de arrendamento decorrentes de uma transação de venda e relocação. Ao aplicar os requisitos de mensuração subsequentes de passivos de arrendamento a uma transação de venda e *leaseback*, o vendedor-locatário deve determinar "pagamentos de arrendamento" ou "pagamentos de arrendamento revistos" de forma que o vendedor-locatário não reconheça qualquer valor do ganho ou perda relacionados ao direito de uso retido pelo vendedor-locatário.

Essas alterações não têm efeito sobre a mensuração de quaisquer itens nas demonstrações financeiras da Companhia.

- iii. **Alterações na IAS 7/CPC 03 (R2) e IFRS 7/CPC 40 (R1):** Em 25 de maio de 2023, o IASB emitiu emendas a IAS 7 Demonstração dos Fluxos de Caixa e a IFRS 7 Instrumentos Financeiros. As emendas exigem que as entidades forneçam certas divulgações específicas (qualitativas e quantitativas) relacionadas aos acordos de financiamento de fornecedores (*reverse factoring*, *forfait* ou risco sacado). As alterações também fornecem orientações sobre as características dos acordos de financiamento de fornecedores.

Essas alterações não têm efeito sobre a mensuração de quaisquer itens nas demonstrações financeiras da Companhia.

3.2 Novas normas, revisões e interpretações que ainda não entraram em vigor a partir de 31 de dezembro de 2024

No exercício social de 2024 não entraram em vigor as normas ou interpretações que impactaram materialmente nas Demonstrações Financeiras da Companhia.

Após o exercício social de 2024 entrarão em vigor as seguintes normas e revisão:

- iv. **Revisão de Pronunciamentos Técnicos nº 27:** este documento estabelece alterações no Pronunciamento Técnico CPC 02 (R2) - Efeitos das Mudanças nas Taxas de Câmbio e Conversão de Demonstrações financeiras e CPC 37 (R1) - Adoção Inicial das Normas Internacionais de Contabilidade. A Companhia deverá aplicar essas alterações para os períodos anuais de reporte iniciados em ou após 1º de janeiro de 2025.

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras.



Companhia do Metropolitan de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras
Em 31 de dezembro de 2024 e 2023

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



v. **CBPS nº 01 (IFRS S1) Requisitos Gerais para Divulgação de Informações Financeiras relacionadas à Sustentabilidade e CBPS nº 02 (IFRS S2) – Divulgações Relacionadas ao Clima:** estes documentos foram emitidos pelo Comitê Brasileiro de Pronunciamentos de Sustentabilidade – CBPS e se tornaram obrigatórios para as companhias abertas por meio das Resoluções CVM 217 e 218. Estas Resoluções entraram em vigor em 1º de novembro de 2024, aplicando-se aos exercícios sociais iniciados em, ou após, 1º de janeiro de 2026. Alinhado a isto, a Resolução CVM 219 altera e instrui a aplicação da Resolução CVM nº 193, a qual traz em seus dispositivos a aplicação antecipada da elaboração e divulgação do relatório de informações financeiras relacionadas à sustentabilidade, com base no padrão internacional emitido pelo *International Sustainability Standards Board* – ISSB.

vi. **Orientação Técnica OCPC 10 – Créditos de Carbono, Permissões de Emissões (allowances) e Créditos de Descarbonização (CBO):** Este documento foi emitido pelo Comitê de Pronunciamentos Contábeis – CPC e a Resolução CVM 223 o tornou obrigatória para as companhias abertas, aplicando-se aos exercícios sociais iniciados em, ou após, 1º de janeiro de 2025.

A Companhia adotará a norma a partir de sua vigência, e não estima impactos materiais de sua adoção.

vii. **IFRS 18 - Apresentação e Divulgação nas Demonstrações Financeiras:** este documento substitui a IAS 1 Apresentação de Demonstrações Financeiras e introduzirá três conjuntos de novos requisitos para melhorar a divulgação das empresas sobre o desempenho financeiro. A norma busca: Melhor comparabilidade na demonstração de resultados, maior transparência das medidas de desempenho definidas pela gestão e agrupamento mais útil de informações nas demonstrações financeiras. Para entidades que adotam as normas internacionais de contabilidade (IFRS) a vigência é para exercícios iniciados em ou após 1 de janeiro de 2027. A referida norma ainda não foi emitida pelo Comitê de Pronunciamento Contábil e aprovada pelos reguladores locais.

A Companhia adotará estas normas, orientações, revisões quando estas entrarem em vigor divulgando-as nas demonstrações financeiras, reconhecendo os impactos que possam vir a 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

	31/12/2024	31/12/2023
Caixa e bancos - custeio	8.584	14.063
Caixa e bancos - investimento	22	3.564
Total de caixa e bancos	8.606	17.627
Aplicações financeiras - liquidez imediata		
Aplicações - custeio	395.471	64.698
Aplicações - investimento	66.801	225.172
Total de aplicações financeiras - liquidez imediata	462.272	289.870
Total de custeio	404.055	78.761
Total de investimento	66.823	228.736
Total de caixa e equivalentes de caixa	470.878	307.497

38

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras.

Companhia do Metropolitan de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras
Em 31 de dezembro de 2024 e 2023

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



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 2024, a remuneração média é de 95,72% do CDI. (94,81% em 31 de dezembro de 2023).

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.

5 Contas a receber

5.1 Contas a receber, líquidos

	31/12/2024	31/12/2023
Terceiros ^(a)	401.067	761.603
Partes relacionadas		
Transporte de passageiros - GESP ^(b)	61.466	72.863
Outros ^(c)	991	4.210
	463.524	838.676
Perda de crédito esperada	(364.806)	(338.514)
Total do contas a receber, líquido	98.718	500.162
Total - circulante	93.090	494.719
Total - não circulante	5.628	5.443

^(a) No exercício findo em 31 de dezembro de 2024 foi recebido o montante de R\$ 305.000 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 2024, inclui o montante de R\$ 72 (R\$ 1.459 em 31 de dezembro de 2023) 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:

39

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras.



Companhia do Metropolitan de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras
Em 31 de dezembro de 2024 e 2023

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



	31/12/2024			31/12/2023		
	Saldo	Estimativa de perda	Saldo líquido	Saldo	Estimativa de perda	Saldo líquido
Circulante e não circulante						
A vencer	96.028	(4.381)	91.647	486.464	(7.017)	479.447
Vencidos até 30 dias	4.578	(2.619)	1.959	9.920	(6.874)	3.046
Vencidos de 31 até 60 dias	4.151	(2.664)	1.487	9.051	(4.738)	4.313
Vencidos de 61 até 90 dias	4.053	(2.684)	1.369	8.972	(5.273)	3.699
Vencidos de 91 até 180 dias	11.296	(9.040)	2.256	23.266	(16.352)	6.914
Vencidos de 181 até 360 dias	18.867	(18.867)	-	27.903	(25.160)	2.743
Vencidos superiores a 360 dias	324.551	(324.551)	-	273.100	(273.100)	-
Total	463.524	(364.806)	98.718	838.676	(338.514)	500.162
Total - circulante	457.896	(364.806)	93.090	833.233	(338.514)	494.719
Total - não circulante	5.628	-	5.628	5.443	-	5.443

5.3 Movimentação da perda de crédito esperada

	31/12/2024	31/12/2023
Saldos iniciais	(338.514)	(267.300)
(Adições) / reversões	(27.277)	(79.270)
Créditos baixados definitivamente da posição	985	8.056
Total	(364.806)	(338.514)

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

	31/12/2024	31/12/2023
Material de uso comum e administrativo	5.287	6.734
Material de reposição	166.766	164.289
Material de consumo geral e manutenção	33.513	39.166
Material em poder de terceiros ^(a)	948	1.322
Outros	592	607
(-) Materiais obsoletos	-	(3.701)
Total	207.106	208.417

^(a) Trata-se de materiais de giro enviados para terceiros a título de empréstimos, reparos, beneficiamentos e testes.

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras.

Companhia do Metropolitan de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras
Em 31 de dezembro de 2024 e 2023

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



6.1 Movimentação da provisão de materiais obsoletos

	31/12/2024	31/12/2023
Saldos iniciais	(3.701)	(4.076)
Adições	(163)	(22)
Reversões	3.864	597
Total	-	(3.701)

A Companhia não possui itens de estoque oferecidos em penhor ou garantia a passivos para os exercícios apresentados.

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 não circulantes mantidos para venda

	31/12/2024	31/12/2023
Ativos não circulantes mantidos para venda - saldo inicial	8.388	12.015
Adições	-	4.758
Baixas	-	(580)
Transferências para investimentos	(4.841)	(7.805)
Total	3.547	8.388

Política contábil

Ativos não circulantes 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 não circulantes 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.

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras.



Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras
Em 31 de dezembro de 2024 e 2023

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



8 Caixa restrito

No exercício findo em 31 de dezembro de 2024, o montante de caixa restrito é de R\$ 39.038 (R\$ 45.879 em 31 de dezembro de 2023).

O caixa restrito é destinado exclusivamente à garantia aos debenturistas da Companhia, e desta forma possuem restrição de uso, conforme nota explicativa nº 15.

9 Depósitos judiciais

	31/12/2024	31/12/2023
Trabalhistas	18.360	17.457
Cíveis	90.217	112.150
Tributários e previdenciários ^(a)	1.366	68.381
Total	109.943	197.988

^(a) As principais movimentações realizadas no exercício referem-se a levantamentos de depósitos previdenciários e relacionados a discussão de incidência de IPTU em áreas operacionais.

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. Em 31 de dezembro de 2024, o montante de garantias oferecidas sob a cobertura da apólice é de R\$ 344.002 (R\$ 292.344 em 31 de dezembro de 2023), conforme nota explicativa nº 28.10.

10 Investimentos

	31/12/2024	31/12/2023
Terrenos para investimentos - saldo inicial	62.852	9.350
Adições ^(a)	244.801	53.505
Transferência para ativos mantidos para venda	-	(3)
Transferência para imobilizado	(48.210)	-
Total	259.443	62.852
Obras de arte	5.114	5.114
Total	264.557	67.966

^(a) As principais adições no exercício referem-se à disponibilização de áreas para exploração comercial.

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras.

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras
Em 31 de dezembro de 2024 e 2023

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



11 Imobilizado

11.1 Composição

	Taxa anual ponderada de depreciação	31/12/2023	Adições ^(a)	Baixas	Transferências ^(b)	31/12/2024
Custo						
Obras civis ^(c)		21.391.254	46.111	(20.462)	619.212	22.036.115
Sistemas ^(d)		11.653.376	54.761	(37.075)	241.110	11.912.172
Terrenos ^(e)		3.297.358	100.359	-	(191.750)	3.205.967
Obras em andamento		9.466.844	3.023.797	-	(488.737)	12.001.904
Adiantamentos		498.658	813.789	-	(371.585)	940.862
Bens Móveis - Arrendamento		-	9.432	-	-	9.432
Total		46.307.490	4.048.249	(57.537)	(191.750)	50.106.452
Depreciação						
Obras civis ^(c)	1,25%	(3.799.010)	(372.432)	2.951	-	(4.168.491)
Sistemas ^(d)	2,90%	(2.909.718)	(429.798)	-	-	(3.339.516)
Bens Móveis - Arrendamento		-	(2.830)	-	-	(2.830)
Total		(6.708.728)	(805.060)	2.951	-	(7.510.837)
Total imobilizado		39.598.762	3.243.189	(54.586)	(191.750)	42.595.615

^(a) Inclui edifícios, estações, túneis, elevados, terminais, instalações, equipamentos e outras estruturas.

^(b) Inclui material rodante (trens) e sistemas de vias auxiliares.

^(c) As transferências em terrenos referem-se às reclassificações para a rubrica do ativo, Investimentos, no montante de R\$ 191.750 conforme nota explicativa nº 10.

^(d) As principais adições no exercício ocorreram nas linhas: 2 – Verde, de R\$ 2.104 milhões, 17 – Ouro, de R\$ 739 milhões, e 15 – Prata, de R\$ 443 milhões.

^(e) As principais transferências entre as rubricas do imobilizado no exercício ocorreram nas linhas: 15 – Prata, de R\$ 433 milhões, 4 – Amarela, de R\$ 196 milhões e 3 – Vermelha, de R\$ 116 milhões.

	Taxa anual ponderada de depreciação	31/12/2022	Adições ^(a)	Baixas	Transferências ^(b)	31/12/2023
Custo						
Obras civis ^(c)		21.346.638	74.722	(30.106)	-	21.391.254
Sistemas ^(d)		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 ^(c)	1,25%	(3.504.223)	(301.853)	7.066	-	(3.799.010)
Sistemas ^(d)	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 e 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.

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras.

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



Companhia do Metropolitan de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras
Em 31 de dezembro de 2024 e 2023

(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 ocorridas.

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 permitam 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.

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 2024, a Companhia avaliou se o ativo imobilizado possuía evidência de perda no seu valor recuperável, conforme previsto nos itens 8 e 9 da NBC TG 01 (R4) – Redução ao valor recuperável dos ativos.

A avaliação foi documentada e abrangeu os indicadores internos e externos de perda no valor recuperável previsto na referida norma, bem como indicadores adicionais, associados ao modelo de negócio da Companhia e ao objetivo de uso do ativo pela Companhia.

Os resultados não identificam a existência de indicativo de perda no valor recuperável do ativo imobilizado da Companhia.

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.

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras.

Companhia do Metropolitan de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras
Em 31 de dezembro de 2024 e 2023

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



12 Intangível

12.1 Ativos intangíveis com vida útil definida

	Taxa média ponderada	Saldo em 31/12/2023	Adições	Saldo em 31/12/2024
Softwares	20% a.a.			
Custo de Aquisição		172.714	27.930	200.644
Amortização		(126.625)	(25.260)	(151.885)
Total do intangível		46.089	2.670	48.759

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.

Nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2024 e 2023, 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:

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras.

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



Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras
Em 31 de dezembro de 2024 e 2023

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



12 Intangível

12.1 Ativos intangíveis com vida útil definida

	Taxa média ponderada	Saldo em 31/12/2023	Adições	Saldo em 31/12/2024
Softwares	20% a.a.			
Custo de Aquisição		172.714	27.930	200.644
Amortização		(126.625)	(25.260)	(151.885)
Total do intangível		46.089	2.670	48.759

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.

Nos exercícios findos em 31 de dezembro de 2024 e 2023, 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 complementar dos administradores, remuneração dos Conselhos e do Comitê de Auditoria são apresentados a seguir:

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras.

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras
Em 31 de dezembro de 2024 e 2023

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



	31/12/2024	31/12/2023
Administradores		
Remuneração	2.599	3.235
Participação nos resultados - PPR	44	-
Encargos sociais	359	504
Benefícios	342	366
Previdência complementar	119	107
Total	3.463	4.212
Conselhos e Comitê de Auditoria	2.588	2.438
Total no período	6.051	6.650
Número de Membros (ao fim do período)		
Conselho de Administração	10	11
Conselho Fiscal - efetivos	5	5
Comitê de Auditoria Estatutária	4	4
Diretoria Executiva	5	5

No exercício findo em 31 de dezembro de 2024, o maior honorário pago para diretor estatutário foi de R\$ 32.908,97 e para diretor não estatutário R\$ 34.572,89, respectivamente (R\$ 32.908,97 e R\$ 38.868,73 no exercício findo em 31 de dezembro de 2023).

14 Fornecedores

	31/12/2024	31/12/2023
Terceiros nacionais		
Fornecedores de sistemas	136.341	147.236
Prestação de serviços	90.742	123.911
Empreiteiras - obras civis	78.393	189.238
Outros	30.113	67.678
Energia elétrica	5.320	6.346
Fornecedores nacionais	340.909	534.409
Fornecedores internacionais	24.014	34.909
Total	364.923	569.318

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 acrescidas, quando aplicável, dos correspondentes encargos e das variações monetárias e cambiais incorridos até as datas de encerramento das demonstrações financeiras.

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras.



Companhia do Metrô de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras
Em 31 de dezembro de 2024 e 2023

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



15 Debêntures

Vencimento	Taxa de juros a.a.	31/12/2023						31/12/2024				
		Circulante	Não circulante	Total	Juros Incorridos	Amortização de custos	Juros pagos	Pagamento de principal	Circulante	Não circulante	Total	
Debêntures	04/2027	CDI + 4,5%	113.181	262.457	375.638	48.494	1.804	(48.690)	(114.286)	112.986	149.975	262.961
Total			113.181	262.457	375.638	48.494	1.804	(48.690)	(114.286)	112.986	149.975	262.961

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.

Nos primeiros 18 meses da emissão, os juros foram pagos semestralmente, e a partir de novembro de 2023, a Companhia passou a realizar o pagamento dos juros e a parcela do principal da dívida de forma mensal.

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 2024, a Companhia possui o montante de R\$ 39.038 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 2024, 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:

	2025	2026	2027	Total
Debêntures	112.986	112.481	37.494	262.961
Total	112.986	112.481	37.494	262.961

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 Metrô de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras
Em 31 de dezembro de 2024 e 2023

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



16 Impostos e contribuições a recolher

	31/12/2024	31/12/2023
Circulante		
Imposto Predial e Territorial Urbano - IPTU	171	727
Imposto de Renda Retido na Fonte - IRRF	34.723	36.208
PIS e COFINS - sobre receitas não tarifárias e importação	4.241	22.932
PIS, COFINS e CSLL - retenção da contratação de serviços	7.618	2.389
Contribuição previdenciária sobre receita bruta - CPRB	3.831	3.414
Parcelamentos tributários	72	934
Outros impostos e contribuições ^(a)	473	512
Total	51.129	69.116

^(a) Inclui valores a recolher relativos a ISS, ICMS e CIDE.

17 Remunerações e encargos a pagar

	31/12/2024	31/12/2023
Circulante		
Férias	139.014	140.736
Encargos sociais	62.508	60.164
Salários e rescisões a pagar	637	4.894
Incentivo benefício saúde - PDI	12.572	804
Parcelamentos previdenciários ^(a)	4.257	3.993
Participação no resultado - PPR ^(b)	-	41.034
Outros valores a pagar ^(c)	2.356	2.622
Total	221.344	254.247
Não circulante		
Parcelamentos previdenciários ^(a)	25.251	30.107
Incentivo benefício saúde - PDV/PDI	4.579	17
Total	29.830	30.124
Total geral	251.174	284.371

^(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) A Companhia apurou e pagou o valor de PPR de 2023, conforme o atingimento das metas estabelecidas. O valor excedente foi revertido no resultado do exercício.

^(c) Inclui pensões judiciais.

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.

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 promoveu 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.

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



Companhia do Metropolitan de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras
Em 31 de dezembro de 2024 e 2023

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



Desde o início do programa, a Companhia desligou 742 colaboradores e o custo total incorrido foi de R\$ 272.669, sendo que no exercício de 2024 os custos incorridos foram de R\$ 53.005.

Em 31 de dezembro de 2024 a Companhia encerrou o referido programa.

ii) Programa de Desligamento Incentivado – PDI - Ano 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.

Desde o início do programa, a Companhia desligou 408 colaboradores e para concluí-lo, ainda é necessária a conclusão do desligamento de 72 colaboradores, totalizando 480 inscritos.

Os desligamentos iniciaram no exercício de 2024, e os custos incorridos foram de R\$ 145.202. A estimativa para concluir o desligamento dos 72 colaboradores remanescentes é de R\$ 21.140.

Em 11 de novembro de 2024 a Companhia prorrogou o prazo de encerramento do programa por mais doze meses. E em 07 de fevereiro de 2025 a Companhia reabriu as inscrições para o PDI.

O adiamento do prazo foi necessário devido à inviabilidade de reposição técnica, operacional e administrativa de empregados a curto prazo. A adesão ao novo prazo é voluntária.

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.

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

	31/12/2024	30/12/2023
Circulante		
Créditos em poder do passageiro ^(a)	26.526	399.160
Arrendamentos a apropriar	5.462	5.910
Centros comerciais ^(a)	3.898	3.898
Outros	4.847	1.080
Total	40.733	410.048
Não circulante		
Centros comerciais	123.691	128.933
Arrendamentos a apropriar ^(a)	303.350	309.271
Outros	338	-
Total	427.379	438.204
Total geral	468.112	848.252

50

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras.

Companhia do Metropolitan de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras
Em 31 de dezembro de 2024 e 2023

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



^(a) Créditos em poder do passageiro são compostos pelos bilhetes: Único, Edmonson e Bom. Em 2024 foi reconhecida a receita de créditos de passageiros cujos dados históricos evidenciam baixa expectativa de conversão em transporte de passageiros pela Companhia (*Breakage*), conforme CPC 47 - Receita de Contrato com Clientes, no montante de R\$ 368.055, em contrapartida à baixa de adiantamento de clientes, conforme nota explicativa n° 23.

^(b) Em 31 de dezembro de 2024 inclui R\$ 299.439 no curto e longo prazo, de adiantamento de clientes do Consórcio Shopping Metro Itaquera, refere-se a antecipação das remunerações recebidas pela 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.

19 Transações com partes relacionadas

	Natureza da principal operação	31/12/2024			31/12/2023		
		Circulante	Não circulante	Total	Circulante	Não circulante	Total
Partes relacionadas							
Ativos							
GESP	C/R - Serviços de transporte ^(a)	61.466	-	61.466	72.863	-	72.863
Metrus - Instituto	C/R - Parcelamento deca. Judicial ^(b)	-	97.560	97.560	-	64.506	64.506
Outros	C/R - Diversos ^(a)	991	-	991	4.210	-	4.210
		62.457	97.560	160.017	77.073	64.506	141.579
Passivos							
CBTU	C/P - Convênios ^(a)	(3.874)	(211.165)	(215.039)	(3.874)	(215.039)	(218.913)
Metrus - Instituto	C/P - Previdência e saúde ^(a)	(23.073)	-	(23.073)	(24.256)	-	(24.256)
Metrus - Instituto	C/P - Parcelamento ^(a)	(3.524)	(21.730)	(25.254)	(4.082)	(25.254)	(29.336)
Iamspse	C/P - Saúde ^(a)	(417)	-	(417)	(460)	-	(460)
		(30.888)	(232.895)	(263.783)	(32.672)	(240.293)	(272.965)
Patrimônio líquido							
GESP	C/S - Integralização de capital ^(a)	-	-	(4.087.646)	-	-	(2.713.990)
		-	-	(4.087.646)	-	-	(2.713.990)

		31/12/2024	31/12/2023
Resultado			
GESP	Receita tarifária - apoio a PPP ^(a)	961.040	876.638
GESP	Receita com gratuidades ^(a)	562.749	444.618
GESP/CDHU	Receita de alienação de imóveis ^(a)	-	76.388
GESP	Subvenção para custeio ^(a)	-	317.976
CBTU	C/P - Convênios ^(a)	3.874	3.874
Metrus - Instituto	C/P - Previdência e saúde ^(a)	(238.650)	(220.095)
Metrus - Instituto	C/P - Parcelamento ^(a)	(32.716)	(29.897)
Iamspse	C/P - Saúde ^(a)	(3.022)	(3.244)
Administração	Despesas com folha ^(a)	(6.051)	(6.650)
Total		1.247.224	1.459.608

^(a) Montantes a receber do Governo do Estado de São Paulo referentes a ressarcimentos da operação de transporte de passageiros, conforme nota explicativa n° 5.1. O saldo inclui também os valores referentes a gratuidades legalmente concedidos aos passageiros.

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras.

51



Companhia do Metropolitan de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras
Em 31 de dezembro de 2024 e 2023

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



- (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 EMTTEL.
- (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.
O montante contido no resultado corresponde a receita apropriada no exercício.
- (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.
O montante contido no resultado corresponde a despesa reconhecida no exercício.
- (f) Refere-se a honorários advocatícios no âmbito do processo movido pela EMTTEL, dos quais a Companhia deve ressarcimento ao Metrus.
- (g) O saldo de repasse ao Iamspse – 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.

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.

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras.

Companhia do Metropolitan de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras
Em 31 de dezembro de 2024 e 2023

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



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

	31/12/2024	31/12/2023
Duração média de pagamentos - Plano I	9,94 anos	10,19 anos
Duração média de pagamentos - Plano II	14,49 anos	14,31 anos
Taxa de desconto - Plano I	7,31% a.a.	5,67% a.a.
Taxa de desconto - Plano II	7,44% a.a.	5,72% a.a.
Taxa de inflação de longo prazo	4,00% a.a.	4,00% a.a.
Tábua biométrica de sobrevivência - Plano I	BR-EMS 2021 por sexo	BR-EMS 2021 por sexo
Tábua biométrica de sobrevivência - Plano II	BR-EMS 2021 por sexo	BR-EMS 2021 por sexo
Tábua biométrica de mortalidade de inválidos	M-85 por sexo	M-85 M/F

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	1.501.470	1.432.717	1.575.276
Taxa de crescimento salarial	Real	Cresc. Salarial	Cresc. Salarial
Valor presente das obrigações atuariais	1.501.470	1.502.961	1.499.982

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 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
Custo do serviço corrente	3.183
Juros sobre obrigação atuarial	11.209
Contribuições da patrocinadora	(5.662)
Ganhos atuariais - ORA (2024)	(39.624)
Saldo final em 31 de dezembro de 2024	89.594
Valor presente das obrigações atuariais	1.501.470
Valor justo dos ativos do plano	(1.411.876)
Passivo líquido em 31 de dezembro de 2024	89.594
50% sob responsabilidade da Cia do Metrô	44.797

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras.



Companhia do Metropolitan de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras
Em 31 de dezembro de 2024 e 2023

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



No exercício findo em 31 de dezembro de 2024, o montante de benefícios pagos conjuntamente pelos dois planos é de R\$ 256.161. (Em 31 de dezembro de 2023, o montante pago foi de R\$ 205.195).

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 2024.

• 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 de benefício definido, administrado pelo Metrus – 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 exercício em que são devidas.

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.

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras.

Companhia do Metropolitan de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras
Em 31 de dezembro de 2024 e 2023

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



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 31/12/2023	Adições	Atualizações monetárias / recálculo do valor em risco	Liquidações/ reversões	Saldo em 31/12/2024
Trabalhistas	270.512	4.667	17.065	(57.836)	234.408
Cíveis	1.258.592	54.219	132.849	(257.148)	1.188.512
Tributárias e previdenciárias	4.496	4.346	573	(18)	9.397
Total	1.533.600	69.232	150.487	(315.002)	1.432.317

21.1 Processos trabalhistas

No exercício findo em 31 de dezembro de 2024, a Companhia figura no polo passivo em 3.646 processos de natureza trabalhista (3.682 processos em 31 de dezembro de 2023).

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 2024, a Companhia figura no polo passivo em 652 processos de natureza cível (669 processos em 31 de dezembro de 2023).

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 Metrus 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 Metrus 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.

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras.



Companhia do Metropolitan de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras
Em 31 de dezembro de 2024 e 2023

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



Existem, atualmente, demandas judiciais entre EMTEL e Metrus, 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 Metrus também poderá vir a ter de responder solidariamente pelas obrigações decorrentes.

Assim, em decorrência do convênio celebrado entre o Metrô e Metrus, 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 2024, o montante provisionado para esta contingência, por conta de sua probabilidade provável, é de R\$ 936.353 (R\$ 851.865 em 31 de dezembro de 2023).

21.3 Processos tributários e previdenciários

No exercício findo em 31 de dezembro de 2024, a Companhia figura no polo passivo em 298 processos administrativos e judiciais de natureza tributária e previdenciária (Em 31 de dezembro de 2023, são 421 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, civil e tributária que não estão provisionadas, pois envolvem risco com probabilidade de perda classificada pela Administração e por seus assessores jurídicos como possível.

	31/12/2024	31/12/2023
Trabalhistas ^(a)	392.397	383.397
Cíveis ^(b)	4.613.425	4.750.871
Tributários e previdenciários	39.739	64.124
Total	5.045.561	5.198.392

(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), Corsan-Corviam Construccion S.A do Brasil, Consórcio Metropolitan 5, Consórcio Construcap/Constran, Bombardier Transportation Brasil Ltda (3 processos), Camargo Corrêa, Consórcio Linha Amarela, Snef Serviços e Montagens Ltda. Esses processos possuem estimativa de perda no montante de R\$ 3.130.752 e se referem principalmente a pleito de reequilíbrio econômico-financeiro de contratos firmados com a Companhia. Os demais processos no montante de R\$ 1.914.809 estão distribuídos em diversas ações e compõem o saldo total classificado como perda possível. (Em 31 de dezembro de 2023, a estimativa de perda dos dez maiores processos cíveis não provisionados era de R\$ 3.220.220).

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 notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras.

Companhia do Metropolitan de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras
Em 31 de dezembro de 2024 e 2023

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



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".

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 2024, o capital social subscrito e realizado é de R\$ 52.492.031, composto por 10.108.988 ações ordinárias de classe única, nominativas, sem valor nominal e com direito a um voto cada (Em 31 de dezembro de 2023 o capital social subscrito e integralizado era de R\$ 48.404.386 e era composto por 9.109.872 ações ordinárias).

Em 31 de dezembro de 2024, o GESP realizou a integralização de capital no montante de R\$ 4.087.646, composto por 999.116 ações ordinárias.

A composição do capital social é apresentada abaixo:

Acionista	31/12/2024		31/12/2023	
	Quantidade - ON	%	Quantidade - ON	%
Fazenda do Estado de São Paulo - FESP	9.905.781	97,99%	8.906.665	97,77%
Prefeitura do Município de São Paulo - PMSP	202.032	2,00%	202.032	2,22%
BNDES Participações S.A. - BNDESPAR	1.171	0,01%	1.171	0,01%
Outros - ações em tesouraria	4	0,00%	4	0,00%
Total	10.108.988	100,00%	9.109.872	100,00%

23 Receita operacional líquida

	31/12/2024	31/12/2023
Receita tarifária	2.255.177	1.650.321
Gratuidades (ressarcimento)^(a)	562.749	444.618
Desenvolvimento imobiliário	133.536	128.929
Varejo	73.317	77.101
Mídia e publicidade	64.352	76.002
Outros negócios	13.781	11.852
Receita não tarifária	284.986	293.884
Receita operacional bruta	3.102.912	2.388.823
Impostos sobre a receita bruta ^(b)	(82.939)	(69.235)
Deduções e impostos	(82.939)	(69.235)
Receita operacional líquida	3.019.973	2.319.588

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras.

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



Companhia do Metropolitan de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras
Em 31 de dezembro de 2024 e 2023

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



- (a) Receita proveniente do transporte de passageiro com benefício de gratuidade, conforme políticas públicas implementadas.
- (b) Em 31 de dezembro de 2024 e 2023 inclui os montantes de R\$ 56.391 e R\$ 41.918 respectivamente, referente à Contribuição Previdenciária sobre a Receita Bruta – CPRB.)

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.

Receita de breakage: consiste no cálculo, com base histórica, de créditos adquiridos pelos passageiros que não serão utilizados, ou seja, passageiros que adquiriram créditos que dão direito ao transporte na rede metroviária, mas que apresentam grande probabilidade de não os utilizar. Anualmente os cálculos são revisados com objetivo de capturar mudanças no comportamento dos passageiros em relação à utilização dos créditos adquiridos. Os créditos de *breakage* são reconhecidos em Receita tarifária quando alcançam os parâmetros de reconhecimento no resultado de acordo com o CPC 47 – Receita de Contrato com Clientes.

Companhia do Metropolitan de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras
Em 31 de dezembro de 2024 e 2023

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



24 Custos dos serviços prestados, despesas gerais e administrativas

	31/12/2024	31/12/2023
Custos dos serviços prestados		
Pessoal	(1.425.945)	(1.434.304)
Materiais	(94.608)	(89.249)
Energia elétrica de tração	(165.128)	(189.102)
Serviços	(157.239)	(163.561)
Gastos gerais	(19.363)	(41.002)
Depreciação e amortização	(790.104)	(700.663)
	(2.652.387)	(2.617.881)
Despesas com vendas		
Pessoal	(22.431)	(34.149)
Materiais	-	(18)
Serviços	(64)	(958)
Gastos gerais	(337)	(12.036)
Depreciação e amortização	(4)	(11)
	(22.836)	(47.172)
Despesas gerais e administrativas		
Pessoal	(423.887)	(448.865)
Materiais	(1.959)	(1.647)
Serviços	(154.033)	(166.232)
Gastos gerais	(105.478)	(239.929)
Depreciação e amortização	(40.212)	(29.906)
	(725.569)	(886.579)
Outras receitas (despesas) operacionais, líquidas		
Receitas com a prestação de outros serviços	1.450	1.363
Multas contratuais	5.730	5.632
Resultado na alienação de ativos	18.033	77.695
Créditos convênio CBTU	3.874	3.874
Baixas de imobilizados e intangível	(37.137)	6.111
	18.695	301.525
Outras receitas (despesas) operacionais, líquidas	10.645	396.200
	(3.390.147)	(3.155.432)



Companhia do Metrô de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras
Em 31 de dezembro de 2024 e 2023

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



25 Resultado financeiro, líquido

	31/12/2024	31/12/2023
Receitas financeiras		
Rendimento de aplicações financeiras	37.870	19.319
Juros ativos	8.089	5.670
Descostos obtidos	-	2.231
Ajuste a valor presente	2.009	(445)
	<u>47.968</u>	<u>26.775</u>
Despesas financeiras		
Despesas com juros e custo com emissão de dívidas ^(a)	(63.157)	(97.283)
Despesas com juros atuariais	(4.366)	1.380
Outras despesas financeiras	(1.863)	(1.735)
	<u>(69.386)</u>	<u>(97.638)</u>
Variações monetárias e cambiais		
Variações monetárias líquidas ^(b)	44.432	615
Variações cambiais líquidas	(359)	(3.954)
	<u>44.073</u>	<u>(3.339)</u>
Resultado financeiro líquido	<u>22.655</u>	<u>(74.202)</u>

(a) Do montante de R\$ 63.157 em 31 de dezembro de 2024, (R\$ 48.494) 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 2023, os montantes são de (R\$ 69.136) e (R\$ 1.804), referente a respectivamente aos juros incorridos e aos custos de emissão apropriados, conforme nota explicativa nº 15.

(b) Em 31 de dezembro de 2024, a Companhia reconheceu R\$ 22.806 e R\$ 20.232 de atualizações de depósitos judiciais levantados, respectivamente no âmbito de processos previdenciários e de processo com a finalidade de suspender a exigibilidade dos créditos tributários referentes a IPTU.

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:

	31/12/2024	31/12/2023
Prejuízos fiscais	6.680.355	6.648.528
Base negativa da contribuição social	6.328.538	6.319.031

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras.

Companhia do Metrô de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras
Em 31 de dezembro de 2024 e 2023

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



26.2 Reconciliação do imposto de renda e contribuição social

	31/12/2024	31/12/2023
Prejuízo antes do imposto de renda e da contribuição social	(347.519)	(910.046)
Imposto de renda e contribuição social às alíquotas nominais (34%)	118.156	309.416
Reconciliação da alíquota:		
Lei 8.200/91 - CSLL ^(a)	(2.117)	(2.177)
Demais adições e exclusões, líquidas	(108.476)	(113.614)
Parcela não reconhecida sobre diferenças temporárias, prejuízo fiscal e base negativa.	(7.563)	(183.755)
Utilização de prejuízo fiscal ^(b)	-	9.870
Diferido	-	9.870
Imposto de renda	-	9.870
Alíquota efetiva da despesa com IRPJ e CSLL do período	<u>0,00%</u>	<u>(1,08%)</u>

(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).

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.

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras.



Companhia do Metrô de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras
Em 31 de dezembro de 2024 e 2023

(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.

	31/12/2024	31/12/2023
Prejuízo atribuível aos acionistas	(347.519)	(900.176)
Quantidade média ponderada de ações ordinárias no exercício	10.109	9.110
Quantidade média ponderada de ações em tesouraria	0.004	0.004
Quantidade média ponderada de ações em circulação	10.109	9.110
Prejuízo básico por ação ordinária (Em R\$)	(34,38)	(98,81)

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	
	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2024	31/12/2023	31/12/2024	31/12/2023
Ativo						
Caixa e equivalentes de caixa	470.878	307.497	-	-	-	-
Títulos e valores mobiliários ^(a)	-	-	-	4.919	-	-
Contas a receber	-	-	-	-	98.718	500.162
Outros ativos	-	-	-	-	132.255	96.223
Caixa restrito	39.038	45.879	-	-	-	-
	509.916	353.376	-	4.919	230.973	596.385
Passivo						
Fornecedores	-	-	-	-	364.923	569.318
Debêntures	-	-	-	-	262.961	375.638
Partes relacionadas	-	-	-	-	263.783	272.965
Passivo de arrendamento	-	-	-	-	7.254	-
Outras contas e despesas a pagar	-	-	-	-	5.306	8.503
	-	-	-	-	904.227	1.226.424

^(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.

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras.

Companhia do Metrô de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras
Em 31 de dezembro de 2024 e 2023

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



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.

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 26 de março de 2024, 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.

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras.



Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras
Em 31 de dezembro de 2024 e 2023

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



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 2024, a Companhia adotou a taxa de câmbio de R\$ 6,1923/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 2024:

Risco	Aumento da taxa de câmbio
Taxas de câmbio referencial	6,1923
Fornecedores internacionais	24.014
Valores expostos ^(M)	3.878
Cenário favorável (-50%)	12.007
Cenário favorável (-25%)	18.010
Cenário adverso (+50%)	36.021
Cenário adverso (+25%)	30.017

^(M) Refere-se ao saldo, em dólares americanos (US\$), de obrigações com fornecedores internacionais.

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 ^(M)	12,15%	180.132
Cenário favorável (-50%)	6,075%	(10.943)
Cenário favorável (-25%)	9,113%	(5.472)
Cenário adverso (+50%)	18,225%	10.943
Cenário adverso (+25%)	15,188%	5.472

^(M) 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 passageiros dos transportes de passageiros aplicada na Região Metropolitana de São Paulo pela STM, ligada ao GESP.

64

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras.

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras
Em 31 de dezembro de 2024 e 2023

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



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, 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 2024, a Companhia possui passivo oneroso de R\$ 262.961 (R\$ 375.638 em 31 de dezembro de 2023), conforme nota explicativa nº 15, para fins de apuração do índice de endividamento. O índice de cobertura apurado é de 103,05% no exercício findo em 31 de dezembro de 2024 (86,37% em 31 de dezembro de 2023).

28.10 Garantias

Em 31 de dezembro de 2024, 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\$ 6.574 (R\$ 5.964 em 31 de dezembro de 2023).

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 2024, o montante de garantias oferecidas sob a modalidade de apólice era de R\$ 344.002 (R\$ 292.344 em 31 de dezembro de 2023).

29 Cobertura de seguros

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 2024, 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.

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras.

65



Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas explicativas às demonstrações financeiras
Em 31 de dezembro de 2024 e 2023

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



	31/12/2024	31/12/2023
Limite máximo de indenizações		
Ativos materiais	1.188.092	1.206.188
Seguro garantia judicial	200.000	400.000
Seguro de responsabilidade civil - geral	93.500	93.500
Seguro garantia compra de energia	43.384	104.015
Seguro de responsabilidade civil - administradores	30.000	30.000
Riscos diversos	18.268	18.342
Total	1.573.244	1.852.045

30 Eventos subsequentes

Antecipação de recebíveis

Em 31 de janeiro de 2025, a Companhia celebrou o aditivo contratual com o Consórcio Condeshop, concessionária dos Shoppings Metrô Tatuapé e Boulevard Tatuapé, no qual prorroga a vigência do contrato por mais 50 anos a partir de 27 de outubro de 2047, passando o respectivo termo final a recair em 27 de outubro de 2097. O aditivo contratual prevê o pagamento antecipado no montante de R\$ 280.000, sendo que a 1ª Parcela de R\$ 100.800 foi quitada em 14 de fevereiro de 2025, e a segunda de 179.200 deverá ser paga em 60 dias após a assinatura do ativo.

Pagamento de Abono Salarial

A Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô efetuará o pagamento de abono aos colaboradores, substitutivo ao Programa de Participação nos Resultados 2024, no valor total de R\$ 5.879,22 (cinco mil oitocentos e setenta e nove reais e vinte e dois centavos, em duas parcelas, sendo a primeira parcela no valor de R\$ 3.879,22 (três mil, oitocentos e setenta e nove reais e vinte e dois centavos), com pagamento na folha do mês de fevereiro de 2025, e uma segunda parcela no valor de R\$ 2.000,00 (dois mil reais), a ser quitada em data a ser estabelecida durante a campanha salarial 2025/2026. O valor total estimado para quitação do abono, considerando os colaboradores elegíveis, é de R\$ 45.000.

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras.



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

Disposições Finais

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. O conteúdo do Relato Integrado foi submetido à verificação de auditoria, conduzida pela empresa BDO RCS Auditores Independentes, conforme Relatório de Asseguração Limitada anexo a este documento.

A versão completa do Relatório Integrado 2024 da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ encontra-se disponível no site www.metro.sp.gov.br no canal Institucional



Agradecimentos



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

Agradecemos aos nossos empregados, passageiros, acionistas, fornecedores e a todos aqueles que contribuíram para o desempenho da Companhia do Metrô no ano de 2024.

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.



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
RODRIGO BEZERRA DA SILVA

Conselheiro de Administração Independente
VAGO

Conselheiro de Administração Eleito Empregados
WAGNER FAJARDO PEREIRA

Conselho Fiscal

Titular

ADOLFO CASCUDO RODRIGUES

Suplente

MARCELO SOARES DE SOUZA

Titular

LUCIANO GARCIA MIGUEL

Suplente

FÁBIO HENRIQUE GALINARI BERTOLUCCI

Titular

TZUNG SHEI EU

Suplente

ANDRÉ DA SILCA CURCIO

Titular

GUILHERME MURARO DERRITE

Suplente

PAULO MAURICIO MACULEVICIUS FERREIRA

Titular

JOSÉ MARCELO CASTRO DE CARVALHO

Suplente

BETY TICHAUER

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

LEANDRO KOJIMA

Diretor Comercial em exercício

ANTONIO JULIO CASTIGLIONI NETO

Diretor de Finanças e de Relações com Investidores

PAULO MENEZES FIGUEIREDO

Diretor de Operações

FABIO SIQUEIRA NETTO

Diretor de Engenharia e Planejamento

ROBERTO TORRES RODRIGUES

Comitê de Elegibilidade

Membro

JANAINA SHOENMAKER

Membro

MARISA CARLA AYRES CAMARINI

Membro

RICARDO DOS SANTOS

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



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

ADRIANA VALLIM CECÍLIO
ADRIANE TAKEDA DE SOUSA
ALEXANDRE FRAZÃO D'ANDREA
ALEXANDRE MAKOTO KOGA
ALINE LAGES LINO
ALUISIO FERNANDES GONCALVES DE OLIVEIRA
ANA CAROLINA THEODORO DANTAS
ANA PAULA RODRIGUES DOS SANTOS SEGARRO
ANA REGINA HUM TICHEMRA
ANDRE LUIZ MOTTA MASSA
BRUNO DE CASTRO FERNANDES
CACILDA BASTOS PEREIRA DA SILVA
CARLOS MICHEL ALEM
CARMEN CAMPOY DIAS
JAIR RIBEIRO DE SOUSA
KAREN MONESI
LIVIA SAVIGNANO FORTES
CLAUDIA BORDO DA SILVIA
CLAUDIA REGINA BARBOSA CABRAL DE MELO
CLÁUDIO ADOLPHO RAMOS LEITE CORREA PINTO
CARLOS EDUARDO PAIXÃO DE ALMEIDA
DANIELA CORREIA PEREIRA MORO
DANIELLA LOBO DA COSTA LIMA
DARIO SCHNEEBERGER DE CARVALHO
DIONISIO MATRIGANI DE SOUZA GUTIERRES
EDUARDO OLIVEIRA MENDES DA SILVA
ELAINE DORO LABATE
EMANUELLE MACIEL DA SILVA BEGUETTO
EMILIA MAYUMI HIROI
FÁBIO INÁCIO DA SILVA
FABIOLA DAMATO BEMFEITO
FERNANDO GOMES CLÍMACO
FERNANDO TREVISAN OLIVI MORENO
FRANCINE TUROLLA FERRARINI
FRANCISCO CARLOS PELEGATE DIAS

GILDO ALVES DO PRADO / RÍSIA MOURA OLIVEIRA
BENEVIDES
GIOVANI SORICE NETO
GLAUCO FERNANDES LOPES
JACQUELINE COSTA DA SILVA
JOICE DE LIMA ARRUDA DA SILVA
JOSÉ ALBERTO DE CASTRO RUBIRA
JOSÉ DE FRANÇA BUENO
JULIANA MARINA FERREIRA BRITO ROSA
JULIANA VENANCIO DE OLIVEIRA
KARINA DE ANDRADE WATANABE NAKAO
KATIA HARUE KAMIMURA
KEILA CRISTINA DE SENA LANDIM
LEONARDO CLEBER LIMA LISBOA
LIVIA SAVIGNANO FORTES
LUCAS BUENO DOS SANTOS
LUIZ ANTONIO CORTEZ FERREIRA
LUIZ AUGUSTO SANTOS TAQUEDA
LUIZ EVILASIO DA ROCHA PEREIRA
MARCELLO BORG
MARCOS EDUARDO FERNANDES FILHO
MARCOS KASSAB
MARCOS ROBERTO DE SOUZA
ROBINSON DA SILVA SOLOVENCO
VICTOR BASSETTI MARTINHO
MARCELO BASSO
MARCIA BORGATO INAOKA
MARCIA INES ALVES
MARCIA KIYOMI NAKASHIMA
MARCOS JURADO ROSA
MARIA BEATRIZ PESTANA BARBOSA
MARIA CLARA PEREIRA SOARES
MARIA HELENA ZANCHETTA
MARIANA YASSUDA DE QUADROS TAVARES
MÁRIO JOSÉ GIL TELES

MONICA PEREIRA DA SILVA
MONIQUE CAMPAGNARO CURTULO
NELSON MAURO VOLPE
NOEL JOÃO MENDES COSSA
PAULA MAIA RIBEIRO AVESANI
RAFAEL BARRETO GATTI
RAFAEL BARROS MUSSI
RAMÓN CAROLLO SARABIA NETO
REGINA MARIA NOGUEIRA
RENATA SILVA FIDELES DOS SANTOS
RICARDO DOS SANTOS
RICARDO FERRO BARBIERI
RODOLFO LIMA CHIAPARIN
RODRIGO LOPES SOARES
ROSA ERNESTINA RODRIGUES
SERGIO JOSE DA CUNHA ALBUQUERQUE
SÉRGIO LUÍS FERNANDES
SILVIA CRISTINA DO NASCIMENTO GABRIEL
SILVIO VINICIUS OLIVEIRA SANTOS
SORAIA SCHULTZ MARTINS CARVALHO
TAMIE FELTRIN YAKUSHIJI
VANESSA ARAUJO VALERIO
VITOR AMADEU FERREIRA ALCÂNTARA
VICTOR BASSETTI MARTINHO
VITOR CARNEIRO FERRÃO
WELLINGTON FONSECA DIAS

Coordenação

LUIZ CLAUDIO DIDIO BRIANI
ALUIZIO XAVIER GIBSON NETO
MARIA BEATRIZ BARBOSA

Elaboração

ARIOVALDO FERRAZ DE ARRUDA VEIGA
VALMIR ALVES DE AQUINO



Anexo I

Conexão com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável – ODS



No contexto de mobilização em relação ao futuro da vida nas cidades, o Metrô tem buscado fortalecer o seu papel como agente para contribuir com os compromissos de governo para os Objetivos do Desenvolvimento Sustentável.

Os ODS, expressos na Agenda 2030 da ONU, compreendem questões essenciais a serem contempladas pelas empresas. 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 2,91 milhões de passageiros por dia em 2024.

A rede metroviária tem um papel essencial para o desenvolvimento sustentável da Região Metropolitana de São Paulo por meio de um transporte sustentável. Promove 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.

Com especial destaque às ações previstas na agenda global nas áreas de cidades sustentáveis, indústria, infraestrutura e inovação, energia acessível e limpa, água potável e saneamento, biodiversidade, mudança global do clima, redução das desigualdades, 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 aos planos para a transição energética no setor de transporte.

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.



- 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



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



1. Erradicar a Pobreza

“Acabar com a pobreza em todas as suas formas, em todos os lugares”.

A rede metroviária promove a acessibilidade e a mobilidade da população na Região Metropolitana de São Paulo-RMSP, onde se verifica uma condição social marcada por desigualdade social e espacial. A população de baixa renda, que vive em bairros periféricos distantes das regiões centrais, depende da oferta de transporte para realizar suas atividades do dia a dia.

Com a rede metroviária, amplia-se a conectividade do território e o acesso da população aos serviços essenciais e polos onde se localiza a maior parte das oportunidades de trabalho, estudo, saúde e lazer. Na realização das atividades destacam-se também os benefícios promovidos pela rede metroviária para a redução dos tempos de deslocamento, ampliando o conforto e o bem-estar da população. O Metrô é considerado uma referência pelos serviços prestados aos passageiros e por garantir o acesso ao transporte e às estações em situações de emergência social e ambiental, reduzindo a exposição e a vulnerabilidade da população.

Para ter acesso ao serviço, as tarifas praticadas pelo Metrô consideram 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). A política tarifária e os valores das tarifas dos transportes metropolitanos são estabelecidos pela Secretaria dos Transportes Metropolitanos do Estado de São Paulo.

São oferecidas tarifas para quem utiliza só 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 (tarifa madrugador), bilhete único.

É oferecida também a redução ou isenção em outros tipos de bilhetes: bilhete único para estudantes (meia tarifa ou gratuidade), professores da rede pública de ensino (meia tarifa), idosos com idade entre 60 e 64 anos ou igual ou superior a 65 anos (gratuidade), trabalhador desempregado (isenção tarifária), mãe paulistana e bilhete único especial para pessoa com deficiência (gratuidade).



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 garante a conexão entre a economia e a vida da população e de seus empregados.

Os benefícios da rede metroviária, enquanto um sistema de transporte sustentável, contemplam ganhos para os que dedicam o seu trabalho ao atendimento das necessidades de mobilidade da população.

A Companhia assegura uma alimentação variada e equilibrada aos empregados e estagiários, através de vale refeição e vale alimentação. Nos restaurantes dos pátios de manutenção dos trens, o 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.

Outras ações também têm contribuído para a redução dos impactos associados à pobreza, com iniciativas voluntárias de empregados do Metrô 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



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



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 a diminuição dos tempos de deslocamento, dos congestionamentos, do consumo de combustíveis e menor emissão de poluentes promovidas com a substituição modal, o Metrô contribui para o bem estar e a saúde da população, com a melhoria das condições de mobilidade e da vida na cidade.

O Metrô também exerce um papel como agente promotor de melhorias sociais. Com o Programa Metrô Social, realiza ações 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 2024, foram realizadas ações para famílias em situação de vulnerabilidade atendidas por meio de auxílio-moradia, atendimentos nos canais de comunicação, destinação de bilhões em Benefícios Sociais para a cidade e seus habitantes, atendimentos das Unidades Móveis LGBTQIA+,

atendimentos e cadastros para vagas de estágio CIEE + NUBE/Saber, atendimentos para prevenção de doenças do coração e atendimentos “Dia Mundial da Diabetes”, atendimentos para vagas de emprego CATE, vacinas para COVID, pessoas abrigadas, projeto “Noites Solidárias” em conjunto com a Secretaria de Desenvolvimento Social, atividades de ações culturais nas estações do Metrô, atendimentos nas redes sociais, atendimentos nos Postos de Apoio à Mulher vítima de violência, estações com acessibilidade, resíduos perigosos tratados adequadamente, tampinhas plásticas recolhidas para reciclagem, áreas ajardinadas pelo Metrô, junto às estações/ciclovias paralelas à rede metroviária.

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: : Adesão ao Programa Empresa Cidadã (Lei 11.770/2018) cujo foco principal é o de estender os dias das licenças maternidade e paternidade.



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



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 engajamento com os públicos de interesse faz parte do compromisso do Metrô para construir uma rede de comunicação e relacionamento aproximando a empresa e a sociedade. Busca identificar as aspirações e necessidades e compreender melhor os impactos das suas atividades na vida das pessoas.

As ações que são desenvolvidas visam a construção de uma cultura para a sustentabilidade, tendo como foco a mobilidade sustentável e a geração de valor e o desenvolvimento de competências essenciais para a cidadania e responsabilidade social.

Em 2024, o indicador estratégico que relaciona a quantidade de horas de treinamento praticadas para cada 1.000 horas programadas alcançou 23,13h superando a meta de 20,27h 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 2024 as ações de: Ampliação da trilha de aprendizagem em Inovação – Parceria com a FEI e NIT na Jornada do Design, com 08 cursos, completamente práticos, instrumentais, focados na concepção de soluções inovadoras para problemas complexos, considerando desafios reais trazidos pelas equipes do Metrô. *Design Thinking* (2 turmas), • *Design de Serviços* (1 turma), • *Design Estratégico* (2 turmas), • *Design de Futuros* (2 turmas), • *Design em User Experience – UX* (1 turma)

- Parceiro: IED – Instituto Europeu de Design
- 192 horas de curso • 233 participações.

A Unimetro Virtual conta atualmente com 220 cursos no formato EaD (Ensino à Distância). Em 2024, foram publicados 35 cursos de diversas categorias, sendo 19 de Operação e Manutenção e 10 corporativos, com destaque aos novos cursos para autodesenvolvimento e aumento de produtividade:



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



5. Igualdade de Gênero

“Alcançar a igualdade de gênero e empoderar todas as mulheres e meninas”.

No Metrô, o respeito e a valorização da diversidade são pilares fundamentais. Para aprofundar as discussões e ampliar o conhecimento sobre o tema, além de fortalecer a construção de um ambiente mais inclusivo, foram realizados:

Treinamentos sobre Diversidade e Inclusão na formação de novos gestores, empregados operativos e terceirizados. Reuniões periódicas do Comitê de Diversidade e Inclusão. Subsídios e orientações aos gestores sobre demandas pontuais relacionadas à diversidade;

- Palestras e rodas de conversa temáticas com a participação do grupo de afinidade (GA) + MulheresDoMetrô,.
- Revisão da NGR-02-201 – Diretrizes para a Diversidade. Ampliação de conceitos e introdução do tema de microagressões no trabalho.
- Lançamento do Diversicast. O podcast do Metrô sobre diversidade e inclusão.
- Reuniões trimestrais com Comissão de Ações Afirmativas com representantes do Sindicato.
- 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 2024, 26% 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 2024, o Metrô recebeu o Selo de Direitos Humanos e Diversidade pela 6ª vez.



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



6. Água Potável e Saneamento

“Assegurar a disponibilidade e gestão sustentável da água e saneamento para todas e todos”.

O compromisso do Metrô com o desenvolvimento sustentável faz parte do ciclo de vida dos empreendimentos. Nas fases iniciais dos projetos de novas linhas, são internalizadas diretrizes de construção sustentável e realizados estudos sobre os riscos hidrológicos, o balanço hídrico e a eficiência energética de cada uma das estações e edificações, em diferentes cenários, considerando soluções para reduzir o consumo de água e energia.

O gerenciamento hídrico é parte do compromisso do Metrô com a sustentabilidade. Ele é realizado durante a implantação das linhas e com a inauguração das estações e início da operação, é assumido no âmbito do Sistema de Gestão Ambiental Corporativo – SGA, que abrange a operação, as atividades administrativas e as de suporte à gestão, em conformidade com a Norma ISO 14.001.

A redução do consumo de água potável é um dos objetivos do SGA na operação e prédios administrativos. O consumo de água potável tem se mantido constante desde 2020, sendo que as estações contribuem com mais de 50%. Os dados do gerenciamento hídrico nas obras não são incluídos nos registros do SGA corporativo por serem temporários.

A gestão hídrica no Metrô inclui o controle de processos associados às atividades da Companhia para mitigar impactos e riscos ambientais. Toda a água consumida advém da companhia de abastecimento da RMSP e o esgoto gerado é encaminhado para a rede de coleta da concessionária.

Para aprimorar a gestão, está sendo desenvolvido um sistema de telemetria para medição de consumo de água, em parceria com o Centro Tecnológico de São José dos Campos. Este projeto ajudará na detecção mais rápida de vazamentos e a uma melhor compreensão do perfil de consumo das estações. Está planejada para 2025 a implementação de um piloto desse sistema.

Os dados de consumo estão apresentados no Painel de Dados GRI neste relatório.



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



7. Energias Renováveis e Acessíveis

“Assegurar o acesso confiável, sustentável, moderno e a preço acessível à energia para todos”.

O Metrô reúne atributos e benefícios de um transporte sustentável, essenciais para a mobilidade urbana e cenários de baixo carbono. A infraestrutura é planejada para ser sustentável e resiliente aos efeitos das mudanças climáticas e prover uma rede de transporte integrada capaz de promover a substituição de modos movidos a combustível fóssil com a transferência de passageiros para o metrô.

O acesso a um transporte sustentável movido a energia elétrica está associado à inclusão de requisitos de construção sustentável e à inovação no desenvolvimento dos projetos de estações. Na fase de operação e manutenção da infraestrutura, é realizada a gestão do consumo de energia dos trens, de equipamentos e sistemas e a adoção de medidas para a melhoria contínua do desempenho energético.

O consumo de energia para a operação do sistema representa mais de 90% do total da Companhia, sendo o restante destinado para prédios administrativos e canteiros de obras.

A partir de 2027, parte desta energia que é consumida na operação das linhas, será renovável e certificada. O Metrô se associou a um consórcio chinês para um projeto de produção de energia em uma usina de energia solar e eólica de aproximadamente 150 hectares em Lagoa do Barro do Piauí (PI).

Além disso, estima-se uma economia de R\$ 12,2 milhões ao ano, com os descontos nas tarifas de uso da rede e isenção tributária, garantindo o aprimoramento do desempenho climático e a sustentabilidade financeira, por conta dos custos crescentes para aquisição de energia elétrica.

Este alinhamento dos processos à abordagem das mudanças climáticas, é considerando uma oportunidade para a resiliência dos seus ativos e para a agenda dos objetivos do desenvolvimento sustentável.



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. Em 2024 a Pesquisa continuou suspensa.

Cargos de Liderança: Em relação a ocupação dos cargos de liderança, 26% são ocupados por mulheres e 21% por pretos e pardos.

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.

- 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



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



9. Indústria, Inovação e Infraestruturas

“Construir infraestruturas resilientes, promover a industrialização inclusiva e sustentável e fomentar a inovação”.

A expansão da rede metroviária é fundamental para o desenvolvimento das cidades e a mobilidade do futuro. A infraestrutura é concebida para ter uma longa vida útil e ser resiliente aos efeitos das mudanças climáticas.

A implantação de empreendimentos como os do Metrô compreende processos de grande magnitude e complexidade, considerando os impactos e riscos associados. A longa experiência no planejamento e concepção dos projetos tem se refletido em oportunidades de melhorias e inovação na construção de espaços mais sustentáveis.

As soluções são desenhadas integrando de forma transversal aspectos urbanísticos, socioeconômicos, ambientais, regulatórios e tecnológicos, possibilitando a redução de impactos e custos, garantindo a eficiência e o desempenho ambiental futuro nas fases de operação e manutenção das edificações. Os desenhos das estações estão trazendo cada vez mais a conexão com os serviços ecossistêmicos (ecológicos) e a biodiversidade, visando minimizar as interferências no patrimônio verde.

É de se destacar também a integração de Soluções Baseadas na Natureza nos projetos, possibilitando o aprimoramento do desempenho ambiental das unidades construtivas e de seus benefícios adicionais para a adaptação e mitigação de emissões de GEE simultaneamente.

Além disso, os projetos do Metrô têm ampliado o leque de oportunidades de negócios e incentivam a transformação do entorno em núcleos de atividade econômica e equipamentos urbanos, beneficiando a economia local, impulsionando a criação de empregos e desenvolvimento econômico de toda a cadeia produtiva.

Estas oportunidades de negócios geradas com a implantação de estações podem gerar receitas não tarifárias para o Metrô, fundamentais para a sustentabilidade financeira, o aperfeiçoamento do sistema de transporte público e o alcance da 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 toda sociedade.



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 em operação contribui para a redução das desigualdades na Região Metropolitana de São Paulo com a promoção da acessibilidade ao território metropolitano e a ampliação da mobilidade da população.

A transformação social e urbana é garantida com a expansão da rede, por possibilitar maior conectividade às áreas da RMSP para além do centro expandido, alcançando outros municípios carentes da rede de alta capacidade. Destacando-se ainda o aumento da articulação das viagens periferia-periferia, o atendimento a locais distantes e com longo tempo de deslocamento, bem como o atendimento e o desenvolvimento de centralidades existentes.

O papel do Metrô, como agente social, é ampliado com as ações e programas que desenvolve com a rede em operação. O Metrô de São Paulo 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 de

entidades, órgãos públicos, instituições filantrópicas, organizações do terceiro setor e de ensino superior, sem fins lucrativos, que proporcionam 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 2024, o programa realizou atividades culturais como 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 transporte urbano é essencial para o desenvolvimento das cidades e é um agente transformador do espaço urbano, das dinâmicas social, econômica e ambiental. O setor tem forte dependência por energia de origem fóssil e seu desempenho é influenciado pelos preços para aquisição de energia, por políticas setoriais, pelo comportamento e necessidades das pessoas.

Neste contexto, os sistemas de transporte sobre trilhos, movidos à energia elétrica e que promovem substituição de meios de transporte movidos a combustível fóssil, assumem um papel fundamental para a construção de cidades mais sustentáveis. Para sua implantação, devem promover o equilíbrio entre a infraestrutura e a cidade com a mitigação dos impactos sociais e ambientais, gerando benefícios para a sociedade.

Além de buscar a melhor inserção urbana e comunicação harmônica com o ambiente externo, os projetos do Metrô preservam 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 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.

O Metrô atua também com base em diretrizes sociais para atender e orientar o reassentamento de famílias em situação de vulnerabilidade que são afetadas pelas obras, de acordo com requisitos legais, boas práticas de responsabilidade social e sustentabilidade, e de organismos internacionais de fomento para projetos de transportes.

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

O Metrô mantém boas práticas de gerenciamento dos resíduos e busca o aperfeiçoamento constante dessas práticas, alinhando-as aos objetivos estabelecidos pela Política Nacional de Resíduos Sólidos.

Entre elas, está a logística reversa que é utilizada para destinação de baterias alcalinas, de pilhas e baterias portáteis, pneus do monotrilho, embalagens de spray incapacitante. Isso garante o encaminhamento ambientalmente correto desses resíduos que possuem potencial significativo de causar impactos adversos ao meio ambiente, sem implicar em custos diretos ao Metrô.

Em 2024, o Metrô ampliou esse instrumento importante da Política Nacional de Resíduo Sólidos, incluindo no processo de logística reversa a destinação das embalagens plásticas de óleos lubrificantes, provenientes dos processos de manutenção e a retomada da retirada dos coletes a prova de balas usados pelo corpo de segurança, pela empresa fornecedora. Ela realiza o aproveitamento e destinação

consciente dos retalhos/aparas da fabricação para reutilização pela indústria nacional, e a destruição dos painéis balísticos em conformidade com a legislação pertinente.

As lâmpadas fluorescentes utilizadas no Metrô 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





13. Ação Climática

“Tomar medidas urgentes para combater a mudança climática e seus impactos”.

A abordagem das mudanças climáticas está presente desde as fases iniciais de planejamento e concepção dos empreendimentos metroviários, através de medidas de mitigação de emissões de GEE e de adaptação climática.

As medidas de mitigação promovidas pelo Metrô estão relacionadas 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 a integração de outras abordagens integrando pessoas, atividades, edifícios e espaços públicos para a promoção da mobilidade e o desenvolvimento urbano sustentável.

Desde as fases de planejamento e concepção, 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.

As medidas para adaptação climática também estão presentes na abordagem das mudanças climáticas no Metrô. Os riscos hidrológicos são avaliados desde as fases iniciais de planejamento e concepção e são definidas soluções de engenharia, arquitetônicas e de inserção urbana para minimizar eventuais impactos na fase de operação. Nesta fase, o Metrô monitora as condições climáticas por conta de possíveis impactos na operação do serviço advindos das

chuvas extremas, descargas atmosféricas, ventos fortes e calor excessivo e adota medidas preventivas visando a redução da probabilidade e dos impactos das ocorrências relacionadas aos fatores de risco relacionados ao clima.

Também são adotadas Soluções baseadas na Natureza-SbN que possibilitam o aprimoramento do desempenho ambiental das unidades construtivas, considerando os benefícios adicionais para adaptação e mitigação de emissões, simultaneamente.

Em 2024, o Metrô iniciou um trabalho com apoio do Banco Mundial para estabelecer um Plano de Continuidade de Negócios visando garantir a resiliência de suas operações diante de interrupções relacionadas ao clima. Ele abrange a avaliação e a priorização de riscos climáticos, a análise da resiliência da infraestrutura (redundâncias, backups, atividades de manutenção e inspeções), a proposição de especificações para sistemas de alerta, a implementação de medidas sensíveis a alterações climáticas e a avaliação dos impactos de interrupções.

Toda essa abordagem resulta em indicadores bastante positivos que enfatizam a relevância dos sistemas metroviários e dos investimentos na expansão da rede para cenários de baixo carbono: em 2024, a operação da rede metroviária atual, proporcionou o balanço líquido de carbono de 625 mil toneladas em CO₂e. Para transportar um passageiro por uma distância de um quilômetro, a operação do Metrô resultou na emissão indireta de 4 gramas em CO₂e.

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”.

As novas linhas metroviárias são implantadas em áreas densamente urbanizadas e muito alteradas e, 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. Os possíveis impactos identificados nesta avaliação são: (i) a perda de cobertura vegetal; (ii) Interferência em Área de Preservação Permanente – APP; (iii) Perda de Habitat e Perturbação da Avifauna. Todos esses impactos são 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 do licenciamento ambiental a que estão sujeitos os empreendimentos metroviários, como exigência do órgão licenciador, 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.

Nesses planos e programas constam ações como a remoção somente das árvores estritamente necessárias à implantação da nova linha ou trecho de linha 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 6ª vez, um prêmio concedido pela Secretaria Municipal de Direitos Humanos e Cidadania.

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. As solicitações de informações pelos

Canais de atendimento ao cidadão estão disponíveis em: <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>



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 papel do Metrô na promoção da mobilidade e do desenvolvimento urbano sempre esteve associado à contribuição expressiva para a economia e o desenvolvimento sustentável.

A implementação de projetos de infraestrutura de transporte implica em planejamento e processos de longo prazo. Impõe também decisões complexas que envolvem, além das prioridades públicas e contexto econômico, recursos, ambiente regulatório, interesses sociais e ampla articulação entre os agentes envolvidos.

Ao longo dos anos de experiência e expertise, o trabalho desenvolvido no planejamento, concepção, projeto, obra e operação do sistema metroviário do Metrô evoluiu. O seu papel como agente público foi exigindo maior articulação e negociação com os públicos de interesse, bem como o aprimoramento de suas práticas, conforme avançam a tecnologia, as práticas construtivas, os requisitos legais e regulatórios, os hábitos de viagem da população, as condições climáticas, sempre atrelado aos

aspectos econômicos.

O Metrô tem aprimorado suas práticas com recursos de componentes de fortalecimento institucional oriundos de financiamentos para expansão da rede e cooperado com organismos internacionais para o *benchmarking* de suas práticas no ciclo de vida dos empreendimentos.

Participa de comunidades técnicas internacional e nacional para o aprimoramento da gestão. É membro do COMET, um grupo composto por 45 metrôs existentes em cidades no mundo, que conta com o apoio técnico do *Imperial College* e do *Transport Strategy Centre* para a avaliação da performance dos sistemas. A nível nacional, o Metrô tem contribuído na formulação de bases políticas para o planejamento urbano, mobilidade sustentável, e na disseminação de práticas na gestão socioambiental, gestão das emissões de GEE e de engajamento com as partes interessadas.



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	2-1 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; 5; 8			
	2-5 Verificação externa	4			
	2.6 Atividades, cadeia de valor e outras relações de negócios	8 -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	234			
	2-8 Trabalhadores que não são empregados	11; 234; 237			
	2-9 Estrutura de governança e sua composição	60-62			
	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	61; 280			
	2-12 Papel desempenhado pelo mais alto grau de governança na supervisão da gestão dos impactos	5-7; 34-45; 60-78			



Anexo II – Índice GRI



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	3-7; 34-45			
	2-15 Conflitos de interesse	60-76		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	60-76			
	2-17 Conhecimento coletivo do mais alto órgão de governança	5-7; 60; 165; 280			
	2-18 Avaliação do desempenho do mais alto órgão de governança	61; 70-76			



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	2-19 Políticas de remuneração	232; 235			
	2-20 Processo para determinação da remuneração	233			
	2-21 Proporção da remuneração total anual	223			
	2-22 Declaração sobre estratégia de desenvolvimento sustentável	3; 5-7			
	2-23 Compromissos de política	3; 5-6			
	2-24 Incorporação de compromissos de política	34-45			



Anexo II – Índice GRI



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	77-78; 165-174			
	2-26 Mecanismos para aconselhamento e apresentação de preocupações	60-78			
	2-27 Conformidade com leis e regulamentos	60-78			
	2-28 Participações em associações	165; 330		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; 141-149; 219-224			
	2-30 Acordos de negociações coletiva	232			



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	5-7			
	3-2 Lista de temas materiais	5-7			
GRI 201 Desempenho Econômico 2016					
GRI 3 Tema Material 2023	3-3 Gestão dos temas materiais	5-7; 260-274			
	201-1 Valor econômico direto gerado e distribuído	11; 273			
	201-2 Implicações financeiras e outros riscos e oportunidades decorrentes de mudanças climáticas	66; 79; 135-140; 158-160 ODS 13			
	201-3 Obrigações do plano de benefício definido e outros planos de aposentadoria	238			
	201-4 Apoio financeiro recebido do governo	268; 272			



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 Presença no Mercado 2016					
GRI 3:Tema material 2023	3-3 Gestão dos temas materiais	5-7			
	202-1 Proporção entre o salário mais baixo e o salário mínimo local com discriminação por gênero	223 Portal da Transparência		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	5-7			
	203-1 Investimento em infraestrutura e apoio a serviços	3; 11; 79-134			
	203-2 Impactos econômicos indiretos significativos	11; 79-82; 135-140; 273			



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 204 Práticas de compra 2016					
GRI 3: Tema material 2023	3-3 Gestão dos temas materiais	5-7; 72-73; 171			
	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	5-7; 60; 65; 72-73			
	205-1 Operações avaliadas quanto a riscos relacionados à corrupção	60-76			
	205-2 Comunicação e capacitação em políticas e procedimentos de combate à corrupção	60-76; 322; 329			
	205-3 Casos confirmados de corrupção e medidas tomadas	72-75			



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	5-7; 71-75; 223			
	206-1 Ações judiciais por concorrência desleal, práticas de truste e monopólio	223		Portal da Transparência (vide "Formulário de Referência").	
GRI 207 Tributos 2019					
GRI 3:Tema material 2023	3-3 Gestão dos temas materiais	5-7; 223			
	207-1 Abordagem tributária	71; 223			
	207-2 Governança, controle e gestão de risco fiscal	60-73; 223			
	207-3 Engajamento de stakeholders e gestão de suas preocupações quanto a tributos	223			



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 301 Materiais 2016					
GRI 3:Tema material 2023	3-3 Gestão dos temas materiais	5-7; 77-78			
	301-1 Materiais utilizados, discriminados por peso ou volume	-			Indicador não disponível
	301-2 Matérias-primas ou materiais reciclados utilizados	-			Indicador não disponível
	301-3 Produtos e suas embalagens reaproveitados	-			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	5-7; 150; 158-164; 170; 175 ODS 7			
	302-1 Consumo de energia dentro da organização	175			
	302-2 Consumo de energia fora da organização	175			
	302- 3 Intensidade energética	11; 175			
	302- 4 Redução do consumo de energia	159-162; 170			
	302-5 Reduções nos requisitos energéticos de produtos e serviços	150; 158-164; 170; 175			



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 303 Água e Efluentes					
GRI 3:Tema material 2023	3-3 Gestão dos temas materiais	5-7; 167; 171-172; 179 ODS 6			
	303-1 Interações com a água como um recurso compartilhado	172; 179			
	303-2 Gestão de impactos relacionados ao descarte de água	172; 179			Descarte na rede da SABESP SP.
	303-3 Captação de água	172; 179			
	303-4 Descarte de água	172; 179			Descarte na rede da SABESP SP.
	303-5 Consumo de água	172; 179			



Anexo II – Índice GRI



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	5-7; 150; 166-169 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	166-169; 180			
	304-2 Impactos significativos de atividades, produtos e serviços na biodiversidade	150; 166-169; 180			
	304-3 Habitats protegidos ou restaurados	150; 166-169 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.

- 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



- 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	5-7; 150; 158-165 ODS 13			
	305-1 Emissões diretas (escopo 1) de gases de efeito estufa (GEE)	176			
	305-2 Emissões indiretas (escopo 2) de gases de efeito estufa (GEE) provenientes da aquisição de energia	162; 176			
	305-3 Outras emissões indiretas (escopo 3) de gases de efeito estufa (GEE)	176			
	305-4 Intensidade de emissões de gases de efeito estufa (GEE)	18; 176			
	305-5 Redução de emissões de gases de efeito estufa (GEE)	163; 176; ODS 13			



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					
	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	5-7; 150; 173; 178 ODS 12			
	306-1 Descarte de água por qualidade e destinação	179			Descarte na rede da SABESP SP
	306-2 Resíduos por tipo e método de disposição	178			
	306-3 Derramamentos significativos	-			Em 2024 não ocorreram derramamentos significativos.



Anexo II – Índice GRI



Norma GRI	Conteúdo	Localização (págs.)	Omissão		
			Requisitos omitidos	Motivo	Explicação
GRI 306 Efluentes e Resíduos 2016					
	306-4 Transporte de Resíduos perigosos	178			
	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	173; 178-180			
	306-2 Gestão de impactos significativos relacionados a resíduos	150; 173; 178			
	306-3 Resíduos gerados	178			
	306-4 Resíduos não destinados pra disposição final	178			
	306-5 Resíduos destinados para disposição final	178			

- 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



- 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	5-7; 66; 72-73; 151; 179			
	308-1 Novos fornecedores selecionados com base em critérios ambientais	151; 179			
	308-2 Impactos ambientais negativos da cadeia de fornecedores e medidas tomadas	151; 179			
GRI 401 Emprego 2016					
GRI 3:Tema material 2023	3-3 Gestão dos temas materiais	5-7; 229-259			
	401-1 Novas contratações e rotatividade de empregados	234			



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	5-7; 229-259			
	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



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	5-7; 11; 77-78; 239-241			
	403-1 Sistema de Gestão de Saúde e Segurança do Trabalho	77-78; 239-241			
	403-2 Identificação de Periculosidade, avaliação de riscos e investigação de acidentes	239-241			
	403-3 Serviços de saúde do trabalho	11; 238-241			
	403-4 Participação dos trabalhadores, consulta e comunicação aos trabalhadores referentes a saúde e segurança do trabalho	77-78; 239-241			

- 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



- 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	238-239; 251-258			
	403-6 Promoção da saúde do trabalhador	239-241			
	403-7 Prevenção e mitigação de impactos de saúde e segurança do trabalho diretamente vinculados com relações de negócios	239-241			
	403-8 Trabalhadores cobertos por um sistema de gestão de saúde e segurança do trabalho	239-241			
	403-9 Acidentes de trabalho	239-241			
	403-10 – Doenças profissionais	239-241			



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	5-7; 11-12; 233; 251-258 ODS 4			
	404-1 Média de horas de capacitação por ano por empregado	11-12; 250			
	404-2 Programas para o aperfeiçoamento de competências dos empregados e de assistência para transição de carreira	233; 251-258			
	404-3 Percentual de empregados que recebem avaliações regulares de desempenho e de desenvolvimento de carreira	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 405 Diversidade e Igualdade de Oportunidades 2016					
GRI 3:Tema material 2023	3-3 Gestão dos temas materiais	5-7; 26; 242-249; ODS 5			
	405-1 Diversidade em órgãos de governança e empregados	234			
	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	5-7; 242-249; ODS 5 e 8			
	406-1 Casos de discriminação e medidas corretivas tomadas	74-75			



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 407 Liberdade Sindical e Negociação Coletiva 2016					
GRI 3:Tema material 2023	3-3 Gestão dos temas materiais	5-7; 63-69; 232			
	407-1 Operações e fornecedores em que o direito à liberdade sindical e à negociação coletiva pode estar em risco	232; 242			
GRI 408 Trabalho Infantil 2016					
GRI 3:Tema material 2023	3-3 Gestão dos temas materiais	5-7; 63-69; 72-78; 151			
	408-1 Operações e fornecedores com risco significativo de casos de trabalho infantil	72-78; 151			



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	5-7; 63-69; 72-78; 151 ODS 10			
	409-1 Operações e fornecedores com risco significativo de casos de trabalho forçado ou análogo ao escravo	72-75; 151; 242-249			
GRI 410 Práticas de Segurança 2016					
GRI 3:Tema material 2023	GRI 3:Tema material 2023	5-7; 181-207			
	410-1 Pessoal de segurança capacitados em políticas ou procedimentos de direitos humanos	242-259			



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 2024, nenhuma interferência com territórios indígenas.	
GRI 413 Comunidades Locais 2016					
GRI 3:Tema material 2023	GRI 3:Tema material 2023	5-7; 141-149 ODS 11			
	413-1 Operações com engajamento, avaliações de impacto e programas de desenvolvimento voltadas à comunidade local	5-7; 141-149			
	413-2 Operações com impactos negativos significativos reais ou potenciais nas comunidades locais	79-120; 141-149			



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 414 Avaliações Social de Fornecedores 2016					
GRI 3:Tema material 2023	GRI 3:Tema material 2023	5-7; 63-69; 151			
	414-1 Novos fornecedores selecionados com base em critérios sociais	63-69; 151			
	414-2 Impactos sociais negativos de cadeia de fornecedores e medidas tomadas	63-69; 151			
GRI 415 Políticas Publicas 2016					
GRI 3:Tema material 2023	GRI 3:Tema material 2023	5-7; 61			
	415-1 Contribuições politicas	-		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	5-7; 181-205 ODS 3			
	416-1 Avaliação dos impactos na saúde e segurança causados por categorias de produtos e serviços	181-205			
	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	5-7			
	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





COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO
PAULO - METRÔ

Relatório de asseguarção limitada do auditor
independente

Em 31 de dezembro de 2024

RELATÓRIO DE ASSEGURAÇÃO LIMITADA DO AUDITOR INDEPENDENTE SOBRE AS INFORMAÇÕES NÃO FINANCEIRAS CONSTANTES NO RELATÓRIO INTEGRADO DE 2024

Aos
Diretores e demais partes interessadas da
Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô
São Paulo - SP

Introdução

Fomos contratados pela Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô ("Metrô SP" ou "Companhia") para apresentar nosso relatório de asseguarção limitada sobre as informações contidas no Relatório Integrado 2024, relativas ao período compreendido entre 1º de janeiro e 31 de dezembro de 2024.

Nossa asseguarção limitada não se estende às informações de períodos anteriores, ou a qualquer outra informação divulgada em conjunto com o referido relatório, incluindo quaisquer imagens, arquivos de áudio ou vídeos incorporados.

Responsabilidades da Administração da Companhia

A Administração do Metrô SP é responsável por:

- Selecionar e estabelecer critérios adequados para a elaboração das informações constantes no Relatório Integrado 2024;
- Preparar as informações com base nos critérios e diretrizes da *Global Reporting Initiative (GRI Standards 2021)* e da Orientação Técnica 09, emitida pelo Comitê de Pronunciamentos Contábeis (CPC), correlata com a estrutura conceitual básica do Relatório Integrado, elaborada pelo *International Integrated Reporting Council (IIRC)*;
- Desenhar, implementar e manter controles internos sobre as informações relevantes para a preparação das informações constantes no Relatório Integrado 2024, que estão livres de distorções relevantes, independentemente se causadas por fraude ou erro.

Responsabilidade dos auditores independentes

Nossa responsabilidade é expressar conclusão sobre as informações não financeiras constantes no Relatório Integrado 2024 do Metrô SP, com base nos trabalhos de asseguarção limitada conduzidos de acordo com o Comunicado Técnico CTO nº 07/2022 - Orientação aos Auditores Independentes para os trabalhos de asseguarção limitada das informações não financeiras contidas no Relatório Integrado (RI), emitido pelo Conselho Federal de Contabilidade (CFC) e com base na NBC TO 3000 - Trabalhos de Asseguarção 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 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 Relatório Integrado 2024 do Metrô SP, 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 do Metrô SP e outros profissionais da Companhia 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 Relatório Integrado 2024, 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 constantes do Relatório Integrado 2024 da Companhia, de outras circunstâncias do trabalho e da nossa consideração sobre áreas e sobre os processos associados às informações materiais divulgadas no Relatório Integrado 2024, 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 do Relatório Integrado 2024;
- 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 Relatório Integrado 2024;
- Para os casos em que dados não financeiros se correlacionam com os indicadores de natureza financeira, o confronto dos indicadores de natureza financeira com as demonstrações contábeis e/ou registros contábeis.

Os trabalhos de asseguração limitada compreenderam também a aderência com base nas diretrizes e aos critérios da estrutura de elaboração do *GRI Standards 2021* e da Orientação Técnica 09, emitida pelo Comitê de Pronunciamentos Contábeis (CPC), correlata com a estrutura Conceitual Básica do Relatório Integrado, elaborada pelo *International Integrated Reporting Council (IIRC)*.

Acreditamos que a evidência obtida em nosso trabalho é suficiente e apropriada para fundamentar nossa conclusão na forma limitada.

Ambito e limitações

Os procedimentos executados em um trabalho de asseguração limitada variam em termos de natureza e época, e são substancialmente menos extensos do que aqueles aplicados em um trabalho de asseguração razoável. Consequentemente, o nível de segurança obtido em um 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 Relatório Integrado 2024 do Metrô SP. Desta 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, tampouco em relação a projeções futuras e metas.

A preparação e apresentação das informações não financeiras seguiu os critérios mencionados acima, e, portanto, não possuem o objetivo de assegurar o cumprimento de leis e regulações sociais, econômicas, ambientais ou de engenharia. Os referidos padrões prevêm, entretanto, a apresentação e divulgação de eventuais descumprimentos a tais regulamentações quando da ocorrência de sanções ou multas significativas. Nosso relatório de asseguração deve ser lido e compreendido nesse contexto, inerente aos critérios selecionados e previamente mencionados.

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 do Relatório Integrado 2024, para o período compreendido entre 1º de janeiro e 31 de dezembro de 2024 do Metrô SP, não foram elaboradas, em todos os aspectos relevantes, com base nos critérios e diretrizes da *Global Reporting Initiative (GRI Standards 2021)* e da Orientação Técnica 09, emitida pelo Comitê de Pronunciamentos Contábeis (CPC), correlata com a estrutura Conceitual Básica do Relatório Integrado, elaborada pelo *International Integrated Reporting Council (IIRC)*.

São Paulo, 27 de março de 2025.



BDO RCS Auditores Independentes SS Ltda.
CRC 2 SP 013846/O-1

Franisco de Paula dos Reis Júnior
Contador CRC 1 SP 139268/O-6

Viviane Alves Bauer
Contadora CRC 1 SP 253472/O-2

