

# Índice

---

1. Atividades do emissor	
1.1 Histórico do emissor	1
1.2 Descrição das principais atividades do emissor e de suas controladas	3
1.6 Efeitos relevantes da regulação estatal	5
1.9 Informações ambientais sociais e de governança corporativa (ASG)	6
1.11 Aquisição ou alienação de ativo relevante	12
1.12 Operações societárias/Aumento ou redução de capital	13
1.13 Acordos de acionistas	14
1.14 Alterações significativas na condução dos negócios	15
1.15 Contratos relevantes celebrados pelo emissor e suas controladas	16
1.16 Outras informações relevantes	17
2. Comentário dos diretores	
2.1 Condições financeiras e patrimoniais	18
2.2 Resultados operacional e financeiro	32
2.3 Mudanças nas práticas contábeis/Opiniões modificadas e ênfases	36
2.4 Efeitos relevantes nas DFs	40
2.7 Destinação de resultados	42
2.8 Itens relevantes não evidenciados nas DFs	45
2.9 Comentários sobre itens não evidenciados	46
2.10 Planos de negócios	47
2.11 Outros fatores que influenciaram de maneira relevantes o desempenho operacional	52
3. Projeções	
3.1 Projeções divulgadas e premissas	53
3.2 Acompanhamento das projeções	54
4. Fatores de risco	
4.1 Descrição dos fatores de risco	55
4.2 Indicação dos 5 (cinco) principais fatores de risco	77
4.3 Descrição dos principais riscos de mercado	78
4.4 Processos não sigilosos relevantes	80
4.5 Valor total provisionado dos processos não sigilosos relevantes	106
4.6 Processos sigilosos relevantes	107
4.7 Outras contingências relevantes	108

## Índice

5. Política de gerenciamento de riscos e controles internos	
5.2 Descrição dos controles internos	109
5.3 Programa de integridade	112
5.5 Outras informações relevantes	122
6. Controle e grupo econômico	
6.1 Posição acionária	126
6.3 Distribuição de capital	128
6.4 Participação em sociedades	129
6.5 Organograma dos acionistas e do grupo econômico	130
6.6 Outras informações relevantes	131
7. Assembleia geral e administração	
7.1 Principais características dos órgãos de administração e do conselho fiscal	132
7.1D Descrição das principais características dos órgãos de administração e do conselho fiscal	135
7.2 Informações relacionadas ao conselho de administração	136
7.3 Composição e experiências profissionais da administração e do conselho fiscal	137
7.4 Composição dos comitês	150
7.5 Relações familiares	154
7.6 Relações de subordinação, prestação de serviço ou controle	155
7.8 Outras informações relevantes	156
8. Remuneração dos administradores	
8.2 Remuneração total por órgão	157
8.3 Remuneração variável	161
8.5 Remuneração baseada em ações (Opções de compra de ações)	162
8.6 Outorga de opções de compra de ações	163
8.11 Ações entregues	164
8.15 Remuneração mínima, média e máxima	165
8.17 Percentual partes relacionadas na remuneração	166
8.19 Remuneração reconhecida do controlador/controlada	167
8.20 Outras informações relevantes	168
9. Auditores	
9.1 / 9.2 Identificação e remuneração	169
9.3 Independência e conflito de interesses dos auditores	171

## Índice

---

9.4 Outras informações relevantes	172
10. Recursos humanos	
10.1A Descrição dos recursos humanos	173
10.1 Descrição dos recursos humanos	174
10.5 Outras informações relevantes	175
11. Transações com partes relacionadas	
11.1 Regras, políticas e práticas	176
11.2 Transações com partes relacionadas	178
11.2 Itens 'n.' e 'o.'	181
11.3 Outras informações relevantes	183
12. Capital social e Valores mobiliários	
12.1 Informações sobre o capital social	184
12.3 Outros valores mobiliários emitidos no Brasil	186
12.4 Número de titulares de valores mobiliários	187
12.5 Mercados de negociação no Brasil	188
12.6 Negociação em mercados estrangeiros	189
12.7 Títulos emitidos no exterior	190
12.9 Outras informações relevantes	191
13. Responsáveis pelo formulário	
13.0 Identificação	192
13.1 Declaração do diretor presidente	193
13.2 Declaração do diretor de relações com investidores	195
13.3 Declaração do diretor presidente/relações com investidores	196

## 1.1 Histórico do emissor

### 1.1.1. Descrever sumariamente o histórico do emissor

A Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô (“Companhia” ou “Metrô”), foi constituída no dia 24 de abril de 1968. É uma empresa pública com sede social em São Paulo – SP, que tem como acionista controlador o Governo do Estado de São Paulo - GESP, com 97,6% das ações ordinárias. A Prefeitura do Município de São Paulo – PMSP detém 2,39% das ações ordinárias, enquanto o BNDES Participações S.A. – BNDESPAR detém 0,01%. 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.

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 integrada e, conjuntamente, cobrem 71,4 quilômetros de extensão, 63 estações e transportaram a média de 2,6 milhões de passageiros nos dias úteis em 2022.

As principais obras em execução são: a extensão da Linha 2 – Verde (trecho Orfanato – Penha), a extensão da Linha 15 – Prata (trecho São Mateus – Jardim Colonial) e a Linha 17 – Ouro (trecho Jd. Aeroporto – Congonhas – Morumbi (CPTM) e Pátio Água Espraiada), no sistema de transporte em mon trilhos, além da extensão da Linha 4 – Amarela (Pátio Vila Sônia).

A Linha 4 – Amarela: encontra-se em concessão à iniciativa privada, 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.

A Linha 5 – Lilás: encontra-se em concessão à iniciativa privada, 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, com previsão de demanda estimada entre 400 mil e 430.000 passageiros por dia útil, em operação comercial regular.

Linha 6 – Laranja: esta linha foi concedida à exploração da iniciativa privada e compreende tanto a execução da obra quanto a operação. O projeto prevê a ligação entre o bairro de Vila Brasilândia e a estação São Joaquim, já existente na Linha 1–Azul.

## 1.1 Histórico do emissor

Linha 19 – Celeste: A Linha que vai ligar o município de Guarulhos ao centro da Capital, teve o contrato do projeto básico assinado em dezembro de 2021. Em 2022 foram realizadas as audiências públicas em ambos os municípios para apresentação do empreendimento, em cumprimento às exigências do processo de licenciamento ambiental.

Linha 20 – Rosa: Encontra-se em fase final de elaboração o Termo de Referência para a publicação do edital de contratação do Projeto Básico de arquitetura, estrutura civil e sistemas desta linha que vai conectar os municípios do ABC ao bairro da Lapa.

Desde 2020, a pandemia afetou a economia global e refletiu diretamente na utilização dos serviços de transporte público. Antes do início da pandemia Covid-19 o Metrô transportava em média de 3,87 milhões de passageiros diariamente. Contudo, desde o início da pandemia o sistema metroviário registrou uma queda significativa da demanda de passageiros.

Foram transportados 794 milhões de passageiros em 2022, enquanto em 2021 foram transportados 576 milhões de passageiros. Ao compararmos a demanda do ano de 2022 em relação ao ano de 2019 (pré -pandemia), houve queda de 28% no total de passageiros transportados e de 29% na média dos dias úteis. Atualmente, a Companhia trabalha fortemente para manter o equilíbrio econômico-financeiro e os índices de eficiência, produtividade e qualidade do serviço oferecido, medidas fundamentais para a sustentabilidade do negócio, particularmente em um cenário desfavorável do ponto de vista econômico, social e de saúde.

## 1.2 Descrição das principais atividades do emissor e de suas controladas

### 1.2. Descrever sumariamente as atividades principais desenvolvidas pelo emissor e suas controladas

A Companhia tem por objeto social, essencialmente:

- Operação comercial de prestação de serviço de transporte metroviário de passageiros;
- Planejamento de redes metroviárias e de transportes para a região metropolitana de São Paulo – RMSP;
- A construção e implementação de novos empreendimentos e sistemas metroferroviários;
- A exploração comercial de negócios adjacentes através dos espaços e ativos metroviários;
- Prestação de serviços e consultoria especializada em tecnologia.

A Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô é responsável pela operação e expansão de rede metroviária e pelo planejamento de transporte metropolitano de passageiros da Região Metropolitana de São Paulo. O Metrô não possui controladas.

A Companhia também obtém receitas não tarifárias relacionadas à exploração do patrimônio imobiliário nas áreas remanescentes ou nos empreendimentos da rede metroviária, além de atividades comerciais com veiculação de publicidade no interior das estações, trens e terminais urbanos. A partir de 2019, iniciamos a comercialização de produtos e serviços relacionados ao transporte público e à mobilidade urbana para atender às necessidades do mercado. Em nosso portfólio temos consultorias, treinamentos voltados para a operação do setor, serviços de planejamento, concepção, operação, manutenção e gestão de empreendimentos.

1.2 Descrição das principais atividades do emissor e de suas controladas

# Mapa do Transporte Metropolitano

## Metropolitan Transport Network



Legenda Legend		Informações úteis Useful Information	
	<b>Linha 1 - Azul</b> Linha 1-Blue		<b>Corredor São Mateus-Jabaquara</b> São Mateus-Jabaquara Corridor
	<b>Linha 2 - Verde</b> Linha 2-Green		<b>Corredor Guarulhos-SP</b> Guarulhos-SP Corridor
	<b>Linha 3 - Vermelha</b> Linha 3-Red		<b>Corredor Bapevi-SP</b> Bapevi-SP Corridor
	<b>Linha 4 - Amarela</b> Linha 4-Yellow		<b>Trecho de viário com tráfego compartilhado</b> Street section with shared traffic
	<b>Linha 5 - Lilás</b> Linha 5-Lilac		<b>Terminal Metropolitano de Ônibus</b> Metropolitan Bus Terminal
	<b>Linha 6 - Rubi</b> Linha 6-Ruby		<b>Estação</b> Station
	<b>Linha 7 - Rubi</b> Linha 7-Ruby		<b>Acesso livre</b> Free access
	<b>Linha 8 - Diamante</b> Linha 8-Diamond		<b>Integração gratuita</b> Free interconnection
	<b>Linha 9 - Esmeralda</b> Linha 9-Emerald		<b>Integração tarifada</b> Paid interconnection
	<b>Linha 10 - Turquesa</b> Linha 10-Turquoise		<b>Integração gratuita: modo especial para escala METRÔ/CPTM</b> Free interconnection: special mode for METRÔ/CPTM
	<b>Linha 11 - Coral</b> Linha 11-Coral		<b>Integração especial: solicitar compromisso de escala</b> Interconnection - fee and appointment request
	<b>Linha 12 - Safira</b> Linha 12-Sapphire		<b>Distância em metros entre estações, a pé</b> Distance in meters between stations, on foot
	<b>Linha 13 - Jade</b> Linha 13-Jade		<b>Terminal Redeviável</b> Loop Distance Bus Terminal
	<b>Linha 14 - Prata</b> Linha 14-Silver		<b>Aeroporto</b> Airport
	<b>Expresso Aeroporto</b> (passagem em benefício do CPTM) Airport Express		
	<b>Expresso Turístico</b> Tourist Express		
	<b>Ponte Orca ao Zoológico</b> Orca Bridge to the Zoo		
	<b>Corredor Metropolitano de Ônibus</b> Metropolitan Bus Corridor		
			<a href="http://www.cptm.sp.gov.br">www.cptm.sp.gov.br</a> 0800 055 0121
			<a href="http://www.emtu.sp.gov.br">www.emtu.sp.gov.br</a> 0800 724 0555
			<a href="http://www.metro.sp.gov.br">www.metro.sp.gov.br</a> 0800 770 7722
			<a href="http://www.viaquatro.com.br">www.viaquatro.com.br</a> 0800 770 7100
			<a href="http://www.viabilidade.com.br">www.viabilidade.com.br</a> 0800 770 7106

Utilize o código QR ao lado para obter a versão mais atualizada do 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, free interconnection information and other contents.



## **1.6 Efeitos relevantes da regulação estatal**

**1.6. Descrever os efeitos relevantes da regulação estatal sobre as atividades do emissor, comentando especificamente:**

**a. necessidade de autorizações governamentais para o exercício das atividades e histórico de relação com a administração pública para obtenção de tais autorizações**

**b. principais aspectos relacionados ao cumprimento das obrigações legais e regulatórias ligadas a questões ambientais e sociais pelo emissor**

**c. dependência de patentes, marcas, licenças, concessões, franquias, contratos de royalties relevantes para o desenvolvimento das atividades**

Informações dispensadas para emissores listados na categoria B.

**d. contribuições financeiras, com indicação dos respectivos valores, efetuadas diretamente ou por meio de terceiros:**

**i. em favor de ocupantes ou candidatos a cargos políticos**

**ii. em favor de partidos políticos**

**iii. para custear o exercício de atividade de influência em decisões de políticas públicas, notadamente no conteúdo de atos normativos**

Não aplicável, considerando que não foram realizadas contribuições financeiras dessa natureza.



## 1.9 Informações ambientais sociais e de governança corporativa (ASG)

**1.9 Em relação a informações ambientais, sociais e de governança corporativa (ASG), indicar:**

**a) Se o emissor divulga informações ASG em relatório anual ou outro documento específico para esta finalidade**

As informações e os indicadores ASG estão divulgados e relacionados no “Índice GRI” e no “Painel de Dados GRI” publicados no Relatório Integrado da Companhia do Metropolitan de São Paulo – Metrô, com periodicidade anual, com objetivo de fornecer informações e prestar contas à sociedade, com base na gestão de seus capitais e foco na capacidade de geração de valor pela Companhia ao longo do tempo. Os dados reportados referem-se ao período de 1º de janeiro a 31 de dezembro do ano do reporte.

**b) Metodologia ou padrão seguidos na elaboração desse relatório ou documento.**

A metodologia seguida está aderente ao padrão único para relatórios de prestação de contas, publicado em língua portuguesa pelo IIRC – *International Integrated Reporting Council*. Está baseado também, na Norma Brasileira de Contabilidade CTG 09, de 19 de novembro de 2020 e, nos parâmetros estabelecidos pela GRI – *Global Reporting Initiative* – GRI para o relato da gestão da sustentabilidade. As informações financeiras e demais informações contábeis seguem os critérios da IFRS – *International Financial Reporting Standards*.

**c) Se esse relatório ou documento é auditado ou revisado por entidade independente, identificando essa entidade, se for o caso**

O conteúdo do Relatório Integrado 2022 – Metrô foi submetido à verificação de auditoria independente, conduzida pela empresa “Mazars Auditores Independentes” que emitiu o “Relatório de Asseguração Limitada”.

**d) A página da rede mundial de computadores onde o relatório ou documento pode ser encontrado**

[www.metro.sp.gov.br/metro/institucional/pdf/relatorio-integrado-2022.pdf](http://www.metro.sp.gov.br/metro/institucional/pdf/relatorio-integrado-2022.pdf)

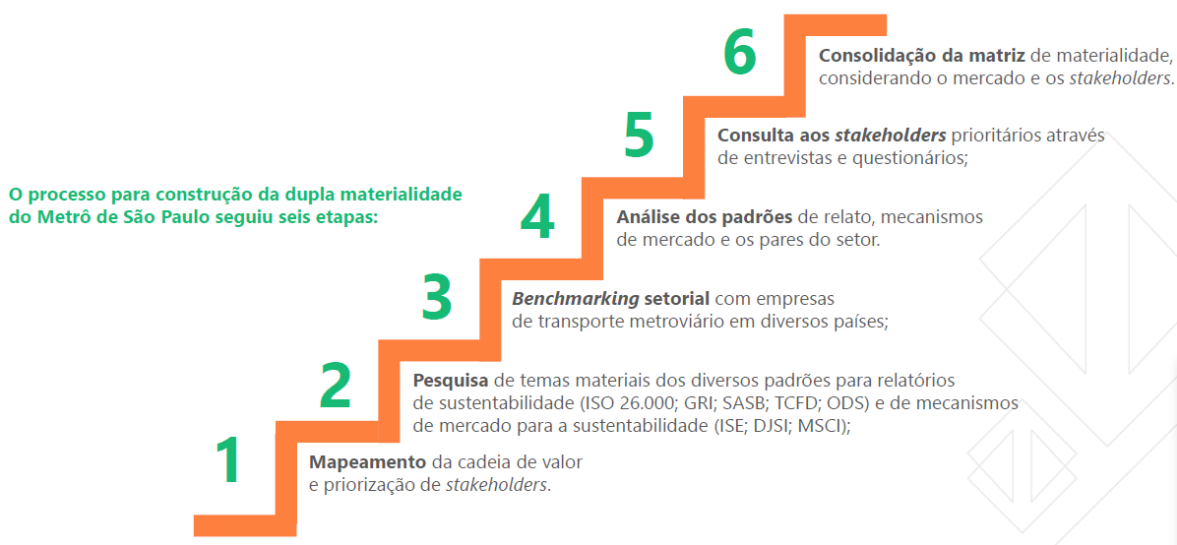
**e) Se o relatório ou documento produzido considera a divulgação de uma matriz de materialidade e indicadores – chaves de desempenho ASG, e quais são os indicadores materiais para o emissor.**

## 1.9 Informações ambientais sociais e de governança corporativa (ASG)

Para elaboração do Relatório Integrado 2022 – Metrô, foi realizado o processo de avaliação da dupla materialidade, que incluiu a definição dos temas com maior impacto no negócio e dos temas que podem causar maior impacto para os diversos públicos de relacionamento.

A seguir, as etapas percorridas para a definição da dupla materialidade:

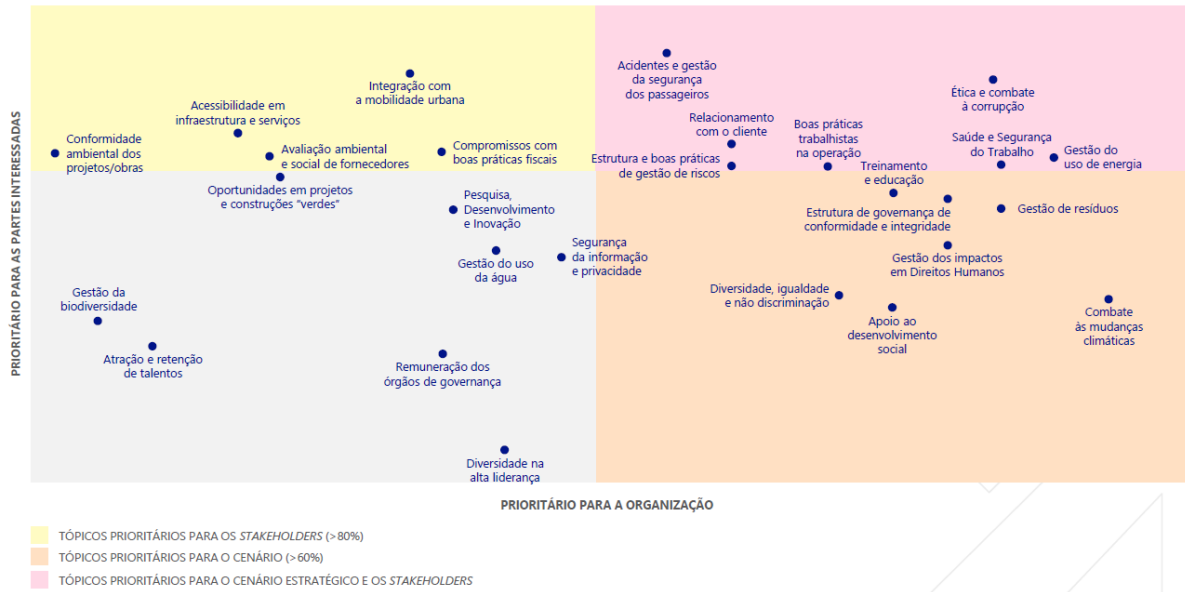
### Materialidade no Metrô de São Paulo



## 1.9 Informações ambientais sociais e de governança corporativa (ASG)

### Materialidade no Metrô de São Paulo

#### Matriz de Materialidade



Os temas priorizados na dupla materialidade foram organizados em cinco pilares, conforme a seguir:

## Temas priorizados pelas partes interessadas

### Pessoas valorizadas e respeitadas

- Saúde e Segurança do Trabalho
- Relações de Trabalho
- Gestão do Conhecimento
- Gestão dos Direitos Humanos
- Diversidade, Inclusão e Não-Discriminação

### Passageiros no Centro

- Relacionamento com passageiros
- Segurança e bem-estar dos passageiros
- Acessibilidade em infraestrutura e serviços

### Governança Responsável

- Ética e combate à corrupção
- Estrutura e boas práticas de gestão de riscos
- Compromissos com boas práticas fiscais
- Estrutura de governança de conformidade e integridade

### Mobilidade Sustentável

- Gestão do uso da energia
- Combate às mudanças climáticas
- Gestão de resíduos
- Conformidade ambiental dos projetos/obras

### Impacto na Metrôpole

- Expansão e integração da rede metroviária
- Apoio às comunidades e ao desenvolvimento social
- Projetos e construções "verdes"
- Avaliação ambiental e social de fornecedores

f) Se o relatório ou documento considera os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável estabelecidos pela Organização das Nações Unidas e quais são os ODS materiais para o negócio emissor.

As diretrizes estratégicas, iniciativas, ações desenvolvidas durante o ano de 2022 e resultados da gestão estão apresentados no Relatório Integrado 2022 – Metrô e

## 1.9 Informações ambientais sociais e de governança corporativa (ASG)

contribuem com os objetivos e as metas expressos na Agenda 2030 da ONU envolvendo, prioritariamente, os ODS 3, 4, 5, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 16, 17.

**g) Se o relatório ou documento considera as recomendações da Força-Tarefa para Divulgações Financeiras Relacionadas às Mudanças Climáticas (TCFD) ou recomendações de divulgações financeiras de outras entidades reconhecidas e que sejam relacionadas a questões climáticas**

O relatório considera os parâmetros estabelecidos pela GRI – *Global Reporting Initiative* para o relato da gestão da sustentabilidade, com destaque para os impactos do negócio em relação às mudanças climáticas. As questões relacionadas às recomendações da TCFD - governança, estratégia, gestão de riscos e métricas e metas - são parcialmente abordadas no conjunto de informações relacionadas ao setor e às atividades da organização, tendo como parâmetro a estrutura padrão SASB – *Sustainability Accounting Standards Board* e o CDSB – *Climate Disclosure Standards Board*. As informações financeiras e demais informações contábeis seguem os critérios do IFRS – *International Financial Reporting Standards*.

As questões relacionadas às mudanças climáticas são supervisionadas no nível gerencial e os requisitos ambientais exigidos por agentes em processos de financiamento de empreendimentos são gerenciados pelas áreas técnicas ligadas ao planejamento de transportes. Para a expansão da rede metroviária, os impactos potenciais relacionados às mudanças climáticas são internalizados nos projetos, sobretudo na definição de diretrizes de construção sustentável, inovação tecnológica e construtiva, e eficiência energética.

**h) Se o emissor realiza inventários de emissões de gases de efeito estufa, indicando, se for o caso, o escopo das emissões inventariadas e a página na rede mundial de computadores onde informações adicionais podem ser encontradas.**

A Companhia realiza o “Inventário de Emissões de Gases de Efeito Estufa” com periodicidade anual. O Inventário poderá ser consultado no Portal da Transparência no endereço:

## 1.9 Informações ambientais sociais e de governança corporativa (ASG)

<https://transparencia.metrosp.com.br/dataset/invent%C3%A1rio-de-emiss%C3%B5es-de-gases-do-efeito-estufa/resource/cd4d31b1-e005-4936-8241>

A consolidação dos dados relativos às emissões do Metrô acontece com a publicação do “Inventário de Emissões de Gases de Efeito Estufa”, que ocorre no mês de maio do ano subsequente. Os resultados preliminares, do ano de 2022, estão apresentados no Relatório Integrado 2022, conforme a seguir:

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

GRI	INDICADOR	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	VARIÇÃO 2017/2022	VARIÇÃO 2021/2022	FONTE DA INFORMAÇÃO
<b>ASPECTO MUDANÇA CLIMÁTICA</b>											
<b>Emissões de gases do efeito estufa</b>											
	▪ Total (milhares de tCO <sub>2</sub> e)	52	54	40	41	30	54	22	-59%	-60%	"Inventário de emissões de gases de efeito estufa"
GRI 305-1 GRI 305-2 GRI 305-3	▪ Emissões diretas de GEE (milhares de tCO <sub>2</sub> e)	1,942	0,723	0,942	0,585	0,776	0,602	0,478	-34%	-21%	
	▪ Reduções de emissões diretas (milhares de tCO <sub>2</sub> e)	-	-	-	-	-	0,824	-	-	-	
	▪ Emissões indiretas de GEE provenientes da aquisição de energia (milhares de tCO <sub>2</sub> e)	46,268	49,000	34,982	36,337	25,983	51,234	18,001	-63%	-65%	
	▪ Outras emissões indiretas de GEE (milhares de tCO <sub>2</sub> e)	3,685	3,877	3,858	3,794	3,403	3,115	3,304	-15%	6%	
305-4 Intensidade de emissões de gases do efeito estufa	<b>Emissões por passageiro.km (gCO<sub>2</sub>e/pkm)</b>	8	5	6	5	6	12	3	-40%	-75%	

#### i) Explicação do emissor sobre as seguintes condutas, se for o caso:

##### (I) A não divulgação de informações ASG.

Não aplicável. A Companhia divulga as informações ASG através do Relatório Integrado 2022.

##### (II) A não adoção da matriz de materialidade.

Não aplicável. A matriz de materialidade foi utilizada para a elaboração da estratégia corporativa e a prestação de contas para os diversos públicos de interesse no Relatório Integrado 2022.

##### (III) A não adoção de indicadores chaves de desempenho ASG.

## 1.9 Informações ambientais sociais e de governança corporativa (ASG)

Não Aplicável. A Companhia adota indicadores de desempenho ASG, tendo como referência principal a série de indicadores das GRI – *Global Reporting Initiative*.

### **(IV) A não realização de auditoria ou revisão sobre as informações ASG divulgadas.**

Não aplicável. O conteúdo do Relatório Integrado 2022 foi submetido à verificação de auditoria de terceira parte, conduzida pela empresa “Mazars Auditores Independentes” que emitiu o “Relatório de Asseguração Limitada”.

### **(V) A não consideração dos ODS ou a não adoção das recomendações relacionadas a questões climáticas, emanadas pela TCFD ou outras entidades reconhecidas, nas informações ASG divulgadas.**

A contribuição com os ODS está relatada no Relatório Integrado 2022. A estrutura padrão da TCFD não é adotada para o relato de impactos e riscos financeiros por depender de estudos e análises de aspectos específicos a esta dimensão no negócio. Alguns riscos com potencial para causar um impacto financeiro ou estratégico considerável na operação são analisados e passaram a integrar o Mapa Estratégico da Companhia, como os associados a cenários de crise energética podendo afetar a capacidade operacional, aumento dos custos de matéria-prima, por exemplo. Em 2023, o Metrô irá efetuar o registro do desempenho climático na plataforma do CDP, com o objetivo de aprimorar a gestão e o alinhamento a requisitos da TCFD para processos de investimentos para a expansão da rede por agentes financeiros.

### **(VI) A não realização de inventários de emissão de gases do efeito estufa.**

Não Aplicável. A Companhia realiza anualmente o inventário de emissões de gases de efeito estufa.

## **1.11 Aquisição ou alienação de ativo relevante**

### **1.11. Indicar a aquisição ou alienação de qualquer ativo relevante que não se enquadre como operação normal nos negócios do emissor**

A Companhia entende que transações relevantes são todas aquelas que ultrapassem o limite de 1% de seu patrimônio líquido. Sendo assim, ao longo de 2022 não ocorreram quaisquer aquisições ou alienações relevantes fora da operação normal da Companhia.

## **1.12 Operações societárias/Aumento ou redução de capital**

- 1.12. Indicar operações de fusão, cisão, incorporação, incorporação de ações, aumento ou redução de capital envolvendo o emissor e os documentos em que informações mais detalhadas possam ser encontradas.**

Em fevereiro de 2023, o Conselho de Administração aprovou o aumento de Capital Social em função das subscrições e integralizações efetuadas pelo Governo do Estado de São Paulo ao longo do exercício findo em 31 de dezembro de 2022 no montante total de R\$ 2.382.936.931,92, passando o Capital Social para R\$ 45.690.396.387,05, em 31 de dezembro de 2022. O detalhamento da deliberação pode ser encontrado na ata de reunião do Conselho de Administração de 24 de fevereiro de 2023.



### **1.13 Acordos de acionistas**

**1.13. Indicar a celebração, extinção ou modificação de acordos de acionistas e os documentos em que informações mais detalhadas possam ser encontradas.**

Não houve celebração, extinção ou modificação de acordos de acionistas.

## **1.14 Alterações significativas na condução dos negócios**

### **1.14. Indicar alterações significativas na forma de condução dos negócios do emissor**

Não ocorreram alterações significativas na forma de condução dos negócios do emissor.

## **1.15 Contratos relevantes celebrados pelo emissor e suas controladas**

### **1.15. Identificar os contratos relevantes celebrados pelo emissor e suas controladas não diretamente relacionados com suas atividades operacionais**

Não foram identificados contratos relevantes, celebrados em 2022, que não estejam diretamente relacionados às atividades operacionais da Companhia.

## **1.16 Outras informações relevantes**

### **1.16. Fornecer outras informações que o emissor julgue relevantes**

Não existem informações relevantes adicionais a serem reportadas.

## **2.1 Condições financeiras e patrimoniais**

As informações financeiras contidas no item 2.1 e 2.2 são derivadas das demonstrações financeiras anuais da Companhia, que foram preparadas e apresentadas de acordo com as Normas Internacionais de Relatório Financeiro - IFRS emitidas pelo International Accounting Standards Board - IASB e conforme as práticas contábeis adotadas no Brasil incluindo os pronunciamentos emitidos pelo Comitê de Pronunciamentos Contábeis - CPC, e aprovados pelo Conselho Federal de Contabilidade - CFC, 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. Todas as informações contidas nesta seção (item 2) devem ser lidas em conjunto com as Demonstrações Financeiras referentes aos exercícios findos em 31 de dezembro de 2022, 2021 e 2020.

Os diretores destacam que as avaliações, as opiniões e seus respectivos comentários contidos nesta seção, traduzem sua visão e percepção sobre as atividades, negócios e desempenho da Companhia, bem como visam fornecer aos usuários deste formulário informações que os ajudarão a comparar as (i) demonstrações financeiras da Companhia para os exercícios sociais findos em 31 de dezembro de 2022, 2021 e 2020; (ii) as alterações nas principais linhas dessas demonstrações financeiras nos períodos comparativos; e (iii) os principais fatores que auxiliam no entendimento de tais alterações.

### **2.1 Os diretores devem comentar sobre:**

#### **a. Condições financeiras e patrimoniais gerais**

As operações da Companhia são influenciadas de forma direta pelas condições econômicas e de renda da população residente na região metropolitana de São Paulo. Dessa forma, fatores como inflação, taxa de desemprego, políticas tarifárias e de expansão da rede podem afetar de forma significativa os resultados apurados a cada período. Por outro lado, a pressão exercida por entidades sindicais em busca de reajustes salariais e manutenção de condições de trabalho incompatíveis com a realidade econômica da Companhia também possui peso relevante em nossa estrutura de custos.

Um fator relevante para compreender as condições financeiras e patrimoniais da Companhia é que, na condição de concessionária de serviço público de transporte, a

## 2.1 Condições financeiras e patrimoniais

definição de Política Tarifária é competência do Governo do Estado que, por meio da Secretaria dos Transportes Metropolitanos, fixa os valores das tarifas praticadas, contemplando os custos operacionais e a sua modicidade. Tal política oferece tarifas com redução de preço por viagem em várias modalidades de bilhetes, além de gratuidades totais, integrações gratuitas com os trens metropolitanos e reduções nas tarifas integradas com outros modais, como ônibus municipais e metropolitanos, com o objetivo de proporcionar à população o acesso ao meio de transporte rápido, seguro e confortável, com qualidade e eficiência, em consonância com a preocupação com a mobilidade urbana.

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, representando 88% da receita operacional bruta em 2022 e 2021 e 89% em 2020.

Para o exercício findo em 31 de dezembro de 2022, a Companhia possui R\$ 216.927 mil de dívida líquida registrada em seu balanço. Para melhor entendimento deste cenário, é importante destacar que a Companhia segrega suas fontes de recursos entre: (i) fontes de custeio, que são recursos originados pela exploração comercial da operação de transporte de passageiros e receitas adjacentes originadas pela exploração de empreendimentos imobiliários, terminais urbanos, aluguel de espaços, espaços publicitários, telecomunicações, entre outros. Tais recursos são revertidos integral e exclusivamente para o pagamento de obrigações relacionadas à operação e; (ii) fontes de investimento, que são recursos aportados pelo acionista controlador ("GESP") por meio da aprovação de Leis Orçamentárias Anuais ("LOA") e destinados exclusivamente para o pagamento de gastos com expansão da rede metroferroviária. Dessa forma, o endividamento se destina somente à necessidade de capital de giro da Companhia, considerando a segregação de fontes de recursos.

A Companhia apurou prejuízo de R\$ 1.167.147 mil em 31 de dezembro de 2022, em comparação a R\$ 759.405 em 2021 e R\$ 1.701.340 em 2020, alcançando prejuízos acumulados de R\$ 10.536.784 mil em 31 de dezembro de 2022. Muito embora a Companhia tenha histórico de prejuízos sucessivos, é importante destacar que seu patrimônio líquido é positivo, resultante dos constantes aportes de capital realizados pelo GESP para a execução de políticas de expansão da rede metroviária. Neste contexto, a geração de lucros não corresponde aos interesses prioritários do acionista pois, na qualidade de interveniente do Estado, a Companhia tem como principal objetivo executar as políticas públicas de expansão com a utilização de recursos do Estado e

## 2.1 Condições financeiras e patrimoniais

manter a operação comercial com recursos obtidos por meio da cobrança de tarifas e exploração de espaços comerciais.

Portanto, alinhados com a expectativa de nossos acionistas, a Companhia não visa a geração de lucros e pagamento de dividendos, mas sim a garantia de que os recursos originados pela exploração do serviço público de transporte de passageiros sejam suficientes para custear a operação, sem que haja a necessidade de aportes ou subvenções para garantir o equilíbrio das operações.

Grupo de contas	31/12/2022	31/12/2021	31/12/2020
Ativo circulante	793.562	712.448	725.716
Ativo não circulante	38.070.169	36.370.812	35.514.623
Passivo circulante	1.216.408	1.239.188	1.196.141
Passivo não circulante	2.340.869	1.828.150	2.003.334
Patrimônio líquido	35.306.454	34.015.922	33.040.864

O capital circulante líquido da Companhia ficou negativo em R\$422,8 milhões em 31 de dezembro de 2022, frente a R\$526,7 milhões negativo em 31 de dezembro de 2021 e R\$ 470,4 milhões em 2020.

O índice de liquidez corrente foi de 0,65 em 31 de dezembro de 2022, 0,57 em 31 de dezembro de 2021 e 0,61 em 31 de dezembro de 2020.

No exercício de 2022, visando manter a liquidez do caixa operacional, a Companhia captou R\$ 400 milhões por meio de emissão de debêntures.

$$\text{Índice de liquidez} = \frac{\text{ativo circulante}}{\text{passivo circulante}}$$

O índice de endividamento, apresentou leve aumento no período, alcançando 0,10 para o exercício findo em 31 de dezembro de 2022, ante 0,09 em 31 de dezembro de 2021 e 0,10 em 31 de dezembro de 2020. Embora tenha ocorrido aumento no Patrimônio líquido, via aporte de capital do GESP de R\$ 2.382,9 milhões, a emissão de debêntures em 2022, de R\$ 400 milhões foi responsável pelo incremento no índice.

## 2.1 Condições financeiras e patrimoniais

$$\text{Índice de endividamento} = \frac{\text{passivo circulante} + \text{passivo não circulante}}{\text{patrimônio líquido}}$$

### b. Estrutura de capital

A Companhia emite exclusivamente ações ordinárias e possui estrutura de capital constituída por 90,8% de capital próprio. No exercício de 2022, foi realizado o aumento de capital no valor de R\$ 2.382,9 milhões referente ao aporte de recursos em moeda nacional, destinado exclusivamente ao financiamento da expansão da rede metroferroviária. A variação na estrutura de capital ocorrida em 2022 deve-se à emissão de debêntures no montante de R\$ 400 milhões, reduzindo a participação do capital próprio em 0,9 p.p em comparação com 2021.

Capital próprio por acionista	% do capital
Fazenda do Estado de São Paulo - FESP	97,60%
Prefeitura do Município de São Paulo	2,39%
BNDES Participações S.A.	0,01%

Estrutura de capital	2022	2021	2020
Capital próprio (PL / Passivo total)	90,8%	91,7%	91,2%
Capital de terceiros (Passivo CP e LP / Passivo total)	9,2%	8,3%	8,8%
<b>Capital total</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

O patrimônio líquido cresceu nos exercícios de 2022, 2021 e 2020 principalmente devido aos aportes de capital realizados anualmente pelo Governo do Estado de São Paulo, destinados à execução de políticas públicas de transporte.

Acreditamos que a estrutura de capital é adequada às atividades desenvolvidas pela Companhia, em especial à sua forma de gerir seus recursos financeiros, uma vez que segregamos, tomamos decisões e operacionalizamos os recursos financeiros entre fontes de custeio e fontes de investimento.

### c. Capacidade de pagamento em relação aos compromissos financeiros assumidos



## 2.1 Condições financeiras e patrimoniais

Em abril de 2022, a Companhia captou R\$ 400 milhões pela emissão de 400 mil debêntures, com juros já registrados no montante de R\$ 46,7 milhões referente esta emissão, sendo que do valor total, R\$ 34 milhões foram pagos no próprio exercício.

As demais obrigações registradas correspondem aos insumos necessários para a prestação de serviço de transporte, tais como: fornecedores, folha de pagamento, impostos a pagar e créditos em poder do passageiro.

A taxa de cobertura é o indicador que melhor representa o quociente entre o total de receitas reconhecidas da Companhia e o total de despesas com efeito caixa. Visa apontar se a relação entre entrada e saída de caixa se mantém em níveis satisfatórios, visando a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro.

No ano de 2022, a receita total líquida do Metrô cobriu 83,9% do gasto total, contra 67,8% de 2021 e 69,9% de 2020. Nestes gastos estão contemplados o custo dos serviços prestados, as despesas operacionais, além do gasto com o gerenciamento das obras de expansão do sistema.

O fim das restrições de circulação de pessoas contribuiu diretamente para o incremento da Taxa de Cobertura.

A tabela abaixo demonstra a composição total do passivo da Companhia:

	Em R\$ milhões					
	2022	2021	2020	A.V. 2022	A.V. 2021	A.V. 2020
Fornecedores	473	328	414	13%	11%	13%
Debêntures	405	-	-	11%	0%	0%
Impostos e contribuições a recolher	151	103	55	4%	3%	2%
Remunerações e encargos a pagar	199	261	269	6%	9%	8%
Adiantamento de clientes	562	636	597	16%	21%	19%
Partes relacionadas	247	316	252	7%	10%	8%
Outras contas e despesas a pagar	9	7	4	0%	0%	0%
Plano de previdência suplementar	9	79	218	0%	3%	7%
Provisão para processos judiciais	1.502	1.336	1.390	42%	44%	43%
	<b>3.557</b>	<b>3.067</b>	<b>3.199</b>	<b>100,00%</b>	<b>100,0%</b>	<b>100,0%</b>

### d. Fontes de financiamento para capital de giro e para investimentos em ativos não-circulantes utilizadas

A principal fonte de financiamento para capital de giro é o caixa gerado por meio de suas atividades operacionais, principalmente os recursos relacionados ao transporte de

## 2.1 Condições financeiras e patrimoniais

passageiros, tais como a receita tarifária e os ressarcimentos de gratuidades. A Companhia possui outras fontes de recursos (“receitas acessórias”) que são utilizadas para o financiamento do capital de giro, entre eles os recursos originados da prestação de outros serviços, tais como: locação de espaços comerciais, concessões de shoppings e terminais de ônibus e de anúncios publicitários em estações e trens. Adicionalmente, a Companhia também utiliza os recursos decorrentes de ganhos obtidos na alienação de áreas remanescentes da construção das estações. Em 2022, a receita apresentou recuperação gradual, contribuindo para a redução do déficit do capital de giro. Adicionalmente, em 25 abril de 2022, a Companhia emitiu debêntures no montante de R\$ 390 milhões, líquido dos custos de emissão, que foram destinados exclusivamente à manutenção dos níveis necessários de liquidez para o custeio das atividades operacionais.

A principal fonte de financiamento dos investimentos em ativos não circulantes tem como origem o aporte de capital do acionista controlador, Governo do Estado de São Paulo “GESP”, e possui como destino as obras de expansão da Companhia de linhas metroferroviária e a aquisição de ativo imobilizado, em atendimento ao plano de investimentos previsto para o período. Importante destacar que os investimentos em expansão correspondem aos compromissos do GESP para execução de políticas públicas, seguindo as premissas constantes em Leis Orçamentárias que orçam receitas e fixam despesas do Estado, incluindo os recursos previstos a serem destinados à Companhia, que são integralizados como capital social e destinados exclusivamente ao financiamento da expansão.

### **e. Fontes de financiamento para capital de giro e para investimentos em ativos não circulantes que pretende utilizar para cobertura de deficiências de liquidez**

A Companhia utiliza os recursos originados de suas atividades operacionais para a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro entre suas receitas e despesas, de forma a assegurar sua autonomia financeira. Para alcançar este objetivo, a Companhia pode, eventualmente, realizar alienações de imóveis remanescentes de áreas operacionais visando buscar os recursos necessários para a manutenção da liquidez necessária para o desenvolvimento de suas atividades. Outras iniciativas que visam a ampliação da participação de receitas não-tarifárias também podem ser priorizadas visando a manutenção da liquidez.

## 2.1 Condições financeiras e patrimoniais

Por fim, a Companhia também tem a opção de recorrer à novos empréstimos, desde que respeitados os limites máximos de endividamento, em casos de iminente necessidade de recursos financeiros para a cobertura de deficiência de liquidez.

Em 27 de março de 2023, a Moody's Local revisou e manteve o Rating da Companhia em 'AA-.br', com perspectiva estável, o que permite à Companhia captação de recursos em melhores condições, tanto em prazos quanto em custos financeiros.

### f. Níveis de endividamento e as características de tais dívidas, descrevendo ainda:

Em 31 de dezembro de 2022, as principais obrigações da Companhia são com os fornecedores de materiais para consumo e expansão, obrigações com folha de pagamento, tributos e debêntures.

#### f.i. Contratos de empréstimo e financiamento relevantes

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 e com 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 mil e são amortizados pelo método da taxa efetiva ao longo do período de vigência da operação.

A emissão conta com garantia a cessão fiduciária do fluxo de venda de bilhetes unitários (QR Code), sendo que valor mínimo para fazer frente aos pagamentos dos juros remuneratórios são mantidos em caixa restrito.

As debêntures possuem cláusulas de vencimento antecipado relacionada à manutenção da capacidade de pagamento da Companhia e ao montante de empréstimo contraído ("índice financeiro"), o qual não deve ser superior ao limite de dívida bruta de R\$ 700 milhões, considerando o montante total de empréstimos e financiamentos de curto e longo prazos, incluídas as debêntures e quaisquer outros títulos e valores mobiliários representativo de dívidas.

## 2.1 Condições financeiras e patrimoniais

Em 31 de dezembro de 2022, o total de obrigações com os detentores das debêntures emitidas é de R\$ 412.756 que, líquido dos custos de emissão, alcança o montante de R\$ 404.937, inferior ao limite estabelecido.

### f.ii. Outras relações de longo prazo com instituições financeiras

Na data deste Formulário de Referência, a Companhia não possui outras relações de longo prazo mantidas com instituições financeiras além da 2ª emissão de debêntures já mencionada no item 2.1 a.

### f.iii. Grau de subordinação entre as dívidas

Não há grau de subordinação entre as dívidas atuais.

### f.iv. Eventuais restrições impostas ao emissor, em especial, em relação a limites de endividamento e contratação de novas dívidas, à distribuição de dividendos, à alienação de ativos, à emissão de novos valores mobiliários e à alienação de controle societário, bem como se o emissor vem cumprindo essas restrições

Evidenciamos abaixo, as principais cláusulas de vencimento antecipado automática e de vencimento antecipado não automática presentes na escritura da 2ª emissão de Debentures da Companhia.

#### Vencimento Antecipado Automático:

- Declaração de vencimento antecipado de quaisquer dívidas contraídas pela Emissora por meio de operações no mercado financeiro ou de capitais, local ou internacional, com valor individual ou agregado, igual ou superior a R\$ 15.000.000,00 (quinze milhões de reais);
- Redução de capital social da Emissora, exceto se (i) para absorção de prejuízos; (ii) para refletir baixa de ativos decorrente de devolução ao acionista Governo do Estado de São Paulo (ou transferência a outro ente por ele indicado) de ativos afetados a linhas metroviárias não operadas comercialmente pela Emissora, incluindo, mas não limitado, a ativos das linhas 4 e 5 do sistema metroviário do

## 2.1 Condições financeiras e patrimoniais

Estado de São Paulo; ou (iii) previamente aprovado pelos Debenturistas, nos termos do artigo 174, §3º, da Lei das Sociedades por Ações;

- Cisão, fusão ou incorporação, inclusive incorporação de ações da Emissora, ou, ainda, qualquer outra forma de reorganização societária envolvendo a Emissora, exceto: (a) se previamente autorizado pelos Debenturistas; (b) em caso de cisão, fusão ou incorporação da Emissora, nos termos do artigo 231, parágrafos primeiro e segundo, da Lei das Sociedades por Ações, caso seja assegurado aos Debenturistas que assim desejarem, durante o prazo mínimo de 6 (seis) meses a contar da data da publicação das aprovações societárias relativas à operação societária em questão, o resgate das Debêntures de que forem titulares e, caso aplicável, a sociedade cindida e as sociedades que absorverem parcelas do patrimônio da Emissora respondam solidariamente pelo resgate das Debêntures; ou (c) caso a Emissora corresponda à sociedade incorporadora no âmbito da reorganização societária em questão;

### **Vencimento Antecipado não Automático:**

- Distribuição de dividendos e/ou pagamento de juros sobre capital próprio e/ou qualquer outra forma de remuneração aos acionistas, inclusive mediante resgate ou amortização de ações de emissão da Emissora, em valor superior ao do dividendo mínimo obrigatório previsto atualmente no estatuto social da Emissora, caso a Emissora esteja inadimplente com qualquer das obrigações estabelecidas nesta Escritura de Emissão e/ou no Contrato de Cessão Fiduciária;
- Venda, alienação ou transferência de bens e ativos da Emissora, em valor agregado ou individual, superior a 5% (cinco por cento) do patrimônio líquido da Emissora, de acordo com as demonstrações financeiras consolidadas e auditadas da Emissora referentes ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2021, exceto (i) para devolução ao acionista Governo do Estado de São Paulo (ou transferência a outro ente por ele indicado) de ativos afetados a linhas metroviárias não operadas comercialmente pela Emissora, incluindo, mas não limitado, a ativos das linhas 4 e 5 do sistema metroviário do Estado de São Paulo; ou (ii) no caso de substituição e/ou reposição de bens ou ativos por outros de natureza similar, sendo certo que a Emissora deverá comprovar ao Agente Fiduciário, em até 15 (quinze) Dias Úteis contados do evento, que os novos equipamentos tenham valor de mercado, no mínimo, equivalentes aos dos

## 2.1 Condições financeiras e patrimoniais

equipamentos vendidos, alienados ou transferidos, conforme seja demonstrado em laudo de avaliação elaborado por empresa de avaliação independente especialmente contratada para este fim;

- Inadimplemento de quaisquer obrigações pecuniárias de natureza financeira a que a Emissora esteja sujeita, assim entendidas as dívidas contraídas pela Emissora por meio de operações no mercado financeiro ou de capitais, local ou internacional, com valor individual ou agregado, igual ou superior a R\$ 15.000.000,00 (quinze milhões de reais), não sanado no prazo de cura específico previsto no respectivo instrumento ou, em caso de não haver prazo de cura específico, em até 5 (cinco) Dias Úteis contados do inadimplemento;
- Alienação, alteração ou transferência do controle acionário (conforme definição de controle prevista no artigo 116 da Lei das Sociedades por Ações) direto ou indireto da Emissora;
- Caso a dívida bruta da Emissora ultrapasse R\$ 700.000.000,00 (setecentos milhões de reais) ("Índice Financeiro"). Para os fins deste item, dívida bruta consiste no saldo total dos empréstimos e financiamentos de curto e longo prazo da Emissora, incluídas as Debêntures e quaisquer outros títulos ou valores mobiliários representativos de dívida;

Na data deste Formulário de Referência, a Companhia está adimplente com todas as cláusulas apresentadas.

### **g. Limites dos financiamentos contratados e percentuais já utilizados**

Em 31 de dezembro de 2022, possuíamos o montante de R\$ 412.756 mil de obrigações com debêntures, que representa 59% do limite imposto de R\$ 700.000 mil no instrumento particular de escritura da 2ª emissão de debêntures da Companhia.

### **h. Alterações significativas em itens das demonstrações de resultado e de fluxo de caixa**

## 2.1 Condições financeiras e patrimoniais

Receita operacional, em R\$ MM	2022	2021	Var. % (2022 - 2021)	2020	Var. % (2021 - 2020)
Receita tarifária (*)	1.962,8	1.404,0	39,8%	1.346,3	4,3%
Receita não tarifária	265,9	187,2	42,0%	166,8	12,2%
<b>Receita operacional bruta</b>	<b>2.228,6</b>	<b>1.591,2</b>	<b>40,1%</b>	<b>1.513,1</b>	<b>5,2%</b>
(-) Deduções e impostos	(64,3)	(46,2)	39,1%	(48,0)	-3,8%
<b>Receita operacional líquida</b>	<b>2.164,4</b>	<b>1.545,0</b>	<b>40,1%</b>	<b>1.465,1</b>	<b>5,5%</b>

(\*) Inclui receitas tarifadas e gratuidades legalmente concedidas e ressarcidas à Companhia pelo GESP – Governo do Estado de São Paulo.

A receita tarifária foi de R\$ 1.962,8 milhões no acumulado de 2022, com aumento de 39,8%, comparado a 2021 que alcançou R\$ 1.404,0 milhões, que por sua vez, foi superior a 2020 em 4,3%.

Em 2022, foram transportados 794 milhões de passageiros na rede do Metrô de São Paulo, considerando as entradas e as transferências entre linhas nas estações Sé, Paraíso, Ana Rosa e Vila Prudente, representando um aumento de 37,8% em relação ao ano de 2021, que por sua vez foi superior a 2020 em 4%. Nos dias úteis, a demanda média registrada foi de 2,61 milhão de passageiros transportados, 36,4% maior do que a média de 2021. Ao compararmos a demanda do ano de 2022 em relação ao ano de 2019 (pré-pandemia), houve queda de 27,7% no total de passageiros transportados. Na média dos dias úteis, a redução é de 29,5% quando comparada à média de 2019.

O aumento gradativo da Receita Tarifária foi resultado do aumento na quantidade de passageiros transportados no sistema, enquanto a tarifa pública de R\$4,40 não tem reajuste desde janeiro de 2020.

A receita não tarifária também apresentou aumento no período comparativo com 2021, alcançando R\$ 266 milhões em 2022, ante R\$ 187 milhões em 2021 e R\$ 167 milhões em 2020, devido a retomada integral da atividade comercial após as restrições impostas pela pandemia da COVID-19.

## 2.1 Condições financeiras e patrimoniais

<b>Custos e despesas operacionais, em R\$ MM</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>	<b>Var. % (2022 - 2021)</b>	<b>2020</b>	<b>Var. % (2021 - 2020)</b>
Pessoal	(1.770,4)	(1.546,4)	14,5%	(1.496,2)	3,4%
Materiais	(74,6)	(63,3)	17,9%	(54,0)	17,1%
Energia elétrica de tração	(196,5)	(153,5)	28,0%	(193,2)	-20,5%
Serviços	(286,4)	(248,9)	15,1%	(238,8)	4,2%
Gastos gerais	(377,7)	(215,3)	75,4%	(757,0)	-71,6%
Depreciação e amortização	(741,2)	(677,9)	9,3%	(683,3)	-0,8%
<b>Total</b>	<b>(3.446,8)</b>	<b>(2.905,2)</b>	<b>18,6%</b>	<b>(3.422,5)</b>	<b>-15,1%</b>

Os custos e despesas operacionais apresentam acréscimo de 18,6% no período. Os principais ofensores que justificam o acréscimo nos custos e despesas do exercício são: i) aumento de gastos com pessoal em decorrência do reajuste salarial de 12,26% devido ao dissídio coletivo concedido em maio de 2022, bem como dos gastos incorridos para a execução parcial do programa de demissão incentivada, gerando uma redução de 5% do quadro de colaboradores; ii) a energia elétrica de tração, que apresentou aumento de 28% em relação ao exercício comparativo devido ao aumento do custo médio efetivo do MWh, passando de R\$ 397 para R\$ 473,45 em 2022; iii) gastos gerais, com reflexo no aumento do montante provisionado para os processos judiciais, em decorrência da inclusão de novos processos e da atualização monetárias da carteira de processos.

No comparativo 2021 e 2020, as principais variações que justificam a queda de pouco mais de 15% no período decorrem dos seguintes itens: i) despesa de pessoal, gastos relacionados ao desligamento de colaboradores inscritos no programas de demissão voluntária, excepcionalmente em 2020, não houve reajuste salarial; ii) a energia elétrica de tração, que apresentou redução de 31% no período comparativo; iii) gastos gerais, devido o reflexo na redução do montante provisionado para os processos judiciais em decorrência do amadurecimento da carteira de processos ativos.

<b>Resultado líquido, em R\$ MM</b>	<b>2022</b>	<b>2021</b>	<b>Var. % (2022 - 2021)</b>	<b>2020</b>	<b>Var. % (2021 - 2020)</b>
Prejuízo do exercício	(1.167,1)	(759,4)	53,7%	(1.701,3)	-55,4%

O Metrô de São Paulo reportou, no período, prejuízo de R\$ 1.167,1 milhões ante R\$ 759,4 milhões em 2021 e R\$ 1.701,3 milhões em 2020. Em 2022, o prejuízo aumentou



## 2.1 Condições financeiras e patrimoniais

53,7% em relação a 2021 em decorrência de: i) aumento de gastos com pessoal em decorrência do reajuste salarial e adicionais de 12,26%, por meio do dissídio coletivo de 2022, ii) maiores despesas com processos judiciais quando comparado ao ano de 2021, principalmente devido ao ingresso de novos processos cíveis, e iii) aumento de gastos com Energia Elétrica de Tração.

No exercício de 2021, o prejuízo foi de 759,4 milhões, redução de 55,4% quando comparado com 2020. Contribuiu para esta redução, a recuperação gradual da receita de passageiros e o recebimento de receita de subvenção de custeio de R\$ 559 milhões devido as perdas que a Companhia no período em decorrência da pandemia da COVID-19.

Fluxo de caixa, em R\$ MM	2022	2021	Var. % (2022 - 2021)	2020	Var. % (2021 - 2020)
Atividades operacionais	(363,9)	(96,5)	277,1%	(559,3)	-82,7%
Atividades de investimento	(2.211,0)	(1.474,6)	49,9%	(1.642,9)	-10,2%
Atividades de financiamento	2.740,0	1.581,3	73,3%	1.715,3	-7,8%
<b>Aumento (redução) de caixa e equivalentes de caixa</b>	<b>165,1</b>	<b>10,2</b>	<b>1518,6%</b>	<b>(486,9)</b>	<b>-102,1%</b>

### Fluxos de caixa das atividades operacionais

Em 2022, as atividades operacionais da Companhia foram responsáveis pelo consumo de R\$ 363,9 milhões do caixa, ante o consumo de R\$ 96,5 milhões em 2021. Dentre as razões que justificam o resultado apresentado, além do dos gastos que compõe o prejuízo líquido do período, eventos extraordinários como o pagamento de depósitos judiciais em processos cíveis e o dissídio salarial justificam o aumento do consumo do caixa em 277,1%.

Em relação às variações apresentadas entre os anos de 2021 comparados com 2020, o principal fator que justifica a melhoria da performance dos fluxos de caixa no período apresentado é o recebimento da subvenção para custeio no montante de R\$559,2 milhões em 2021, uma vez que a arrecadação tarifária, principal fonte de recursos da Companhia, ainda opera em níveis inferiores ao período antes da pandemia de COVID-19.

## 2.1 Condições financeiras e patrimoniais

### Fluxos de caixa das atividades de investimento

Os fluxos de caixa das atividades de investimento demonstram aumento de 49,9% em decorrência da execução do orçamento de investimentos em 2022, aprovada em 2021. Em 2022 a Companhia adicionou no ativo imobilizado R\$ 2.322,4 milhões, ante R\$ 1.619,6 milhões em 2021. As principais aplicações em de recursos em 2022 ocorreram nas obras de expansão da malha metroferroviária das linhas: 2 -Verde, de R\$ 1.293 milhões, 15- Prata de R\$ 391 milhões e 17- Ouro de R\$ 256 milhões.

### Fluxos de caixa das atividades de financiamento

Os fluxos de caixa das atividades de financiamento demonstram aumento de 73,3% em decorrência de aportes de capital realizados pelo GESP para o financiamento da expansão no período. Em 2022, a Companhia recebeu R\$ 2.382,9 milhões de integralização de capital, ante R\$ 1.581,3 milhões recebidos em 2021. Importante destacar que os aportes de capital são aprovados no orçamento do Governo do Estado de São Paulo previamente ao exercício de execução.

Adicionalmente, a variação no período foi influenciada pela captação de recursos de debêntures, no montante de R\$ 390 milhões, líquidos dos custos de emissão, conforme destacado no item 2 (f.i.), cujos fluxos líquidos captados, deduzidos dos juros pagos no período no montante de R\$ 34 milhões, contribuíram para uma maior captação de fluxos de financiamento em relação a 2021.

## 2.2 Resultados operacional e financeiro

As informações do item 2.2 tem como base as demonstrações financeiras da Companhia.

### 2.2 - Os diretores devem comentar sobre:

#### a. resultados das operações do emissor, em especial:

##### i. descrição de quaisquer componentes importantes da receita

No exercício de 2022, a Companhia apurou prejuízo de R\$ 1.167 milhões, ante prejuízo de R\$ 759 milhões em 2021, representando um aumento de 53,7% em relação ao período comparativo. i) a receita operacional líquida foi de R\$ 2.164 no acumulado de 2022, aumento de 40,1%, comparado a 2021 que alcançou R\$ 1.545, o principal fator para esta recuperação foi o aumento no volume de passageiros transportados no período.

Em custos e despesas, os gastos com pessoal sofreram aumento de 14,5%, principalmente devido a aplicação de dissídio coletivo sobre a folha de pagamento de 12,26% a partir de maio de 2022, e também o início da execução do programa de demissão incentivada (PDI), tendo sido desligados 365 colaboradores. As despesas com processos judiciais teve aumento de R\$ 165 milhões, refletindo principalmente a atualização de processos realizada em 2022. Na linha de custos operacionais, a despesa com energia elétrica de tração aumentou R\$ 43 milhões, 28% em relação a 2021.

No exercício de 2022, os juros e custo de emissão das debêntures emitidas em abril de 2022 impactaram a despesa financeira, que variou 294,4% e alcançou R\$ 71,3 milhões em 2022.

A receita operacional bruta da Companhia é constituída por receita tarifária, gratuidades e receitas acessórias. A receita tarifária alcançou R\$ 1.641 milhões em 2022, enquanto a receita de gratuidade foi de R\$ 321 milhões, ambas as receitas são auferidas no transporte de passageiros e representam 88% da receita bruta da Companhia. Já as receitas acessórias alcançaram R\$ 266 milhões e representam 12% em 2022.

No transporte de passageiros, a Companhia está exposta a preços tarifários de operação fixados por política pública de preços de passagens dos transportes de passageiros aplicada na Região Metropolitana de São Paulo pela STM, ligada ao GESP.

## 2.2 Resultados operacional e financeiro

A tarifa pública vigente, regulamentada pela Resolução STM 064/19, é de R\$4,40 reais para ambos os períodos comparativos. Importante destacar que as políticas públicas que ampliam o acesso ao transporte para a população que se enquadra nos critérios de gratuidade são ressarcidas, de forma integral, pelo Governo do Estado de São Paulo por meio da Lei 17.614/22.

As receitas acessórias representam importante fonte de recursos para a Companhia, dado que não associadas a tarifas regulamentadas, e conforme demonstradas abaixo, alcançou R\$ 266 milhões em 2022, aumento de 42% em relação a 2021.

A composição das receitas acessórias segue abaixo:

Receitas acessórias, em R\$ MM	2022	2021	Var. % (2022 - 2021)	2020	Var. % (2021 - 2020)
Desenvolvimento imobiliário	128,9	91,4	40,9%	71,1	28,7%
Varejo	71,0	39,9	77,8%	38,1	4,8%
Mídia e publicidade	52,5	42,7	22,9%	42,9	-0,4%
Outros negócios	13,5	13,2	2,9%	14,8	-11,0%
<b>Total</b>	<b>265,9</b>	<b>187,2</b>	<b>42,0%</b>	<b>166,8</b>	<b>12,2%</b>

### ii. fatores que afetaram materialmente os resultados operacionais

A operação da Companhia depende essencialmente da circulação de pessoas, e após a fase crítica da pandemia houve a recuperação parcial no número de passageiros transportados em relação ao período anterior a pandemia. Em 2022, a Companhia recuperou parcialmente o volume de passageiros pagantes transportados em 37,4% comparado com 2021, alcançando 436 milhões. Porém quando comparado com o período pré-pandemia, a queda na demanda é de 29,9%. A média de passageiros transportados em dias úteis foi de 2,61 milhões em 2022.

Devido ao aumento de passageiros pagantes transportados, a receita tarifária e gratuidades alcançaram R\$ 1.962,8 milhões, crescimento de 39,8% em relação a 2021 que alcançou R\$ 1.404,0 milhões.

## 2.2 Resultados operacional e financeiro

No exercício de 2021, a receita de transporte de passageiro cresceu 4,3% em relação a 2020, que alcançou R\$ 1.346,3 milhões. No período a demanda de passageiros apresentou crescimento moderado em relação ao exercício anterior, pois apesar do início do processo de vacinação da população, as medidas para o enfrentamento da COVID-19 ainda apresentaram reflexos relevantes na mobilidade da população, principalmente para os passageiros idosos. Assim, a demanda alcançou 317 milhões de passageiros transportados, níveis próximos ao ano anterior.

O exercício de 2020 foi o período mais afetado pelas medidas restritivas de circulação de pessoas. A receita de transporte de passageiro foi de R\$ 1.346,3 milhões, apresentando redução de 49,3% em relação a 2019 que alcançou R\$ 2.653,2 milhões, tendo transportado 309 milhões de passageiros, com uma média de 1,914 milhões em dias úteis.

Em 11 de março de 2020, a Organização Mundial de Saúde “OMS” declarou situação de pandemia mundial em decorrência da velocidade de propagação da contaminação pelo novo coronavírus (“COVID-19”), causando impactos financeiros generalizados. Neste contexto, o decreto 64.879 de 20 de março de 2020 publicado pelo Governo do Estado de São Paulo reconheceu o estado de calamidade pública decorrente da pandemia do COVID-19, que atingiu o Estado de São Paulo, e dispôs sobre medidas adicionais para enfrentá-lo.

A Companhia tomou as medidas necessárias para o cumprimento de suas obrigações com fornecedores, credores e para manter o nível de qualidade do serviço prestado, dentre estas medidas destacamos:

- Adoção do teletrabalho para alguns setores administrativos e a entrega de imóveis corporativos, bem como a venda de imóveis com finalidade administrativa e de áreas remanescentes;
- Intensificação das ações que visam o incremento de receitas não tarifárias;
- Revisão de contratos vigentes e suspensão de contratações em curso com o objetivo de reduzir custos.

## 2.2 Resultados operacional e financeiro

### **b. Variações relevantes das receitas atribuíveis a introdução de novos produtos e serviços, alterações de volumes e modificações de preços, taxas de câmbio e inflação**

As receitas da Companhia englobam o transporte de passageiros e exploração comercial de áreas das estações e adjacentes, não havendo qualquer variação relevante decorrente da introdução de novos produtos ou serviços que possam justificar variações significativas nas receitas tarifárias e não tarifárias.

Não houve no período alteração na tarifa cobrada dos passageiros, o qual é definido de acordo com a política tarifária do Governo do Estado de São Paulo, de forma que a Companhia não repassou os impactos inflacionários de seus custos e despesas à tarifa cobrada do passageiro. Adicionalmente, a taxa de câmbio não tem efeito nas receitas operacionais da Companhia (tarifária e não tarifária), que é auferida em moeda nacional.

### **c. impactos relevantes da inflação, da variação de preços dos principais insumos e produtos, do câmbio e da taxa de juros no resultado operacional e no resultado financeiro do emissor**

A inflação pode gerar impactos significativos na estrutura de custos e despesas necessários para a prestação de serviços devido à aumento de preço dos insumos provocados pela inflação. O principal componente da despesa afetada por efeitos inflacionários é a despesa com pessoal, dado que a aplicação de dissídio coletivo pode resultar no aumento de despesa com folha de pagamento. Adicionalmente, os contratos com os prestadores de serviços da Companhia, tais como: limpeza, vigilância e fornecimento de energia elétrica entre outros, os quais têm cláusulas de reajuste anuais baseados em índices de inflação, também podem expor a Companhia aos efeitos da taxa de inflação.

A taxa de câmbio tem efeito pouco relevante no resultado da Companhia, visto que o volume financeiro de obrigações com fornecedores em moeda estrangeira possui pouca relevância em relação ao total (cerca de 2%). Em contrapartida, a taxa de juros tem efeito significativo no resultado financeiro da Companhia uma vez que o índice de correção da remuneração das debêntures é de CDI + 4,50%.

## 2.3 Mudanças nas práticas contábeis/Opiniões modificadas e ênfases

### 2.3. Os diretores devem comentar:

#### a. mudanças nas práticas contábeis que tenham resultado em efeitos significativos sobre as informações previstas nos campos 2.1 e 2.2

Na elaboração das nossas demonstrações financeiras, adotamos todos os pronunciamentos e respectivas interpretações técnicas e orientações técnicas emitidas pelo CPC e aprovados pela CVM e Conselho Federal de Contabilidade, que juntamente com as práticas contábeis incluídas na legislação societária brasileira são denominados como práticas contábeis adotadas no Brasil (BR GAAP).

Os Diretores da Companhia informam que não houve efeitos significativos decorrentes das alterações das práticas contábeis nos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2022, 2021 e 2020.

#### **Novas normas e interpretações em vigor a partir de 1º de janeiro de 2022:**

Não houve no período a adoção de novas normas contábeis com impactos na Companhia.

#### **Novas normas e interpretações em vigor a partir de 1º de janeiro de 2021:**

Não houve no período a adoção de novas normas contábeis com impactos na Companhia.

#### **Novas normas e interpretações em vigor a partir de 1º de janeiro de 2020:**

Não houve no período a adoção de novas normas contábeis com impactos na Companhia.

#### b. opiniões modificadas e ênfases presentes no relatório do auditor

#### **Demonstrações Financeiras referentes ao exercício findo em 31 de dezembro de 2022.**

Os Diretores da Companhia informam que o relatório de opinião dos Auditores Independentes não apresenta ressalvas sobre a auditoria das demonstrações financeiras relativa ao exercício social findo em 31 de dezembro de 2022.

#### **Ênfase**

#### **Delação premiada de ex-diretor da Companhia**

O relatório dos Auditores Independentes das Demonstrações Financeiras de 2022 chama atenção para a Nota Explicativa nº 1.1, "Denúncias envolvendo o Metrô – Cartel do setor Metroferroviário e Empreiteiras (Operação Lava Jato)", às demonstrações financeiras anuais, que apresentam informações atualizadas sobre as principais causas envolvendo a Companhia, bem como sobre a

## 2.3 Mudanças nas práticas contábeis/Opiniões modificadas e ênfases

delação premiada de ex-diretor da Companhia celebrada com o Ministério Público Federal. A conclusão não está modificada em relação a esse tema.

### **Incerteza relevante sobre a continuidade operacional da Companhia**

O relatório dos Auditores Independentes sobre as Demonstrações Financeiras de 2022 chama atenção para as Notas Explicativas nº 1 e 27 ressaltando, que devido ao prejuízo apurado no exercício findo em 31 de dezembro de 2022, estabilização da demanda de passageiros pagantes em níveis inferiores ao período pré-pandemia e capital circulante líquido negativo recorrente, tais circunstâncias podem indicar, a existência de incerteza relevante que pode levantar dúvida significativa quanto à capacidade de continuidade operacional da Companhia. A conclusão do auditor independente não está modificada em relação a esse tema.

### **Demonstrações Financeiras referentes ao exercício findo em 31 de dezembro de 2021.**

Os Diretores da Companhia informam que o relatório de opinião dos Auditores Independentes não apresenta ressalvas sobre a auditoria das demonstrações financeiras relativa ao exercício social findo em 31 de dezembro de 2021.

### **Ênfase**

#### **Delação premiada de ex-diretor da Companhia**

O relatório dos Auditores Independentes das Demonstrações Financeiras de 2021 chama atenção para a Nota Explicativa nº 1.1, “Denúncias envolvendo o Metrô – Cartel do setor Metroferroviário e Empreiteiras (Operação Lava Jato)”, às demonstrações financeiras anuais, que apresentam informações atualizadas sobre as principais causas envolvendo a Companhia, bem como sobre a delação premiada de ex-diretor da Companhia celebrada com o Ministério Público Federal. A conclusão não está modificada em relação a esse tema.

#### **Comentários adicionais sobre o relatório do auditor independente:**

Em 31 de dezembro de 2021, a opinião emitida pelo Auditor Independente não apresentou ressalva. A Companhia passou a apresentar seu teste de recuperabilidade dos ativos pelo método do valor em uso, diferentemente do exercício de 2020, considerando as seguintes premissas:

i) **Modelo de negócio:** a unidade geradora de caixa (“UGC”) da Companhia é formada por ativos que constituem um conjunto de bens explorados para o atendimento de políticas públicas de



## 2.3 Mudanças nas práticas contábeis/Opiniões modificadas e ênfases

transporte. Neste contexto, o modelo de negócio da Companhia preconiza a geração de benefício econômico apenas para o custeio de suas atividades operacionais. Ou seja, os benefícios econômicos futuros ou do potencial de serviços da UGC devem ser superiores ao reconhecimento sistemático da depreciação, uma vez que seu acionista principal (GESP) realiza aportes de capital para o financiamento da expansão, visando atender políticas públicas, sem a premissa de obtenção de retorno financeiro por meio do pagamento de dividendos. Este entendimento embasa todas as premissas seguintes que foram consideradas pela Companhia na avaliação de recuperabilidade dos ativos.

ii) **Taxa de desconto:** o custo médio ponderado de capital foi calculado considerando, dentre outros elementos: i) o retorno de mercado de aplicações da Companhia; ii) variáveis macroeconômicas disponíveis, tais como taxa livre de risco, risco país, projeções de inflação e beta do setor; iii) cotações de juros obtidas em propostas de emissão de debêntures. Importante destacar que todas essas premissas não estavam disponíveis para a Companhia até o exercício anterior.

iii) **Fluxo de caixa:** a Companhia considerou as projeções do fluxo de caixa aprovadas pela Administração, que inclui todas as premissas de variação de receitas e despesas para os 4 (quatro) anos seguintes (plano plurianual). As projeções de fluxo de caixa foram extrapoladas até o fim da vida útil da UGC, utilizando-se de taxa de crescimento constante para os anos subsequentes, descontados a valor presente pela taxa obtida no item ii.

O auditor independente avaliou o conjunto de informações e dados apresentados para a determinação do valor recuperável dos ativos e concluiu sobre a aderência das premissas adotadas pela Companhia para atender ao CPC 01 – Redução ao valor recuperável de ativos.

### **Demonstrações Financeiras referentes ao exercício findo em 31 de dezembro de 2020.**

Em 31 de dezembro de 2020, a opinião emitida pelo Auditor Independente foi emitida com modificação em decorrência da avaliação da recuperabilidade dos ativos da Companhia, cujo detalhamento será apresentado a seguir.

### **Ênfase**

O relatório dos Auditores Independentes das Demonstrações Financeiras de 2020 chama atenção para a Nota Explicativa nº 1.1, “Denúncias envolvendo o Metrô – Cartel do setor Metroferroviário e Empreiteiras (Operação Lava Jato)”, às demonstrações financeiras anuais, que apresentam informações atualizadas sobre as principais causas envolvendo a Companhia, bem como sobre a

## **2.3 Mudanças nas práticas contábeis/Opiniões modificadas e ênfases**

delação premiada de ex-diretor da Companhia celebrada com o Ministério Público Federal. A conclusão não está modificada em relação a esse tema.

Destacamos que foi apresentado em reunião e por escrito aos auditores o detalhamento de tais processos, e as medidas tomadas pela Companhia para apurar possível impactos financeiros e para aprimoramento de seus controles internos.

### **Ressalva**

A Companhia manteve a aplicação do valor justo para a avaliação do valor recuperável de seus ativos devido à ausência de premissas e documentos essenciais para a aplicação do valor em uso. Por esta razão, o auditor independente manteve a ressalva em seu relatório.

## 2.4 Efeitos relevantes nas DFs

**2.4. Os diretores devem comentar os efeitos relevantes que os eventos abaixo tenham causado ou se espera que venham a causar nas demonstrações financeiras do emissor e em seus resultados:**

**a. introdução ou alienação de segmento operacional**

Item não aplicável para a Companhia, pois não possuímos segmentos operacionais.

**b. constituição, aquisição ou alienação de participação societária**

Item não aplicável para a Companhia, pois não possuímos participação societária em outras empresas.

**c. eventos ou operações não usuais**

No exercício de 2022, observa-se uma recuperação gradual do volume de passageiros transportados. A receita operacional líquida foi de R\$ 2.164 milhões, aumento de 40,1% comparado ao exercício de 2021, que alcançou R\$ 1.545 milhões, e menor em 23,0% quando comparado com o exercício de 2019 (período pré-pandemia), que alcançou R\$ 2.811 milhões.

Apesar dos anos de 2020 e 2021 terem sido os mais impactados pela pandemia da Covid-19, ainda se observa redução na quantidade de passageiros transportados, uma vez que as mudanças nos hábitos de vida, tais como: a adoção do modelo híbrido de trabalho, a migração para o modelo virtual de aprendizagem e o crescimento do uso do transporte individual foram incorporadas por uma parcela da população.

O volume de passageiros remunerados transportados em 2022 foi de 436 milhões, aumento de 37,4% em relação a 2021 (317,3 milhões), e de 41,1% em relação a 2020 (309,1 milhões), sendo que em 2022 o volume de passageiros transportado é menor em 29,9% em relação a 2019 (621,9 milhões), período pré-pandemia.

Em 2021, mediante Decreto Estadual nº 66.131 de 14/10/2021, nº 66.292 de 02/12/2021 e nº 66.410 de 28/12/2021, a Companhia recebeu recursos de Governo do Estado de São Paulo GESP para suprir a queda do fluxo de caixa operacional, que foi fortemente impactado pela pandemia de COVID-19. Tais recursos, no montante de R\$559.170 mil,

## **2.4 Efeitos relevantes nas DFs**

foram diretamente contabilizados na demonstração de resultados do exercício da Companhia.

## 2.7 Destinação de resultados

### 2.7. Os diretores devem comentar a destinação dos resultados sociais, indicando:

#### a. regras sobre retenção de lucros

A Companhia define as regras sobre retenção de lucros em seu Estatuto Social. No exercício de 2022 o resultado foi um prejuízo de R\$ 1.167,1 milhões, não havendo portanto retenção de lucros.

Do lucro líquido do exercício, será deduzido o montante de prejuízo acumulado até o limite de saldo, em caso de lucro remanescente após a dedução do prejuízo será deduzido 5% (cinco por cento) para constituição da Reserva Legal, a qual não poderá exceder de 20% (vinte por cento) do capital social. (Conforme Lei 6.404/76, art. 193).

Caso a companhia tenha recebido doações ou subvenções governamentais para investimentos, a parcela do lucro líquido desses valores deverá ser destinada à Reserva de Incentivos Fiscais. O montante dessa reserva deverá ser excluído da base de cálculo do dividendo obrigatório. (Lei 6.404/76, art. 195-A).

Do saldo remanescente do lucro líquido contábil, após as deduções legais acima citadas, será constituída base de cálculo ajustada a qual será deduzido 25% (vinte e cinco por cento) para pagamento dos dividendos mínimos obrigatórios. (Lei 6.404/76, art. 202).

Do saldo remanescente poderá ser constituída, mediante proposta da Administração devidamente justificada e mensurada, Reserva de lucros para expansão, Reservas para Contingências e demais Reservas Estatutárias, as quais devem constar no Estatuto Social da Companhia em sua forma, destinação de uso e metodologia de composição e cálculo (Lei 6.404/76, art. 196).

Após a realização das transações acima, o eventual saldo remanescente poderá ser destinado ao pagamento de dividendos adicionais ou recomposição de reserva específica definida no Estatuto Social. No caso de proposta de distribuição de dividendos adicionais, a proposta deverá ser proposta pela Diretoria, deliberada em Conselho de Administração e aprovada em Assembleia Geral.

## **2.7 Destinação de resultados**

### **b. regras sobre distribuição de dividendos**

A proposta de distribuição de dividendos segue as determinações descritas no item 2.7.a, acima, em consonância com a Lei das 6.404/76 e o estatuto da Companhia, que estabelece o dividendo mínimo obrigatório de 25% do lucro líquido do exercício após as deduções determinadas ou admitidas em Lei.

A proposta de distribuição de dividendos é aprovada pela Diretoria que submete ao Conselho de Administração e posteriormente à aprovação da Assembleia Geral, conforme Estatutos Sociais, Art. 14, inciso XV, XVI e XVII.

A distribuição de dividendos intermediários pode ocorrer por meio de aprovação pelo Conselho de Administração, sem prejuízo da posterior ratificação da Assembleia Geral, conforme Art. 14, Inciso XVI dos Estatutos Sociais.

A Companhia pagará o dividendo de ações nominativas à pessoa que, na data do ato de declaração do dividendo, estiver inscrita como proprietária ou usufrutuária da ação. (Lei 6.404/76, art. 205).

### **c. periodicidade das distribuições de dividendos**

A periodicidade de distribuição de dividendos é anual e observa a política detalhada nos itens 2.7.a e 2.7.b transcritos acima.

### **d. eventuais restrições à distribuição de dividendos impostas por legislação ou regulamentação especial aplicável ao emissor, assim como contratos, decisões judiciais, administrativas ou arbitrais**

Não se aplica, pois a Companhia não possui restrição a distribuição de dividendos além daquelas previstas nas Lei 6.404/76.

## 2.7 Destinação de resultados

**e. se o emissor possui uma política de destinação de resultados formalmente aprovada, informar órgão responsável pela aprovação, data da aprovação e, caso o emissor divulgue a política, locais na rede mundial de computadores onde o documento pode ser consultado**

Documento: POL-08-201 (POLÍTICA DE DISTRIBUIÇÃO DE DIVIDENDOS)

Data de aprovação: 31/01/2018

Órgão de aprovação: Conselho de Administração

Site: <https://governanccorporativa.metrosp.com.br/Paginas/Bases-da-Governanca.aspx>

## **2.8 Itens relevantes não evidenciados nas DFs**

**2.8. Os diretores devem descrever os itens relevantes não evidenciados nas demonstrações financeiras do emissor, indicando:**

**a. os ativos e passivos detidos pelo emissor, direta ou indiretamente, que não aparecem no seu balanço patrimonial (off-balance sheet items), tais como:**

**i. carteiras de recebíveis baixadas sobre as quais a entidade não tenha retido nem transferido substancialmente os riscos e benefícios da propriedade do ativo transferido, indicando respectivos passivos**

**ii. contratos de futura compra e venda de produtos ou serviços**

**iii. contratos de construção não terminada**

**iv. contratos de recebimentos futuros de financiamentos**

**b. outros itens não evidenciados nas demonstrações financeiras**

No exercício findo em 31/12/2022 a Companhia não possui itens off-balance.



## **2.9 Comentários sobre itens não evidenciados**

**2.9. Em relação a cada um dos itens não evidenciados nas demonstrações financeiras indicados no item 2.8, os diretores devem comentar:**

**a. como tais itens alteram ou poderão vir a alterar as receitas, as despesas, o resultado operacional, as despesas financeiras ou outros itens das demonstrações financeiras do emissor**

**b. natureza e o propósito da operação**

**c. natureza e montante das obrigações assumidas e dos direitos gerados em favor do emissor em decorrência da operação**

Não há itens relevantes não evidenciados no item 2.8.

## **2.10 Planos de negócios**

**2.10. Os diretores devem indicar e comentar os principais elementos do plano de negócios do emissor, explorando especificamente os seguintes tópicos:**

**a. Investimentos, incluindo:**

**i. Descrição quantitativa e qualitativa dos investimentos em andamento e dos investimentos previstos**

No exercício de 2022 foi gasto o montante de R\$ 2.287,3 milhões em investimentos com recursos advindos do Governo do Estado de São Paulo por meio de aportes de capital. Os investimentos foram aplicados na implantação de seis linhas simultaneamente (Linhas 2 – Verde, 4-Amarela, 5-Lilás, 15-Prata, 17-Ouro, 19-Celeste), bem como na modernização da frota de trens e no sistema de sinalização das linhas 1-Azul, 2-Verde e 3-Vermelha. Também faz parte dos investimentos realizados no período a instalação das portas de plataforma e estudos de projetos de expansão da rede metroviária. Todos os investimentos realizados visam o atendimento das exigências da demanda, bem como melhorar a qualidade do serviço e a segurança aos passageiros.

Para o exercício de 2023, há previsão de investimentos na ordem de R\$ 5.180 milhões, visando dar continuidade à execução dos projetos de Linhas em expansão, na continuidade da modernização das Linhas em operação e estudos de novos projetos de transporte metroviário.

Importante destacar que todos os investimentos previstos a serem realizados pela Companhia fazem parte do Plano Plurianual do Estado de São Paulo, que possui aprovação para investir o montante de R\$ 16.612 milhões no período de 2020-2023 em expansão, modernização e melhorias operacionais do transporte metroviário, atendendo às políticas públicas de transporte.

**ii. Fontes de financiamento dos investimentos**

A totalidade das fontes de recursos de investimentos é proveniente de aportes. Os recursos financeiros são alocados de acordo com o plano de investimentos que está em consonância com o Planejamento Plurianual do Estado de São Paulo.

**iii. Desinvestimentos relevantes em andamento e desinvestimentos previstos**

Não há desinvestimentos relevantes previstos ou em andamento.

## 2.10 Planos de negócios

### **b. Desde que já divulgada, indicar a aquisição de plantas, equipamentos, patentes ou outros ativos que devam influenciar materialmente a capacidade produtiva do emissor**

A Companhia não possui plantas que possam influenciar materialmente sua capacidade produtiva. Embora haja volume significativo de investimentos em curso, conforme informado no item 2.10.a.i, trata-se de obras em andamento que, quando concluídas, visam aumentar a capilaridade do alcance da malha metro-ferroviária à população, reduzindo o tempo médio de deslocamento dos usuários do sistema.

Com relação a patentes, a Companhia possui duas patentes concedidas: prancha de resgate e adaptação de sistema de *Automatic Train Control*.

Sobre ativos e equipamentos, destaca-se, o início da modernização do Centro de Controle Operacional, a implantação do Centro de Controle de Manutenção, o uso da tecnologia do sistema de sinalização e controle CBTC (*Communication Based Train Control*) na Linha 1 – Azul e o avanço na instalação das portas plataformas em três linhas operacionais.

### **c. Novos produtos e serviços, indicando:**

#### **i. Descrição das pesquisas em andamento já divulgadas**

Não se aplica.

#### **ii. Montantes totais gastos pelo emissor em pesquisas para desenvolvimento de novos produtos ou serviços**

Não se aplica.

#### **iii. Projetos em desenvolvimento já divulgados**

Não se aplica.

#### **iv. Montantes totais gastos pelo emissor no desenvolvimento de novos produtos ou serviços**

## 2.10 Planos de negócios

A Companhia não possui projetos em curso que visam o desenvolvimento de novos produtos ou serviços. Os projetos realizados atualmente são conduzidos com recursos internos e visam a melhoria de processos com o incentivo à transformação digital, uso de inteligência artificial e de dados para a tomada de decisões, gestão de processos e melhoria da operação e manutenção.

### d. oportunidades inseridas no plano de negócios do emissor relacionadas a questões ASG

O Metrô de São Paulo é referência por suas boas práticas e pelos benefícios que traz para a população no seu dia a dia. Ganhos que se refletem no tempo de viagem, na saúde, na paisagem urbana, na emissão evitada de gases do efeito estufa e nos negócios. Consciente da sua responsabilidade, do impacto na vida de milhões de pessoas e em sintonia com as tendências mundiais, a pauta ASG foi inserida na estratégia corporativa em 2021, por meio de ação específica no Plano de Negócios e na Estratégia de Longo Prazo.

- Guia ASG da Companhia do Metropolitano de São Paulo: elaborado em 2021, apresenta definições e orientações sobre os fatores ASG e um histórico de ações do Metrô de São Paulo desde a sua fundação em 1968. Trata-se de uma declaração pública perante seus colaboradores e a sociedade em geral, reforçando o compromisso com as boas práticas ambientais, sociais, de governança e integridade.
- Indicadores ASG: Uma das ações criadas para atender a esse objetivo estratégico foi a adoção de nove indicadores ASG, que são acompanhados com a finalidade de orientar a gestão sustentável da Companhia.

#### **Ambientais:**

- 1) Consumo de água potável e não-potável
- 2) Consumo de energia elétrica para tração dos trens por carro-quilômetro
- 3) Emissões de gases do efeito estufa (GEE) por passageiro-quilômetro

#### **Sociais:**

- 1) Benefícios sociais
- 2) Mulheres em cargos de liderança
- 3) Índice de atendimento de famílias em situação de vulnerabilidade

## 2.10 Planos de negócios

### Governança e Integridade:

- 1) Sistemas de Gestão Certificados
- 2) Conscientização do Código de Conduta
- 3) Projetos em desenvolvimento no portfólio de inovação.

**Estratégia de Longo Prazo 2023-2027 e no Plano de Negócios de 2023:** no ciclo 2023 foram identificadas novas oportunidades de engajamento do Metrô de São Paulo e diversos indicadores ASG passaram a compor o rol de indicadores estratégicos da Companhia, com metas específicas para o período 2023-2027, acompanhados mensalmente pelo corpo diretivo e trimestralmente pelo Conselho de Administração.

- ✓ **Execução do orçamento de investimento:** os investimentos dedicados à expansão e modernização da rede metroviária contribuem para o desenvolvimento urbano e com a melhoria dos serviços prestados aos passageiros, impactando positivamente na vida da metrópole.
- ✓ **Expansão da rede:** a contínua expansão e integração da rede de metrô contribui para a democratização do acesso à cidade e aos serviços oferecidos, ampliando a geração de valor.
- ✓ **Benefícios ambientais:** a ampliação dos benefícios socioambientais, que representam as externalidades positivas para a qualidade de vida da metrópole (sociedade em geral, comunidades no entorno e passageiros), decorrentes da rede operada pela Companhia.
- ✓ **Eficiência energética de tração:** gestão do uso de energia focada na redução do consumo e aumento da eficiência energética, aspecto estratégico para o sistema metroviário em função dos impactos ambientais, financeiros e custos crescentes das tarifas de aquisição de energia elétrica.
- ✓ **Mulheres em cargos de liderança:** promoção da diversidade e sua inclusão na agenda estratégica de gestão de pessoas, apoiando a evolução e o desenvolvimento profissional e combatendo a discriminação no ambiente de trabalho.
- ✓ **Projetos adicionados ao portfólio de inovação:** incentivo à inovação com foco em eficiência, inovação aberta, intraempreendedorismo e disseminação de conceitos, conteúdos e ferramentas, além da identificação e reconhecimento de talentos.
- ✓ **Satisfação do passageiro:** o mapeamento da jornada e o monitoramento da satisfação do passageiro permite a adoção de medidas que garantam a segurança e a excelência no atendimento e, conseqüentemente, uma maior adesão ao sistema de transporte público e ao metrô.
- ✓ **Reclamações Gerais (mídias tradicionais e redes sociais):** reflete o relacionamento ativo com os passageiros e com as partes interessadas a fim de acompanhar a experiência de uso e eventuais impactos dos serviços oferecidos e da expansão da rede.

## 2.10 Planos de negócios

- ✓ **Favorabilidade nas redes sociais do Metrô:** a comunicação e o relacionamento com todas as partes interessadas. As principais redes sociais digitais -Twitter, Facebook, Instagram, Youtube, LinkedIn- estão entre os principais canais de informação e relacionamento com a população, passageiros e funcionários.
- ✓ **Clima Organizacional:** a adoção de ações para garantir aspectos relacionados à saúde, segurança e direitos humanos, impactando positivamente a satisfação dos empregados.
- ✓ **Demandas trabalhistas:** monitoramento das ações trabalhistas para identificar oportunidades de melhoria nos aspectos relacionados à saúde, segurança e direitos humanos, impactando positivamente a satisfação dos empregados.
- ✓ **Índice de Treinamento:** investimento no desenvolvimento pessoal e profissional dos empregados, apoiando o alcance do potencial pleno, impactando a satisfação e a retenção de profissionais qualificados com as competências necessárias à realização das estratégias de negócio.

Além disso, no portfólio estratégico de programas e projetos da Companhia encontram-se em desenvolvimento ações específicas relacionadas a esses indicadores: “Autogeração de Energia Elétrica”; “Fatores ESG e Materialidade”; “Diversidade e Inclusão”; “Gestão do Conhecimento Metroviário” e “Implantação do Omnichannel”.

Informações adicionais sobre a estratégia e os indicadores estão disponíveis nos endereços abaixo:

Portal de Governança Corporativa:

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

Relatório Integrado Metrô 2022:

[www.metro.sp.gov.br/metro/institucional/pdf/relatorio-integrado-2022.pdf](http://www.metro.sp.gov.br/metro/institucional/pdf/relatorio-integrado-2022.pdf)

## **2.11 Outros fatores que influenciaram de maneira relevantes o desempenho operacional**

**2.11. Comentar sobre outros fatores que influenciaram de maneira relevante o desempenho operacional e que não tenham sido identificados ou comentados nos demais itens desta seção**

Todas as informações relevantes foram devidamente divulgadas nos demais itens da seção 2 deste Formulário de Referência, não havendo itens que possam influenciar decisões, que não tenham sido divulgados.

### **3.1 Projeções divulgadas e premissas**

#### **3.1 As projeções devem identificar:**

**a. objeto da projeção**

**b. período projetado e o prazo de validade da projeção**

**c. premissas da projeção, com a indicação de quais podem ser influenciadas pela administração do emissor e quais escapam ao seu controle**

**d. valores dos indicadores que são objeto da previsão**

A divulgação de projeções e estimativas é facultativa, conforme nota de rodapé número 67 do Anexo C da Resolução CVM 80/22.



### **3.2 Acompanhamento das projeções**

**3.2. Na hipótese de o emissor ter divulgado, durante os 3 últimos exercícios sociais, projeções sobre a evolução de seus indicadores:**

**a. informar quais estão sendo substituídas por novas projeções incluídas no formulário e quais delas estão sendo repetidas no formulário**

**b. quanto às projeções relativas a períodos já transcorridos, comparar os dados projetados com o efetivo desempenho dos indicadores, indicando com clareza as razões que levaram a desvios nas projeções**

**c. quanto às projeções relativas a períodos ainda em curso, informar se as projeções permanecem válidas na data de entrega do formulário e, quando for o caso, explicar por que elas foram abandonadas ou substituídas**

A divulgação de projeções e estimativas é facultativa, conforme nota de rodapé número 67 do Anexo C da Resolução CVM 80/22.

## 4.1 Descrição dos fatores de risco

**4.1. Descrever os fatores de risco com efetivo potencial de influenciar a decisão de investimento, observando as categorias abaixo e, dentro delas, a ordem decrescente de relevância:**

### **a. emissor**

**Em decorrência de prejuízos sucessivos, a Companhia pode não ser capaz de manter liquidez adequada para o cumprimento das obrigações atuais.**

A liquidez e os fluxos de caixa operacionais da Companhia têm sido e podem ser afetados negativamente pela queda na quantidade de passageiros transportados, conforme citado nesta seção, ocasionando não só uma perda de receitas tarifárias e não tarifárias como também na necessidade de revisão e adequação da oferta de serviço para que as operações possam se ajustar a um potencial mudança no perfil de comportamento do usuário de transporte público.

Em 31 de dezembro de 2021, nosso capital circulante líquido era negativo em R\$ 526.740 mil e nossos prejuízos R\$ 759.405 mil. Em 31 de dezembro de 2022, a Companhia possui capital circulante líquido negativo de R\$ 422.846 mil, apurou prejuízo de R\$ 1.167.147 mil e fluxo de caixa operacional negativo de R\$ 363.862 mil.

Em abril de 2022, a Companhia captou R\$ 400.000 mil, por meio da 2ª emissão de debêntures, não conversíveis em ações, com o objetivo de garantir o nível de liquidez de suas atividades operacionais. As debêntures possuem cláusula de vencimento antecipado relacionado ao limite máximo de empréstimo contratado estabelecido em R\$ 700.000 mil.

Em 31 de dezembro de 2022, a Companhia possui passivo oneroso de R\$ 404.937 mil para fins de apuração do índice de endividamento. Esse montante é inferior ao limite estabelecido e representa 11,38% do passivo total da Companhia.

Importante destacar que todos os investimentos em expansão fazem parte de políticas públicas de transporte e, na condição de interveniente do GESP, recebemos de nosso acionista todos os recursos necessários (“fontes de investimento”) para os projetos de expansão das linhas sob nossa responsabilidade.

Neste contexto, considerando o modelo de negócio da Companhia, aliado ao fato de que parcela significativa dos prejuízos anuais são ocasionados pelos encargos de depreciação ora gerada por

## 4.1 Descrição dos fatores de risco

investimentos custeados pelo GESP e a uma política pública de tarifas determinada pelo Estado, a Companhia poderá incrementar o volume de prejuízos acumulados, contudo, sem necessariamente comprometer sua liquidez. As demais obrigações para a manutenção das atividades operacionais correspondem a gastos com pessoal, fornecedores de serviços, energia elétrica, dentre outros.

Para fazer frente ao cenário que está se delineando, a Companhia executou medidas com vistas a promover o equilíbrio econômico-financeiro, das quais se destacam:

- Atuação com foco no corte de despesas e na renegociação de contratos de determinados serviços;
- Adoção do teletrabalho permanente para alguns setores administrativos e a entrega de imóveis corporativos, bem como a venda de imóveis com finalidade administrativa;
- Intensificação das ações que visam o incremento de receitas não tarifárias;
- Plano de Demissão Incentivada (PDI), cuja execução já foi iniciada e deve ocorrer ao longo de 2023, com estimativa de redução do quadro de colaboradores em até 10%, e desembolso total estimado em R\$ 248.005 mil;
- Captação de recursos financeiros por meio de emissão de debêntures.

### **O desempenho financeiro e operacional da Companhia pode ser afetado adversamente por pandemias como a COVID-19, além de outras epidemias de saúde.**

Em 11 de março de 2020, a Organização Mundial de Saúde, "(OMS)" declarou situação de pandemia mundial em decorrência da velocidade de propagação da contaminação pelo coronavírus ("COVID-19"), causando forte impacto financeiro na Companhia em razão da redução do volume de passageiros transportados, afetando diretamente as receitas tarifárias e assessórias auferidas nos anos de 2020 e de 2021.

No exercício findo em 31 de dezembro de 2022, mesmo com a retomada total das atividades econômicas na Região Metropolitana de São Paulo, a demanda não foi recuperada ao patamar anterior à pandemia, uma vez que as mudanças nos hábitos de vida, tais como a adoção do modelo híbrido de trabalho, a migração para o modelo virtual de aprendizagem e o crescimento do uso de transporte individual foram incorporadas por uma parcela significativa da população.

## 4.1 Descrição dos fatores de risco

Desta forma, os reflexos da pandemia permanecem afetando o volume de passageiros transportados, com impacto direto na receita operacional da Companhia. A receita operacional líquida em 2022 foi de R\$ 2,164 bilhões, um aumento de 40,1% se comparada a 2021, que alcançou R\$ 1,545 bilhão. Quando comparado com o período do pré-pandemia findo em 31 de dezembro de 2019, ainda apura-se uma redução aproximada de 23%.

Embora os índices de contaminação estejam em patamares estáveis e relativamente controlados, não é possível assegurar que futuros acontecimentos em relação à propagação de novas variantes da COVID-19 ou mesmo de outras emergências sanitárias não resultarão no retorno ao regime de trabalho remoto e o fechamento de estabelecimentos comerciais, industriais e públicos não essenciais.

Além disso, diversas empresas anunciaram que continuarão a empregar regime de trabalho remoto parcial, o que pode resultar em uma consolidação de um novo padrão de utilização da rede metroferroviária, podendo consolidar um novo patamar de receitas Companhia.

**Os valores das tarifas determinados por políticas públicas podem não ser suficientes para gerar as receitas necessárias para a manutenção da operação da empresa.**

A Política Tarifária é competência do Governo do Estado, que, por meio da Secretaria dos Transportes Metropolitanos - STM, fixa os valores das tarifas praticadas, contemplando os custos operacionais e a sua modicidade.

Tal política oferece tarifas com redução de preço por viagem em várias modalidades de bilhetes, além de gratuidades totais, integrações gratuitas com os trens metropolitanos e reduções nas tarifas integradas com outros modais, como ônibus municipais e metropolitanos, com o objetivo de proporcionar à população o acesso a um meio de transporte rápido, seguro e confortável, com qualidade e eficiência, em consonância com a preocupação com a mobilidade urbana.

As gratuidades tarifárias são integralmente ressarcidas pelo Governo do Estado de São Paulo. A definição do valor da tarifa de operação segue diretriz da política pública de preços de passagens dos transportes de passageiros aplicada na Região Metropolitana de São Paulo pela STM.

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,

## 4.1 Descrição dos fatores de risco

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 financeiro do Metrô.

### **Condenações em processos judiciais e/ou arbitrais de valor significativo contra a Companhia poderão ter um efeito negativo material.**

Atualmente, a Companhia é parte em 5.593 processos legais relacionados a ações cíveis (judicial e arbitral), trabalhista e fiscais onde atuamos no polo passivo. Embora tenhamos uma quantidade significativa de processos, aproximadamente 79% do passivo provisionado de R\$ 1.501.750 mil é representado por apenas 3 processos, conforme divulgação na nota explicativa 20.2 de nossas Demonstrações Financeiras de 31 de dezembro de 2022.

A Companhia estabeleceu provisões para todos os valores em disputa que representam uma obrigação presente, como resultado de um evento passado e que demonstre provável saída de recursos para liquidar a referida obrigação na visão dos assessores jurídicos. Os processos que possuem registro de provisão representam cerca de 23% da carteira total de processos em que a Companhia figura como ré.

Adicionalmente há o montante estimado de R\$ 5.047.495 mil em processos judiciais classificados pela Administração como de “perda possível” que, também de acordo com avaliação dos assessores jurídicos, não possuem todos os elementos que requerem o registro de uma provisão contábil.

Qualquer julgamento desfavorável em relação a esses processos pode ter um efeito adverso relevante sobre a condição financeira da Companhia. Assim, caso haja decisão definitiva em favor do litigante para parte significativa destes processos em um curto espaço de tempo, há risco de desequilíbrio financeiro da Companhia, visto que a totalidade dos processos classificados como “provável” e “possível” é de R\$ 6.549.245 mil, o que representa cerca de 18 vezes o montante de caixa da empresa, que é de R\$ 362.566 mil.

### **Sistema de bilhetagem do Bilhete Único - BU não é gerido pela Companhia, podendo haver eventuais desvios de valores na arrecadação.**

#### 4.1 Descrição dos fatores de risco

A Companhia, na condição de participante do Convênio do Sistema Bilhete Único - BU, gerido pela SPTrans, é parte integrante do Comitê Gestor de Integração - CGI. O Comitê Gestor de Integração é formado por 4 representantes da SPTrans, 1 representante de cada partícipe que são: Metrô, CPTM, Vem ABC, ViaQuatro, Move São Paulo, ViaMobilidade, além de 2 representantes da Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes - SMT e finalmente por 1 representante da Secretaria de Transportes Metropolitanos - STM.

A Companhia do Metrô, de forma independente ao CGI notificou extrajudicialmente a SPTrans sobre eventuais desvios de valores na arrecadação do sistema BU. O CGI deliberou pela realização de auditoria financeira independente e na qualidade de partícipe do convênio, a Companhia do Metrô realizou a contratação em nome do CGI. A referida contratação foi encerrada, em 2020, sem o cumprimento de seu escopo por indisponibilidade dos dados pela SPTrans, empresa municipal proprietária e gerenciadora do Sistema de Bilhetagem do BU.

#### **As receitas não tarifárias da Companhia podem ser gravemente prejudicadas por epidemias, como a pandemia COVID-19.**

Em março de 2020, foi declarado pela Organização Mundial da Saúde – OMS o estado de pandemia mundial causado pelo vírus COVID-19. Pela mesma razão, em 20 de março de 2020, foi publicado no Diário Oficial da União o Decreto Legislativo nº 6, que reconheceu a ocorrência de estado de calamidade pública, para os fins da Lei de Responsabilidade Fiscal, até 31/12/2020.

Em razão da rápida disseminação do vírus e da ausência de informações suficientes para detê-lo e para o adequado tratamento dos infectados, autoridades públicas brasileiras de todas as esferas expediram atos normativos relevantes e radicais, com o objetivo de conter seus efeitos.

Em vista das determinações emanadas das autoridades públicas e visando resguardar a saúde e segurança dos Concessionários e Autorizados das estações e terminais da Companhia do Metrô, bem como de seus empregados e passageiros do sistema metroviário, a Companhia autorizou o fechamento de todos os seus estabelecimentos comerciais, inclusive aqueles não obrigados por Decreto.

Esta ação provocou uma queda de R\$ 80 milhões nas receitas não tarifárias em 2020. Em 2021, com a flexibilização de algumas medidas restritivas, ainda que com leve recuperação em relação

#### **4.1 Descrição dos fatores de risco**

ao ano anterior, a Companhia ainda manteve uma perda de receita não tarifária de R\$ 60 milhões em relação ao período pré-pandemia.

No ano de 2022, a receita Não Tarifária alcançou R\$ 266 milhões, ficando superior em 42% ao resultado de 2021, mas ainda sofreu reflexos pelas dificuldades decorrentes da pandemia Covid 19.

O varejo, que foi a parcela mais afetada entre as fontes de receita não tarifária da Companhia, apresentou alto índice de inadimplência, em patamares que chegam a 70%.

Estas condições adversas podem acontecer no futuro, a depender de novas variantes detectadas ou, ainda, de novos ciclos epidêmicos de outras doenças afetando significativamente a performance e a retomada das receitas não tarifárias

#### **Os investimentos geridos pelo Metrô em novas linhas podem sofrer atrasos e não cumprimento de cronograma estabelecidos para sua execução.**

A rede metropolitana de transporte sobre trilhos é o elemento estruturador da mobilidade da Região Metropolitana de São Paulo – RMSP, reservando ao Estado as funções de planejamento, concepção, implantação e organização de um sistema de alta capacidade, abrangendo a implantação da rede metroviária e sua articulação com os demais modais de transporte em operação na região metropolitana.

Na execução das obras das novas linhas incidem os riscos inerentes relacionados ao seu grande volume, características construtivas e ao ambiente em que são desenvolvidas, áreas urbanas e de grande concentração populacional.

Um ponto sensível está relacionado às interações com as populações lindeiras, incluindo as interfaces com os órgãos públicos, sejam do poder executivo, legislativo e judiciário, bem como os respectivos órgãos de controle, tais como, Tribunais de Contas e Ministério Público.

Merece destaque os riscos associados às características das obras de uma linha de Metrô, como a construção de túneis, estruturas elevadas e grande porte que associadas às diferentes características de solo encontradas durante o percurso, estão sujeitos ao colapso das escavações durante a execução dos poços e principalmente túneis.

## 4.1 Descrição dos fatores de risco

Outro ponto a ser considerado é o fornecimento de sistemas, onde grande parte dos fornecedores são internacionais, suscetíveis à oscilação da moeda, podendo comprometer as entregas.

Esses fatores podem impactar no cronograma de execução das obras e provocar atrasos na sua conclusão, aumentando os custos de construção, comprometendo o início da prestação de serviços à população e postergando a arrecadação tarifária.

**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.**

A Companhia está sujeita a leis e regulamentos contra corrupção, suborno, lavagem de dinheiro, sanções, antitruste e outras leis e regulamentos similares. Ela é obrigada a cumprir as leis e regulamentos aplicáveis do Brasil, e pode estar sujeita às leis e regulamentos de outras jurisdições.

Não é possível garantir que suas políticas e procedimentos internos sejam suficientes para evitar ou detectar práticas inapropriadas, fraudes ou infrações às leis e regulamentos por parte de seus empregados, diretores, executivos, parceiros, agentes e prestadores de serviços, nem que essas pessoas não agirão de forma contrária às suas políticas e procedimentos.

As infrações, reais ou aparentes, cometidas pela Companhia ou por seus empregados, diretores, executivos, parceiros, agentes e prestadores de serviços em relação a estas leis e regulamentos ou suas políticas e procedimentos internos podem ter um efeito adverso significativo na sua reputação, sua capacidade de obter financiamento, seus negócios, condição financeira ou resultados operacionais.

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 confirmação de recebimento de propina 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 mil 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



## 4.1 Descrição dos fatores de risco

decorrentes de eventuais perdas a serem refletidas nas Demonstrações Financeiras referentes ao exercício findo em 31 de dezembro de 2022.

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 mil, com determinação de bloqueio de bens dos réus da ação. A Companhia e o GESP ainda não foram intimados para a referida ação.

**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.**

As atividades da Companhia podem ser prejudicadas por inúmeros fatores, incluindo condições geológicas e/ou geotécnicas inesperadas ou incomuns, inundações ou secas ou outras ocorrências ambientais que podem resultar em danos estruturais e, eventualmente em outras instalações ou equipamentos.

A ocorrência de qualquer um destes eventos pode ocasionar acidentes pessoais ou mortes, impactos sociais adversos nas comunidades situadas perto das instalações, perdas monetárias e possível responsabilidade legal, outros danos ambientais, e danos à reputação da Companhia.

Nem sempre é possível obter seguros contra todos estes riscos devido aos elevados prêmios associados ou por outros motivos. O seguro da Companhia não cobre todos os riscos potenciais associados às suas atividades e a cobertura do seguro pode não continuar disponível ou pode não ser adequada para cobrir eventuais indenizações resultantes.

As perdas causadas por estes eventos podem fazer com que a Companhia tenha de pagar custos significativos que podem ter um efeito adverso material sobre seu rendimento financeiro e resultados operacionais. Caso a Companhia incorrer em perdas que não sejam cobertas por suas apólices de seguro, os recursos disponíveis para manter suas atividades atuais serão reduzidos.

## 4.1 Descrição dos fatores de risco

### **A Companhia está sujeita a perdas de receitas decorrente de interrupções das operações ou degradação da qualidade dos serviços.**

O uso de tecnologias, sistemas informatizados e recursos de operação, estão sujeitos a fatores de riscos internos e externos ao negócio, podem afetar e ocasionar interrupções temporárias, totais ou parciais não previstas em nossas operações.

Estes eventos incluem acidentes operacionais, quebra ou falha de equipamentos ou processos, catástrofes como explosões, incêndios, fenômenos naturais, como chuvas intensas, causando alagamentos e inundações, sabotagem ou outros eventos similares, que podem acarretar perdas de receitas.

A ocorrência destes impactos pode ainda gerar elevação de custos temporários, sanções administrativas e penais, sem prejuízo de obrigações de reparação de danos que eventualmente tenham sido causados a terceiros.

### **Os negócios da Companhia estão sujeitos a ataques cibernéticos e violações de segurança e privacidade.**

Falhas nos controles de segurança cibernética, tecnologia da informação, tecnologia operacional e sistemas de telecomunicações da Companhia podem afetar adversamente os negócios da Companhia e sua reputação.

A Companhia depende fortemente de controles de segurança cibernética, tecnologia da informação, tecnologia operacional e sistemas de telecomunicações para a operação de muitos de seus processos de negócios. Falhas nesses controles, sejam causadas por obsolescência, falhas técnicas, negligência, acidente ou ataques cibernéticos, podem resultar na divulgação ou roubo de informações confidenciais, perda da integridade de dados, apropriação indébita de fundos e interrupções nas operações comerciais da Companhia e impactar a habilidade da Companhia de reportar seus resultados financeiros.

A Companhia pode ser alvo de tentativas de obtenção de acesso não autorizado a sistemas de tecnologia da informação e tecnologia operacional pela internet, incluindo tentativas sofisticadas e coordenadas, muitas vezes referidas como ameaças persistentes avançadas.

## 4.1 Descrição dos fatores de risco

A interrupção de controles críticos de segurança cibernética, tecnologia da informação, tecnologia operacional ou sistemas de telecomunicações, bem como violações de dados, podem prejudicar a reputação da Companhia e ter um efeito adverso significativo no desempenho operacional, receitas e condição financeira da Companhia.

As técnicas utilizadas na obtenção de acesso não autorizado, impróprio ou ilegal a sistemas e dados da Companhia ou dados dos seus clientes, para desabilitar ou desqualificar serviços ou sabotar sistemas, estão em constante evolução, podem ser difíceis de detectar rapidamente e frequentemente não são reconhecidas antes de serem lançadas contra um alvo.

Partes não autorizadas podem tentar acessar seus sistemas ou instalações de diversas formas, inclusive, entre outras, por meio da invasão dos seus sistemas ou sistemas dos seus clientes, parceiros ou prestadores de serviços, ou tentativas fraudulentas de induzir seus empregados, clientes, parceiros, prestadores de serviços ou outros usuários de seus sistemas a fornecer nomes, senhas ou outras informações sensíveis, informações estas que podem ser utilizadas para acessar seus sistemas de TI.

Algumas dessas técnicas podem ser amparadas por recursos tecnológicos e financeiros significativos, fazendo com que se tornem ainda mais sofisticadas e difíceis de detectar.

A tecnologia de informação e infraestrutura da Companhia pode ficar vulnerável a ataques cibernéticos ou violações de segurança e terceiros podem conseguir acessar informações pessoais ou privadas de seus clientes, fornecedores e empregados que estão armazenadas ou podem ser acessadas por meio de seus sistemas. Suas medidas de segurança podem sofrer violações devido a falha humana, ato ilícito, falhas ou vulnerabilidade de sistemas, ou outras irregularidades.

Qualquer violação real ou percepção de violação de sua segurança pode interromper suas operações, indisponibilizar seus sistemas ou serviços, resultar em divulgação indevida de dados, lesar de forma relevante sua reputação e marca, resultar em exposição financeira e jurídica relevante, e fazer com que clientes percam a confiança em seus produtos e serviços, afetando de maneira adversa seus negócios, condição financeira ou resultados operacionais.

Além disso, quaisquer violações da rede ou segurança dos dados de seus fornecedores, inclusive central de dados e fornecedores de serviços de nuvem, podem ter efeitos negativos similares. A vulnerabilidade ou a percepção de vulnerabilidade ou a violação de dados pode resultar no ajuizamento de ações contra a Companhia.

## 4.1 Descrição dos fatores de risco

**O não cumprimento pela Companhia da LGPD ou de qualquer outra lei de privacidade promulgada no Brasil pode afetar adversamente sua reputação, negócios, condição financeira ou resultados operacionais.**

A Companhia está sujeita às leis de privacidade e proteção de dados pessoais, como o Marco Civil da Internet no Brasil (Lei nº 12.965/2014) e a Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (Lei nº 13.709 / 2018) e seus respectivos regulamentos, incluindo regulamentos expedidos pela Autoridade Nacional de Proteção de Dados (ANPD). A LGPD passou a vigorar em 18 de setembro de 2020 e traz um regulamento abrangente para o uso de dados pessoais no Brasil.

A legislação prevê a aplicação de sanções administrativas (art. 52, 53 e 54), que passaram a vigorar a partir do dia 1º de agosto de 2021. Caso a Companhia não realize operações de tratamento de dados pessoais em conformidade com a LGPD, poderá estar sujeita às sanções, de forma isolada ou cumulativa, de advertência, obrigação de divulgação do incidente, bloqueio temporário, eliminação de dados pessoais, suspensão, proibição, parcial ou total, do exercício da atividade de tratamento dos dados pessoais e multa de até 2% (dois por cento) do faturamento da empresa, grupo ou conglomerado no Brasil no seu último exercício, excluídos os tributos, até o montante global de R\$ 50.000.000 (cinquenta milhões de reais) por infração.

A aplicação das sanções previstas na LGPD compete exclusivamente à Autoridade Nacional de Proteção de Dados – ANPD.

A Companhia também pode ser responsabilizada por danos materiais, morais, individuais ou coletivos causados pelo não cumprimento das obrigações estabelecidas pela LGPD e outras legislações de proteção de dados, estando sujeita a riscos, como:

(i) a propositura de ações judiciais, individuais ou coletivas pleiteando reparações de danos decorrentes de violações, baseadas não somente na LGPD, mas, na legislação esparsa e setorial sobre proteção de dados ainda vigente; e

(ii) a aplicação das penalidades previstas no Código de Defesa do Consumidor e Marco Civil da Internet por alguns órgãos de defesa do consumidor, que já têm atuado neste sentido desde antes da vigência da LGPD e da completa estruturação da ANPD, especialmente em casos de incidentes de segurança que resultem em acessos indevidos a dados pessoais.

## 4.1 Descrição dos fatores de risco

A LGPD transformou significativamente o sistema de proteção de dados no Brasil e foi inspirada na legislação europeia (Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados – “GDPR”).

A LGPD estabelece regras detalhadas para a coleta, uso, processamento, armazenamento e descarte de dados pessoais e afeta todos os setores econômicos, incluindo a relação entre os clientes e instituições financeiras, empregados e entidades empregadoras e outras relações em que os dados pessoais são tratados, tanto no ambiente digital como no ambiente físico.

O descumprimento pela Companhia da LGPD ou de quaisquer outras leis e regulamentos de privacidade promulgados ou aprovados no Brasil tem ainda como riscos a propositura de ações judiciais, individuais ou coletivas, pleiteando reparações de danos decorrentes de violações, especialmente em casos de incidentes de segurança que resultem em acessos indevidos a dados pessoais.

A aplicação de penalidades, a publicização da infração ou a imposição de obrigações de indenizar por falhas na proteção dos dados pessoais e inadequação à LGPD, poderão afetar negativamente a reputação e os resultados da Companhia e, conseqüentemente, o valor das suas ações.

### **A Companhia pode não estar sempre em condições de pagar dividendos ou juros sobre o capital próprio.**

Dependendo dos resultados futuros, os acionistas podem não receber dividendos ou juros sobre o capital próprio, se a Companhia não gerar lucro. Apesar da necessidade de distribuir um mínimo de 25% do lucro líquido total anual não ajustado aos acionistas, de acordo com a Lei das Sociedades por Ações, a situação financeira futura da Companhia poderá não permitir distribuir dividendos ou pagar juros sobre o capital próprio.

Ademais, nos termos da legislação brasileira, nenhum dos ativos da Companhia que são essenciais à sua capacidade de prestação de serviços público está sujeito a penhora ou sequestro.

### **b. seus acionistas, em especial os acionistas controladores**

#### **4.1 Descrição dos fatores de risco**

**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.**

O Estado tem o poder de aprovar a maioria dos assuntos prescritos por lei. Não é possível garantir que não haverá alterações no Conselho de Administração ou Diretores Executivos e se essas alterações adicionais podem ter um efeito adverso relevante sobre os negócios, condição financeira ou resultados operacionais da Companhia, especialmente durante novos períodos de eleições.

Não é possível garantir que qualquer potencial reorganização não tenha um efeito adverso relevante sobre os negócios, condição financeira ou resultados operacionais da Companhia.

**A Companhia é controlada pelo Governo do Estado de São Paulo, cujos interesses e diretrizes podem ser afetados pela sucessão de diferentes governos.**

Mudanças no Governo Estadual ou na política governamental podem acarretar mudanças no Conselho de Administração e na Diretoria Executiva da Companhia e, por consequência, causar efeitos adversos sobre a estratégia de negócios. Mudanças nas diretrizes estratégicas, na política tarifária, na concessão de linhas ou na política de expansão podem afetar negativamente o fluxo de caixa, o resultado operacional, a condição financeira ou as perspectivas futuras.

Não há garantias de que a sucessão de diferentes governos não causará instabilidade, nem de que as diretrizes do Governo do Estado de São Paulo estarão sempre em consonância com os interesses e objetivos prioritários do transporte metroferroviário, o que poderá gerar reflexos negativos nos negócios e atividades da Companhia.

Os planos de expansão da rede metroferroviária são elaborados pela Companhia que, na condição de interveniente do Estado, é responsável pela elaboração dos projetos que atendam às políticas públicas de transporte da Região Metropolitana de São Paulo.

Quanto aos investimentos previstos para execução do plano de expansão da rede, cabe ressaltar que eles são aprovados em Leis Orçamentárias que preveem, minimamente, sua execução ao longo dos exercícios seguintes.

## 4.1 Descrição dos fatores de risco

Além disso, os recursos necessários para investimentos em expansão têm como origem os aportes enviados pelo GESP, sem que haja a necessidade de obtenção de endividamento ou geração de caixa para investimento por parte da Companhia.

Assim, ainda que haja cancelamento de investimentos previstos, ou mesmo imposição de investimentos não previstos, o modelo de captação de recursos da Companhia (por meio de aportes de capital) para o investimento em expansão permite minimizar possíveis impactos em nosso fluxo de caixa operacional.

### c. suas controladas e coligadas

O Metrô não tem empresas controladas e coligadas.

### d. seus administradores

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

Conforme previsto no artigo 46 do nosso Estatuto Social, a Companhia poderá celebrar acordos de indenidade com certos Beneficiários (“Acordos de Indenidade”), por meio dos quais assume compromisso de indenidade em caráter suplementar à apólice de seguro de responsabilidade civil de diretores e administradores (“Apólice D&O”) contratada pela Companhia.

A celebração dos Acordos de Indenidade pode gerar conflitos de interesses entre os membros do Conselho de Administração que determinam se um evento é passível de indenização, nos termos de referidos acordos. Além disso, embora tais aprovações devam ser submetidas ao Conselho de Administração, estas decisões podem não estar alinhadas aos melhores interesses da Companhia.

## 4.1 Descrição dos fatores de risco

Por fim, caso seja aprovado o pagamento de alguma indenização em favor de um Beneficiário, a Companhia poderá sofrer impactos patrimoniais relevantes no caso de execução de seus termos.

### e. seus fornecedores

#### **Denúncias envolvendo o Metrô – Cartel do setor Metroferroviário e Empreiteiras (Operação Lava Jato):**

##### **Cartel do setor Metroferroviário**

Em 2013, a Procuradoria Geral do Estado, o Metrô e a CPTM propuseram ação judicial contra seis empresas em busca de indenizações decorrentes da prática de cartel na aquisição de trens e sistemas, baseados no acordo de leniência feito pela empresa Siemens junto ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE.

O acordo mencionava uma atuação das empresas do setor metroferroviário no mundo, para coordenadamente burlarem a competitividade de mercado, entre 1998 e 2009, e dentre os atingidos foram citados os contratos de aquisição de trens da CPTM para a Linha 5 - Lilás e um contrato do Metrô para fornecimento de sistema para a Linha 2 - Verde.

A referida ação está em fase inicial, aguardando as citações de todas as empresas demandadas para apresentação de respostas.

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.

Diante do curso do processo, a Companhia analisa eventuais reflexos e perdas em seu patrimônio líquido no exercício findo em 31 de dezembro de 2022, 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.



## 4.1 Descrição dos fatores de risco

### **Cartel de Empreiteiras – Operação Lava Jato**

Em 2017, o CADE instaurou processo administrativo para apurar a formação de cartel por empreiteiras que atuaram em licitações públicas, incluindo obras de metrô em sete Estados (São Paulo, Rio de Janeiro, Bahia, Ceará, Minas Gerais, Paraná e Rio Grande do Sul) e no Distrito Federal.

A apuração tramita perante autarquia federal e se vale de informações obtidas por meio de acordo de leniência firmado junto àquele Conselho pela construtora Camargo Corrêa e pelo Ministério Público Federal – MPF, tendo a investigação recebido contribuições de desdobramentos da 23ª fase da Operação Lava Jato.

Há uma ação civil pública 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. Ainda são cabíveis recursos 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 mil, conforme condenação do julgado. A execução, contudo, foi suspensa em 10 de fevereiro de 2021 por decisão do Superior Tribunal de Justiça. No estágio atual, aguarda-se o julgamento dos recursos interpostos pelas empreiteiras no Superior Tribunal de Justiça e no Supremo Tribunal Federal.

### **f. seus clientes**

Não há fatores de risco com relação a clientes da Companhia que possam influenciar a decisão de investimento.

## 4.1 Descrição dos fatores de risco

As operações da Companhia são influenciadas de forma direta pelas condições econômicas e de renda da população residente na região metropolitana de São Paulo. Dessa forma, fatores como inflação, taxa de desemprego, políticas tarifárias e de expansão da rede podem afetar de forma significativa os resultados apurados a cada período.

### **g. 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.**

O governo brasileiro frequentemente intervém na economia brasileira e, ocasionalmente, faz mudanças significativas em políticas e regulamentos. As ações do governo brasileiro para controlar a inflação e outras políticas e regulamentos geralmente envolvem, entre outras medidas, mudanças nas taxas de juros, políticas tributárias, controles de preços e tarifas, desvalorização ou valorização da moeda, controles de capital e limites de importações.

Os negócios, condição financeira e resultados operacionais da Companhia podem ser adversamente afetados por mudanças nas políticas públicas nos níveis federal, estadual e municipal em relação a tarifas públicas e controles de câmbio, bem como outros fatores, como:

- i. expansão ou retração da economia brasileira;
- ii. o ambiente regulatório relacionado às operações comerciais e contratos de concessão da Companhia;
- iii. taxas de juros e políticas monetárias;
- iv. taxas de câmbio e controles e restrições cambiais sobre remessas para o exterior;
- v. flutuações da moeda;
- vi. aumento do desemprego;
- vii. disponibilidade de crédito;

#### **4.1 Descrição dos fatores de risco**

viii. mudanças nos regulamentos trabalhistas;

ix. eleições políticas e instabilidade social e política;

x. inflação;

xi. liquidez dos mercados de capitais e empréstimos brasileiros;

xii. políticas e leis tributárias e regulatórias;

xiii. instabilidade econômica e social;

xiv. a resposta do governo brasileiro à pandemia de COVID-19 e, entre outros, seus impactos nos deslocamentos das pessoas, leis trabalhistas e outros regulamentos que afetam o setor da Companhia;

xv. outros acontecimentos políticos, de política externa e social e econômica no Brasil ou que o afetem;

xvi. incertezas em relação à implementação pelo governo brasileiro de mudanças relacionadas às políticas monetária e tributária, reforma previdenciária aprovada e possível desenvolvimento decorrente dessa reforma e outras legislações relevantes, agravada pelos impactos da pandemia da COVID-19, podem contribuir para a incerteza econômica.

Não é possível prever quais políticas serão adotadas pelo governo federal atual ou futuro, ou se essas políticas terão consequências adversas sobre a economia brasileira ou causarão efeito adverso para a Companhia. Instabilidade e incerteza econômica e política podem levar o investidor a formar uma percepção negativa da economia brasileira, provocando maior volatilidade no mercado de capitais brasileiro e nos valores mobiliários de emissores brasileiros, o que pode afetar adversamente a Companhia.

#### **h. regulação dos setores em que o emissor atue**

A Companhia atua como interveniente do Governo do Estado no transporte metroferroviário da Região Metropolitana de São Paulo. Dessa forma, a Companhia está sujeita ao cumprimento de

## 4.1 Descrição dos fatores de risco

determinações baseadas nas políticas públicas de transporte e às decisões tomadas pela Secretaria de Transportes Metropolitanos (STM).

### i. países estrangeiros onde o emissor atue

Não se aplica.

### j. 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.**

Nas atividades que a Companhia do Metrô executa de operação e implantação de novas linhas metroviárias, implica o relacionamento com a sociedade e com seus colaboradores.

A Companhia promove diversas ações voltadas à prática da responsabilidade social, como o acolhimento de famílias em situação de vulnerabilidade, realização de atendimentos móveis LGBTQTIA+, atendimentos de prevenção a doenças, atendimento a mulheres vítimas de violência, realização de campanhas sociais, vacinação, cadastro para estágios e empregos, além de ações culturais e projetos em parcerias com ONGs, Conselhos Profissionais, entidades filantrópicas, universidades e outras entidades. Entretanto, as medidas de responsabilidade social podem não ser suficientes para a promoção do respeito à diversidade e inclusão nos ambientes em que a Companhia atua, seja para seus empregados, parceiros, passageiros ou comunidade. Caso as medidas adotadas pelo Metrô de responsabilidade social não atinjam a efetividade esperada junto ao público-alvo, estará sujeito a questionamentos sobre sua conduta, podendo incorrer em danos de imagem, demandas judiciais e possíveis perdas financeiras.

## 4.1 Descrição dos fatores de risco

### **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).**

A possibilidade de greve de empregados nos períodos de discussões salariais, de benefícios e outros, pode levar a paralisações parciais ou totais das linhas operadas pela Companhia, afetando a prestação de serviços e, conseqüentemente, o deslocamento e o aumento de tempo despendido pelos passageiros para acesso aos polos de emprego e de serviços diversos de saúde e de educação.

Nas paralisações das linhas o Metrô deixa de transportar mais de 2 milhões de passageiros por dia, levando os passageiros a utilizarem outros modos de transporte, aumentando a superlotação em alguns modais, o número de acidentes de trânsito, os congestionamentos nas principais vias da Região Metropolitana, como também as emissões de poluentes atmosféricos e de gases de efeito estufa, decorrentes de modos de transporte movidos a combustível fóssil.

### **k. questões ambientais**

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

A Companhia atende a leis e regulamentos federais, estaduais e municipais relacionados à proteção da saúde humana e do meio ambiente. Eles estabelecem, entre outros, requisitos do licenciamento ambiental para os investimentos para a expansão da rede e para a operação do sistema metroviário.

As novas linhas metroviárias são planejadas após um longo e detalhado estudo, com análise dos impactos ambientais e riscos associados a um empreendimento complexo como os de novas linhas de metrô. As definições de traçado, método construtivo, equipamentos e sistemas são realizadas a partir de um processo de análise transversal a outros aspectos urbanísticos, socioeconômicos e regulatórios para desenhar soluções alinhadas e inovadoras para a construção de espaços mais sustentáveis.

Os impactos ambientais associados às atividades de construção civil pesada, à execução de obras e métodos construtivos, previstos e analisados nos estudos ambientais que subsidiam o licenciamento ambiental dos novos empreendimentos, são monitorados e controlados durante toda

## 4.1 Descrição dos fatores de risco

a implantação das obras e permeiam a gestão ambiental já na fase de operação da linha. O processo de análise e mitigação dos impactos ambientais é constante e sistemático e permeia todo o ciclo de vida de uma nova linha de metrô.

É possível que a Companhia fique sujeita a vários tipos de processos criminais, administrativos e civis por não estar em conformidade com leis e regulamentos ambientais. Destacam-se requisitos de licenciamento e obtenção de outorgas que poderiam expor a Companhia a penalidades administrativas e civis, bem como sanções criminais, multas, implementação de controles, remediações ambientais e obrigações significativas de indenização.

A não conformidade poderia incorrer em despesas e em redução em investimentos estratégicos da Companhia, incluindo aqueles para a expansão, afetando seus negócios, condição financeira ou resultados operacionais.

### I. 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.**

Os negócios da Companhia podem ser afetados pelos efeitos das alterações climáticas. Um possível aumento na frequência de eventos climáticos extremos no futuro pode afetar adversamente a operação do sistema e o andamento dos investimentos para a expansão.

Diante disso, a Companhia pode ter que reforçar ações e investimentos em medidas para o aprimoramento de processos, antecipando impactos adversos e a redução de vulnerabilidades que possam resultar em potenciais danos na infraestrutura ou na operação diante da mudança de padrão climático.

Por isso, a Companhia pode ser obrigada a fazer investimentos ou a incorrer em custos com ações de mitigação e adaptação, que podem ter um impacto relevante sobre seus negócios, condição financeira ou resultados operacionais.

## 4.1 Descrição dos fatores de risco

Para a previsão dos recursos necessários para fazer frente aos efeitos dos eventos climáticos extremos, a Companhia precisa desenvolver estudos mais detalhados para identificar riscos e vulnerabilidades climáticos e definir o plano de ação de adaptação.

**Novas leis e regulamentos relacionados a mudanças climáticas e mudanças na regulamentação existente podem resultar em obrigações adicionais e aumento de investimentos, o que pode ter um efeito adverso relevante sobre a Companhia.**

As leis e os regulamentos nos âmbitos federal e estadual atuais sobre mudanças climáticas estabelecem objetivos globais que a Companhia se obriga a cumprir especialmente em relação às emissões de gases do efeito estufa. Destaca-se o Decreto número 65.881 de 20 de julho de 2021 que dispõe sobre a adesão do Estado de São Paulo às campanhas "*Race to Zero*" e "*Race to Resilience*", no âmbito da Convenção-Quadro das Nações Unidas sobre Mudança do Clima (UNFCCC), que visa, entre outras questões, a redução de emissões de gases do efeito estufa e a resiliência climática.

Com as atuais adesões do Brasil a acordos internacionais, bem como as diretrizes estabelecidas pelo governo do Estado, além do estabelecimento de novas legislações em relação à redução das emissões, é possível que a Companhia seja compelida a disponibilizar recursos para serem destinados às ações de mitigação das emissões e de adaptação.

Além disso, é possível que a Companhia tenha novos gastos substanciais, seja para cumprir com as novas regulamentações ambientais ligadas às mudanças climáticas, para prevenir ou corrigir os efeitos físicos de eventos climáticos extremos, sendo que qualquer um deles pode ter um efeito adverso relevante sobre seus resultados operacionais

### **m. outras questões não compreendidas nos itens anteriores**

Não há outras questões.

## **4.2 Indicação dos 5 (cinco) principais fatores de risco**

**4.2. Indicar os 5 (cinco) principais fatores de risco, dentre aqueles enumerados no campo 4.1, independentemente da categoria em que estejam inseridos**

Destacam-se os seguintes fatores de riscos:

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



### 4.3 Descrição dos principais riscos de mercado

#### 4.3. Descrever, quantitativa e qualitativamente, os principais riscos de mercado a que o emissor está exposto, inclusive em relação a riscos cambiais e a taxas de juros

##### Risco de taxas de juros

As oscilações das taxas de juros podem implicar em efeitos de aumento ou redução dos custos sobre os novos financiamentos e operações já contratadas, bem como incremento de despesas financeiras sobre obrigações liquidadas fora do prazo contratual.

Em 31 de dezembro de 2022, a Companhia possui empréstimos e financiamentos contratados, e portanto, está exposta ao risco de oscilação da taxa de juros. Os valores abaixo demonstram os impactos estimados no resultado de acordo com o cenário aplicado, considerando as operações vigentes:

Risco	Taxa referenciais	Aumento da Taxa CDI
<b>Valores expostos (a)</b>	<b>13,65%</b>	<b>(216.927)</b>
Cenário favorável (-50%)	6,825%	14.805
Cenário favorável (-25%)	10.238%	7.403
Cenário adverso (+50%)	20.475%	(14.805)
Cenário adverso (+25%)	17.063%	(7.403)

(a) Refere-se a soma de aplicação de atividades de custeio e caixa restrito, líquidos de passivo oneroso.

##### 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

### 4.3 Descrição dos principais riscos de mercado

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 nota explicativa nº 13, sujeitos à variação do dólar norte-americano. Em 31 de dezembro de 2022, a Companhia adotou a taxa de câmbio de R\$ 5,5805/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 de e o possível efeito no resultado da oscilação do câmbio no valor exposto em moeda estrangeira em 31 de dezembro de 2022:

<b>Risco</b>	<b>Aumento da Taxa de Câmbio</b>
<b>Taxa de câmbio referencial</b>	<b>5,5805</b>
<b>Fornecedores internacionais</b>	<b>8,806</b>
<b>Valores expostos (a)</b>	<b>1.578</b>
Cenário favorável (-50%)	4.403
Cenário favorável (-25%)	<b>6.605</b>
Cenário adverso (+50%)	13.209
Cenário adverso (+25%)	11.008

(a) Refere-se ao saldo, em dólares americanos (US\$), de obrigações com fornecedores internacionais.

**4.4 Processos não sigilosos relevantes**

**4.4 - Descrever os processos judiciais, administrativos ou arbitrais em que o emissor ou suas controladas sejam parte, discriminando entre trabalhistas, tributários, cíveis, ambientais e outros: (i) que não estejam sob sigilo, e (ii) que sejam relevantes para os negócios do emissor ou de suas controladas, indicando:**

**a. juízo**

**b. instância**

**c. data de instauração**

**d. partes no processo**

**e. valores, bens ou direitos envolvidos**

**f. principais fatos**

**g. resumo das decisões de mérito proferidas**

**h. estágio do processo**

**i. se a chance de perda é:**

**i. provável**

**ii. possível**

**iii. remota**

**j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante**

**k. análise do impacto em caso de perda do processo**

<b>Processo Número</b>	<b>1003274-34.2016.8.26.0053</b>
Juízo	8ª Vara - São Paulo, SP/FAZENDA PÚBLICA
Instância	1ª Instância
Data de Instauração	03/02/2016
Autor	ANDRADE GUTIERREZ ENGENHARIA S/A
Réu	Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

**4.4 Processos não sigilosos relevantes**

Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 1.052.464.184,64
Principais fatos	<p>Indenização por perdas e danos contratos nºS 4170221401 e 4170221302</p> <p>1) Antecipação da tutela para suspender a aplicação pelo Metrô ou, no caso da inidoneidade, pelo Secretário de Transportes Metropolitanos, das penalidades constantes dos 7 processos administrativos instaurados em face das Autoras (Processos Administrativos nº 4170221401/003/2016, 4170221302/003/2015, 4170221302/004/2016, 4170221302/002/2015, 4170221401/002/2016, 4170221302/001/2016 e 4170221401/001/2015, os quais deverão ter sua tramitação também suspensa até final julgamento desta ação, sem advento de prescrição</p> <p>2) ao final a total procedência da ação para:</p> <p>a) ratificar a antecipação parcial dos efeitos da tutela acima formulada;</p> <p>b) declarar a culpa do Metrô pela inviabilização da execução dos contratos nos termos em que foram pactuados originalmente, obstando a Administração de aplicar sanções em face das Autoras, uma vez que reconhecida a culpa do próprio Metrô pela inviabilização da execução dos mesmos;</p> <p>c) declarar a rescisão dos contratos administrativos n.º 4170221401 e Nº 4170221302 celebrados entre as partes com fundamento no inciso XVI do art. 78 da Lei nº 8.666/93;</p> <p>d) condenar o Metrô no pagamento da indenização por perdas e danos e lucros cessantes, na forma estabelecida no art. 79, § 2º, do mesmo diploma legal, em montantes a serem apurados em regular instrução. Linha 17 - Ouro Atraso na aprovação de projetos, atraso na liberação de espaços e reformas, entrega de espaços inutilizados, extensão de prazo, alteração de método construtivo, atraso de liberação de frente de obra.</p>

**4.4 Processos não sigilosos relevantes**

Resumo das decisões de mérito proferidas	Ainda não houve decisão de mérito. Processo em fase de perícia.
Estágio do processo	Instrutória
Chance de perda	Possível
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Materialidade dos valores envolvidos
Análise do impacto em caso de perda do processo	Pagamento atualizado dos valores envolvidos

---

<b>Processo Número</b>	<b>1050088-41.2015.8.26.0053</b>
Juízo	5ª Vara - São Paulo, SP/FAZENDA PÚBLICA
Instância	2ª Instância
Data de Instauração	08/12/2015
Autor	CR ALMEIDA S.A ENGENHARIA DE OBRAS
Réu	Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 70.141.026,80

**4.4 Processos não sigilosos relevantes**

Principais fatos	<p>Reequilíbrio econômico-financeiro, reconhecimento da desobrigação de assinar aditivo contratual e declarar a rescisão do contrato nº 4220921301 - linha 17 Ouro a) Antecipação parcial dos efeitos da tutela para:</p> <p>a. Desobrigar as autoras a assinar qualquer aditivo e que o Metrô deixe que lhes imponha qualquer aditivo que vise a prorrogação e vigência do contrato;</p> <p>b. Permitir a regular e imediata desmobilização;</p> <p>c. Obstar que o Metrô aplique quaisquer penalidades às autoras;</p> <p>b) Declarar a rescisão do contrato celebrado</p> <p>c) Condenar o Metrô no pagamento dos danos emergentes, quais sejam:</p> <p>a. Custos incorridos (despesas indiretas) devido a atrasos na liberação de frentes do Trecho 1 e pela não liberação de áreas dos Trechos 2 e 3 (valor estimado: R\$ 146.849.610,19);</p> <p>b. Despesas indiretas decorrentes da mobilização de pessoal nas obras do Trecho 01 sem emissão das Ordens de Serviços das respectivas frentes de trabalho (Valor estimado: R\$ 19.499.509,00);</p> <p>c. Custos de improdutividade das formas de vigas, pilares e capitéias, que foram adquiridas para execução a totalidade do Contrato e somente foram utilizadas no Trecho 1 (Valor estimado: R\$ 26.013.706,88);</p> <p>d. Custos decorrentes da alteração da metodologia executiva das estacas pela presença de rachão junto ao canal da Av. Roberto Marinho (Valor estimado: R\$ 10.071.157,06).</p> <p>d) Condenar o Metro na devolução do valor da garantia de execução contratual;</p>
------------------	--

**4.4 Processos não sigilosos relevantes**

	<p>e) Condenar o Metrô no pagamento dos lucros cessantes, em valor a ser apurado em regular instrução.</p> <p>f) Condenar o Metrô no pagamento dos custos de desmobilização, em valor a ser apurado em regular instrução.</p> <p>g) Condenar o Metrô no pagamento da correção monetária e dos juros calculados sobre os valores resultantes da procedência dos pedidos acima;</p> <p>h) Condenar o Metrô no pagamento de custas, despesas processuais e honorários advocatícios. Atraso na aprovação de projetos, extensão de prazo - influência de outros contratos, alteração de método construtivo, atraso de liberação de frente de obra.</p>
Resumo das decisões de mérito proferidas	<p>DATA DA DECISÃO: 11/08/2022 - PROCEDENTE EM PARTE</p> <p>Na decisão judicial, a MM. Juíza simplesmente afastou todas as premissas trazidas pelo CMI para tentar imputar a culpa pela rescisão contratual ao Metrô (previsão contratual de execução simultânea de 3 frentes de obra, suspensão dos trechos 2 e 3, descasamento de fluxo financeiro, atrasos no Trecho 1 etc.). Além disso, afastou praticamente todos os pleitos indenizatórios, reconhecendo inclusive que os pedidos voltados ao ressarcimento de despesas indiretas foram baseados em meras estimativas e cálculos de "regra de três". No entanto, reconheceu o direito do Consórcio à amortização da fábrica de vigas, impondo o ressarcimento dos "valores proporcionais às atividades fabris não efetuadas, por meio da indenização das vigas guia não fabricadas (fls. 1707/1708), registrando-se, contudo, que com o reembolso referido, as formas italianas, os pórticos, capitéis e equipamentos de</p>

**4.4 Processos não sigilosos relevantes**

	<p>concretagem passam a ser de propriedade do METRO e, assim, lhes devem ser entregues em condições de uso, sob pena de resolução em perdas e danos, a serem compensados total ou parcialmente do valor das vigas-guia devido às requerentes".</p> <p>Ou seja, pela sentença, temos que realizar o ressarcimento da amortização da fábrica das vigas-guia, porém a propriedade das "formas italianas, os pórticos, capitéis e equipamentos de concretagem passam a ser de propriedade do METRO" é nossa, sendo que, caso tenha ocorrido a perda destes, o Metrô tem direito à indenização por perdas e danos. Assim, devemos avaliar a situação atual de tais equipamentos, até porque o valor da indenização a ser paga deverá ser objeto de liquidação de sentença e eventual perdas e danos poderá, na liquidação ser abatido total ou parcialmente do crédito ao CMI, conforme reconhecido na decisão</p>
Estágio do processo	Recursal em 2ª Instância
Chance de perda	Possível
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Materialidade dos valores envolvidos
Análise do impacto em caso de perda do processo	Pagamento atualizado dos valores envolvidos

<b>Processo Número</b>	<b>0710572-44.1995.8.26.0100</b>
Juízo	26ª Vara Cível - São Paulo, SP/CENTRAL
Instância	1ª Instância
Data de Instauração	31/03/2000
Autor	EMTEL RECURSOS E SERVIÇOS TERCEIRIZADOS LTDA
Réu	Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 538.231.652,20
Principais fatos	EMTEL - TURMA DA RUA - desconstituição de duplicatas e restituição de valores pagos indevidamente e reconvenção da Emtel-contrato mis 0000007
Resumo das decisões de mérito proferidas	Sentença e acórdão condenando ao pagamento de valores atinentes ao pagamento de terceirizada - Metrus



**4.4 Processos não sigilosos relevantes**

Estágio do processo	Execução
Chance de perda	Provável
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Materialidade dos valores envolvidos com alta probabilidade de desembolso financeiro
Análise do impacto em caso de perda do processo	Pagamento atualizado dos valores envolvidos

<b>Processo Número</b>	<b>1009940-75.2021.8.26.0053</b>
Juízo	6ª Vara - São Paulo, SP/FAZENDA PÚBLICA
Instância	2ª Instância
Data de Instauração	22/02/2021
Autor	INEPAR S/A INDÚSTRIA E CONSTRUÇÕES
Réu	Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 465.850.683,17
Principais fatos	<p>Pretende-se a revisão do contrato nº 0039231001 (Concessão de Uso de Imóvel de Propriedade da Companhia do Metrô, Destinado à Construção, Implantação, Operação e Manutenção de uma Subestação Primária Necessária à</p> <p>Transformação de Tensão e Transporte de Energia para Alimentação Elétrica das Estações Sumaré e Clínicas da Linha Vila Madalena Oratório e da Estação Barra Funda da Linha Leste-Oeste, ambas do Metrô de São Paulo), contrato nº 0076121000 (Serviço de Engenharia, Fornecimento e Montagem de Equipamentos/Materiais/Componentes da Via Permanente, Destinados às Obras de Implantação da Extensão Norte da Linha Norte/Sul do Metrô de São Paulo) e contrato 5408921000 (modificação do Sistema de Alimentação Elétrica de Tração da Linha Norte-Sul do Metrô), para estabelecer erros materiais, no entender das autoras, ocorridos quando da aplicação das fórmulas paramétricas que determinaram a atualização monetária para pagamento dos serviços e fornecimento, especialmente no período de implantação do PLANO REAL. Basicamente nos dois primeiros contratos (5408921000 e 0076121000), a diferença está na interpretação do Artigo 15 da Lei 8.880/94 onde as Autoras entendem que a atualização monetária</p>

**4.4 Processos não sigilosos relevantes**

	deveria considerar até o dia 31/03/94 (INCLUSIVE). A decomposição dos valores pagos pelo Metrô não reflete a fórmula desse reajuste, mas sim algo que induz a desconsideração da correção monetária dos inúmeros itens de cada contrato. Variação cambial.
Resumo das decisões de mérito proferidas	DATA DA DECISÃO: 07/04/2022- IMPROCEDENTE - SENTENÇA DE MÉRITO - PRESCRIÇÃO - AÇÃO JULGADA IMPROCEDENTE - A ação foi proposta em 2021 quando já transcorrido o prazo prescricional de ação em relação a todos os contratos envolvidos.
Estágio do processo	Recursal em 2ª Instância
Chance de perda	Possível
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Materialidade dos valores envolvidos
Análise do impacto em caso de perda do processo	Pagamento atualizado dos valores envolvidos

<b>Processo Número</b>	<b>ICC 21331/ASM</b>
Juízo	CCI - Câmara de Comércio Internacional- São Paulo, SP/Não se Aplica
Instância	1ª Instância
Data de Instauração	30/09/2015
Autor	CORSAN-CORVIAM CONSTRUCCION S.A. DO BRASIL
Réu	Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 408.139.680,28
Principais fatos	Concorrências internacionais nºs 41261294 e 41271294 relativos aos contratos administrativos nºs I42-01 4126129401 e I42-02 4127129401. Linha 4 - Amarela. Atraso na aprovação de projetos,

**4.4 Processos não sigilosos relevantes**

	atraso na liberação de espaços e reformas, entrega de espaços inutilizados, extensão de prazo.
Resumo das decisões de mérito proferidas	Não há decisão de mérito
Estágio do processo	Instrutória
Chance de perda	Possível
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Materialidade dos valores envolvidos
Análise do impacto em caso de perda do processo	Pagamento atualizado dos valores envolvidos

<b>Processo Número</b>	<b>1034268-16.2014.8.26.0053</b>
Juízo	13ª Vara - São Paulo, SP/FAZENDA PÚBLICA
Instância	1ª instância
Data de Instauração	11/09/2014
Autor	CONSÓRCIO METROPOLITANO 5
Réu	Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 289.299.025,28
Principais fatos	Indenização pelo desequilíbrio econômico-financeiro em razão do atraso na execução das obras civis - Contrato administrativo nº 4142821207 - lote 7. Linha 5 - Lilás. Atraso em licenciamento ambiental, extensão de prazo, atraso de liberação de frente de obra
Resumo das decisões de mérito proferidas	Não há decisão de mérito
Estágio do processo	Instrutória
Chance de perda	Possível
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Materialidade dos valores envolvidos
Análise do impacto em caso de perda do processo	Pagamento atualizado dos valores envolvidos

<b>Processo Número</b>	<b>0727078-90.1998.8.26.0100</b>
Juízo	15ª Vara Cível - São Paulo, SP/CENTRAL
Instância	1ª instância

**4.4 Processos não sigilosos relevantes**

Data de Instauração	11/06/1999
Autor	EMTEL RECURSOS E SERVIÇOS TERCEIRIZADOS LTDA
Réu	Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 256.422.409,35
Principais fatos	CONTRATO N.º 0000007 - Declaratória de relação jurídica combinado com cobrança
Resumo das decisões de mérito proferidas	Sentença e acórdão de mérito condenando ao pagamento de valores referentes à contratação de terceirizada do Metrô.
Estágio do processo	Execução
Chance de perda	Provável
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Materialidade dos valores envolvidos com alta probabilidade de desembolso financeiro
Análise do impacto em caso de perda do processo	Pagamento atualizado dos valores envolvidos

<b>Processo Número</b>	<b>1026126-23.2014.8.26.0053</b>
Juízo	9ª Vara - São Paulo, SP/FAZENDA PÚBLICA
Instância	1ª instância
Data de Instauração	01/09/2014
Autor	CONSTRUTORA QUEIROZ GALVÃO S.A.
Réu	Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 53.900.199,67
Principais fatos	Indenização pelo desequilíbrio econômico-financeiro em razão (i) o tempo transcorrido entre a celebração da contratação administrativa e o período em que foi executada a maior parte do escopo contratual (cerca de 20 anos); e a (ii) a mudança de tecnologia do material rodante naquele trecho em que executadas as obras civis pela contratada, que, inicialmente, seria de Metrô convencional e, durante a execução dos contratos, foi alterada para Monotrilho. A mudança da tecnologia do material rodante para Monotrilho acarretou diversas alterações no projeto das obras executadas pela Autora. Considerando, no entanto, que a licitação que escolheu o fornecedor do material rodante1(Monotrilho) somente foi responsável pela definição da geometria da via e do fornecimento dos projetos executivos das vigas pré-moldadas, componente

**4.4 Processos não sigilosos relevantes**

	principal por onde trafega o equipamento rodante contratos nºs 0163021080 e 0163021090
Resumo das decisões de mérito proferidas	Não há decisão de mérito
Estágio do processo	Instrutória
Chance de perda	Possível
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Materialidade dos valores envolvidos
Análise do impacto em caso de perda do processo	Pagamento atualizado dos valores envolvidos

<b>Processo Número</b>	<b>1007264-67.2015.8.26.0053</b>
Juízo	9ª Vara - São Paulo, SP/FAZENDA PÚBLICA
Instância	2ª Instância
Data de Instauração	04/03/2015
Autor	CONSÓRCIO CONSTRUCAP-CONSTAN
Réu	Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 165.499.845,11
Principais fatos	EQUILIBRIO FINANCEIRO - CONTRATO Nº 4142821201 - Pagamento de indenização em razão do desequilíbrio econômico-financeiro gerado pelo aumento do prazo da obra de 25,53 meses (aditivos 1, 2, 4 e 5), bem como pagamento de indenização pelos 66 dias a mais de obra que não foram objeto de aditivo contratual e declaração de nulidade da multa imposta após regular processo administrativo em decorrência do atraso de 66 dias na execução do objeto contratado. Linha 5 – Lilás. Atraso na aprovação de projetos, atraso na liberação de espaços e reformas, entrega de espaços inutilizados, extensão de prazo - influência de outros contratos, extensão de prazo, serviços adicionais, alteração de método construtivo, atraso de liberação de frente de obra

**4.4 Processos não sigilosos relevantes**

Resumo das decisões de mérito proferidas	DATA DA DECISÃO: 08/04/2022 - PROCEDENTE DATA DA DECISÃO: 08/04/2022 - PROCEDENTE EM PARTEDiante do exposto, JULGO PROCEDENTE, em parte, a ação, nos termos do art. 487, I do CPC, para condenar o réu ao pagamento de R\$ 37.023.403,27 (válido para julho de 2009), a título de indenização ao autor em decorrência do desequilíbrio econômico-financeiro do contrato.Em virtude da sucumbência recíproca, condeno o réu ao pagamento de 90% do valor das custas, despesas processuais e honorários advocatícios, que fixo em 10% sobre o valor da condenação. Condeno o autor ao pagamento de 10% do valor das custas, despesas processuais e honorários advocatícios, que fixo em 10% do valor da condenação.Em relação à reconvenção, julgo-a procedente, nos termos do art. 487, I do CPC e condeno o autor reconvindo ao pagamento do valor de R\$ 1.779.827,50, com incidência de correção monetária (segundo os índices de atualização da Tabela do E. TJSP) desde a data base (1.11.2014) e juros de mora, 1% ao mês, a partir da citação. Condeno o autor reconvindo ao pagamento de honorários advocatícios, que fixo em 10% sobre o valor da condenação.
Estágio do processo	Recursal em 2ª Instância
Chance de perda	Provável
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Materialidade dos valores envolvidos com alta probabilidade de desembolso financeiro
Análise do impacto em caso de perda do processo	Pagamento atualizado dos valores envolvidos

<b>Processo Número</b>	<b>ICC 24479/GSS</b>
Juízo	CCI - Câmara de Comércio Internacional- São Paulo, SP/Não se Aplica
Instância	1ª instância
Data de Instauração	10/06/2019
Autor	BOMBARDIER TRANSPORTATION BRASIL LTDA.
Réu	Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 137.676.624,87

**4.4 Processos não sigilosos relevantes**

Principais fatos	Reequilíbrio econômico-financeiro por supostos atrasos e outras condutas e inadimplementos imputáveis ao Metrô ocorridos no contrato 4220821301 (prestação de serviços especializados de engenharia para execução do projeto executivo, fornecimento e implantação do sistema de sinalização e controle de trens, do sistema de controle centralizado, do sistema de transmissão de dados e do sistema de portas de plataforma para a linha 5 - Lilás da Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô. Serviços adicionais, atraso de liberação de frente de obra.
Resumo das decisões de mérito proferidas	Não há decisão de mérito
Estágio do processo	Instrutória
Chance de perda	Possível
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Materialidade dos valores envolvidos
Análise do impacto em caso de perda do processo	Pagamento atualizado dos valores envolvidos

<b>Processo Número</b>	<b>CPCB 03/2017</b>
Juízo	CAM-CPCB - Câmara de Arbitragem e Medição da Câmara Portuguesa de Comércio do Brasil- São Paulo, SP/CENTRO DE MEDIAÇÃO E ARBITRAGEM
Instância	1ª instância
Data de Instauração	25/09/2017
Autor	CONSÓRCIO VIA AMARELA
Réu	Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 134.463.702,92
Principais fatos	Pedido de indenização por supostas despesas extraordinárias, decorrentes do reparo de imóveis danificados em razão da mudança de método Shield para NATM - Contratos nºs 4130121201 e 4130121202. Linha 4 - Amarela. Atraso na aprovação de projetos,

**4.4 Processos não sigilosos relevantes**

	ausência de pagamento de reajuste, extensão de prazo, atraso de liberação de frente de obra.
Resumo das decisões de mérito proferidas	Não há decisão de mérito
Estágio do processo	Instrutória
Chance de perda	Possível
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Materialidade dos valores envolvidos
Análise do impacto em caso de perda do processo	Pagamento atualizado dos valores envolvidos

<b>Processo Número</b>	<b>1028320-25.2016.8.26.0053</b>
Juízo	2ª Vara - São Paulo, SP/FAZENDA PÚBLICA
Instância	1ª instância
Data de Instauração	02/09/2016
Autor	CONSÓRCIO ANDRADE GUTIERREZ - CAMARGO CORRÊA
Réu	Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 133.091.359,64
Principais fatos	Recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato administrativo nº 4142821203. Linha 5 - Lilás. Atraso na aprovação de projetos, extensão de prazo,atraso de liberação de frente de obra.
Resumo das decisões de mérito proferidas	Houve sentença de mérito por força da renúncia a 50% do direito à suposta indenização, externada pela Construções e Comércio Camargo Corrêa S. A. Decisão recorrida apenas em relação aos honorários advocatícios. Processo suspenso por força de determinação do MM. Juízo de primeiro grau.
Estágio do processo	Instrutória
Chance de perda	Possível
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Materialidade dos valores envolvidos
Análise do impacto em caso de perda do processo	Pagamento atualizado dos valores envolvidos



**4.4 Processos não sigilosos relevantes**

<b>Processo Número</b>	<b>CCI 23268/GSS</b>
Juízo	CCI - Câmara de Comércio Internacional- São Paulo, SP/Não se Aplica
Instância	Não se aplica
Data de Instauração	27/11/2017
Autor	CONSÓRCIO LINHA AMARELA (CLA)
Réu	Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 120.252.293,83
Principais fatos	Ação de reequilíbrio econômico-financeiro por suposto aumento de custo indireto e outras despesas decorrente da extensão de prazo no contrato nº. 4130121203. Linha 4 - Amarela. Extensão de prazo, variação cambial, alteração do cronograma com aceleração ou realocação de etapas, atraso de liberação de frente de obra.
Resumo das decisões de mérito proferidas	Julgados procedentes os pedidos da Requerente (consórcio), reconhecendo seu direito à indenização relativa ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato e condenando a Requerida (metrô) ao ressarcimento dos custos e despesas incorridas pela Requerente no período compreendido entre novembro de 2007 e julho de 2009, no valor de R\$ 77.743.935,93, atualizado até junho/2020, que deverá ser corrigido monetariamente pelo IGP-M e acrescido de juros de mora de 0,5% ao mês contados da data de cada um dos eventos respectivos até a data do efetivo pagamento. Tais valores se referem às seguintes verbas: Condena ainda, a Requerida, nos termos do item 100 da Ata de Missão, ao pagamento dos honorários sucumbenciais no percentual de 10% do valor de R\$ 77.743.935,93, atualizado até junho/2020, que deverá ser corrigido monetariamente e acrescido de juros de mora contados da data de cada um dos eventos respectivos até a data do efetivo pagamento. Por fim, condena a Requerida ao pagamento das custas e despesas da presente arbitragem, fixadas pela Corte em R\$ 860.000,00 em 20 de janeiro de 2021, nos termos do artigo 38(4) do Regulamento 326.
Estágio do processo	Sentença arbitral final proferida
Chance de perda	Possível

**4.4 Processos não sigilosos relevantes**

Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Materialidade dos valores envolvidos
Análise do impacto em caso de perda do processo	Pagamento atualizado dos valores envolvidos

<b>Processo Número</b>	<b>1038387-78.2018.8.26.0053</b>
Juízo	5ª Vara - São Paulo, SP/FAZENDA PÚBLICA
Instância	2ª Instância
Data de Instauração	21/08/2018
Autor	EDB ENGENHARIA DO BRASIL LTDA.
Réu	Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 109.487.723,05
Principais fatos	Licitação contratos nºs 4059821201 e 4055821201 indenização por custos indiretos adicionais e outros prejuízos surgidos ao longo da execução dos contratos nº. 4055821201 e 4059821201, pertinentes à implantação de sistemas de ventilação e de alimentação elétrica da linha 2 - Verde e anulados por determinação do Tribunal de Contas do Estado (TCE-SP). Atraso na liberação de espaços e reformas, entrega de espaços inutilizados, ausência de pagamento de reajuste, extensão de prazo. Influência de outros contratos, extensão de prazo, serviços adicionais, alteração do cronograma com aceleração ou realocação de etapas, atraso de liberação de frente de obra.
Resumo das decisões de mérito proferidas	DATA DA DECISÃO: 16/06/2022 - IMPROCEDENTE Reconheceu-se a inexistência da ruptura do equilíbrio econômico-financeiro no contrato e do direito à indenização. Há apelação em curso, aguardando julgamento.
Estágio do processo	Recursal em 2ª Instância
Chance de perda	Possível
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Materialidade dos valores envolvidos
Análise do impacto em caso de perda do processo	Pagamento atualizado dos valores envolvidos

**4.4 Processos não sigilosos relevantes**

<b>Processo Número</b>	<b>1019872-97.2015.8.26.0053</b>
Juízo	14ª Vara - São Paulo, SP/FAZENDA PÚBLICA
Instância	2ª Instância
Data de Instauração	30/06/2015
Autor	CONSÓRCIO METROPOLITANO 5
Réu	Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 103.614.792,90
Principais fatos	CONTRATO Nº 4142821207 - Reequilíbrio econômico-financeiro em razão de atraso na obra liberação de área para arraste do Shield. Linha 5 - Lilás Atraso na liberação de espaços e reformas, entrega de espaços inutilizados, extensão de prazo, atraso de liberação de frente de obra.
Resumo das decisões de mérito proferidas	DATA DA DECISÃO: 06/07/2021 - sentença de improcedência da demanda indenizatória - FAVORÁVEL
Estágio do processo	Recursal em 2ª Instância
Chance de perda	Possível
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Materialidade dos valores envolvidos
Análise do impacto em caso de perda do processo	Pagamento atualizado dos valores envolvidos

<b>Processo Número</b>	<b>ICC 24110/GSS</b>
Juízo	CCI - Câmara de Comércio Internacional- São Paulo, SP/Não se Aplica
Instância	1ª Instância
Data de Instauração	09/01/2019
Autor	CONSÓRCIO VIA AMARELA
Réu	Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 90.598.720,64

**4.4 Processos não sigilosos relevantes**

Principais fatos	Ação de reequilíbrio econômico-financeiro por suposto aumento de custo diretos e outras despesas nos contratos nºs 4130121201 e 4130121202 - pleito de indenização decorrente de quebra do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, decorrente da extensão de prazo contratual constantes das revisões 2 e 5 no cronograma. O CVA alega que com a extensão, houve a majoração dos custos de mão de obra direta, equipamentos e elaboração dos projetos. O CVA apresentou pleito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato que, todavia, foi negado. A questão foi submetida à junta de revisão de litígios, que dispôs no sentido de caber ao Metrô reconhecer eventual aumento de custos indiretos sobre os custos diretos do CVA. Houve recomendação da junta favorável ao CVA, recomendando que o Metrô efetuasse o pagamento da indenização e que o CVA apresentasse uma série de documentos, a fim de avaliar o quanto é devido. Linha 4 - Amarela. Extensão de prazo - influência de outros contratos, extensão de prazo - alteração do plano de investimento do governo, extensão de prazo, serviços adicionais, alteração do cronograma com aceleração ou realocação de etapas, alteração de método construtivo, atraso de liberação de frente de obra.
Resumo das decisões de mérito proferidas	Não há decisão de mérito
Estágio do processo	Instrutória
Chance de perda	Possível
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Materialidade dos valores envolvidos
Análise do impacto em caso de perda do processo	Pagamento atualizado dos valores envolvidos

<b>Processo Número</b>	<b>1023224-87.2020.8.26.0053</b>
Juízo	14ª Vara - São Paulo, SP/FAZENDA PÚBLICA
Instância	1ª Instância
Data de Instauração	11/05/2020
Autor	SNEF SERVIÇOS E MONTAGENS LTDA
Réu	Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

**4.4 Processos não sigilosos relevantes**

Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 89.301.263,37
Principais fatos	Ação declaratória cumulada com pedido de indenização ajuizada pelo consórcio Snel Isolux linha 15, que visa a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato administrativo nº 4215221301, cujo escopo consiste no fornecimento e implantação dos sistemas de alimentação elétrica e auxiliares para o trecho São Lucas - Hospital Cidade Tiradentes, Pátio Ragueb Chohfi, as subestações primárias Iguatemi e São Lucas, alteamento da linha de transmissão 345kv do trecho da Av. Ragueb Chohfi x Córrego Caguassu e complementações no trecho existente da linha 15 - Prata da Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô. Requerimento de indenização por: - custos com descumprimento do planejamento contratual; - custos com atraso nas obras civis e alteração de sequenciamento; - custos indiretos de canteiro central e administração local; - custos com mobilização e desmobilização de mão-de-obra direta (mod); - custos com armazenamento de equipamentos; - custos com variação de dólar e cobre incidentes nos preços de cabos; - custos com extensão de seguros e garantias contratuais; - custos com impactos na execução de lista de pendências; - custos diretos e indiretos com redução do escopo contratual; - custos de capital; e - custos de oportunidade. Linha 15 - Prata. Extensão de prazo, variação cambial.
Resumo das decisões de mérito proferidas	Não há decisão de mérito, apenas agravo - DATA DA DECISÃO: 04/10/2022 - AGRAVO PROVIDO DATA DA DECISÃO: 17/12/2021 - AGRAVO NÃO PROVIDO Não cabe agravo contra decisão do juiz sobre provas
Estágio do processo	Instrutória
Chance de perda	Possível
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Materialidade dos valores envolvidos
Análise do impacto em caso de perda do processo	Pagamento atualizado dos valores envolvidos

<b>Processo Número</b>	<b>1038911-12.2017.8.26.0053</b>
Juízo	14ª Vara - São Paulo, SP/FAZENDA PÚBLICA

**4.4 Processos não sigilosos relevantes**

Instância	1ª Instância
Data de Instauração	18/06/2018
Autor	BOMBARDIER TRANSPORTATION BRASIL LTDA.
Réu	Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 87.954.556,17
Principais fatos	Reequilíbrio econômico-financeiro no contrato administrativo nº. 4137721302, que tem por objeto prestação de serviços de modernização de 26 (vinte e seis) trens com elaboração de projeto executivo e fornecimento de equipamentos para a frota da linha 1 - Azul. Ausência de pagamento de reajuste, extensão de prazo, serviços adicionais, atraso de liberação de frente de obra.
Resumo das decisões de mérito proferidas	Não há decisão de mérito
Estágio do processo	Instrutória
Chance de perda	Possível
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Materialidade dos valores envolvidos
Análise do impacto em caso de perda do processo	Pagamento atualizado dos valores envolvidos

<b>Processo Número</b>	<b>1035233-86.2017.8.26.0053</b>
Juízo	14ª Vara - São Paulo, SP/FAZENDA PÚBLICA
Instância	1ª Instância
Data de Instauração	02/08/2017
Autor	BOMBARDIER TRANSPORTATION BRASIL LTDA.
Réu	Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 87.115.843,75
Principais fatos	Recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato nº 4137721302 Reequilíbrio contratual decorrente de serviços prestados fora do escopo contratual. Atraso na aprovação de projetos, atraso na liberação de espaços e reformas, entrega de espaços inutilizados, ausência de pagamento de reajuste, extensão de prazo, serviços adicionais, atraso de liberação de frente de obra.
Resumo das decisões de mérito proferidas	Não há decisão de mérito

**4.4 Processos não sigilosos relevantes**

Estágio do processo	Instrutória
Chance de perda	Possível
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Materialidade dos valores envolvidos
Análise do impacto em caso de perda do processo	Pagamento atualizado dos valores envolvidos

<b>Processo Número</b>	<b>1050869-58.2018.8.26.0053</b>
Juízo	11ª Vara - São Paulo, SP/FAZENDA PÚBLICA
Instância	1ª Instância
Data de Instauração	28/02/2019
Autor	INEPAR S/A INDÚSTRIA E CONSTRUÇÕES
Réu	Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 83.075.063,97
Principais fatos	Desequilíbrio econômico-financeiro do contrato e, conseqüentemente, determinando o pagamento da diferença das alíquotas de PIS/COFINS em razão da majoração das alíquotas em 01/02/99, 01/12/2004 e 01/02/2002 - contrato administrativo n.º 0039231001. Ausência de pagamento pela retenção de impostos.
Resumo das decisões de mérito proferidas	Não há decisão de mérito - processo em fase de perícia - aguardando julgamento do recurso especial no stj sobre a prescrição
Estágio do processo	Instrutória
Chance de perda	Possível
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Materialidade dos valores envolvidos
Análise do impacto em caso de perda do processo	Pagamento atualizado dos valores envolvidos

<b>Processo Número</b>	<b>CAM-CCBC 84/2020/SEC3</b>
Juízo	CAM-CCBC - Câmara de Arbitragem e Medição da Câmara de Comércio Brasil Canadá- São Paulo, SP/Não se Aplica
Instância	1ª Instância

**4.4 Processos não sigilosos relevantes**

Data de Instauração	26/10/2020
Autor	CONSÓRCIO TSEA/TIISA
Réu	Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 68.299.815,81
Principais fatos	Pedido de reequilíbrio contratual em decorrência de extensão do prazo de execução e prorrogação de diversas atividades, tais como custos indiretos, aumento dos preços de insumos e equipamentos importados ou indexados em moeda estrangeira, em virtude de deságios sofridos com a variação cambial. Além disso, pretende o afastamento de qualquer apenamento (o que inclui multas, rescisão antecipada do contrato e a eventual execução das garantias contratuais) que porventura venha a ser aplicado pelo Metrô à requerente no contrato nº 4218921301 para a execução do projeto executivo, fornecimento e implantação do sistema de alimentação elétrica para o trecho Adolfo Pinheiro Chácara Klabin, incluindo a Subestação Primária Bandeirantes e Pátio Guido Caloi da linha 5 - Lilás da Companhia do Metropolitano de São Paulo-Metrô. Extensão de prazo, variação cambial, aumento extraordinário do custo dos insumos.
Resumo das decisões de mérito proferidas	Não há decisão de mérito
Estágio do processo	Postulatória
Chance de perda	Possível
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Materialidade dos valores envolvidos
Análise do impacto em caso de perda do processo	Pagamento atualizado dos valores envolvidos

<b>Processo Número</b>	<b>1064188-54.2022.8.26.0053</b>
Juízo	4ª Vara da Fazenda Pública - São Paulo, SP/TJSP
Instância	1ª Instância
Data de Instauração	03/11/2022
Autor	CONSÓRCIO EXPRESSO MONOTRILHO LESTE
Réu	Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 66.423.567,39



**4.4 Processos não sigilosos relevantes**

Principais fatos	Recomposição do preço do contrato a partir da indenização do sobrecusto imposto à bombardier, ou o "reequilíbrio" econômico-financeiro do contrato, em razão dos prejuízos sofridos especificamente pela bombardier com a suspensão de todas as atividades referentes ao trecho 2, incluindo a fabricação e o fornecimento de material rodante correspondente a metade dos trens a serem fornecidos no contrato nº 4118021301 para "implantação de um sistema monotrilho, incluindo o projeto, as obras civis, a fabricação, o fornecimento de sistemas e material rodante, contemplando uma frota de 54 trens".
Resumo das decisões de mérito proferidas	Não há decisão de mérito
Estágio do processo	Postulatória
Chance de perda	Possível
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Materialidade dos valores envolvidos
Análise do impacto em caso de perda do processo	Pagamento atualizado dos valores envolvidos

<b>Processo Número</b>	<b>1013811-26.2015.8.26.0053</b>
Juízo	7ª Vara - São Paulo, SP/FAZENDA PÚBLICA
Instância	1ª Instância
Data de Instauração	15/05/2015
Autor	TRENDS ENGENHARIA E INFRAESTRUTURA LTDA.
Réu	Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 62.831.750,06
Principais fatos	Contrato administrativo Nº 4234721201. Declaração de nulidade da decisão administrativa que rescindiu unilateralmente o contrato com imposição de sanção de suspensão temporária de participar em licitação e impedimento para contratar com a Companhia do Metrô pelo prazo de 2 anos. Pagamento de R\$ 3.736.729,81 pelos serviços já prestados e peças já fornecidas; pagamento de R\$ 17.381.471,11 por danos materiais; pagamento de indenização por danos morais a serem arbitrados por este juízo e pagamento de lucros cessantes, considerando a margem de lucro que as Autoras

**4.4 Processos não sigilosos relevantes**

	deixaram de perceber em razão do término do contrato. Reconvenção no processo 1023657-67.2015.8.26.0053: indenização por dano moral e material em decorrência do não cumprimento do contrato. Atraso de liberação de frente de obra.
Resumo das decisões de mérito proferidas	Fase pericial - não há decisão
Estágio do processo	Instrutória
Chance de perda	Possível
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Materialidade dos valores envolvidos
Análise do impacto em caso de perda do processo	Pagamento atualizado dos valores envolvidos

<b>Processo Número</b>	<b>11/2021/SEC2/UNCITRAL</b>
Juízo	CAM-CCBC - Câmara de Arbitragem e Medição da Câmara de Comércio Brasil Canadá- São Paulo, SP/Não se Aplica
Instância	1ª Instância
Data de Instauração	10/02/2021
Autor	ALSTOM TRANSPORT S.A.
Réu	Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 55.519.853,63
Principais fatos	Indenização em função de expurgos e glosas de ICMS decorrentes do previsto no Decreto nº. 52.191/2007 - 4130121201, 4130121202 e 41301212034. Linha 4 - Amarela. Ausência de pagamento pela retenção de impostos.
Resumo das decisões de mérito proferidas	Não há decisão de mérito
Estágio do processo	Instrutória
Chance de perda	Possível
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Materialidade dos valores envolvidos
Análise do impacto em caso de perda do processo	Pagamento atualizado dos valores envolvidos

**4.4 Processos não sigilosos relevantes**

<b>Processo Número</b>	<b>1013037-93.2015.8.26.0053</b>
Juízo	14ª Vara - São Paulo, SP/FAZENDA PÚBLICA
Instância	2ª Instância
Data de Instauração	30/04/2015
Autor	CONSÓRCIO MTTRENS
Réu	Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 54.056.910,40
Principais fatos	CONCORRÊNCIA Nº 41377212 Sustenta o Demandante que, logo no início do contrato, bem como ao longo de sua execução, o Consórcio constatou que para a realização dos serviços e fornecimento dos bens contratados, seria necessária a execução de outros serviços técnicos, elevando assim os encargos inicialmente assumidos. Alega que por ocasião da necessária desmobilização dos trens, verificou que diversos equipamentos/componentes/materiais, não inclusos no objeto do contrato, deveriam obrigatoriamente ser revisados ou substituídos. Serviços adicionais
Resumo das decisões de mérito proferidas	Sentença de procedência para condenar o não pagamento dos serviços executados e não remunerados.
Estágio do processo	Recursal em 2ª Instância
Chance de perda	Provável
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Materialidade dos valores envolvidos com alta probabilidade de desembolso financeiro
Análise do impacto em caso de perda do processo	Pagamento atualizado dos valores envolvidos

<b>Processo Número</b>	<b>0109185-33.2008.8.26.0053</b>
Juízo	4ª Vara - São Paulo, SP/FAZENDA PÚBLICA
Instância	1ª Instância
Data de Instauração	08/08/2008
Autor	SERVTEC ENGENHARIA LTDA
Réu	Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 50.194.157,93

**4.4 Processos não sigilosos relevantes**

Principais fatos	CONCORRÊNCIA Nº 41377212 Sustenta o Demandante que, logo no início do contrato, bem como ao longo de sua execução, o Consórcio constatou que para a realização dos serviços e fornecimento dos bens contratados, seria necessária a execução de outros serviços técnicos, elevando assim os encargos inicialmente assumidos. Alega que por ocasião da necessária desmobilização dos trens, verificou que diversos equipamentos/componentes/materiais, não inclusos no objeto do contrato, deveriam obrigatoriamente ser revisados ou substituídos. Serviços adicionais
Resumo das decisões de mérito proferidas	Não há decisão de mérito
Estágio do processo	Instrutória
Chance de perda	Possível
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Materialidade dos valores envolvidos
Análise do impacto em caso de perda do processo	Pagamento atualizado dos valores envolvidos

## **4.5 Valor total provisionado dos processos não sigilosos relevantes**

### **4.5. Indicar o valor total provisionado, se houver, dos processos descritos no item 4.4**

A Companhia apenas provisiona valores para processos cuja classificação de risco é provável. O valor total provisionado dos processos descritos no item 4.4 é de R\$ 1.014.210.817,06.

## **4.6 Processos sigilosos relevantes**

**4.6. Em relação aos processos sigilosos relevantes em que o emissor ou suas controladas sejam parte e que não tenham sido divulgados no item 4.4, analisar o impacto em caso de perda e informar os valores envolvidos**

A Companhia não é parte em processos sigilosos que possam gerar perdas.

## **4.7 Outras contingências relevantes**

### **4.7. Descrever outras contingências relevantes não abrangidas pelos itens anteriores**

A Companhia não possui outras contingências relevantes não abrangidas em itens anteriores para descrever.

## 5.2 Descrição dos controles internos

**5.2. Em relação aos controles adotados pelo emissor para assegurar a elaboração de demonstrações financeiras confiáveis, indicar:**

**a. as principais práticas de controles internos e o grau de eficiência de tais controles, indicando eventuais imperfeições e as providências adotadas para corrigi-las**

**b. as estruturas organizacionais envolvidas**

**c. se e como a eficiência dos controles internos é supervisionada pela administração do emissor, indicando o cargo das pessoas responsáveis pelo referido acompanhamento**

Os itens a, b e c não são obrigatórios para Companhias registradas na categoria B.

**d. deficiências e recomendações sobre os controles internos presentes no relatório circunstanciado, preparado e encaminhado ao emissor pelo auditor independente, nos termos da regulamentação emitida pela CVM que trata do registro e do exercício da atividade de auditoria independente**

No relatório circunstanciado do exercício de 2022 foi identificado pelo auditor a necessidade de aprimoramento dos controles internos dos seguintes itens:

- (a) **revisão anual da vida útil dos ativos imobilizados:** foi identificado a necessidade de observação tempestiva, no próprio exercício, dos ajustes prospectivos requeridos pelo CPC 23 - Políticas Contábeis, Mudança de Estimativa e Retificação de Erro quando da alteração da vida útil estimada de um item do ativo imobilizado.
- (b) **obrigações acessórias e bases de apuração de impostos diretos e indiretos:** foi identificado pelo auditor a necessidade de adequação dos controles internos no que concerne as apurações fiscais e as respectivas declarações acessórias, tendo sido identificado pelo auditor a necessidade de



## 5.2 Descrição dos controles internos

aprimoramento dos controles e validações de itens específicos de declarações acessórias, tais como a EFD-Contribuições e ECF.

- (c) **testes de segurança cibernética e ausência de plano de recuperação de desastre e realização de testes:** foi identificado pelo auditor a necessidade de formalização pela Companhia de planos de contingências para desastres e para a preservação dos dados e informações de ataques cibernéticos.

### e. comentários dos diretores sobre as deficiências apontadas no relatório circunstanciado preparado pelo auditor independente e sobre as medidas corretivas adotadas

A Companhia trabalha na execução de planos de ação específicos para implantação de melhorias de controles sobre todas as deficiências apontadas pelos auditores independentes. A seguir, os comentários e planos de ação para as deficiências apontadas no item 5.2 (d) deste relatório:

- a) **revisão anual da vida útil dos ativos imobilizados:** a Companhia revisou os procedimentos internos referentes à revisão anual de vida útil e realizou as adequações necessárias para que os apontamentos realizados por especialistas técnicos fossem devidamente refletidos na estimativa de vida útil dos ativos. A Companhia possui como plano de ação a implantação de controles complementares, visando garantir que o fluxo de comunicação entre as áreas envolvidas ocorra de forma assertiva, bem como promoveu a correção das distorções identificadas em seus registros. Cabe ressaltar que os valores apurados não representam distorções significativas nas demonstrações financeiras.
- b) **obrigações acessórias e bases de apuração de impostos diretos e indiretos:** as principais deficiências relacionadas as informações de obrigações acessórias foram corrigidas tempestivamente no 1º trimestre de 2023, através da retificação das respectivas obrigações acessórias.
- c) **testes de segurança cibernética e ausência de plano de recuperação de desastre e realização de testes:** (i) A Companhia possui como plano de ação a ser executado ao longo do exercício de 2023 a especificação de tais testes de forma a aprimorar os controles atuais existentes na Companhia para a proteção de dados; (ii) no que diz respeito ao plano de recuperação de desastre, a Companhia conta com um conjunto de diretrizes, normas,

## 5.2 Descrição dos controles internos

processos e procedimentos voltados à segurança e ao contingenciamento de dados e sistemas, visando mitigar o impacto de possíveis interrupções ou falhas, assegurando que as atividades essenciais da Companhia continuem em operação. Adicionalmente, a Companhia possui como plano de ação a elaboração do *BIA - Business Impact Analysis*, que identificará os pontos críticos do negócio para o desenvolvimento de estratégias de recuperação e continuidade de Tecnologia da Informação e Comunicação.

### 5.3 Programa de integridade

**5.3. Em relação aos mecanismos e procedimentos internos de integridade adotados pelo emissor para prevenir, detectar e sanar desvios, fraudes, irregularidades e atos ilícitos praticados contra a administração pública, nacional ou estrangeira, informar:**

**a. se o emissor possui regras, políticas, procedimentos ou práticas voltadas para a prevenção, detecção e remediação de desvios, fraudes, irregularidades e atos ilícitos praticados contra a administração pública, identificando, em caso positivo:**

A Companhia possui diversos instrumentos normativos, a saber: NOR-01-202 - Delegação de Competências (DC); NOR-08-221 - Requisição de Pagamento de Contratações Diretas com Dispensa de Licitação; NOR-08222 - Requisição de Pagamento de Despesas Específica; NOR-04-203 - Formação do Processo de Contratação; NOR-04-204 - Processo de Contratação; Tabela de Referência - Níveis de Competência que definem processos e alçadas de aprovação provendo, controles e responsabilidades de modo a evitar fraude, atos ilícitos, segregação de funções e conflito de interesses.

Além desses referentes aos processos de contratação e gestão financeira, o Metrô dispõe de normativos destinados ao incentivo e ao respeito às leis, às normas e aos regulamentos, bem como à prevenção, à detecção e ao tratamento de riscos de condutas irregulares, ilícitas e antiéticas, para fortalecimento dos controles internos da Companhia, dentre os quais destacamos:

- ✓ Código de Conduta e Integridade;
- ✓ Regulamento de Gestão de Riscos Corporativos;
- ✓ Regulamento de Licitações, Contratos e Demais Ajustes;
- ✓ Regulamento do Programa de Integridade;
- ✓ Regulamento Matriz de Riscos para Contratos de Serviços Engenharia;
- ✓ Política de Conformidade;
- ✓ Política de Consequências;
- ✓ Política de Gestão de Riscos Corporativos;
- ✓ Política de Governança Corporativa;
- ✓ Política de Transações com Partes Relacionadas;
- ✓ Norma de Apuração Interna de Denúncia;
- ✓ Norma de Regulamento Disciplinar;
- ✓ Norma de Sindicância Administrativa;
- ✓ Norma de *Due Diligence* de Integridade.

### 5.3 Programa de integridade

No exercício de 2022, foram revisados diversos normativos, entre os quais ressaltamos a Política de Transações com Partes Relacionadas e a Política de Gestão de Riscos Corporativos. Também foram implementados a Normal Geral de Plano de Continuidade de Negócios (PCN), a Política de Divulgação de Ato ou Fato Relevante da Companhia do Metrô e Manual de Premissas de Conformidade para Estrutura Organizacional, entre outros.

A Companhia do Metrô, em obediência à Lei 13.303/2016 e Legislação correlata, promoveu entre outras medidas a implantação de:

- Estrutura de governança corporativa;
- Diretrizes e ações de Segurança da Informação para proteção de informações sensíveis, confidenciais e restritas através de criptografia e tarja de classificação, em atendimento à legislação.
- Comitê de Auditoria Estatutário – CAE, órgão técnico independente para avaliação da aderência das práticas empresariais ao Código de Conduta e Integridade;
- Código de Conduta e Integridade a ser observado por todos os empregados da Companhia, colaboradores e terceiros contratados, com treinamento bienal obrigatório;
- Canal para encaminhamento de denúncias;
- Obrigatoriedade de seus gestores aderirem à prática de conformidade com o compromisso de confidencialidade e de ausência de conflito de interesses;
- Comitê de Elegibilidade e Aconselhamento responsável pela indicação e avaliação de Administradores e Conselheiros Fiscais;
- Programa de Integridade observando as recomendações da Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), do Escritório das Nações Unidas (UNODC) e do Banco Mundial para combate à fraude e corrupção;
- Declaração de Independência da Proposta que estabelece que as proponentes devem se comprometer a elaborar proposta de maneira independente e não informar e discutir o seu conteúdo; não tentar ou influir na decisão de qualquer outro licitante ou interessado; confirmar que o conteúdo da proposta apresentada não foi informado ou discutido com qualquer integrante do órgão licitante antes da abertura oficial das propostas.

Todos os empregados, gestores e a alta administração recebem treinamentos regularmente sobre o Código de Conduta e Integridade, visando conscientizar e prevenir atos ilícitos. Além de todas estas ações, a empresa possui um canal de denúncias com estrutura formal para controle, apuração e aplicação de sanções disciplinares.

### 5.3 Programa de integridade

Promovemos ainda processos de *Due Diligence* para gestores de contratos de grandes fornecedores (contratos cujo valor seja superior a 0,21% do Capital Social Integralizado).

Para 2023, a meta da Companhia é realizar *Due Diligence* para:

- ✓ 100% dos empregados contratados na modalidade *Ad Nutum*, conforme instrumento normativo de Provimento de Vagas do Plano Executivo;
- ✓ 100% dos ocupantes de cargos de Gestão de Contratos, conforme instrumento normativo de *Due Diligence* de Integridade;
- ✓ 30% dos contratos que envolvam aprovação do Conselho de Administração.

**i. os principais mecanismos e procedimentos de integridade adotados e sua adequação ao perfil e riscos identificados pelo emissor, informando com que frequência os riscos são reavaliados e as políticas, procedimentos e as práticas são adaptadas**

A Companhia dispõe do Programa de Integridade onde estão descritas todas as ações de controle e prevenção de fraude, corrupção ou atos ilícitos. Os riscos corporativos são reavaliados periodicamente conforme disposto no Regulamento de Gestão de Riscos Corporativos da empresa, de modo a permitir o acompanhamento de todas as ações de mitigação executadas pelos gestores da estrutura organizacional da empresa (primeira linha de defesa), assim como monitoramento pela área de gestão de risco e conformidade.

Em 2020 a Companhia do Metrô contratou Deloitte Touche Tohmatsu Consultores Ltda, para identificação dos riscos de integridade e de não conformidade em todos os processos da empresa. Para todos os riscos identificados, foram estabelecidos planos de ação, os quais vêm sendo acompanhados pela Gerência de Gestão de Riscos Corporativos e Conformidade – GRC, através de análise periódica de riscos.

Ainda em 2021, a Cia.do Metrô conquistou, o direito de uso da marca de participante do Programa Nacional de Prevenção à Corrupção – PNPC, patrocinada pela Controladoria Geral da União - CGU e Tribunal de Contas da União - TCU, tendo recebido diagnóstico com o conceito de sistema aprimorado para detecção, prevenção e combate à corrupção e fraude, após detalhamento das medidas adotadas pela gestão.

### 5.3 Programa de integridade

No exercício de 2022, com relação à gestão de riscos, a Companhia realizou a atualização do mapa com a consequente identificação de 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.

No mês de março foram apresentados os resultados da avaliação do nível da maturidade dos controles corporativos frente ao padrão COSO 2013 do Painel de Controle Interno – ferramenta informatizada com acesso liberado à gestão, dando início a uma divulgação contínua da evolução destes índices aderência.

Após 9 meses, o nível de aderência dos controles corporativos frente ao padrão COSO 2013 foi de 92,76%.

Em maio, foi realizado treinamento para Certificação em Compliance de todos os empregados da área de Conformidade, para atender o estabelecido no Artigo 33 do Estatuto Social da Companhia do Metrô que exige conhecimentos técnicos específicos para execução das atividades das áreas de Conformidade, Gestão de Riscos e de Controle Interno.

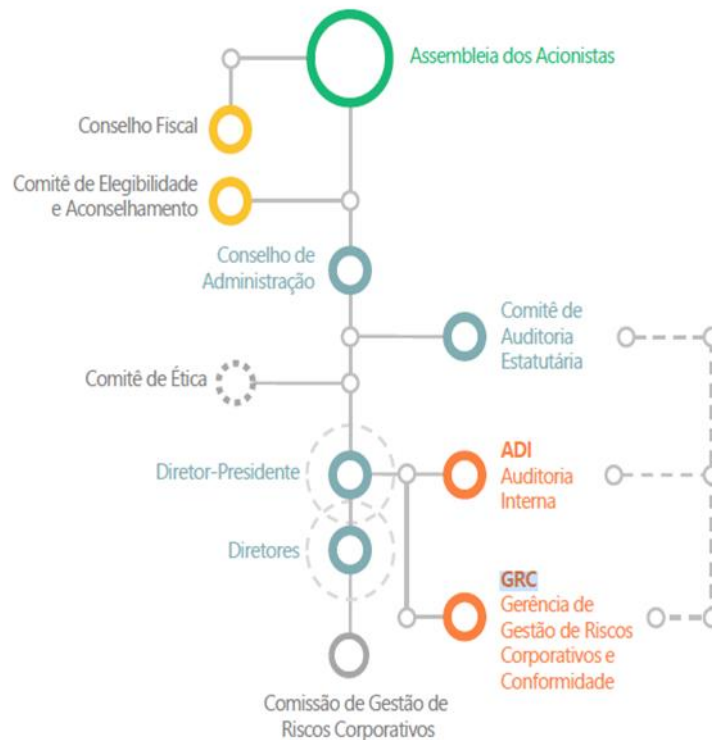
Houve também capacitação em Due Diligence tanto para os empregados da GRC que é a responsável pela sua gestão e execução, como para os que demandam essa atividade em outras áreas da empresa.

Ademais, a Companhia está estudando a possibilidade de buscar a Certificação nas Normas ABNT NBR ISO 37001 – Sistemas de gestão antissuborno, ABNT NBR ISO 37301 - Sistemas de gestão de compliance e ABNT NBR ISO 27001 – Sistemas de gestão da segurança da informação.

- ii. **as estruturas organizacionais envolvidas no monitoramento do funcionamento e da eficiência dos mecanismos e procedimentos internos de integridade, indicando suas atribuições, se sua criação foi formalmente aprovada, órgãos do emissor a que se reportam, e os mecanismos de garantia da independência de seus dirigentes, se existentes**

### 5.3 Programa de integridade

A Companhia possui estrutura de governança descrita em seu Estatuto Social, definindo atribuições e responsabilidades no monitoramento de processos, gestão de risco e controles internos, garantindo a conformidade e independência de seus gestores aprovada pelo Conselho de Administração.



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

O Conselho de Administração é o órgão de deliberação colegiada responsável pela orientação superior da Companhia, composto por 3 a 11 membros, eleitos pela Assembleia Geral, todos com mandato unificado de dois anos a contar da data da eleição, permitida a reeleição.

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

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

### 5.3 Programa de integridade

efetivos e igual número de suplentes, eleitos anualmente pela Assembleia Geral Ordinária, permitida a reeleição.

O Comitê de Elegibilidade e Aconselhamento, instituído em 2018, é o órgão responsável pela supervisão do processo de indicação e de avaliação de Administradores e Conselheiros Fiscais, observado o disposto no artigo 10 da Lei Federal nº 13.303/2016.

O Comitê de Ética, constituído também em 2018, 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.

A Comissão de Gestão de Riscos Corporativos foi instituída em 2019, através de ato do Presidente do Metrô, composta por representantes de todas as Diretorias da Empresa, liderada pelo titular da unidade responsável pela atividade.

O Comitê de Auditoria Estatutário, órgão técnico de auxílio permanente ao Conselho de Administração, tem como principais atribuições supervisionar o processo de elaboração das demonstrações financeiras, garantir que a Diretoria desenvolva controles internos efetivos, garantir que a Auditoria Interna desempenhe a contento seu papel, avaliar e monitorar a exposição a risco da empresa, e zelar pelo cumprimento do Código de Conduta e Integridade, monitorando os procedimentos apuratórios de infração ao mesmo.

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

A Gerência de Gestão de Riscos Corporativos e Conformidade – GRC, é a responsável por gerir o processo de identificação, avaliação e mitigação de riscos; propor medidas para a melhoria dos controles internos, segurança da informação e conformidade e verificar sua aplicação. Conforme artigo 32 do Estatuto Social, a GRC está vinculada diretamente ao Diretor Presidente e liderada por Diretor Estatutário indicado pelo Conselho de Administração. Compete à GRC, além do atendimento às disposições aplicáveis no artigo 9 da Lei federal n.º 13.303/2016, medidas voltadas à implementação, manutenção e aprimoramento do Programa de Integridade.



### 5.3 Programa de integridade

- iii. **se o emissor possui código de ética ou de conduta formalmente aprovado, indicando:**
- se ele se aplica a todos os diretores, conselheiros fiscais, conselheiros de administração e empregados e se abrange também terceiros, tais como fornecedores, prestadores de serviço, agentes intermediários e associados**
  - as sanções aplicáveis na hipótese de violação ao código ou a outras normas relativas ao assunto, identificando o documento onde essas sanções estão previstas**
  - órgão que aprovou o código, data da aprovação e, caso o emissor divulgue o código de conduta, locais na rede mundial de computadores onde o documento pode ser consultado**

O Código de Conduta e Integridade da Companhia se aplica a todos os diretores, conselheiros fiscais, conselheiros de administração e empregados, além de abranger também os fornecedores, prestadores de serviços e demais agentes que possuem relacionamento com a Companhia.

O treinamento do Código de Conduta e Integridade acontece bienal e de forma obrigatória para os diretores, conselheiros fiscais, conselheiros de administração e empregados, com controle e registro de sua concordância e ciência do conteúdo. Em 2022 foram concluídos 97% dos treinamentos.

Uma vez identificadas, através do processo de apuração de denúncias, regido pela Norma de Apuração Interna de Denúncias, as infrações são classificadas como: leves, médias ou graves, tendo seus encaminhamentos realizados conforme Regulamento Interno do Comitê de Ética.

Quanto às sanções a serem aplicadas em decorrência das referidas infrações, podem ser: a) advertência verbal (leve); b) advertência escrita (média) e suspensão (grave), ou desligamento por justa causa, conforme critério e gradação estabelecidos no Regulamento Disciplinar do Metrô.

O Código de Conduta e Integridade é aprovado pela Diretoria Colegiada e pelo Conselho de Administração, com previsão de revisão periódica para seu aprimoramento contínuo. A última atualização ocorreu em dezembro de 2022. Sua divulgação é feita de forma ampla, por meio do site da empresa, no link

<https://governancacorporativa.metrosp.com.br/Documentos%20Compartilhados/CodigoConduta.p>

### 5.3 Programa de integridade

[df](#), intranet, em campanhas de conscientização, informativos bimestrais, treinamentos anuais, materiais de divulgação à contratados, prestadores de serviços e conveniados.

**b. se o emissor possui canal de denúncia, indicando, em caso positivo:**

**i. se o canal de denúncias é interno ou se está a cargo de terceiros**

O Canal de Denúncias é interno e está a cargo do Comitê de Ética, podendo ser acessado em:

- ✓ <https://www.metro.sp.gov.br/denuncia/index.aspx>;
- ✓ pessoalmente/Carta: Rua Boa Vista, 175 – Bloco B - 3º Andar – GRC– São Paulo – SP (de segunda a sexta-feira, exceto feriados), das 08h00 às 16h30.

**ii. se o canal está aberto para o recebimento de denúncias de terceiros ou se recebe denúncias somente de empregados**

O Canal de Denúncias está disponível para os públicos interno e externo, através do site da Companhia, com amplo acesso pela rede mundial de computadores.

O Canal de Denúncias atende aos públicos interno e externo nos canais informados no subitem 5.3.b.i.

**iii. se há mecanismos de anonimato e de proteção a denunciante de boa-fé**

O CRM do Metrô, sistema que registra as manifestações e denúncias, permite o anonimato.

Quanto à proteção aos denunciante, o Regulamento Disciplinar, em seu anexo B, estabelece que, com base no Decreto Estadual 62.349/16, deverá ser considerado como demissão por justa causa, para os fins do artigo 482 da Consolidação das Leis do Trabalho – CLT, sem prejuízo da responsabilização pessoal do empregado nas esferas administrativa, civil e penal, as situações a seguir elencadas:

### 5.3 Programa de integridade

- ✓ A violação do Código de Conduta e Integridade pela prática de infração considerada grave em razão da magnitude do desfalque patrimonial ou da carga negativa para a reputação da empresa e da Administração Pública;
- ✓ A quebra da confidencialidade do processo de investigação de denúncias recebidas pelo Canal de Denúncias;
- ✓ A revelação da identidade do Denunciante por qualquer meio;
- ✓ A apresentação de denúncia que o Denunciante saiba ser falsa.

#### iv. órgão do emissor responsável pela apuração de denúncias

O Comitê de Ética, conforme estabelece a Deliberação CODEC 005/2017 (art. 10) é o departamento "responsável em receber denúncias, investigar, avaliar e julgar violações ao Código de Conduta e Integridade.

#### c. número de casos confirmados nos últimos 3 (três) exercícios sociais de desvios, fraudes, irregularidades e atos ilícitos praticados contra a administração pública e medidas corretivas adotadas

Nenhum caso ocorreu na Companhia no período indicado. porém, cumpre informar que 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. Detalhes constam nas notas explicativas das Demonstrações Financeiras referentes ao exercício findo em 31 de dezembro de 2022.

Cabe salientar que a alta Administração reforça constantemente junto aos colaboradores, clientes e fornecedores seu compromisso de melhoria contínua nos seus programas de controles internos e conformidade, 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.

### **5.3 Programa de integridade**

**d. caso o emissor não possua regras, políticas, procedimentos ou práticas voltadas para a prevenção, detecção e remediação de desvios, fraudes, irregularidades e atos ilícitos praticados contra a administração pública, identificar as razões pelas quais o emissor não adotou controles nesse sentido**

Não se aplica.

## 5.5 Outras informações relevantes

### 5.5. Fornecer outras informações que o emissor julgue relevantes

#### **Gerenciamento de riscos contra ataques cibernéticos e violações de segurança e privacidade.**

Embora a Companhia não realize teste de invasões em seus sistemas operacionais, há diversas ações para mitigar os riscos contra ataques cibernéticos e violações de segurança e privacidade.

Dentre as principais estão:

i) Sistemas administrativos: sistemas de controle e monitoramento de acessos; monitoramento e controle de ativos; múltiplo fator de autenticação; controle de acesso físico e lógico; monitoramento da capacidade do data center; backup com testes de restore periódicos; controle de log's dos equipamentos de rede; ferramentas de segurança de rede (firewall, WFA, AntiSpam, Antivírus, DLP); sistemas redundantes e de alta disponibilidade.

ii) Sistemas operacionais: inspeções de segurança cibernética através do Centro de Monitoramento Operacional (24X7); antivírus fora da operação comercial no sistema de controle; restrição de acesso às salas técnicas, de supervisão e controle operacional; segregação da rede operacional em relação à rede administrativa através de firewall; monitoramento do Sistema de Controle de Tráfego Centralizado, por meio do Centro de Segurança Cibernética Operacional; plantão das equipes de manutenção para restabelecimento (24hs X 7dias), para atuar em qualquer indisponibilidade dos sistemas utilizados pela Operação, inclusive se causada por incidente cibernético. Caso haja contaminação do sistema em operação, ele será recarregado através de backup de software operacional de propriedade do Metrô ou com backup de software do fabricante em sistemas que estão em implantação, retomando a normalidade das operações.

Em suma, as atuais ações existentes dão uma razoável garantia de proteção para evitar ataques cibernéticos e violações de segurança e privacidade aos seus sistemas de tecnologia de operação e TI.

#### **Gerenciamento de riscos de responsabilidade social.**

O Metrô desempenha papel estratégico na mobilidade urbana, na melhoria da qualidade de vida dos habitantes e nos esforços para tornar a cidade mais inclusiva, contribuindo para a igualdade de

## 5.5 Outras informações relevantes

oportunidades e zelando pelo caráter exemplar das suas práticas para com os seus colaboradores, para com os territórios onde atua e com os demais parceiros.

As seguintes políticas, diretrizes e normas da Companhia ajudam a atender esses desafios:

- Política Integrada de Comunicação, Relacionamento e Porta Voz;
- Política Integrada de Qualidade, Meio Ambiente e Segurança e Saúde Ocupacional;
- Política de Privacidade de Dados Pessoais;
- Política de Inovação;
- Diretrizes para a Diversidade;
- Diretrizes Ambientais e de Segurança e Saúde Ocupacional para a Contratação de Serviços e Obras;
- Reassentamento nos Empreendimentos de Expansão;
- Programa de Visitas Monitoradas.

De maneira complementar o Metrô de São Paulo desenvolve sua atuação de responsabilidade social em torno de diversas abordagens:

- Política tarifária inclusiva

Consiste na cobrança de valor fixo por viagem, independentemente da distância percorrida, transferência gratuita na grande maioria das integrações, além de redução ou isenção de tarifas para estudantes e professores, gratuidade para idosos e desempregados sem justa causa, redução na tarifa de integração com ônibus, redução da tarifa para as primeiras horas da manhã, nos finais de semana e na compra de pacotes.

- Transporte acessível, seguro e confiável

## 5.5 Outras informações relevantes

Acessibilidade a partir de rampas, escadas rolantes e elevadores, piso tátil e funcionários treinados para o deslocamento de pessoas com deficiência, assentos preferenciais, sinalização sonora e visual nos trens informando a próxima parada e o lado de abertura das portas, implantação de portas de plataforma evitando a queda de pessoas e objetos na via, sistema de monitoramento por câmeras e instrumentos vitais para o combate ao crime.

- Diálogo social e parcerias

Canal de relacionamento à comunidade no entorno das obras de expansão, reassentamento de pessoas e famílias vulneráveis, por decorrência das desapropriações.

- Parcerias culturais e ação social

O Metrô abre seus espaços para a realização de atividades de prevenção de saúde, empreendedorismo, informações sobre direitos do cidadão, inclusão social e campanhas de utilidade pública. Possui um canal direto entre os usuários e as Centrais de Monitoramento e Segurança que funcionam 24 horas e garantem o anonimato ao denunciante. Existe, também, o PAAM – Posto Avançado de Apoio à Mulher – para atendimento às mulheres vítimas de violência, bem como o compromisso com a diversidade, mantendo o Museu da Diversidade ou Centro da Cultura, Memória e Estudos da Diversidade Sexual do Estado de São Paulo.

- Política de RH comprometida com a igualdade e a diversidade

O Metrô desenvolve ações de sensibilização e conscientização em torno dos temas de diversidade e prevenção à saúde, HIV, doação de sangue, gripe, entre outras. A implantação do Código de Conduta e Integridade reforça o compromisso da Companhia com o respeito aos direitos humanos. Igualdade: são assegurados o acesso profissional e a equidade salarial de mulheres e homens em todos os cargos. Garante remuneração integral equivalente à média dos últimos seis meses durante a licença maternidade, concedida por 180 dias. A empregada tem direito a 2 horas diárias, por 180 dias para amamentação. A licença paternidade é concedida por 15 dias. O Metrô aderiu ao Programa Empresa Cidadã (Lei 11.770/2018) cujo foco principal é estender os dias das licenças

## 5.5 Outras informações relevantes

maternidade e paternidade. Oferece o Benefício Auxílio – Creche aos filhos dos seus empregados, dos seis meses até os 6 anos.

- Emprego de pessoas com deficiência

O Metrô cumpre toda a legislação estadual e federal (Lei 13.146/15 – Lei Brasileira de Inclusão; Lei 8.213/91 – Lei de Cotas). Zela pela acessibilidade, adaptações, estudo de ergonomia. Oferece Auxílio Educação para filhos com deficiência sem limite de idade.

- Oportunidade para jovens

Realiza contratações para estágio de estudantes de ensino técnico, universitário e com o ensino fundamental completo, em parceria com o CIEE (Centro de Integração Empresa-Escola), Secretaria do Desenvolvimento Econômico (Programa Novotec) e com o SENAI (Programa Aprendiz).

- Treinamento

Possui a Universidade Corporativa – UNIMETRO, atuando na capacitação, gestão do conhecimento corporativo e gestão de ações educativas voltadas à inovação. A transformação digital tem sido o principal movimento com o aumento significativo nos acessos à plataforma virtual de aprendizagem. Em 2020 foi implantado a 1ª edição do Programa Laboratório de Ideias pelo Núcleo de Inovação e Tecnologia e a 2ª edição foi iniciada em agosto de 2021.



## 6.1 Posição acionária

CONTROLADORA / INVESTIDORA					
ACIONISTA					
CPF/CNPJ acionista	Nacionalidade-UF	Participa de acordo de acionistas	Acionista controlador	Última alteração	
Acionista Residente no Exterior	Nome do Representante Legal ou Mandatário		Tipo de pessoa	CPF/CNPJ	
Detalhamento de ações Unidade					
Qtde. ações ordinárias Unidade	Ações ordinárias %	Qtde. ações preferenciais Unidade	Ações preferenciais %	Qtde. total de ações Unidade	Total ações %
CONTROLADORA / INVESTIDORA				CPF/CNPJ acionista	Composição capital social
<b>AÇÕES EM TESOURARIA - Data da última alteração:</b>					
4	0,000	0	0,000	4	0,000
<b>BNDES Participações S.A.</b>					
00.383.281/0001-09	Brasil			24/02/2023	
1.171	0,014	0	0,000	1.171	0,014
<b>Classe Ação</b>	<b>Qtde. de ações Unidade</b>	<b>Ações %</b>	<b>Ações (%) da espécie</b>	<b>Ações (%) do capital social</b>	
TOTAL	0	0.000			
<b>Fazenda do Estado de São Paulo - FESP</b>					
46.379.400/0001-50	Brasil		Sim	24/02/2023	
8.260.220	97,599	0	0,000	8.260.220	97,599
<b>Classe Ação</b>	<b>Qtde. de ações Unidade</b>	<b>Ações %</b>	<b>Ações (%) da espécie</b>	<b>Ações (%) do capital social</b>	
TOTAL	0	0.000			
<b>OUTROS</b>					
0	0,000	0	0,000	0	0,000

## 6.1 Posição acionária

CONTROLADORA / INVESTIDORA						
ACIONISTA						
CPF/CNPJ acionista	Nacionalidade-UF	Participa de acordo de acionistas	Acionista controlador	Última alteração		
Acionista Residente no Exterior	Nome do Representante Legal ou Mandatário	Tipo de pessoa	CPF/CNPJ			
Detalhamento de ações Unidade						
Qtde. ações ordinárias Unidade	Ações ordinárias %	Qtde. ações preferenciais Unidade	Ações preferenciais %	Qtde. total de ações Unidade	Total ações %	
CONTROLADORA / INVESTIDORA				CPF/CNPJ acionista	Composição capital social	
<b>Prefeitura do Município de São Paulo</b>						
46.395.000/0001-39	Brasil			24/02/2023		
202.032	2,387	0	0,000	202.032	2,387	
<b>Classe Ação</b>	<b>Qtde. de ações Unidade</b>	<b>Ações %</b>	<b>Ações (%) da espécie</b>	<b>Ações (%) do capital social</b>		
TOTAL	0	0.000				
<b>TOTAL</b>						
8.463.427	100,000	0	0,000	8.463.427	100,000	

**6.3 Distribuição de capital**

<b>Data da última assembleia / Data da última alteração</b>	26/04/2023
<b>Quantidade acionistas pessoa física</b>	0
<b>Quantidade acionistas pessoa jurídica</b>	3
<b>Quantidade investidores institucionais</b>	0

**Ações em Circulação**

*Ações em circulação correspondente a todas ações do emissor com exceção das de titularidade do controlador, das pessoas a ele vinculadas, dos administradores do emissor e das ações mantdas em tesouraria*

<b>Quantidade ordinárias</b>	203.203	2,401%
<b>Quantidade preferenciais</b>	0	0,000%
<b>Total</b>	203.203	2,401%

## 6.4 Participação em sociedades

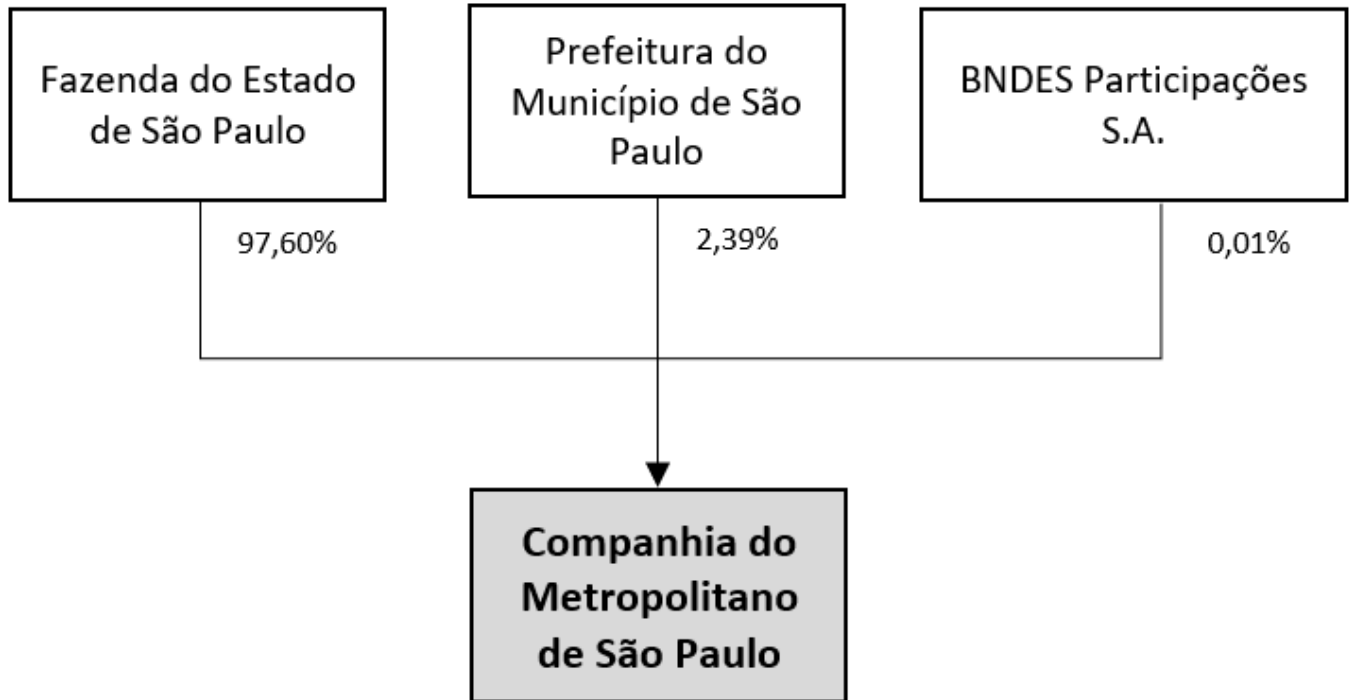
### **Justificativa para o não preenchimento do quadro:**

Item não preenchido pois a Companhia não possui participação em sociedades.

## 6.5 Organograma dos acionistas e do grupo econômico

6.5. Inserir organograma dos acionistas do emissor e do grupo econômico em que se insere, indicando:

a. todos os controladores diretos e indiretos e, caso o emissor deseje, os acionistas com participação igual ou superior a 5% de uma classe ou espécie de ações



## **6.6 Outras informações relevantes**

### **6.6. Fornecer outras informações que o emissor julgue relevantes**

Não existem informações relevantes adicionais a serem reportadas.

## **7.1 Principais características dos órgãos de administração e do conselho fiscal**

**7.1. Descrever as principais características dos órgãos de administração e do conselho fiscal do emissor, identificando:**

**a. principais características das políticas de indicação e preenchimento de cargos, se houver, e, caso o emissor a divulgue, locais na rede mundial de computadores em que o documento pode ser consultado**

**b. se há mecanismos de avaliação de desempenho, informando, em caso positivo:**

**i. a periodicidade das avaliações e sua abrangência**

**ii. metodologia adotada e os principais critérios utilizados nas avaliações**

**iii. se foram contratados serviços de consultoria ou assessoria externos**

**c. regras de identificação e administração de conflitos de interesses**

Os itens a, b e c não são obrigatórios para Companhias registradas na categoria B.

**e. se houver, objetivos específicos que o emissor possua com relação à diversidade de gênero, cor ou raça ou outros atributos entre os membros de seus órgãos de administração e de seu conselho fiscal**

Não há objetivos específicos que o emissor possua com relação à diversidade de gênero, cor ou raça ou outros atributos entre os membros de seus órgãos de administração e de seu conselho fiscal

**f. papel dos órgãos de administração na avaliação, gerenciamento e supervisão dos riscos e oportunidades relacionados ao clima**

Em 2020, a Companhia assumiu o compromisso ESG com a inclusão do tema na Estratégia de Longo Prazo e no seu Plano de Negócios. Desde então, foram definidos indicadores para monitorar o desempenho ESG da Companhia. Entre eles destacam-se indicadores relacionados à eficiência energética, às emissões de gases de efeito estufa e aos benefícios sociais gerados em função da operação da rede metroviária.

## 7.1 Principais características dos órgãos de administração e do conselho fiscal

As questões relacionadas às mudanças climáticas são supervisionadas no nível executivo e os requisitos ambientais exigidos por agentes financeiros em processos de financiamento de empreendimentos são gerenciados pelas áreas técnicas ligadas ao planejamento de transportes.

Para a expansão da rede metroviária, os impactos potenciais relacionados às mudanças climáticas são internalizados nos projetos, sobretudo na definição de diretrizes de construção sustentável, inovação tecnológica e construtiva, e eficiência energética.

Na fase de operação, os impactos são gerenciados por um Sistema de Gestão Ambiental (SGA) que o Metrô possui, desde 2008, implementado com base nos requisitos da NBR ISO 14001, atualmente certificado pela Fundação Carlos Alberto Vanzolini.

Esse sistema tem como escopo a gestão dos riscos ambientais associados com as atividades de desenvolvimento, planejamento, gerenciamento e prestação de serviços na operação, manutenção e suporte operacional das Linhas da Companhia do Metrô, a saber, 1- Azul, 2 – Verde, 3 – Vermelha e 15 – Prata.

A Diretoria tem papel fundamental na manutenção do SGA, seja no fornecimento das diretrizes (Política Integrada), desdobradas em objetivos, programas e metas ambientais, bem como na garantia dos recursos necessários para monitoramento e controle dos aspectos ambientais decorrentes dos nossos processos de trabalho.

Atualmente o SGA conta com os seguintes objetivos ambientais:

- Reduzir o consumo de energia.
- Sistematizar o processo de compras e contratações sustentáveis.
- Reduzir o consumo de água potável.
- Melhorar o desempenho ambiental de processos e edificações.

Periodicamente, a Diretoria do SGA realiza análises críticas, avalia os cenários e os requisitos das partes interessadas, bem como os riscos e oportunidades estratégicos para o sistema. Auditorias internas e externas são realizadas anualmente, com objetivo de monitorar o atendimento dos requisitos da NBR ISO 14001 e das demais normas e legislações ambientais aplicáveis.



## **7.1 Principais características dos órgãos de administração e do conselho fiscal**

Além disso, o SGA tem se mostrado fundamental para o cumprimento das condicionantes estabelecidas nas Licenças Ambientais de Operação.

## 7.1D Descrição das principais características dos órgãos de administração e do conselho fiscal

### Quantidade de membros por declaração de gênero

	Feminino	Masculino	Não binário	Outros	Preferê não responder
Diretoria	0	5	0	0	0
Conselho de Administração - Efetivos	1	10	0	0	0
Conselho de Administração - Suplentes	Não se aplica	Não se aplica	Não se aplica	Não se aplica	Não se aplica
Conselho Fiscal - Efetivos	0	5	0	0	0
Conselho Fiscal - Suplentes	0	5	0	0	0
<b>TOTAL = 26</b>	<b>1</b>	<b>25</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

### Quantidade de membros por declaração de cor e raça

	Amarelo	Branco	Preto	Pardo	Indígena	Outros	Preferê não responder
Diretoria	0	5	0	0	0	0	0
Conselho de Administração - Efetivos	0	10	1	0	0	0	0
Conselho de Administração - Suplentes	Não se aplica	Não se aplica	Não se aplica	Não se aplica	Não se aplica	Não se aplica	Não se aplica
Conselho Fiscal - Efetivos	1	4	0	0	0	0	0
Conselho Fiscal - Suplentes	0	4	0	1	0	0	0
<b>TOTAL = 26</b>	<b>1</b>	<b>23</b>	<b>1</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>

## **7.2 Informações relacionadas ao conselho de administração**

**7.2. Em relação especificamente ao conselho de administração, indicar:**

- a. órgãos e comitês permanentes que se reportem ao conselho de administração**
- b. de que forma o conselho de administração avalia o trabalho da auditoria independente, indicando se o emissor possui uma política de contratação de serviços de extra-auditoria com o auditor independente e, caso o emissor divulgue a política, locais na rede mundial de computadores onde o documento pode ser consultado**
- c. se houver, canais instituídos para que questões críticas relacionadas a temas e práticas ASG e de conformidade cheguem ao conhecimento do conselho de administração**

Informações dispensadas para emissores listados na categoria B.

### 7.3 Composição e experiências profissionais da administração e do conselho fiscal

**Nome:** Adolfo Cascudo Rodrigues **CPF:** 912.884.017-87 **Profissão:** Bacharelado em Administração **Data de Nascimento:** 27/11/1966

**Experiência Profissional:** Adolfo Cascudo Rodrigues é administrador com pós-graduação em Finanças, Auditor Fiscal Tributário Municipal - AFTM - da Secretaria Municipal de Fazenda de 2007 até a presente data, tendo sido Diretor da Divisão de Lançamento, Cobrança e Parcelamento - DICOP entre dezembro de 2017 a agosto de 2020; Diretor da Divisão de Gestão do Cadastro Informativo Municipal - DIGEC entre setembro 2020 a maio de 2021; é Diretor do Departamento de Defesa de Capitais e Haveres do Município - DECAP desde maio de 2021 até o presente momento e membro suplente do Comitê de Governança das Entidades da Administração Indireta - COGEAI da Prefeitura de São Paulo. / N/A.

#### Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Conselho Fiscal	26/04/2023	1 ano, até a AGO de 2024.	45 - C.F.(Efetivo)Eleito p/Minor.Ordinaristas	27/04/2023	Sim	26/04/2022

**Nome:** Alfredo Falchi Neto **CPF:** 012.526.428-30 **Profissão:** Economista **Data de Nascimento:** 18/02/1956

**Experiência Profissional:** Alfredo Falchi Neto é economista, Diretor de Assuntos Corporativos na Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô desde março de 2015, empresa onde trabalha desde junho de 1999, onde foi Assistente de Diretoria, Gerente de Recursos Humanos e Gerente de Serviços de Infraestrutura e Pessoal. A partir de 10/04/2023, exerce também o cargo de Diretor Comercial na Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô./N/A.

#### Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Pertence apenas à Diretoria	12/08/2022	2 anos	19 - Outros Diretores	12/08/2022	Sim	13/03/2015

**Nome:** Antonio Julio Castiglioni Neto **CPF:** 054.462.337-19 **Profissão:** Advogado **Data de Nascimento:** 26/02/1980

**Experiência Profissional:** Antonio Julio Castiglioni Neto, é Diretor-Presidente do Metrô de São Paulo desde abril de 2023. Antes disso, foi Presidente da Companhia Docas do Espírito Santo no período de março de 2019 a abril de 2022, conduzindo a primeira privatização de uma autoridade portuária no Brasil, e Diretor Presidente da Agência de Regulação do Espírito Santo, entre junho de 2015 e março de 2019. É procurador do Estado do Espírito Santos desde 2005, com destacada produção de modelos de negócios baseados em concessões, autorizações e parcerias público privadas. / N/A.

#### Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Pertence à Diretoria e ao Conselho de Administração	14/04/2023	Até 11/08/2024.	33 - Conselheiro(Efetivo) e Dir. Presidente	19/04/2023	Sim	19/04/2023

**Nome:** Atila Sarkozy **CPF:** 157.456.798-59 **Profissão:** Administrador **Data de Nascimento:** 09/04/1966

**Experiência Profissional:** Atila Sarkozy é administrador, com MBA em Gestão Pública, atuando há mais de 31 anos na área de planejamento do transporte coletivo metropolitano, com enfoque econômico-financeiro. Na EMTU - Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A foi Chefe do Departamento de Monitoração da Qualidade Operacional entre 2009 e 2023, e desde janeiro de 2023 acunula a Gerência de Planejamento. / N/A.

#### Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Conselho Fiscal	26/04/2023	1 ano, até a AGO de 2024.	43 - C.F.(Efetivo)Eleito p/Controlador	27/04/2023	Sim	27/04/2023

**Nome:** Carlos Roberto de Albuquerque Sá **CPF:** 212.107.217-91 **Profissão:** Economista e Contador **Data de Nascimento:** 31/01/1950

**Experiência Profissional:** Carlos Sá é graduado em ciências contábeis e ciências econômicas e pós-graduado em Finanças. Foi, dentre outros, professor da cadeira de Gerenciamento de Riscos Corporativos e Controles Internos no MBA da FAAP; Coordenador de Comitês de Auditoria da M. Dias Branco S/A, e das Lojas Marisa, Conselheiro Fiscal Suplente na CEMIG – BF, membro do Comitê de Auditoria da Caixa Seguridade, e Conselheiro de Administração e Presidente do CoAud na Caixa Econômica Federal. É professor de Gerenciamento de Riscos Corporativos e compliance nos cursos para Conselheiro de Administração do IBGC (Instituto Brasileiro de Governança Corporativa), Coordenador do Comitê de Auditoria da Camil Alimentos S/A desde abril de 2018, sócio da CS Consult Ltda., e é professor nos cursos para Conselheiros de Administração do IBGC, sendo Conselheiro de Administração, Conselheiro Fiscal e membro de Comitê de Auditoria certificado pelo IBGC. / Sim. Artigos 22 e 25 da Lei 13.303/2016.

#### Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Pertence apenas ao Conselho de Administração	26/04/2023	Até a AGO de 2024.	27 - Conselho de Adm. Independente (Efetivo)	27/04/2023	Sim	27/04/2023

**Nome:** CLEYTON RICARDO BATISTA **CPF:** 169.593.798-81 **Profissão:** Advogado **Data de Nascimento:** 14/06/1973

**Experiência Profissional:** Cleyton Ricardo Batista é advogado concursado com mais de vinte anos na advocacia pública, Especialista em Direito Civil, é Chefe do Departamento de Contencioso Judicial e Consultivo da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo – EMTU/SP, empresa pública estadual prestadora do serviço público de gerenciamento do Sistema Metropolitano de Transporte Coletivo de Passageiros sobre pneus e por Veículo Leve Sobre Trilhos - VLT. / N/A.

#### Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Pertence apenas ao Conselho de Administração	26/04/2023	Até a AGO de 2024.	22 - Conselho de Administração (Efetivo)	27/04/2023	Sim	27/04/2023

**Nome:** Fábio Henrique Galinari Bertolucci **CPF:** 113.677.868-35 **Profissão:** Engenheiro, advogado e Auditor Fiscal da Receita Estadual **Data de Nascimento:** 17/11/1964

**Experiência Profissional:** Fábio Henrique Galinari Bertolucci é graduado em engenharia mecânica e Direito, pós-graduado em Direito Tributário, e mestre em Administração Tributária e Fazenda Pública. Desde julho de 2002 é Auditor Fiscal da Receita Estadual da Fazenda e Planejamento, tendo exercido as funções de assistente Fiscal do Tribunal de Impostos e Taxas - TIT, Juiz titular de câmara julgadora do Tribunal de Impostos e Taxas, Diretor-Adjunto do Tribunal de Impostos e Taxas, consultor tributário na Consultoria Tributária, Diretor da Consultoria Tributária entre abril de 2019 a maio de 2022, e desde abril de 2022 é Assessor Fiscal do Gabinete do Secretário da Fazenda e Planejamento. / N/A.

**Órgãos da Administração:**

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Conselho Fiscal	26/04/2023	1 ano, até a AGO de 2024.	46 - C.F.(Suplent)Eleito p/Controlador	27/04/2023	Sim	27/04/2023

**Nome:** FABRÍCIO MOURA MOREIRA **CPF:** 516.350.032-53 **Profissão:** Engenheiro e servidor público **Data de Nascimento:** 20/02/1981

**Experiência Profissional:** Fabrício Moura Moreira é graduado em engenharia de infra-estrutura aeronáutica, com pós graduação em gestão empresarial e mestrado em Administração. É servidor público, tendo trabalhado, dentre outros, no Ministério da Fazenda como Subsecretário-Adjunto de Planejamento, Orçamento e Administração entre 2016 e 2019; no Ministério do Desenvolvimento Regional como Subsecretário de Administração, em 2019; como Diretor de Gestão de Pessoas da Presidência da República entre 2019 e 2020; No Ministério do Desenvolvimento Regional como Diretor de Orçamento e Finanças entre 2020 e 2022, e como Secretário de Coordenação e Gestão entre 2022-2023. Atuou, dentre outros, como Conselheiro Fiscal da Caixa Econômica Federal entre 2015 -2019 e como Conselheiro de Administração da Agência de Desenvolvimento do DF - Terracap, entre 2015-2019. Desde janeiro de 2023 está na Secretaria de Educação do Estado de São Paulo como Coordenador de Infra-Estrutura e Serviços Escolares. / N/A.

**Órgãos da Administração:**

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Conselho Fiscal	26/04/2023	1 ano, até a AGO de 2024.	46 - C.F.(Suplent)Eleito p/Controlador	27/04/2023	Sim	27/04/2023

**Nome:** Fernando Andrade Starling **CPF:** 295.935.248-35 **Profissão:** Engenheiro e Auditor Fiscal da Receita Estadual **Data de Nascimento:** 31/03/1981

**Experiência Profissional:** Fernando Andrade Starling é graduado em engenharia civil, pós-graduado em Direito Tributário, e está cursando Direito. É Auditor Fiscal da Receita Estadual da secretaria da Fazenda e Planejamento do Estado de São Paulo desde março de 2010, exercendo atividades de assistência fiscal, fiscalização direta de tributos, corregedoria e está atualmente na função de Corregedor-Geral da Corregedoria da Fiscalização Tributária. Foi membro titular do Conselho de Contribuintes - CODECON entre 2020 e 2023, Juiz Servidor Público do Tribunal de Impostos e Taxas desde 2022, e membro do Conselho de Administração da Companhia de Processamento de Dados do Estado de São Paulo - PRODESP, desde agosto de 2022. / N/A.

**Órgãos da Administração:**

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Conselho Fiscal	26/04/2023	1 ano, até a AGO de 2024	46 - C.F.(Suplent)Eleito p/Controlador	27/04/2023	Sim	27/04/2023

**Nome:** Gilsa Eva de Souza Costa **CPF:** 955.679.681-91 **Profissão:** Administração de Empresas **Data de Nascimento:** 20/10/1980

**Experiência Profissional:** Gilsa Eva de Souza Costa é administradora, especialista em Desenvolvimento Gerencial, Master em Liderança e Gestão Pública. Analista Governamental, foi, dentre outros, Diretora de Planejamento e Portfólio de Projetos do Consórcio Interestadual Brasil Central de agosto de 2017 a dezembro de 2018; Superintendente Central de Administração de Pessoal da Secretaria de Gestão e Planejamento/GO de janeiro de 2019 a junho 2019; Subsecretária de Gestão e Desenvolvimento de Pessoas da Secretaria de Estado de Administração de Goiás entre junho 2019 a outubro de 2020; foi eleita Diretora Administrativo-Financeira da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM em dezembro 2020, cargo que ocupa até o momento. É Conselheira Fiscal da Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos - EMTU.

**Órgãos da Administração:**

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Pertence apenas ao Conselho de Administração	26/04/2022	2 anos, até a AGO de 2024	22 - Conselho de Administração (Efetivo)	26/04/2022	Sim	12/04/2021



**Nome:** Gustavo Villaça Vargas Sampaio Braga **CPF:** 719.824.001-10 **Profissão:** Advogado **Data de Nascimento:** 06/02/1981

**Experiência Profissional:** Gustavo Villaça Vargas Sampaio Braga é advogado e administrador, pós-graduado em Direito Constitucional e Administração Pública. Trabalhou em escritórios de advocacia até 2009, quando ingressou por concurso público como advogado dos quadros do Superior Tribunal de Justiça – STF, atuando na assessoria de Ministros da Corte até janeiro de 2023. Desde janeiro de 2023 é Assessor Especial do Governador do Estado de São Paulo. / N/A.

**Órgãos da Administração:**

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Pertence apenas ao Conselho de Administração	26/04/2023	Até a AGO de 2024.	22 - Conselho de Administração (Efetivo)	27/04/2023	Sim	27/04/2023

**Nome:** João Jorge Fadel Filho **CPF:** 227.504.358-62 **Profissão:** Advogado **Data de Nascimento:** 10/01/1983

**Experiência Profissional:** João Jorge Fadel Filho é advogado, pós-graduado em Direito do Trabalho. Foi Diretor da Transfada Transporte e Encomendas Ltda., Diretor da Transfatur Transporte e Turismo Ltda. , Diretor da Rádio 94 FM Stereo Cruzeiro do Sul Ltda. e é proprietário da Hoshi Garden Itararé Comida Oriental. / Artigo 22 da Lei 13.303/2016.

**Órgãos da Administração:**

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Pertence apenas ao Conselho de Administração	26/04/2023	Até a AGO de 2024.	27 - Conselho de Adm. Independente (Efetivo)	27/04/2023	Sim	27/04/2023

**Nome:** Luciano Garcia Miguel **CPF:** 045.725.278-22 **Profissão:** Advogado e Auditor Fiscal da Receita Estadual **Data de Nascimento:** 27/01/1963

**Experiência Profissional:** Luciano Garcia Miguel é graduado em Direito, com mestrado em Direito e doutorado em Direito do Estado. Foi, dentre outros, Diretor Adjunto da Consultoria Tributária da Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo entre junho de 2018 e abril de 2019; Subcoordenador Adjunto da Administração Tributária a partir de 2019, e atualmente é Coordenador da Administração Tributária da Secretaria da Fazenda e Planejamento do Estado de São Paulo. / N/A.

**Órgãos da Administração:**

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Conselho Fiscal	26/04/2023	1 ano, até a AGO de 2024.	43 - C.F.(Efetivo)Eleito p/Controlador	27/04/2023	Sim	27/04/2023

**Nome:** Luís Felipe Vidal Arellano **CPF:** 366.631.018-46 **Profissão:** Advogado **Data de Nascimento:** 19/04/1987

**Experiência Profissional:** Luís Felipe Vidal Arellano é advogado, Doutor em Direito Econômico e Financeiro, com MBA em Getão Avançada de Finanças Públicas e Especialista em Análise Econômica, e, dentre outros, foi Subsecretário do Tesouro Municipal entre dezembro de 2014 a fevereiro de 2018, é Secretário de Fazenda Adjunto da Prefeitura do Município de São Paulo desde fevereiro de 2018 até o momento e Presidente do Comitê de Governança das Entidades Paraestatais do Município de São Paulo.

**Órgãos da Administração:**

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Pertence apenas ao Conselho de Administração	26/04/2022	2 anos, até a AGO de 2024	22 - Conselho de Administração (Efetivo)	26/04/2022	Sim	20/04/2019

**Nome:** Manoel Marcos Botelho **CPF:** 031.636.188-71 **Profissão:** Advogado **Data de Nascimento:** 08/03/1964

**Experiência Profissional:** Manoel Marcos Botelho é advogado, graduado em ciências contábeis, com MBA em Administração Estratégica em Transportes e pós-graduação em gestão pública. Foi, dentre outros, Secretário Municipal de Mobilidade Urbana da Prefeitura e Bragança Paulista, entre 2017 e 2018; Diretor Administrativo Financeiro da EMTU em 2018, e é desde 2023, Secretário Executivo da Secretaria dos Transportes Metropolitanos - EMTU. / N/A.

**Órgãos da Administração:**

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Conselho Fiscal	26/04/2023	1 ano, até a AGO de 2024.	46 - C.F.(Suplent)Eleito p/Controlador	27/04/2023	Sim	27/04/2023

**Nome:** Marcelo Soares de Souza **CPF:** 075.073.037-48 **Profissão:** Contador **Data de Nascimento:** 05/04/1978

**Experiência Profissional:** Marcelo Soares de Souza é graduado em ciências contábeis, com MBA em Finanças e Controladoria, MBA em Gestão Pública - Finanças Públicas e especialização em Direito Tributário Municipal. Foi Auditor Fiscal Tributário Municipal de São Paulo entre 2014 e 2018 e desde 2018 é Diretor do Departamento de Administração Financeira da Prefeitura Municipal de São Paulo. / N/A.

**Órgãos da Administração:**

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Conselho Fiscal	26/04/2023	1 ano, até a AGO de 2024.	48 - C.F.(Suplent)Eleito p/Minor.Ordinaristas	27/04/2023	Sim	26/04/2022

**Nome:** Mauro Antônio Gumiero Voltarelli **CPF:** 220.127.738-93 **Profissão:** Administrador **Data de Nascimento:** 24/05/1981

**Experiência Profissional:** Mauro Antônio Gumiero Voltarelli é administrador, com MBA em Gestão Empresarial e pós-graduado em PEC-Controladoria e Finanças. Foi proprietário da Pura Transporte e Logística entre maio de 2022 e novembro de 2011, consultor em gestão empresarial, finanças e comercial da Landits Gestão de Shopping Centers- Ltda entre janeiro de 2012 a dezembro de 2014, e Presidente-proprietário da OutCome Consultoria Empresarial entre janeiro de 2015 e março de 2017. É Gerente Setorial do Departamento Estadual de Trânsito – DETRAN-SP desde março de 2017. / N/A.

#### Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Pertence apenas ao Conselho de Administração	26/04/2023	Até a AGO de 2024.	22 - Conselho de Administração (Efetivo)	27/04/2023	Sim	27/04/2023

**Nome:** Milton Frasson **CPF:** 949.937.268-72 **Profissão:** Administrador **Data de Nascimento:** 04/02/1958

**Experiência Profissional:** Milton Frasson é administrador de empresas, pós-graduado em Administração Financeira, foi Diretor Administrativo e Financeiro da Companhia Paulista de Obras e Serviços – CPOS, entre fevereiro de 2008 e janeiro de 2011, foi Diretor Administrativo e Financeiro da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM, entre janeiro de 2011 e janeiro de 2019, e permanece na CPTM como Assessor Executivo. Foi eleito Presidente do Conselho de Administração do Metrô em abril de 2023. / N/A.

#### Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Pertence apenas ao Conselho de Administração	26/04/2023	Até a AGO de 2024.	20 - Presidente do Conselho de Administração	27/04/2023	Sim	27/04/2023

**Nome:** Milton Gioia Junior **CPF:** 007.023.608-99 **Profissão:** Engenheiro **Data de Nascimento:** 16/01/1958

**Experiência Profissional:** Milton Gioia Junior é engenheiro elétrico, com MBA em Gestão de Projetos e Administração de Transportes. Desde maio de 1982 na Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô, foi Gerente de Operações, Gerente de Concepção de Projetos e Gerente de Manutenção, e desde janeiro de 2017 é Diretor de Operações da Companhia.

**Órgãos da Administração:**

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Pertence apenas à Diretoria	12/08/2022	2 anos	19 - Outros Diretores	12/08/2022	Sim	27/01/2017

**Nome:** Paulo Menezes Figueiredo **CPF:** 004.236.568-64 **Profissão:** Administrador e Advogado **Data de Nascimento:** 19/01/1959

**Experiência Profissional:** Paulo Menezes Figueiredo é administrador e advogado. Desde 1980 na Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô, foi Diretor-Presidente entre 2015 e 2019, foi membro da Comissão de Monitoramento de Concessões e Permissões da Secretaria dos Transportes Metropolitanos entre janeiro de 2019 e fevereiro de 2022, sendo Diretor de Finanças e de Relações com Investidores do Metrô desde fevereiro de 2022.

**Órgãos da Administração:**

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Pertence apenas à Diretoria	12/08/2022	2 anos	12 - Diretor de Relações com Investidores	12/08/2022	Sim	09/02/2022

**Nome:** Paulo Sérgio Amalfi Meca **CPF:** 029.834.748-28 **Profissão:** Engenheiro **Data de Nascimento:** 22/11/1961

**Experiência Profissional:** Paulo Sérgio Amalfi Meca é engenheiro eletricista e pós-graduado em Gestão Empresarial, desde 1988 na Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô, trabalhou na área de projetos, foi Gerente do Empreendimento do Monotrilho da Linha 15-Prata, sendo eleito Diretor de Engenharia e Construções em 2015, e desde janeiro de 2019 é Diretor de Engenharia e Planejamento. / N/A.

**Órgãos da Administração:**

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Pertence apenas à Diretoria	12/08/2022	2 anos	19 - Outros Diretores	12/08/2022	Sim	29/06/2015

**Nome:** Rodrigo Bezerra da Silva **CPF:** 059.398.074-37 **Profissão:** Administrador **Data de Nascimento:** 24/04/1986

**Experiência Profissional:** Rodrigo Bezerra da Silva é administrador, pós-graduado em Planejamento e Gestão Pública e mestre em Gestão de Políticas Públicas, e servidor público. Foi Diretor da Escola Fazendária do Estado de São Paulo/Assessor Especial IV de abril de 2016 a março de 2019; Diretor da Escola de Governo do Estado de São Paulo de março de 2019 a maio de 2021. É Secretário Executivo do Conselho do Banco do Povo desde agosto de 2022, Secretário Executivo do Conselho do FUNAC desde agosto de 2022 e Assistente Fiscal no Gabinete do Secretário da Fazenda e Planejamento do Estado de São Paulo. / N/A.

**Órgãos da Administração:**

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Pertence apenas ao Conselho de Administração	26/04/2023	Até a AGO de 2024.	22 - Conselho de Administração (Efetivo)	27/04/2023	Sim	27/04/2023

**Nome:** Tzung Shei Ue **CPF:** 022.829.408-81 **Profissão:** Economista **Data de Nascimento:** 21/04/1964

**Experiência Profissional:** Tzung Shei Ue é graduado em ciências econômicas, com especialização em "Economic Development", pela JICA - Japan International Cooperation Agency, e "Theory and Operation of a Modern National Economy", pela George Washington University - Institute of Brazilian Business and Public Management Issues - IBI. Desde maio de 1993 é Assessor Técnico de Gabinete IV, lotado na Área de Acompanhamento da Política Fiscal e de Relacionamento Federativo, da Secretaria da Fazenda e Planejamento do Estado de São Paulo, tendo exercido diversas funções, além de ter participado de diversos Conselhos Fiscais, dentre eles da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM, da Cia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano de São Paulo - CDHU, da Empresa Metropolitana de Águas e Energia - EMAE, da Cia Paulista de Securitização - CPSEC, da DERSA - Desenvolvimento Rodoviário e do IPT - Instituto de Pesquisas Tecnológicas de São Paulo. / N/A.

**Órgãos da Administração:**

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Conselho Fiscal	26/04/2023	1 ano, até a AGO de 2024.	43 - C.F.(Efetivo)Eleito p/Controlador	27/04/2023	Sim	27/04/2023

**Nome:** VINÍCIUS MENDONÇA NEIVA **CPF:** 610.120.501-06 **Profissão:** Economista **Data de Nascimento:** 28/09/1977

**Experiência Profissional:** Vinícius Mendonça Neiva é graduado em ciências econômicas, com MBA em Administração Financeira e Mercado de Capitais, mestrado em Administração com concentração em Orçamento Público, e é doutorando em Administração Pública, sendo servidor público. Na Secretaria do Tesouro Nacional do Ministério da Fazenda atuou, dentre outros, como Coordenador e Coordenador-Geral de Desenvolvimento Institucional - CODIN entre 2009 e 2020. Participou de diversos órgãos colegiados, dentre eles como Presidente do Conselho Fiscal da Casa da Moeda do Brasil, membro do Conselho Consultivo da Fundação Assefaz, e membro e Presidente do Conselho Fiscal do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES entre março de 2016 e abril de 2023. Atualmente é Secretário-Executivo da Secretaria Estadual de Educação de São Paulo. / N/A.

**Órgãos da Administração:**

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Conselho Fiscal	26/04/2023	1 ano, até a AGO de 2024	43 - C.F.(Efetivo)Eleito p/Controlador	27/04/2023	Sim	27/04/2023

**Nome:** Wagner Fajardo Pereira **CPF:** 906.525.258-49 **Profissão:** Técnico em segurança do trabalho **Data de Nascimento:** 30/11/1956

**Experiência Profissional:** Wagner Fajardo Pereira é membro representante dos empregados no Conselho de Administração desde fevereiro de 2023. É formado em Comunicação Social pela Faculdade de Comunicação da Universidade Metodista de São Paulo, sendo técnico de segurança do trabalho da Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô desde 1981, tendo experiência, dentre outros, como representante dos trabalhadores no Conselho de Administração da Cia. Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, como Conselheiro das Cidades do Ministério das Cidades, e como Coordenador da Secretaria Geral do Sindicato dos Metroviários de São Paulo. / N/A.

**Órgãos da Administração:**

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Pertence apenas ao Conselho de Administração	16/02/2023	Até a AGO de 2024.	22 - Conselho de Administração (Efetivo)	16/02/2023	Não	16/02/2023



## 7.4 Composição dos comitês

**Nome:** Alexandre Akio Motonaga      **CPF:** 104.458.748-21      **Profissão:** Advogado      **Data de Nascimento:** 10/09/1966

**Experiência Profissional:** Alexandre Akio Motonaga é advogado, contador e Doutor em Ciência Política. Possui certificação do IBGC para comitê de auditoria. Possui certificação do IBGC para comitê de auditoria. Foi membro do Conselho de Administração da SPTrans, CET e do Comitê de Auditoria Estatutário da CPTM. É presidente do Conselho de Administração da CPTM e membro do Comitê de Auditoria Estatutário do Metrô de São Paulo. / Sim, conforme artigo 25 da Lei 13.303/2016.

### Comitês:

Tipo comitê	Tipo auditoria	Cargo ocupado	Data posse	Prazo mandato	Descrição de outro cargo/função	Data da eleição	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Comitê de Auditoria	Comitê de Auditoria Estatutário aderente à Instrução CVM nº 308/99	Membro do Comitê (Efetivo)	29/06/2018	Sem mandato fixo	Não exerce outro cargo ou função no emissor.	29/06/2018	Não	29/06/2018

**Nome:** Carlos Roberto de Albuquerque Sá **CPF:** 212.107.217-91 **Profissão:** Economista e Contador **Data de Nascimento:** 31/01/1950

**Experiência Profissional:**

Carlos Sá é graduado em ciências contábeis e ciências econômicas e pós-graduado em Finanças. Foi, dentre outros, professor da cadeira de Gerenciamento de Riscos Corporativos e Controles Internos no MBA da FAAP; Coordenador de Comitês de Auditoria da M. Dias Branco S/A, e das Lojas Marisa, Conselheiro Fiscal Suplente na CEMIG – BF, membro do Comitê de Auditoria da Caixa Seguridade, e Conselheiro de Administração e Presidente do CoAud na Caixa Econômica Federal. É professor de Gerenciamento de Riscos Corporativos e compliance nos cursos para Conselheiro de Administração do IBGC (Instituto Brasileiro de Governança Corporativa), Coordenador do Comitê de Auditoria da Camil Alimentos S/A desde abril de 2018, sócio da CS Consult Ltda., e é professor nos cursos para Conselheiros de Administração do IBGC, sendo Conselheiro de Administração, Conselheiro Fiscal e membro de Comitê de Auditoria certificado pelo IBGC. / Sim. Artigos 22 e 25 da Lei 13.303/2016.

**Comitês:**

Tipo comitê	Tipo auditoria	Cargo ocupado	Data posse	Prazo mandato	Descrição de outro cargo/função	Data da eleição	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Comitê de Auditoria	Comitê de Auditoria Estatutário aderente à Instrução CVM nº 308/99	Membro do Comitê (Efetivo)	27/04/2023	Sem mandato fixo.	Conselheiro de Administração Independente	27/04/2023	Não	27/04/2023

**Nome:** Marcelo Cardona Sobral **CPF:** 148.672.038-23 **Profissão:** Contador e Auditor **Data de Nascimento:** 11/02/1974

**Experiência Profissional:**

Marcelo Cardona Sobral é auditor contábil, fiscal e financeiro, graduado em ciências contábeis. Entre 2009 e 2014 foi Auditor Sênior da Audlink Audiores; entre 2014 e 2023 Diretor de Auditoria da Chronus Auditores, desde 2019 é Diretor técnico responsável pela Methodo Audiores e Consultores, tendo registro no Cadastro Nacional de Auditores Independentes CNAI (CVM/QTG) e IBRACON - Instituto de Auditores Independentes do Brasil. / Sim, conforme artigo 25 da Lei 13.303/2016.

**Comitês:**

Tipo comitê	Tipo auditoria	Cargo ocupado	Data posse	Prazo mandato	Descrição de outro cargo/função	Data da eleição	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Comitê de Auditoria	Comitê de Auditoria Estatutário aderente à Instrução CVM nº 308/99	Membro do Comitê (Efetivo)	27/04/2023	Sem mandato fixo.	Não exerce outro cargo ou função no emissor.	27/04/2023	Não	27/04/2023

**Nome:** Marco Antonio Assalve **CPF:** 675.107.108-63 **Profissão:** Engenheiro **Data de Nascimento:** 24/03/1954

**Experiência Profissional:** Marco Antonio Assalve é engenheiro civil, foi Gerente Geral e Chefe de Departamento da CMTC - Companhia Municipal de Transportes Coletivos, Diretor de Operações da SPTrans - São Paulo Transportes SA, Diretor de Procedimentos e Logísticas e de Operações da ARTESP - Agência Reguladora de Transporte do Estado de São Paulo, Diretor de Gestão Operacional e Diretor-Presidente da EMTU - Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos, e atualmente é Secretário de Transportes Metropolitanos desde junho de 2022. / N/A.

**Comitês:**

Tipo comitê	Tipo auditoria	Cargo ocupado	Data posse	Prazo mandato	Descrição de outro cargo/função	Data da eleição	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Outros Comitês		Membro do Comitê (Efetivo)	02/08/2022	Sem mandato fixo.	Não exerce outro cargo/função no emissor. Atua apenas no Comitê de Elegibilidade e Aconselhamento.	02/08/2022	Não	02/08/2022

**Nome:** Maria Lúcia Miranda de Souza Camargo **CPF:** 120.416.948-90 **Profissão:** Advogada **Data de Nascimento:** 01/10/1946

**Experiência Profissional:** Maria Lucia Miranda de Souza Camargo é advogada há mais de 40 anos, é pós-graduada em Direito Administrativo e Mestre em Direito nas áreas de Justiça, Empresa e Sustentabilidade. Desde 2005 advoga também na área de Direito Público, com enfoque em Direito Administrativo nas matérias de licitação, contratos, convênios, parcerias, controle externo, especialmente junto ao Tribunal de Contas do Estado de São Paulo. Foi Assessora Jurídica Interina na Imprensa Oficial do Estado – IMESP e atualmente, trabalha na Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM. / N/A.

**Comitês:**

Tipo comitê	Tipo auditoria	Cargo ocupado	Data posse	Prazo mandato	Descrição de outro cargo/função	Data da eleição	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Outros Comitês		Membro do Comitê (Efetivo)	09/03/2022	Sem mandato fixo.	Não exerce outro cargo/função no emissor. Atua apenas no Comitê de Elegibilidade e Aconselhamento.	08/03/2022	Não	09/03/2022

**Nome:** Roberta Campedelli Ambiel Gonçalves **CPF:** 694.224.436-87 **Profissão:** Advogada **Data de Nascimento:** 09/05/1970

**Experiência Profissional:** Roberta Campedelli Ambiel Gonçalves é advogada, trabalhou na Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano e na Companhia Paulista de Obras e Serviços do Estado de São Paulo. Foi Assessora Chefe do Jurídico da Imprensa Oficial e Chefe de Gabinete da Secretaria Geral de Administração da Assembleia Legislativa, ambos do Estado de São Paulo e é Chefe de Gabinete da Secretaria dos Transportes Metropolitanos do Estado de São Paulo. / N/A.

**Comitês:**

Tipo comitê	Tipo auditoria	Cargo ocupado	Data posse	Prazo mandato	Descrição de outro cargo/função	Data da eleição	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Outros Comitês		Membro do Comitê (Efetivo)	02/07/2018	Sem mandato fixo.	Não exerce outro cargo/função no emissor. Atua apenas no Comitê de Elegibilidade e Aconselhamento.	19/06/2018	Não	02/07/2018

**Nome:** Silverio Crestana **CPF:** 076.814.418-32 **Profissão:** Físico/Administrador **Data de Nascimento:** 20/04/1958

**Experiência Profissional:** Silverio Crestana é consultor em políticas públicas, gestão e inovação. Doutor em ciências pela USP. MBA em gestão empresarial pela FGV. Especialização em Políticas Públicas pela Unicamp. Consultor do SESCON-SP, Frente Parlamentar do Empreendedorismo da Assembleia Legislativa de São Paulo. Foi pesquisador e gerente do Centro Tecnológico da Marinha em São Paulo, Sebrae-SP, Banco Interamericano de Desenvolvimento - BID, Centro de Estudos Brasileiros e Internacionais - CEBRI e FIA - Fundação da Faculdade de Administração da USP. Entre junho de 2018 e abril de 2022 foi membro do Comitê de Auditoria Estatutário da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM. / Sim, conforme artigo 25 da Lei 13.303/2016.

**Comitês:**

Tipo comitê	Tipo auditoria	Cargo ocupado	Data posse	Prazo mandato	Descrição de outro cargo/função	Data da eleição	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Comitê de Auditoria	Comitê de Auditoria Estatutário aderente à Instrução CVM nº 308/99	Membro do Comitê (Efetivo)	29/06/2018	Sem mandato fixo	Não exerce outro cargo ou função no emissor.	29/06/2018	Não	29/06/2018

## 7.5 Relações familiares

### **Justificativa para o não preenchimento do quadro:**

Informações dispensadas para emissores listados na categoria B.

## **7.6 Relações de subordinação, prestação de serviço ou controle**

### **Justificativa para o não preenchimento do quadro:**

Informações dispensadas para emissores listados na categoria B.

## **7.8 Outras informações relevantes**

### **7.8. Fornecer outras informações que o emissor julgue relevantes**

Não existem informações relevantes adicionais a serem reportadas.

## 8.2 Remuneração total por órgão

## Remuneração total prevista para o Exercício Social corrente 31/12/2023 - Valores Anuais

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal	Total
Nº total de membros	11,00	6,00	5,00	22,00
Nº de membros remunerados	11,00	6,00	5,00	22,00
<b>Remuneração fixa anual</b>				
Salário ou pró-labore	1.411.794,67	4.056.556,94	427.816,35	5.896.167,96
Benefícios direto e indireto	0,00	589.751,55	0,00	589.751,55
Participações em comitês	0,00	0,00	0,00	0,00
Outros	0,00	681.501,57	0,00	681.501,57
Descrição de outras remunerações fixas		O valor apontado no campo "Outros" inclui os encargos de INSS e FGTS sobre folha de pagamento.		
<b>Remuneração variável</b>				
Bônus	0,00	0,00	0,00	0,00
Participação de resultados	0,00	0,00	0,00	0,00
Participação em reuniões	0,00	0,00	0,00	0,00
Comissões	0,00	0,00	0,00	0,00
Outros	0,00	0,00	0,00	0,00
Descrição de outras remunerações variáveis				
<b>Pós-emprego</b>	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Cessação do cargo</b>	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Baseada em ações (incluindo opções)</b>	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Observação</b>				
Total da remuneração	1.411.794,67	5.327.810,06	427.816,35	7.167.421,08



**Remuneração total do Exercício Social em 31/12/2022 - Valores Anuais**

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal	Total
Nº total de membros	11,00	6,00	5,00	22,00
Nº de membros remunerados	11,00	6,00	5,00	22,00
<b>Remuneração fixa anual</b>				
Salário ou pró-labore	855.632,70	3.053.551,58	289.964,29	4.199.148,57
Benefícios direto e indireto	0,00	402.285,91	0,00	402.285,91
Participações em comitês	0,00	0,00	0,00	0,00
Outros	0,00	589.344,07	0,00	589.344,07
Descrição de outras remunerações fixas		O valor apontado no campo "Outros" inclui os encargos de INSS e FGTS sobre folha de pagamento.		
<b>Remuneração variável</b>				
Bônus	0,00	0,00	0,00	0,00
Participação de resultados	0,00	59.396,27	0,00	59.396,27
Participação em reuniões	0,00	0,00	0,00	0,00
Comissões	0,00	0,00	0,00	0,00
Outros	0,00	0,00	0,00	0,00
Descrição de outras remunerações variáveis				
<b>Pós-emprego</b>	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Cessação do cargo</b>	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Baseada em ações (incluindo opções)</b>	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Observação</b>				
<b>Total da remuneração</b>	<b>855.632,70</b>	<b>4.104.577,83</b>	<b>289.964,29</b>	<b>5.250.174,82</b>

**Remuneração total do Exercício Social em 31/12/2021 - Valores Anuais**

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal	Total
Nº total de membros	11,00	6,00	5,00	22,00
Nº de membros remunerados	11,00	6,00	5,00	22,00
<b>Remuneração fixa anual</b>				
Salário ou pró-labore	834.241,86	2.608.877,73	266.196,74	3.709.316,33
Benefícios direto e indireto	0,00	266.506,02	0,00	266.506,02
Participações em comitês	0,00	0,00	0,00	0,00
Outros	0,00	539.996,83	0,00	539.996,83
Descrição de outras remunerações fixas		O valor apontado no campo "Outros" inclui os encargos de INSS e FGTS sobre folha de pagamento.		
<b>Remuneração variável</b>				
Bônus	0,00	0,00	0,00	0,00
Participação de resultados	0,00	0,00	0,00	0,00
Participação em reuniões	0,00	0,00	0,00	0,00
Comissões	0,00	0,00	0,00	0,00
Outros	0,00	0,00	0,00	0,00
Descrição de outras remunerações variáveis				
<b>Pós-emprego</b>	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Cessação do cargo</b>	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Baseada em ações (incluindo opções)</b>	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Observação</b>				
<b>Total da remuneração</b>	<b>834.241,86</b>	<b>3.415.380,58</b>	<b>266.196,74</b>	<b>4.515.819,18</b>

**Remuneração total do Exercício Social em 31/12/2020 - Valores Anuais**

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal	Total
Nº total de membros	10,00	6,00	5,00	21,00
Nº de membros remunerados	10,00	6,00	5,00	21,00
<b>Remuneração fixa anual</b>				
Salário ou pró-labore	820.921,92	2.561.030,19	291.966,56	3.673.918,67
Benefícios direto e indireto	0,00	255.584,16	0,00	255.584,16
Participações em comitês	0,00	0,00	0,00	0,00
Outros	0,00	540.860,43	0,00	540.860,43
Descrição de outras remunerações fixas		O valor apontado no campo "Outros" inclui os encargos de INSS e FGTS sobre folha de pagamento.		
<b>Remuneração variável</b>				
Bônus	0,00	0,00	0,00	0,00
Participação de resultados	0,00	9.428,94	0,00	9.428,94
Participação em reuniões	0,00	0,00	0,00	0,00
Comissões	0,00	0,00	0,00	0,00
Outros	0,00	0,00	0,00	0,00
Descrição de outras remunerações variáveis				
<b>Pós-emprego</b>	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Cessação do cargo</b>	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Baseada em ações (incluindo opções)</b>	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Observação</b>				
<b>Total da remuneração</b>	<b>820.921,92</b>	<b>3.366.903,72</b>	<b>291.966,56</b>	<b>4.479.792,20</b>

### 8.3 Remuneração variável

**Justificativa para o não preenchimento do quadro:**

Item não preenchido pois a Companhia não adota remuneração variável para os integrantes do Conselho de Administração, da Diretoria Estatutária e do Conselho Fiscal.

## **8.5 Remuneração baseada em ações (Opções de compra de ações)**

### **Justificativa para o não preenchimento do quadro:**

Item não preenchido pois a Companhia não adota remuneração baseada em ações para os integrantes do Conselho de Administração, da Diretoria Estatutária e do Conselho Fiscal.

## **8.6 Outorga de opções de compra de ações**

**8.6. Em relação à cada outorga de opções de compra de ações realizada nos 3 últimos exercícios sociais e previstas para o exercício social corrente, do conselho de administração e da diretoria estatutária, atualizar tabela com o seguinte conteúdo:**

- a. órgão**
- b. número total de membros**
- c. número de membros remunerados**

Não aplicável, pois a Companhia não possui stock-option.

## 8.11 Ações entregues

### **Justificativa para o não preenchimento do quadro:**

Item não preenchido pois a Companhia não adota remuneração baseada em ações para os integrantes do Conselho de Administração e da Diretoria Estatutária.

## **8.15 Remuneração mínima, média e máxima**

### **Justificativa para o não preenchimento do quadro:**

Informações dispensadas para emissores listados na categoria B.



**8.17 Percentual partes relacionadas na remuneração**

**8.17 Percentual da remuneração total de cada órgão reconhecida no resultado do emissor referente a membros do conselho de administração, da diretoria estatutária ou do conselho fiscal que sejam partes relacionadas aos controladores**

	<b>31/12/2022</b>	<b>31/12/2021</b>	<b>31/12/2020</b>
Conselho Fiscal	78,69%	66,07%	40,70%
Conselho de Administração	10,00%	10,26%	10,42%

### **8.19 Remuneração reconhecida do controlador/controlada**

**8.19. Em relação aos 3 últimos exercícios sociais e à previsão para o exercício social corrente, indicar os valores reconhecidos no resultado de controladores, diretos ou indiretos, de sociedades sob controle comum e de controladas do emissor, como remuneração de membros do conselho de administração, da diretoria estatutária ou do conselho fiscal do emissor, agrupados por órgão, especificando a que título tais valores foram atribuídos a tais indivíduos**

Não é aplicável à Companhia, pois não foram reconhecidos nos resultados do controlador de sociedade de controle comum e de controladas, remuneração de membros do conselho de administração, da diretoria e do conselho fiscal.

## **8.20 Outras informações relevantes**

### **8.20. Fornecer outras informações que o emissor julgue relevantes**

Não existem informações relevantes adicionais a serem reportadas.

## 9.1 / 9.2 Identificação e remuneração

---

<b>Possui auditor?</b>	SIM
<b>Código CVM</b>	1072-3
<b>Tipo auditor</b>	Nacional
<b>Nome/Razão social</b>	MAZARS AUDITORES INDEPENDENTES - SOCIEDADE SIMPLES LTDA.
<b>CPF/CNPJ</b>	07.326.840/0001-98
<b>Período de prestação de serviço</b>	16/06/2021
<b>Descrição do serviço contratado</b>	<p>Prestação de serviços de auditoria das demonstrações contábeis dos exercícios sociais de 2021, 2022 e 1º trimestre de 2023 para a Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô, compreendendo:</p> <p>(A) Serviços de Auditoria Independente:  Auditoria das Demonstrações financeiras intermediárias de 2021 (2º e 3º trimestre), 2022 (1º, 2º e 3º trimestre) e 2023 (1º trimestre);  Auditoria dos Controles Internos e emissão de carta de recomendações;  Auditoria dos Ambientes Informatizados;  Auditoria das Demonstrações Financeiras de 2021 e 2022;  Revisão da Escrituração Contábil Digital – ECD – 2021 e 2022;  Revisão da Escrituração Contábil Fiscal – ECF – 2021 e 2022;  Revisão dos formulários para registro na CVM dos períodos de 2019, 2020, 2021 e 2022.</p>
<b>Montante total da remuneração dos auditores independentes segregado por serviço</b>	<p>O montante total de remuneração para a empresa Mazars Auditores Independentes Sociedade Simples, no último exercício social (2022) foi de R\$ 162.512,29. O valor é referente aos seguintes serviços de auditoria:</p> <p>(I) Relatório auditoria dos ambientes informatizados 2021 (R\$ 9.000,00);  (II) Relatório auditor independente da demonstração contábil 2021 (R\$ 67.401,54);  (III) Relatório trimestral contábil 1º ITR 2022 (R\$ 16.439,40);  (IV) Revisão Escrituração Contábil Digital - ECD 2021 (R\$ 4.383,84);  (V) Relatório trimestral contábil 2º ITR 2022 (R\$ 16.439,40);  (VI) Relatório de auditoria dos controles internos 2021 (R\$ 4.000,00);  (VII) Revisão da Escrituração Contábil Fiscal - ECF 2021 (R\$ 4.383,84);  (VIII) Revisão Formulários para Registro na CVM dos períodos de 2019, 2020, 2021, 1º e 2º ITR 2022 (R\$ 21.250,00); (IX) Relatório trimestral contábil 3º ITR 2022 (R\$ 16.439,40);(X) Revisão Formulários para Registro na CVM do 3º ITR 2022 (R\$ 2.774,87).</p>
<b>Justificativa da substituição</b>	Não aplicável, considerando que não houve substituição do auditor independente.
<b>Razão apresentada pelo auditor em caso da discordância da justificativa do emissor</b>	Não aplicável, considerando que não houve substituição do auditor independente.

Nome responsável técnico	Período de prestação de serviço	CPF	Endereço
--------------------------	---------------------------------	-----	----------

### **9.3 Independência e conflito de interesses dos auditores**

**9.3. Caso os auditores ou pessoas a eles ligadas, segundo as normas de independência do Conselho Federal de Contabilidade, tenham sido contratados pelo emissor ou pessoas de seu grupo econômico, para prestar outros serviços além da auditoria, descrever a política ou procedimentos adotados pelo emissor para evitar a existência de conflito de interesse, perda de independência ou objetividade de seus auditores independentes**

Não aplicável, considerando que não houve a prestação de outros serviços além da auditoria pelo auditor independente.

## **9.4 Outras informações relevantes**

### **9.4. Fornecer outras informações que o emissor julgue relevantes**

Os valores indicados no item 9.2 se referem a serviços prestados em 2022, mas parcialmente pagos em 2023.

## 10.1A Descrição dos recursos humanos

### Quantidade de empregados por declaração de gênero

	Feminino	Masculino	Não binário	Outros	Preferê não responder
TOTAL = 0	0	0	0	0	0

### Quantidade de empregados por declaração de cor ou raça

	Amarelo	Branco	Preto	Pardo	Indígena	Outros	Preferê não responder
TOTAL = 0	0	0	0	0	0	0	0

### Quantidade de empregados por posição e faixa etária

	Abaixo de 30 anos	De 30 a 50 anos	Acima de 50 anos
TOTAL = 0	0	0	0

### Quantidade de empregados por posição e localização geográfica

	Norte	Nordeste	Centro-Oeste	Sudeste	Sul	Exterior
TOTAL = 0	0	0	0	0	0	0

### Quantidade de empregados por localização geográfica e gênero

	Feminino	Masculino	Não binário	Outros	Preferê não responder
TOTAL = 0	0	0	0	0	0

### Quantidade de empregados por localização geográfica e cor ou raça

	Amarelo	Branco	Preto	Pardo	Indígena	Outros	Preferê não responder
TOTAL = 0	0	0	0	0	0	0	0

### Quantidade de empregados por localização geográfica e faixa etária

	Abaixo de 30 anos	De 30 a 50 anos	Acima de 50 anos
TOTAL = 0	0	0	0



**10.1 Descrição dos recursos humanos**

<b>10.1. Descrever os recursos humanos do emissor, fornecendo as seguintes informações:</b>		
<b>10.1.a cada nível hierárquico do emissor, abranjam:</b>	<b>Liderança</b>	<b>Não Liderança</b>
<b>10.1.a.i identidade autodeclarada de gênero</b>		
<b>Masculino</b>	769	5086
<b>Feminino</b>	159	1307
<b>10.1.a.ii identidade autodeclarada de cor ou raça</b>	<b>Liderança</b>	<b>Não Liderança</b>
<b>Amarela</b>	32	333
<b>Branca</b>	721	4240
<b>Preto</b>	28	434
<b>Pardo</b>	147	1380
<b>Indígena</b>	-	6
<b>10.1.a.iii faixa etária</b>	<b>Liderança</b>	<b>Não Liderança</b>
<b>Menor do que 30</b>	2	272
<b>Entre 30 e 50</b>	430	3184
<b>Acima de 50</b>	496	2937
<b>10.1.a.iv outros indicadores de diversidade que o emissor entenda relevantes</b>	N/A	N/A
<b>Total empregados</b>	<b>7321</b>	

## **10.5 Outras informações relevantes**

### **10.5. Fornecer outras informações que o emissor julgue relevantes**

Não há informações adicionais a serem prestadas.

## 11.1 Regras, políticas e práticas

**11.1. Descrever as regras, políticas e práticas do emissor quanto à realização de transações com partes relacionadas, conforme definidas pelas regras contábeis que tratam desse assunto, indicando, quando houver uma política formal adotada pelo emissor, o órgão responsável por sua aprovação, data da aprovação e, caso o emissor divulgue a política, locais na rede mundial de computadores onde o documento pode ser consultado**

Na execução das transações as partes relacionadas, a Companhia do Metrô segue o Artigo 8º, inciso VII, da Lei Federal nº 13.303/2016, nos termos do Estatuto Social do Metrô, o Pronunciamento Técnico CPC 05 (R1) - Divulgação sobre Partes Relacionadas, as melhores práticas de Governança Corporativa e o Instrumento Normativo interno POL-08-202-rev 02 - Política de Transações com Partes Relacionadas.

A POL-08-202 é a norma interna que estabelece diretrizes para transações com partes relacionadas com o objetivo de proteger a Companhia do Metrô, respeitando os parâmetros de preços e prazos usuais de mercado ou de negociações com condições comutativas, prezando a transparência, equidade, a condução sem conflito de interesses e em consonância com as diretrizes dispostas no Código de Conduta e Integridade.

A política determina que transações com partes relacionadas são aquelas originadas por transferência de recursos, serviços ou obrigações entre uma entidade que reporta a informação, independentemente de ser cobrado um preço em contrapartida com a pessoa, membro próximo da família ou sociedade definidos na política.

A política veda transações distintas das condições de mercado e/ou de forma a prejudicar os interesses da Companhia do Metrô com sociedades: i) cujo administrador ou sócio detentor de mais de 5% (cinco por cento) do capital social seja administrador ou empregado do Metrô ou, ainda, tenha terminado seu prazo de gestão ou rompido seu vínculo com o Metrô há menos de 6 (seis) meses; ii) que resulta em concessões de empréstimos e garantias de qualquer espécie a Acionistas Controladores e Administradores; iii) que tenha participação de administradores e funcionários do Metrô em negócios de natureza particular ou pessoal, que interfiram ou conflitem com os interesses da Companhia do Metrô ou que resultem da utilização de informações confidenciais obtidas em razão do exercício do emprego ou função que ocupem no Metrô;

## 11.1 Regras, políticas e práticas

Além dos mecanismos citados anteriormente, a Companhia também conta com um programa de treinamento aplicado anualmente para o corpo executivo e/ou pessoas expostas politicamente, seguindo critérios de exigibilidade detalhados na política.

A Política é revisada anualmente e submetida para aprovação do Conselho de Administração. Seu acesso está disponível aos públicos interno e externo no endereço eletrônico

<https://transparencia.metrosp.com.br/dataset/pol%C3%ADticas-corporativas/resource/f8b19931-248c-4fec-820e-55732d600109>

Acesso aos demais códigos e regimentos da Empresa disponível aos públicos interno e externo no endereço eletrônico:

<https://transparencia.metrosp.com.br/dataset/pol%C3%ADticas-corporativas>

## 11.2 Transações com partes relacionadas

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido Real	Saldo existente	Montante Real	Duração	Taxa de juros cobrados
Fazenda do Estado de São Paulo - FESP	31/12/2021	0,00	321.448.000,00	0	N/A	0,000000
<b>Relação com o emissor</b>	O Governo do Estado de São Paulo – GESP, através da Secretaria da Fazenda é o controlador da Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô.					
<b>Objeto contrato</b>	Transporte de passageiros que possui o benefício de gratuidade. Convênio para ressarcimento de gratuidades.					
<b>Garantia e seguros</b>	N/A					
<b>Rescisão ou extinção</b>	N/A					
<b>Natureza e razão para a operação</b>	Reconhecimento no período de receita proveniente do transporte de passageiros com benefício de gratuidade. Conforme legislações vigentes, este benefício alcança, estudante, idosos, desempregados e alguns profissionais como policiais militares. Receita reconhecida ao longo do período de 12 meses.					
<b>Posição contratual do emissor</b>	Credor					
Fazenda do Estado de São Paulo - FESP	28/12/2021	31.187.000,00	31.187.000,00	0	N/A	0,000000
<b>Relação com o emissor</b>	O Governo do Estado de São Paulo – GESP, através da Secretaria da Fazenda é o controlador da Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô.					
<b>Objeto contrato</b>	Refere-se a receita de alienação de imóvel pertencente à Companhia do Metrô para o GESP.					
<b>Garantia e seguros</b>	N/A					
<b>Rescisão ou extinção</b>	N/A					
<b>Natureza e razão para a operação</b>	Refere-se a alienação do imóvel UNI 4001 - LUZ, localizados na região metropolitana de São Paulo, na Avenida Casper Líbero, 604. O valor da venda foi recebido integralmente em fevereiro de 2022.					
<b>Posição contratual do emissor</b>	Credor					
Metrus - Instituto de Seguridade Social	01/01/1993	0,00	24.066.000,00	0	N/A	0,000000
<b>Relação com o emissor</b>	Metrus - Instituto de Seguridade Social tem patrocínio majoritário do Metrô.					
<b>Objeto contrato</b>	Contribuição de plano de previdência privada e assistência médica.					
<b>Garantia e seguros</b>	N/A					
<b>Rescisão ou extinção</b>	N/A					
<b>Natureza e razão para a operação</b>	Montantes a pagar 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.					

## 11.2 Transações com partes relacionadas

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido Real	Saldo existente	Montante Real	Duração	Taxa de juros cobrados
<b>Posição contratual do emissor</b>	Devedor					
Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU	28/12/2007	270.000.000,00	222.788.000,00	0	57 anos e 6 meses.	0,000000
<b>Relação com o emissor</b>	Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU é vinculada ao Ministério dos Transportes.					
<b>Objeto contrato</b>	O convênio tem por objeto o prosseguimento do Linha 2 - Verde, Vila Madalena-Oratório/Tatuapé com a implantação do Trecho Alto do Ipiranga - Vila Prudente do Metrô de São Paulo.					
<b>Garantia e seguros</b>	N/A.					
<b>Rescisão ou extinção</b>	Convênio encerrado em 2012.					
<b>Natureza e razão para a operação</b>	Subvenção para investimento originado de convênio firmado com a Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU, no montante de R\$ 270 milhões. A apropriação da receita de subvenção é realizada de forma linear durante a vida útil do imobilizado adquirido, conforme CPC 07 - Subvenção e Assistência Governamental.					
<b>Posição contratual do emissor</b>	Devedor					
Fazenda do Estado de São Paulo - FESP	30/10/2015	0,00	97.406.000,00	0	N/A	0,000000
<b>Relação com o emissor</b>	O Governo do Estado de São Paulo – GESP, através da Secretaria da Fazenda é o controlador da Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô.					
<b>Objeto contrato</b>	Terno de acordo que entre si celebram o Estado de São Paulo e a Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô, tendo em vista a recomposição da receita tarifária. O saldo existente representa o montante a receber calculado por meio da diferença entre os valores arrecadados por meio da clearing do Bilhete Único versus os valores estabelecidos pela tarifa pública (recomposição tarifária) em 31/12/2021.					
<b>Garantia e seguros</b>	N/A					
<b>Rescisão ou extinção</b>	N/A					
<b>Natureza e razão para a operação</b>	Recomposição da receita tarifária em complemento aos convênios firmados com concessionárias privadas no âmbito da câmara de compensação do bilhete único.					
<b>Posição contratual do emissor</b>	Credor					
Metrus - Instituto de Seguridade Social	01/01/1993	159.670.000,00	30.867.000,00	0	N/A.	0,000000
<b>Relação com o emissor</b>	Metrus - Instituto de Seguridade Social tem patrocínio majoritário do Metrô.					
<b>Objeto contrato</b>	Pagamento dos valores depositados pela Credora no âmbito do processo denominado "Programa turma da rua".					
<b>Garantia e seguros</b>	N/A.					

**11.2 Transações com partes relacionadas**

<b>Parte relacionada</b>	<b>Data transação</b>	<b>Montante envolvido Real</b>	<b>Saldo existente</b>	<b>Montante Real</b>	<b>Duração</b>	<b>Taxa de juros cobrados</b>
<b>Rescisão ou extinção</b>	N/A.					
<b>Natureza e razão para a operação</b>	Refere-se ao valor de principal ressarcido pela Companhia ao Metrus em decorrência de acordo de ressarcimento do depósito judicial realizado no âmbito do processo movido pela EMTEL.					
<b>Posição contratual do emissor</b>	Credor					

## **11.2 Itens 'n.' e 'o.'**

**11.2. Com exceção das operações que se enquadrem nas hipóteses do art. 3º, II, “a”, “b” e “c”, do anexo 30-XXXIII, informar, em relação às transações com partes relacionadas que, segundo as normas contábeis, devam ser divulgadas nas demonstrações financeiras individuais ou consolidadas do emissor e que tenham sido celebradas no último exercício social ou estejam em vigor no exercício social corrente:**

### **n. medidas tomadas para tratar dos conflitos de interesses**

Para tratamento de conflitos, a Companhia do Metrô segue os ditames dispostos nas legislações vigentes, as melhores práticas de governança corporativa, bem como, Instrumentos Normativos internos, como seu Código de Conduta e Integridade e a POL-08-202-rev 02 - Política de Transações com Partes Relacionadas.

O Código de Conduta e Integridade tem o objetivo de reforçar os princípios e valores adotados pela Companhia do Metrô, bem como orientar o comportamento ético de todos os membros da alta administração, conselho fiscal, comitê de auditoria estatutário, comitê de elegibilidade e aconselhamento, colaboradores, prepostos e terceiros contratados. Assim sendo, aquele que praticar quaisquer violações às disposições nele contidas estará sujeito a sanções disciplinares ou administrativas.

A alta administração da Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô está comprometida com todos os princípios, valores e regras descritos neste Código e determina o cumprimento por todos os envolvidos.

A Política de Transações com Partes Relacionadas traz uma série de diretrizes a serem seguidas nestas relações, bem como vedações a transações onde haja conflitos de interesses e outras situações que esteja em desacordo com as boas práticas de mercado e às adotada internamente pelo Companhia do Metrô.

Consta ainda na Política que qualquer violação a suas disposições será submetida ao Comitê de Auditoria Estatutário para avaliação quanto à necessidade de averiguações, dentro do escopo de suas atividades, e eventual monitoramento da aplicação de penalidades, nos termos da legislação vigente.

### **o. demonstração do caráter estritamente comutativo das condições pactuadas ou o pagamento compensatório adequado**



## 11.2 Itens 'n.' e 'o.'

Conforme definido na POL-08-202-rev 02 - Política de Transações com Partes Relacionadas, a Companhia do Metrô segue os ditames constantes na Carta Diretriz 4, do Instituto Brasileiro de Governança Corporativa (IBGC), a qual instrui que as condições pactuadas com as partes relacionadas têm caráter comutativo pois são proveitosas às partes contratantes, observados todos os fatores relevantes.

Segundo esta Política, as transações obedecem ao pagamento compensatório adequado e seguem as condições de mercado pois, suas relações comerciais são caracterizadas por:

- ✓ Ocorrerem dentro dos padrões geralmente adotados no mercado em negócios similares, quando for possível realizar tal comparação;
- ✓ Realizadas com o objetivo de atender os melhores interesses da Companhia; e
- ✓ A operação ter sido concluída com a diligência e integridade que se esperaria de partes efetivamente independentes.

A Política de Negociações com Partes Relacionadas é revisada anualmente e submetida para aprovação do Conselho de Administração. Seu acesso está disponível aos públicos interno e externo no endereço eletrônico.

<https://transparencia.metrosp.com.br/dataset/pol%C3%ADticas-corporativas/resource/f8b19931-248c-4fec-820e-55732d600109>

O Código de Conduta e Integridade pode ser encontrado no seguinte endereço web:

<https://transparencia.metrosp.com.br/dataset/c%C3%B3digo-de-conduta-e-integridade/resource/3c603800-611a-45a9-aa48-4aeee63f2233>

## **11.3 Outras informações relevantes**

### **11.3. Fornecer outras informações que o emissor julgue relevantes**

Não existem informações relevantes adicionais a serem reportadas.

**12.1 Informações sobre o capital social**

Tipo Capital		Capital Autorizado	
Data da autorização ou aprovação	Prazo de integralização	Valor do capital	
23/10/2018		52.674.522.453,75	
Quantidade de ações ordinárias	Quantidade de ações preferenciais	Quantidade total de ações	
0	0	0	

Tipo Capital		Capital Emitido	
Data da autorização ou aprovação	Prazo de integralização	Valor do capital	
31/12/2022	-	45.690.396.387,05	
Quantidade de ações ordinárias	Quantidade de ações preferenciais	Quantidade total de ações	
8.463.427	0	8.463.427	

Tipo Capital		Capital Subscrito	
Data da autorização ou aprovação	Prazo de integralização	Valor do capital	
24/02/2023	-	45.690.396.387,05	
Quantidade de ações ordinárias	Quantidade de ações preferenciais	Quantidade total de ações	
8.463.427	0	8.463.427	

Tipo Capital		Capital Integralizado	
Data da autorização ou aprovação	Prazo de integralização	Valor do capital	
31/12/2022	-	45.690.396.387,05	
Quantidade de ações ordinárias	Quantidade de ações preferenciais	Quantidade total de ações	
8.463.427	0	8.463.427	



**12.3 Outros valores mobiliários emitidos no Brasil**

<b>Valor mobiliário</b>	<b>Debêntures</b>
<b>Data de emissão</b>	25/04/2022
<b>Data de vencimento</b>	25/04/2027
<b>Quantidade</b>	400.000
<b>Unidade</b>	
<b>Valor total R\$</b>	400.000.000,00
<b>Restrição a circulação</b>	Slm
<b>Descrição da restrição</b>	Conforme Instrução CVM 476
<b>Características dos valores mobiliários de dívida</b>	MTRO12
<b>Condições para alteração dos direitos assegurados por tais valores mobiliários</b>	A modificação relativa às características das Debêntures que implique em alteração de (i) Remuneração; (ii) Datas de Pagamento da Remuneração ou quaisquer valores previstos nesta Escritura de Emissão; (iii) Data de Vencimento ou prazo de vigência; (iv) supressão de quaisquer das Hipóteses de Vencimento Antecipado; (v) alteração dos quóruns de deliberação previstos nesta Escritura de Emissão; (vi) disposições desta Cláusula; e (vii) criação de evento de repactuação poderá ser aprovada pela Assembleia Geral de Debenturistas, mediante deliberação favorável de Debenturistas representando, no mínimo, 90% (noventa por cento) das Debêntures em Circulação, seja em primeira ou segunda convocação. As demais decisões deverão ser aprovadas em Assembleia Geral de Debenturistas por Debenturistas detentores de, no mínimo, 75% (setenta e cinco por cento) mais um das Debêntures em Circulação em primeira convocação ou 2/3 (dois terços) das Debêntures em Circulação em segunda convocação.
<b>Outras características relevantes</b>	Debêntures Simples, em Série Única. Pagamento de amortização mensal com carência de 18 meses e pagamento de juros semestrais durante a carência e mensal após carência. As debêntures apresentaram um custo amortizado de R\$ 404.937 milhões em 31/12/2022. Ao considerarmos também os custos de emissão o saldo devedor em aberto é de R\$ 412.755 milhões.

## 12.4 Número de titulares de valores mobiliários

Valor Mobiliário	Pessoas Físicas	Pessoas Jurídicas	Investidores Institucionais
Debêntures	2	5	83

## **12.5 Mercados de negociação no Brasil**

### **12.5. Indicar os mercados brasileiros nos quais valores mobiliários do emissor são admitidos à negociação**

As debêntures da Companhia são negociadas na B3 S.A. –Brasil, Bolsa, Balcão.

## 12.6 Negociação em mercados estrangeiros

### **Justificativa para o não preenchimento do quadro:**

Item não preenchido pois a Companhia não possui negociação de valores mobiliários em nenhum mercado estrangeiro.



## 12.7 Títulos emitidos no exterior

### **Justificativa para o não preenchimento do quadro:**

Item não preenchido pois a Companhia não possui títulos emitidos no exterior.

## **12.9 Outras informações relevantes**

### **12.9. Fornecer outras informações que o emissor julgue relevantes**

Não há informações adicionais a serem prestadas.

### 13.0 Identificação

**Nome do responsável pelo conteúdo do formulário**

**Paulo Menezes Figueiredo**

**Cargo do responsável**

Diretor de Relações com Investidores



## **DECLARAÇÃO DO DIRETOR PRESIDENTE PARA FINS DO ITEM 13.1 DO FORMULÁRIO DE REFERÊNCIA**

Eu, Antonio Julio Castiglioni Neto, declaro que:

- a. revi o Formulário de Referência da COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO – METRÔ;
- b. todas as informações contidas no formulário de referência da Companhia atendem ao disposto na Resolução da CVM nº 80, de 29 de março de 2022, em especial aos Artigos 15 a 20; e
- c. as informações nele contidas retratam de modo verdadeiro, preciso e completo as atividades do emissor e os riscos inerentes às suas atividades.

São Paulo, 30 de maio de 2023.

**ANTONIO JULIO CASTIGLIONI NETO**  
Diretor-Presidente





## DECLARAÇÃO DO DIRETOR DE RELAÇÕES COM INVESTIDORES PARA FINS DO ITEM 13.2 DO FORMULÁRIO DE REFERÊNCIA

Eu, Paulo Menezes Figueiredo, declaro que:

- a. revi o Formulário de Referência da COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO – METRÔ;
- b. todas as informações contidas no formulário de referência da Companhia atendem ao disposto na Resolução da CVM nº 80, de 29 de março de 2022, em especial aos Artigos 15 a 20; e
- c. as informações nele contidas retratam de modo verdadeiro, preciso e completo as atividades do emissor e os riscos inerentes às suas atividades.

São Paulo, 30 de maio de 2023.

**PAULO MENEZES FIGUEIREDO**  
Diretor de Finanças e de Relações com Investidores

### **13.3 Declaração do diretor presidente/relações com investidores**

#### **13.3 Declaração do Diretor Presidente/Relações Com Investidores**

Não aplicável, tendo em vista que pessoas distintas ocupam os cargos de Diretor Presidente e de Diretor de Relações Com Investidores da Companhia. As declarações individuais do Diretor Presidente e do Diretor de Relações Com Investidores da Companhia encontram-se nos itens 13.1 e 13.2 deste Formulário de Referência.