

RELATÓRIO INTEGRADO — 2017

NOVA ESTAÇÃO BROOKLIN, LINHA 5 - LILÁS





SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO DO RELATÓRIO INTEGRADO 2017.....	3
ABRANGÊNCIA.....	3
MATERIALIDADE.....	3
MENSAGEM DO PRESIDENTE.....	4
CARTA ANUAL (CONFORME ART. 8º INCISO I DA LEI 13.303/16).....	6
IDENTIFICAÇÃO.....	6
ADMINISTRADORES DA COMPANHIA DO METRÔ.....	6
POLÍTICAS PÚBLICAS.....	6
COMPROMISSOS DE CONSECUÇÃO DE OBJETIVOS DAS POLÍTICAS PÚBLICAS..	7
PLANO ORÇAMENTÁRIO 2018.....	8
FATORES DE RISCO.....	9
VISÃO GERAL.....	9
PERFIL DA EMPRESA.....	9
RELAÇÃO COM O ACIONISTA CONTROLADOR.....	10
POSIÇÃO ACIONÁRIA EM 2017.....	10
ESTRUTURA DE GOVERNANÇA.....	11
POLÍTICA DE PREÇOS.....	13
ESTRUTURA OPERACIONAL.....	14
MATRIZ DO TRANSPORTE METROPOLITANO E O METRÔ.....	15
GRANDES NÚMEROS.....	17
REALIZAÇÕES 2017.....	22
PLANEJAMENTO E PROJETOS DE TRANSPORTES.....	22
ENGENHARIA E CONSTRUÇÃO.....	25
OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO.....	33
NEGÓCIOS E RECEITAS ACESSÓRIAS.....	42
SISTEMAS DE GESTÃO.....	44
RELACIONAMENTO COM PÚBLICOS DE INTERESSE.....	46
GESTÃO DE PESSOAS.....	51
BALANÇO SOCIAL.....	57
IMPACTOS SOCIOECONÔMICOS.....	57
BENEFÍCIOS SOCIAIS.....	57
IMPACTOS AMBIENTAIS.....	60
ESTRATÉGIA CORPORATIVA.....	68
ESTRATÉGIA DE LONGO PRAZO 2018-2022 E PLANO DE NEGÓCIOS 2018.....	69
MAPA ESTRATÉGICO.....	73
DESEMPENHO ECONÔMICO-FINANCEIRO.....	76
ANÁLISE ECONÔMICO-FINANCEIRA.....	76
INVESTIMENTOS E CAPTAÇÃO DE RECURSOS.....	78
DIVIDENDOS.....	80
AGRADECIMENTOS.....	81
DISPOSIÇÕES FINAIS.....	81
ÍNDICE GRI.....	82
DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS.....	90



APRESENTAÇÃO DO RELATÓRIO INTEGRADO 2017

O relatório da gestão do Metrô de São Paulo em 2017 passa a ser construído de acordo com os princípios básicos de um relatório integrado para apresentar uma visão de seu plano de negócios, de suas estratégias de longo prazo, os valores criados com o uso dos recursos e os impactos sobre eles na dimensão da sustentabilidade.

Os Relatórios da Administração e de Sustentabilidade, editados pela empresa até 2017, passam a ser um único relatório, iniciativa que marca o posicionamento de uma de suas estratégias para a comunicação integrada com os seus públicos de interesse e atendendo à nova Lei das Estatais, Lei nº 13.303/2016.

O relatório tem seus fundamentos nos parâmetros estabelecidos nas normas do *Global Reporting Initiative – GRI*, para o relato da gestão da sustentabilidade, e os critérios da *International Financial Reporting Standards – IFRS*, para o relato contábil, como nos relatórios anteriores.

O relatório encontra-se disponível para *download* nas versões português e inglês no site: www.metro.sp.gov.br/metro/institucional/pdf/relatorio-integrado-2017.

Opiniões, informações e sugestões sobre o relatório integrado poderão ser registradas no endereço: www.metro.sp.gov.br/fale-conosco/registro-manifestacao.aspx

ABRANGÊNCIA

Os dados e as informações correspondem à gestão do Metrô de São Paulo no período de 1º de janeiro a 31 de dezembro de 2017. Esses dados se referem à atuação da empresa no setor de transporte metropolitano como responsável pela expansão e operação de rede metroviária.

Os dados de terceiros e fornecedores envolvidos nas atividades da empresa e nas obras de expansão não estão contemplados, assim como as informações da Linha 4-Amarela, que é operada por empresa concessionária.

MATERIALIDADE

Para a definição dos temas relevantes e estratégicos para o relato foram considerados o Plano de Negócios e a Estratégia de Longo Prazo, o contexto de sustentabilidade e de manifestações de *stakeholders* (registradas nos diversos canais de comunicação da companhia e nos canais de comunicação e mídia), bem como o resultado econômico-financeiro da Companhia em 2017 e 2016.

Todos os valores monetários constantes neste relatório estão apresentados em milhares de reais para melhor leitura e análise, salvo quando expressamente apontados de outra forma.



MENSAGEM DO PRESIDENTE

O ano de 2017 foi especial para o Metrô de São Paulo. Em meio a um cenário nacional muito desafiador, conseguimos apresentar crescimento nos números operacionais da Companhia, com uma receita operacional líquida total de R\$ 2.634 milhões, 4,6% maior do que em 2016, além de destaques em ações corporativas implementadas que nos preparam de forma consistente para o futuro. Nossas realizações permitem antever muito das conquistas que, a exemplo da ampliação significativa da rede metroviária, concluiremos em 2018, ano que marcará os 50 anos do Metrô de São Paulo.

O volume médio de usuários transportados em 2017 se manteve estável, quando comparado a 2016, atingindo cerca de 878 milhões de passageiros em nossa rede metroviária própria, e um total de 1.095 milhões de passageiros quando somadas as transferências entre linhas (queda de somente 1% em relação ao ano anterior, devido principalmente ao maior número de feriados em dias úteis).

Em 2017 foi mantido o foco no avanço do plano de expansão das linhas do Metrô. Entregamos para a operação comercial três novas estações no prolongamento da Linha 5-Lilás: Alto da Boa Vista, Borba Gato e Brooklin. Outras seis estações do mesmo ramal serão concluídas em 2018, completando a linha. Prosseguimos com obras em outras três frentes: nos monotrilhos das linhas 15-Prata e 17-Ouro e em quatro estações restantes da Linha 4-Amarela, uma das quais Higienópolis-Mackenzie inaugurada em janeiro de 2018. Tudo isso mobilizou investimentos da ordem de R\$ 2.072 milhões no ano.

Simultaneamente à expansão da rede, demos prosseguimento à modernização dos 98 trens das frotas originais das linhas 1-Azul e 3-Vermelha. Em 2017 atingimos a marca de 92 trens reformados e reincorporados à operação, com os seis restantes a serem finalizados em 2018. Todas as composições, neste processo completo de *retrofit*, tiveram seus sistemas e estruturas externas atualizados, novos aperfeiçoamentos tecnológicos e mecânicos inseridos, ar-condicionado e interior dos trens reformados. Isso buscando uma maior eficiência e otimização das composições, mas também proporcionar uma melhor experiência ao nosso usuário em suas viagens.

O ano de 2017 foi, sobretudo, um ano de importantes transformações no Metrô, principalmente no âmbito corporativo. Essas ações começam a ganhar maior destaque e corpo em 2018, uma vez que serão desenvolvidas ao longo do ano e começam a preparar o Metrô de São Paulo para um posicionamento muito mais forte, como uma Companhia fundamentada em bases de Mercado.

Mantido o compromisso do Governo do Estado de São Paulo de aumentar o ritmo de implantação de novas linhas metroviárias e de incremento da mobilidade urbana, o Metrô de São Paulo se mostra o melhor agente e vem se estruturando de maneira a atender cada vez mais essa necessidade de ampliação. Os modelos de Parcerias Público-Privadas (PPPs) se mostram cada vez mais viáveis. Na Linha 4-Amarela o Metrô construiu o ramal e a operação foi concedida à ViaQuatro. Em um exemplo mais recente, foi concluído o processo de concessão de operação das linhas 5-Lilás e 17-Ouro, ambas construídas pelo Metrô.



Em 2017 a Companhia concluiu passos relevantes em seu processo de transformação organizacional e governança corporativa, como a conclusão e *Go Live* de seu sistema de gestão integrado - SAP, garantindo maior conformidade e *compliance* sobre suas informações transacionadas. Foram implementadas políticas e procedimentos corporativos em alinhamento com a nova lei das estatais – Lei 13.303/16. Ocorreu a implantação da metodologia *Building Information Model – BIM*, para padronização de projetos de engenharia e construção. Já no âmbito de desenvolvimento dos nossos colaboradores, foram realizados planos de desenvolvimento da liderança, ampliação da base de gestão do conhecimento e reciclagem do programa de treinamento de atendimento ao usuário.

Igualmente estratégica é a consolidação do Metrô como empresa financeiramente sustentável, isso realizado por meio de um rigoroso e contínuo processo de redução de custos e otimização de recursos, gerando aumento de produtividade e resultados estruturais mais adequados. Neste contexto de transformação e renovação, ações como o Programa de Demissão Voluntária (PDV) - lançado no final de 2016 chegou ao final de 2017 com 1.044 profissionais inscritos -, ações de redução de custos com manutenção e de reestruturação da matriz energética, entre outros, ganharam destaque.

Na outra ponta desse desafio, a ampliação da geração de receitas acessórias à operação metroviária, por meio da exploração de seus ativos, também se destacou. Em 2017 atingimos o recorde histórico estabelecido pelas receitas não-tarifárias do Metrô, com o valor de R\$ 248,3 milhões (31,7% superior a 2016), representando 13% em relação às receitas tarifárias.

Dessa forma chegamos ao fim de 2017 com a determinação e a consolidação de grandes conquistas e muitas sementes plantadas para o que há de se realizar em 2018.

Paulo Menezes Figueiredo

Diretor-Presidente da Companhia do Metropolitano de São Paulo-Metrô



CARTA ANUAL (Conforme Art. 8º Inciso I da Lei 13.303/16)

IDENTIFICAÇÃO

Em conformidade com o art. 8º, incisos I e VIII, da Lei nº 13.303, de 30 de junho de 2016, o Conselho de Administração subscreve a presente Carta Anual sobre Políticas Públicas e Governança Corporativa.

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

Todos os esforços da organização estão voltados para consecução de sua área de atuação dentro da melhor qualidade e tecnologia existente para proporcionar o retorno econômico e social de sua finalidade.

Sua finalidade abrange planejamento, projeto, construção, implantação, operação e manutenção de transportes públicos na Região Metropolitana de São Paulo com qualidade, regularidade, segurança e eficiência operacional dentro de parâmetros reconhecidos de confiabilidade.

ADMINISTRADORES DA COMPANHIA DO METRÔ

Conselho de Administração

O Conselho de Administração é o órgão de deliberação colegiada responsável pela orientação superior da Companhia, composto por no mínimo três e no máximo 12 membros, eleitos pela Assembleia Geral, todos com mandato unificado de dois anos a contar da data da eleição, permitida a reeleição.

Conselho Fiscal

O Conselho Fiscal é órgão de funcionamento permanente que, além das atribuições previstas em lei, deve manifestar-se acerca da proposta de escolha e destituição dos auditores independentes, preliminarmente à sua submissão ao Conselho de Administração, e acompanhar os trabalhos realizados. O Conselho Fiscal é composto por no mínimo três e no máximo cinco membros efetivos e igual número de suplentes, eleitos anualmente pela Assembleia Geral Ordinária, permitida a reeleição.

Diretoria

A Diretoria é composta por no mínimo três e no máximo seis membros e atualmente é composta por um Diretor-Presidente, um Diretor de Finanças, um Diretor de Assuntos Corporativos, um Diretor de Planejamento e Expansão dos Transportes Metropolitanos, um Diretor de Engenharia e Construções e um Diretor de Operações.

POLÍTICAS PÚBLICAS

Os mais de um bilhão de passageiros atendidos no ano de 2017 e o índice de satisfação do cliente próximo a 60% traduzem a adequação dos investimentos realizados na modernização de equipamentos e vias, bem como na expansão da rede metroviária. Aumentar a oferta e ampliar



a rede de transporte público sobre trilhos tem sido uma das prioridades do Governo do Estado para oferecer transporte público rápido e seguro para a população.

Os indicadores da Operação e da Manutenção apresentados adiante comprovam que os investimentos na modernização da frota e dos sistemas, além do constante treinamento das equipes, cumprem a missão de oferecer qualidade de vida à população por meio de um sistema de transporte rápido e seguro.

Os significativos investimentos na implantação de quatro linhas simultaneamente (linhas 4-Amarela, 5-Lilás, 15-Prata e 17-Ouro) e os investimentos na modernização da frota de trens demonstram o interesse e a preocupação do Governo do Estado em ampliar o atendimento do transporte urbano, para atender às exigências da demanda, cabendo ao Metrô de São Paulo a aplicação dos recursos, garantindo o retorno na forma de expansão da rede e melhor oferta de transporte.

Como contribuição à expansão do sistema, o Governo do Estado concedeu a Linha 6-Laranja ao Consórcio Move São Paulo e a Linha 18-Bronze à Concessionária Vem ABC e efetivou com sucesso a concessão da operação da Linha 5-Lilás e da Linha 17-Ouro.

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

Essa política oferece tarifas com redução de preço por viagem em várias modalidades de bilhetes, além de gratuidades, 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 do Governo do Estado com a mobilidade urbana.

O Governo do Estado de São Paulo destina, através de seu Orçamento, recursos financeiros à Companhia do Metrô, referentes ao Ressarcimento de Gratuidades e Subsídio aos Usuários Estudantes, visando compensar a perda de arrecadação gerada pelo transporte destes usuários. Além das gratuidades, o Termo de Acordo firmado em 30 de outubro de 2015, entre o Estado e o Metrô visa o repasse de recursos financeiros pelo apoio à PPP da Linha 4.

No que se refere ao atendimento aos usuários, a Companhia do Metrô implantou a venda própria dos créditos do Bilhete Único por equipamentos automáticos.

A receita pela utilização do sistema metroviário alcançou, em 2017, o montante de R\$ 1.857 milhões, enquanto a arrecadação efetiva totalizou cerca de R\$ 1.815 milhões. Essa diferença decorre, principalmente, da diferença entre a venda de direito de viagem do sistema metroferroviário, com a aplicação da tarifa pública vigente, e a quota-parte financeira recebida por esta Companhia, de acordo com as regras de rateio do Convênio de Integração vigente entre a Companhia do Metrô, a Companhia de Trens Metropolitanos – CPTM, a Concessionária ViaQuatro e a São Paulo Transportes S/A – SPTrans.

COMPROMISSOS DE CONSECUÇÃO DE OBJETIVOS DAS POLÍTICAS PÚBLICAS

Para consecução dos objetivos das Políticas Públicas, foram elaborados a Estratégia de Longo Prazo e o Plano de Negócios 2018, constantes desse Relatório Integrado, considerando o Orçamento para 2018 e o Plurianual vigentes.



PLANO ORÇAMENTÁRIO 2018

De acordo com a Lei nº 16.646, de 11 de janeiro de 2018, que orça a receita e fixa a despesa do Estado para o exercício de 2018, o montante de recursos previstos a serem destinados à Companhia do Metrô é da ordem de R\$ 2.283 milhões, bem como também teve como reforço em seu Orçamento para 2018, valores de Restos a Pagar no montante de R\$ 241.410 mil, conforme quadro a seguir:

RECURSOS PREVISTOS - 2018	LOA	RESTO A PAGAR	RESTO A PAGAR	(R\$ mil)
	2018	FONTE 1 ¹	FONTE 6 ²	TOTAL
1. Recapitação e Modernização da Linha	315.031	13.570	79.000	407.601
Linha 1 - Azul	86.722	13.229	79.000	178.951
Linha 2 - Verde	6.808	341	-	7.149
Linha 3 - Vermelha	106.620	-	-	106.620
Linha 5 - Lilás	5.397	-	-	5.397
Operação das Linhas Metroviárias	109.484	-	-	109.484
2. Expansão do Sistema Metrô	1.968.334	27.840	121.000	2.117.174
Linha 2 - Verde (VI. Prudente/Dutra)	10.168	503	-	10.671
Linha 4 - Amarela (Fase II VI. Sônia/Luz)	487.166	-	-	487.166
Linha 5 - Lilás (Lg. Treze / Chác. Klabin)	364.287	7.337	71.000	442.624
Linha 15 - Prata (Ipiranga/Tiradentes)	379.000	10.000	-	389.000
Linha 17 - Ouro (Congonhas/Morumbi)	717.713	10.000	50.000	777.713
Elaboração de Projetos de Expansão	10.000	-	-	10.000
Total de Investimentos	2.283.365	41.410	200.000	2.524.775

¹ Recursos de restos a pagar Fonte 1 – GESP determinado Pela Secretaria Da Fazenda E Secretaria De Planejamento E Gestão (não necessita de decreto, informações disponibilizadas por meio da Secretaria dos Transportes Metropolitanos-STM).

² Recursos de restos a pagar Fonte 6 – DREM- Desvinculação de Receitas de Estados e Municípios Decreto N.º 63.085 de 21 DE dezembro de 2017.

Diante do exposto, os recursos de investimentos para o ano 2018 perfazem um montante de R\$ 2.524 milhões e todos os recursos citados de investimentos são provenientes do Tesouro do Estado e de financiamentos.

A Lei nº 16.464 também contemplou valores referentes ao ressarcimento de gratuidades de usuários beneficiados por isenção ou subsídio no pagamento da tarifa pública de transporte e ao apoio à PPP – Operação da Linha 4-Amarela conforme quadro a seguir:

ITENS		Valores em R\$ 1.000
RESSARCIMENTO DE GRATUIDADES		717.189
Ressarcimento de gratuidades a usuários das linhas metroviárias		390.804
Ressarcimento do subsídio aos usuários estudantes das linhas metroviárias		326.385
Apoio à PPP operação da Linha 4 - Amarela		177.720
TOTAL GERAL (GRATUIDADES E APOIO À PPP LINHA 4)		894.909



FATORES DE RISCO

Os investimentos previstos para 2017 foram afetados por diversos fatores. Dentre esses citam-se:

- A crise econômica do País – com reflexos negativos sobre o nível de atividade econômica, provocando o aumento do desemprego, a redução da renda da população e do consumo – que afetaram negativamente a arrecadação do Estado, gerando algumas dificuldades na execução das obras previstas para 2017 e que ainda guardam restrições para 2018. A crise também afetou a arrecadação tarifária da Companhia, comprometendo o equilíbrio financeiro;
- Elevação dos custos ou atrasos na execução das obras, por conta da legislação ambiental, de saúde e de construção;
- Atrasos na liberação dos recursos dos financiamentos bancários, o que também afetou o desenvolvimento da execução das obras.

ESTRUTURAS DE CONTROLES INTERNOS, GERENCIAMENTO DE RISCOS E FATORES DE RISCO

A Companhia do Metrô vem implementando continuamente estruturas de controles internos e gerenciamento de riscos conforme descrito na estrutura de Governança Corporativa apresentada no item “Governança” à frente, sendo voltada ao cumprimento das metas previstas nos programas anual e plurianual estabelecidos dentro de seus respectivos orçamentos.

REMUNERAÇÃO DOS ADMINISTRADORES

Os dados relativos à remuneração da Administração do Metrô podem ser consultados, nos termos da legislação vigente, em todos os seus detalhes, cifras e quadros, no Portal da Transparência do Governo do Estado de São Paulo (www.transparencia.sp.gov.br).

VISÃO GERAL

PERFIL DA EMPRESA

Com 50 anos de atuação na Região Metropolitana de São Paulo, o Metrô completa esse ciclo comprovando as conclusões de estudos técnicos realizados no ano de sua fundação, que previam benefícios relevantes para a sociedade e para o desenvolvimento dos setores de transporte, urbanístico, industrial e de serviços.

Hoje, esses benefícios foram ampliados pela atuação da Companhia no acompanhamento de mudanças significativas na configuração urbana física, demográfica, social e ambiental, no perfil do usuário e suas formas de deslocamento, nos desejos de viagem da população e de novas ligações metropolitanas, na tecnologia e na ampliação da conectividade, na comunicação e engajamento com as partes interessadas.

Constitui objeto da empresa:

- I. Planejamento, projeto, construção, implantação, operação e manutenção de sistemas de transportes públicos metroviário, ferroviário e sobre pneus, na Região Metropolitana de São Paulo;



- II. Execução das obras e dos serviços complementares ou correlatos, necessários à integração do sistema de transporte de passageiros ao complexo urbanístico da cidade;
- III. Construção e operação de terminais de passageiros; implantação e operação de estacionamentos;
- IV. Construção e comercialização, direta e indireta, admitida a coparticipação da iniciativa privada, de prédios residenciais e ou comerciais, bem como projetar, executar, administrar, direta ou indiretamente, outra qualquer obra de interesse público e da empresa;
- V. Comercialização de marca, patente, nome e insígnia; comercialização de áreas e espaços para propaganda; prestação de serviços complementares de suporte ao usuário, por si ou através de permissionários, com ou sem cessão de uso predial;
- VI. Comercialização de tecnologia, direta ou indireta, inclusive em sociedade ou consórcios, bem como a prestação de serviços de consultoria, apoio técnico e prestação de serviços na operação e na manutenção de equipamentos; construção e implantação de sistemas de transporte e de terminais de passageiros, no país e no exterior;
- VII. Edição, vedada a impressão, de jornais, revistas e outras publicações de cunho técnico e comercial, permitida a propaganda.

RELAÇÃO COM O ACIONISTA CONTROLADOR

A Companhia do Metrô de São Paulo é uma sociedade de economia mista, criada pela Lei do Município de São Paulo nº 6.988/1966 para executar o serviço de transporte metroviário de passageiros e o planejamento e desenvolvimento da malha metroviária no Estado de São Paulo.

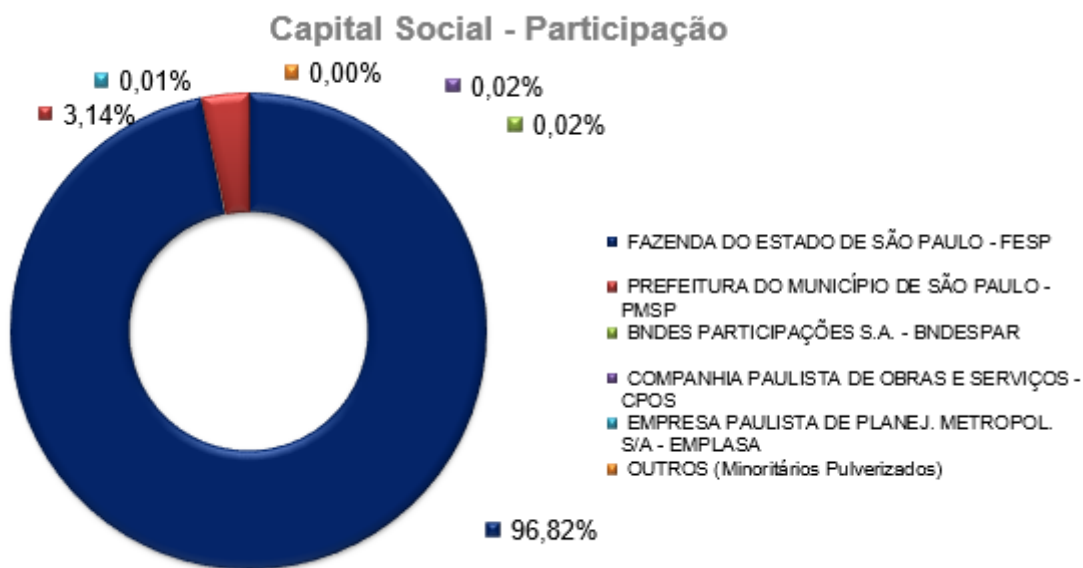
A legislação brasileira exige que nosso acionista controlador detenha a maioria das ações ordinárias com direito a voto, tendo o poder de eleger a maioria dos integrantes do Conselho de Administração e conseqüentemente, por meio deste, os diretores responsáveis pela gestão da Companhia, com observância das prerrogativas impostas pela Lei nº 13.303/2016.

POSIÇÃO ACIONÁRIA EM 2017

O capital social integralizado da Companhia em 31/12/2017 é composto por um total de 32.174.711.914 (trinta e dois bilhões, cento e setenta e quatro milhões, setecentos e onze mil e novecentos e quatorze) ações ordinárias de classe única, nominativas, sem valor nominal e com direito a um voto cada.



A seguir apresenta-se a composição do capital social da Companhia em 31/12/2017.



A Companhia atua sob o regime de capital social autorizado, o qual foi fixado em Assembleia Geral Ordinária e Extraordinária, realizada em 28/04/2008, no montante de R\$ 39.845.226.232,28 (trinta e nove bilhões, oitocentos e quarenta e cinco milhões, duzentos e vinte e seis mil, duzentos e trinta e dois reais e vinte e oito centavos), conforme retratado no art. 3º do Estatuto Social.

O Conselho de Administração, conforme art. 14, XIII, do Estatuto Social da Companhia, delibera sobre o aumento do capital dentro do limite autorizado, ouvido o Conselho Fiscal.

Em 31 de dezembro de 2017, o capital social integralizado da Companhia é de R\$ 36.279.066.453,75 (trinta e seis bilhões, duzentos e setenta e nove milhões, sessenta e seis mil, quatrocentos e cinquenta e três reais e setenta e cinco centavos).

ESTRUTURA DE GOVERNANÇA

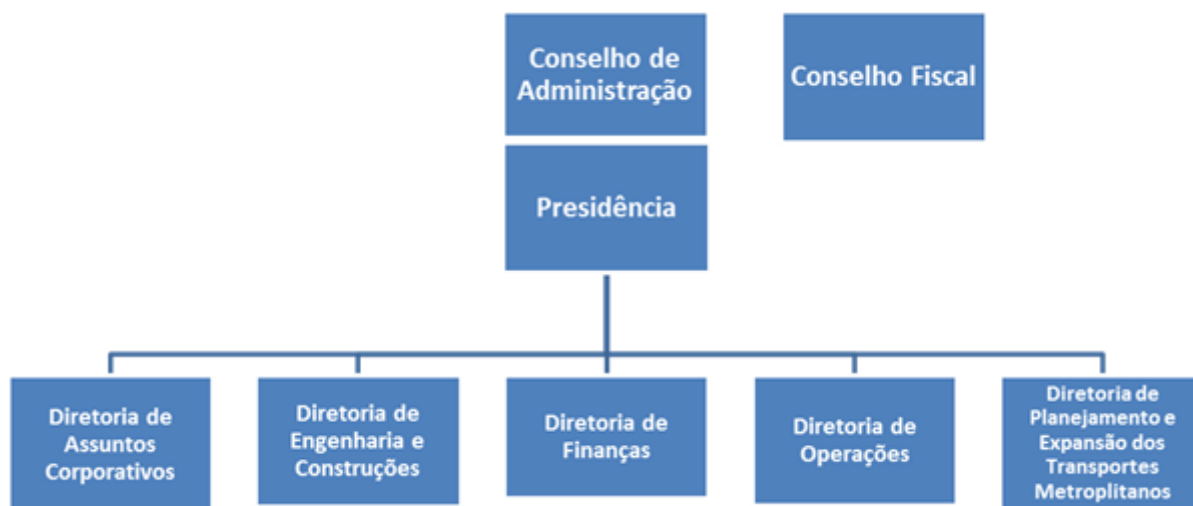
A companhia é administrada pelo Conselho de Administração e pela Diretoria. O Conselho de Administração, composto por sete membros eleitos pela Assembleia Geral, em 2017, delibera de forma colegiada e é responsável pela gestão normativa da companhia. O mandato é unificado de dois anos, sendo permitida a reeleição. O diretor-presidente do Metrô de São Paulo integra o Conselho.

A diretoria da empresa é composta por seis membros: Diretor-Presidente, Diretor de Finanças, Diretor de Assuntos Corporativos, diretor de Planejamento e Expansão dos Transportes Metropolitanos, Diretor de Engenharia e Construções e Diretor de Operações. Além das atribuições definidas em Lei, é responsável pela gestão executiva, pela elaboração e condução das Estratégias de Longo Prazo e pelo Plano de Negócios, bem como submeter os resultados à aprovação do Conselho de Administração.

O Conselho Fiscal, de funcionamento permanente, é composto por cinco membros efetivos, em 2017, e igual número de suplentes eleitos pela Assembleia Geral Ordinária Anual. A reeleição dos membros do Conselho Fiscal é permitida bem como a dos membros do Conselho de



Administração, por 2 vezes e 3 vezes, respectivamente. Entre as atribuições previstas em lei, tem a responsabilidade de manifestar-se acerca da proposta de escolha e destituição dos Auditores Independentes, preliminarmente à sua submissão ao Conselho de Administração.



As práticas da diretoria e dos empregados são regidos pelo Código de Conduta e Integridade e monitoradas pelo Comitê de Ética criado com o objetivo de aprimorar continuamente a governança e os padrões éticos. É constituído por empregados da Companhia, indicados por ato do Diretor-Presidente, com a missão de zelar, orientar, esclarecer, recomendar e educar sobre as práticas definidas no Código de Ética e Integridade do Metrô de São Paulo.

Para apoiar os trabalhos da comissão, foram criados dois canais de comunicação pelos quais os empregados podem encaminhar solicitação de esclarecimento de dúvidas e denúncias de situações irregulares com a garantia de confidencialidade das informações, que são imediatamente encaminhadas para o Comitê de Ética para investigar, avaliar, e julgar violações ao Código de Conduta de Integridade:

- Esclarecimento de Dúvidas: atendimento pelo e-mail codigodeconduta@metrosp.com.br
- Canal de Denúncia: no endereço: <http://www.metro.sp.gov.br/denuncia/registro.aspx>

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Clodoaldo Pelissioni (Presidente do Conselho de Administração).

Membros: Alberto Goldman, Almino Monteiro Álvares Affonso, Ana Regina Rivas Vega, Marcos Antônio de Albuquerque, Paulo Menezes Figueiredo, Ruy Martins Altenfelder Silva.

CONSELHO FISCAL

Membros efetivos: Amauri Gavião Almeida Marques da Silva, Luis Felipe Vidal Arellano, Maria Cristina Frei, Roberto Kazushi Tamura, Rubens Peruzin.

Membros suplentes: Arlinton Nakazawa, Energita Alves Moreira dos Santos, Keli Regina Della Torre Soler, Rafaela Di Fonzo Oliveira.



DIRETORIA EXECUTIVA

Paulo Menezes Figueiredo

Diretor-Presidente da Companhia do Metropolitano de São Paulo

José Carlos Baptista do Nascimento

Diretor de Finanças

Alfredo Falchi Neto

Diretor de Assuntos Corporativos

Alberto Epifani

Diretor de Planejamento e Expansão dos Transportes Metropolitanos

Paulo Sérgio Amalfi Meca

Diretor de Engenharia e Construções

Milton Gioia Júnior

Diretor de Operações

AUDITORIA INTERNA E COMPLIANCE

O Metrô possui em sua estrutura de governança organizacional uma Auditoria Interna, ligada diretamente à Presidência.

Tem por objetivo examinar de forma contínua e independente a integridade, adequação e eficácia dos controles e processos internos, a fim de mitigar e detectar riscos materiais às informações contábeis, financeiras e operacionais, mediante planejamento anual aprovado pela Administração.

Seus relatórios são disponibilizados para o Tribunal de Contas do Estado de São Paulo e Secretaria de Estado da Fazenda e sua síntese encaminhada para a Corregedoria Geral da Administração do Estado de São Paulo.

CÓDIGO DE CONDUTA E INTEGRIDADE

O Código de Conduta e Integridade do Metrô de São Paulo, revisado e aprovado em 2018, define o conjunto de princípios de ética, respeito às leis, transparência e interesse público que orientam a conduta da diretoria, dos empregados e de diversos públicos de interesse nas suas práticas, incluindo a atuação responsável em relação aos princípios da sustentabilidade. O Metrô é comprometido, entre outros, com os princípios éticos empresariais: Eficiência e Eficácia; Equidade; Integridade; Moralidade; Respeito aos Direitos Humanos; Responsabilidade; Transparência e Publicidade.

POLÍTICA DE PREÇOS

A política de preços tarifários do sistema de transporte metroviário segue conjuntamente a política pública de tarifas emitida pelo Governo do Estado de São Paulo, através da Secretaria dos Transportes Metropolitanos – STM, com base no princípio da modicidade tarifária e, ao mesmo tempo, a manutenção e o equilíbrio econômico-financeiro da Companhia considerando a evolução dos custos operacionais da prestação dos serviços.



Em 2017, apenas as tarifas dos bilhetes integrados foram revisadas a partir de 15/04/2017, de acordo com a Resolução STM-34, de 10/04/2017, mantendo-se inalterada a tarifa básica, representada pelo Bilhete Unitário, em R\$ 3,80. Em 2018, de acordo com a Resolução STM-01 de 03/01/2018, todos os bilhetes utilizados no transporte metroviário foram reajustados ao valor nominal de R\$ 4,00 a partir de 07/01/2018.

O Metrô de São Paulo tem atuado nas Parcerias Público-Privadas firmadas pelo Governo do Estado de São Paulo, fornecendo os estudos de traçado das linhas e os subsídios técnicos para o desenvolvimento dos processos licitatórios sob a responsabilidade da Secretaria dos Transportes Metropolitanos do Estado de São Paulo – STM.

Em 2017, o Governo de São Paulo concluiu o processo de concessão da Linha 5 - Lilás de Capão Redondo a Chácara Klabin e da Linha 17 - Ouro de Congonhas a Morumbi CPTM.

A concessionária Move São Paulo responsável pela implantação, operação e manutenção da Linha 6 – Laranja, não cumpriu com as obrigações assumidas no contrato de concessão e o Governo do Estado de São Paulo está estudando alternativas para viabilizar a construção e operação da linha.

Já para a Linha 18 – Bronze, que ligará as estações Tamanduateí, em São Paulo, e Djalma Dutra, no centro de São Bernardo do Campo, Governo do Estado de São Paulo busca alternativas de recursos para financiamento das desapropriações e obras do monotrilho. O projeto será realizado pelo Consórcio “VemABC – Vidas em Movimento”, que vai construir e operar a linha.

Em 30/10/2015, o Governo do Estado de São Paulo e a Companhia do Metrô celebraram Termo de Acordo, pelo qual o Estado reconheceu a responsabilidade pelo equacionamento dos efeitos das regras de rateio dos valores arrecadados na Câmara de Compensação do Sistema de Bilhetagem Eletrônica do Bilhete Único, decorrente da diferença entre a venda de direitos de viagens na Linha 4-Amarela e o pagamento da remuneração à concessionária ViaQuatro.

Nesse processo, a empresa concessionária da Linha 4 – Amarela tem prioridade de saque dos valores arrecadados para efeito de remuneração contratual estabelecida no contrato de concessão firmado entre o Governo do Estado de São Paulo (poder concedente) e a ViaQuatro (concessionária da Linha 4 – Amarela). Pelo Termo de Acordo, o Estado repassará o montante da diferença apurada no exercício corrente no exercício subsequente, na forma de aporte de capital. Em 2017, o Tesouro do Estado de São Paulo repassou o montante de R\$ 158,9 milhões referente a apuração de 2016. Já a apuração de 2017 é de R\$ 198 milhões com previsão de recebimento em 2018.

Nesse contexto, a Companhia do Metrô vem estudando a adoção de um Contrato de Gestão, baseado em tarifas de remuneração relacionada a indicadores de desempenho, cujo modelo de cálculo financeiro considera os valores de custos de 2016.

ESTRUTURA OPERACIONAL

A Companhia é responsável pela operação e manutenção das linhas 1-Azul (Jabaquara - Tucuruvi), 2-Verde (Vila Prudente - Vila Madalena), 3-Vermelha (Corinthians-Itaquera - Palmeiras-Barra Funda), 5-Lilás (Capão Redondo – Brooklin) e 15-Prata (operação do



monotrilho na zona leste da capital). Na expansão da rede metroviária, gerencia as obras da fase II da Linha 4-Amarela, da Linha 5-Lilás no trecho de Adolfo Pinheiro a Chácara Klabin, e das linhas 15-Prata e 17-Ouro, em sistema de monotrilho.

Em 2017, o sistema metroviário operado pelo Metrô de São Paulo transportou mais de 3,7 milhões de passageiros por dia útil e encerrou o ano com uma equipe de 9.153 empregados. As atividades acessórias ao objeto principal do Metrô, bem como funções de zeladoria de forma geral e serviços especializados ligados aos projetos de expansão e construção são realizados por empresas contratadas.

MATRIZ DO TRANSPORTE METROPOLITANO E O METRÔ

A Companhia está inserida na matriz de transporte da Região Metropolitana de São Paulo e tem papel relevante na estruturação de uma mobilidade urbana eficiente e com amplitude elevada, a fim de garantir transporte integrado a toda a população.



Secretaria dos Transportes Metropolitanos

Comissão de Monitoramento de Concessões e Permissões - CMCP

Acompanha e regula a execução dos contratos de concessões e das permissões outorgadas à iniciativa privada.

Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes

EMTU
Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo

Responsável pelo planejamento, fiscalização e controle do sistema de ônibus nas regiões metropolitanas

CPTM
Companhia Paulista de Trens Metropolitanos

Responsável pela implantação, operação e manutenção das linhas 7-Rubi, 8-Diamante, 9-Esmeralda, 10-Turquesa, 11-Coral e Expresso Leste e 12-Safira, do sistema ferroviário.

METRÔ
Companhia do Metropolitan de São Paulo

Responsável pelo planejamento de transporte metropolitano, pela concepção de projetos de metrô e monotrilho, implantação, operação e manutenção das linhas 1-Azul, 2-Verde, 3-Vermelha, 5-Lilás, 15-Prata e 17-Ouro.

ViaQuatro
Concessionária da Linha 4 - Amarela

Responsável pela operação e manutenção da Linha 4-Amarela, da rede metroviária.

Move São Paulo
Concessionária da Linha 6 - Laranja

Responsável pela implantação, operação e manutenção da Linha 6-Laranja, da rede metroviária.

SPTrans
São Paulo Transportes

Responsável pelo planejamento, fiscalização e controle do sistema de ônibus municipais na cidade de São Paulo.



Mapa do Transporte Metropolitano Metropolitan Transport Network



Consulte no site das empresas os horários de funcionamento das estações e transferências entre linhas. Please address the websites of the metropolitan transport companies for stations service hours and line interchange information.

Legenda Legend

Linha 1 - Azul Line 1-Blue	METRÔ
Linha 2 - Verde Line 2-Green	METRÔ
Linha 3 - Vermelha Line 3-Red	METRÔ
Linha 4 - Amarela Line 4-Yellow	VIAQUATRO
Linha 5 - Lilás Line 5-Lilac	METRÔ
Linha 7 - Rubi Line 7-Huby	CPTM
Linha 8 - Diamante Line 8-Diamond	CPTM
Linha 9 - Esmeralda Line 9-Emerald	CPTM
Linha 10 - Turquesa Line 10-Turquoise	CPTM
Linha 11 - Coral Line 11-Coral	CPTM
Linha 11 - Coral - Expresso Leste Line 11-Coral - East Express	CPTM
Linha 12 - Safira Line 12-Sapphire	CPTM
Linha 15 - Prata Line 15-Silver	METRÔ
Expresso Turístico Touristic Express	CPTM
Ponte ORCA - tarifada Orca Shuttle Service	EMTU
Corredor Metropolitano de Ônibus Metropolitan Bus Corridor	EMTU
Trecho do viário com tráfego compartilhado Street sector with shared traffic	EMTU

Terminal Metropolitano de Ônibus Metropolitan Bus Terminal	Estações com elevador Station with elevator
Estação Station	Acesso livre Free access
Integração - gratuita Integration - Free interchange	Integração - tarifada Integration - Paid interchange
Integração - gratuita: Horário Especial (veja no site: METRÔ/CPTM) Integration - Free Interchange during off-peak hours (see website: METRÔ/CPTM)	
Terminal Rodoviário Road Terminal	
Bicicletário Bike Parking Terminal	
Paraciclos Bike Attaching Post	
Estacionamento de Carro Integrado Integrated Car Parking	
Estacionamento de Carro Integrado/ Paraciclos Integrated Car Parking/ Bike Attaching Post	

Informações úteis Useful Information

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



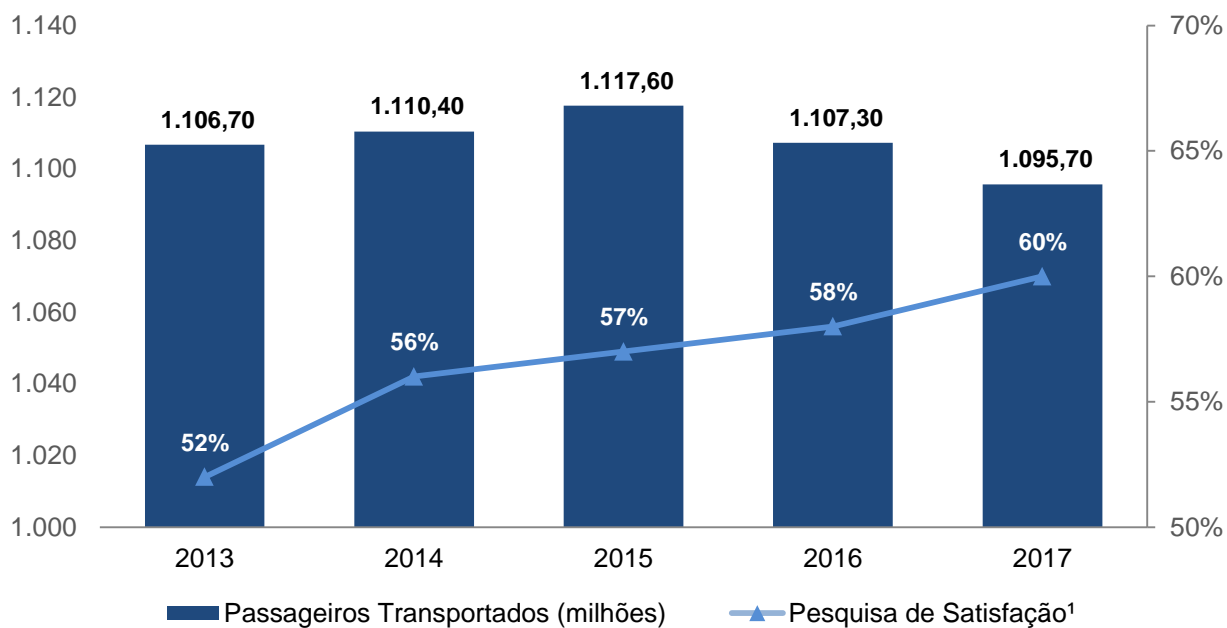
Secretaria dos Transportes
Metropolitanos



GRANDES NÚMEROS

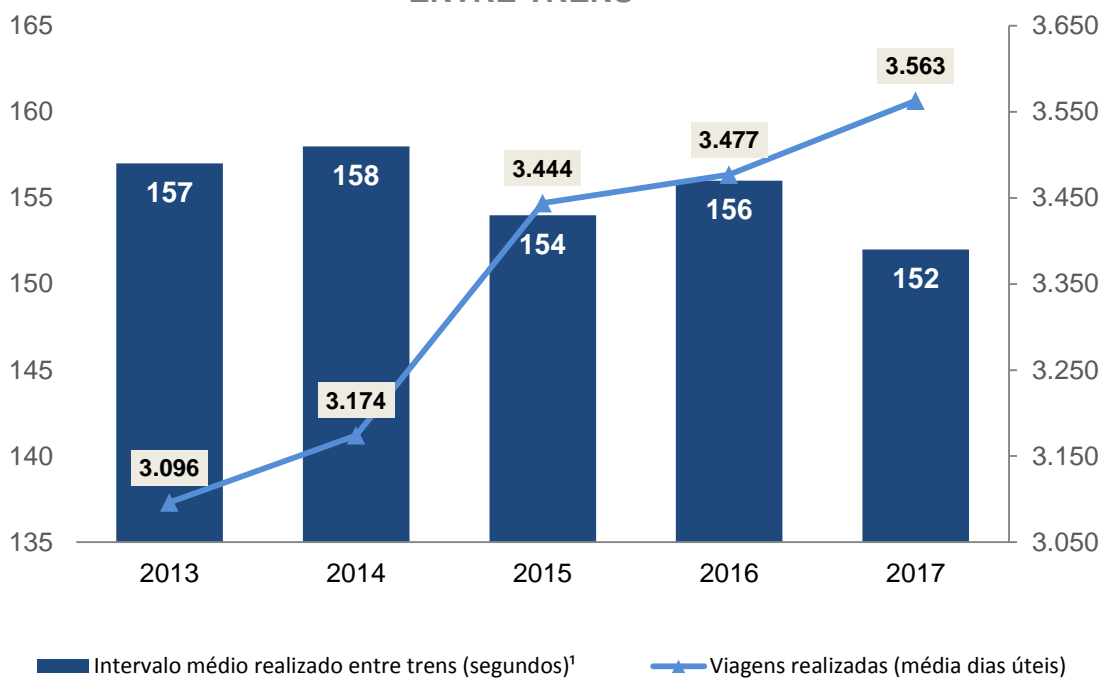
REDE METROVIÁRIA	2015	2016	2017
TOTAL REDE (METRÔ DE SÃO PAULO E VIAQUATRO)			
km de extensão	77,4	77,4	80,4
nº de estações	68	68	71
nº de linhas	6	6	6
REDE METROVIÁRIA EM OPERAÇÃO (METRÔ DE SÃO PAULO)			
km de extensão	68,5	68,5	71,5
nº de estações	61	61	64
nº de linhas	5	5	5
PASSAGEIROS TRANSPORTADOS (METRÔ DE SÃO PAULO)			
Entradas - média dia útil (milhão)	3,1	2,9	3,0
Passageiros transportados - média dia útil (Entradas + transferências) (milhão)	3,8	3,7	3,7
Passageiros transportados total ano (bilhão)	1,1	1,1	1,1

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS x ÍNDICE DE SATISFAÇÃO

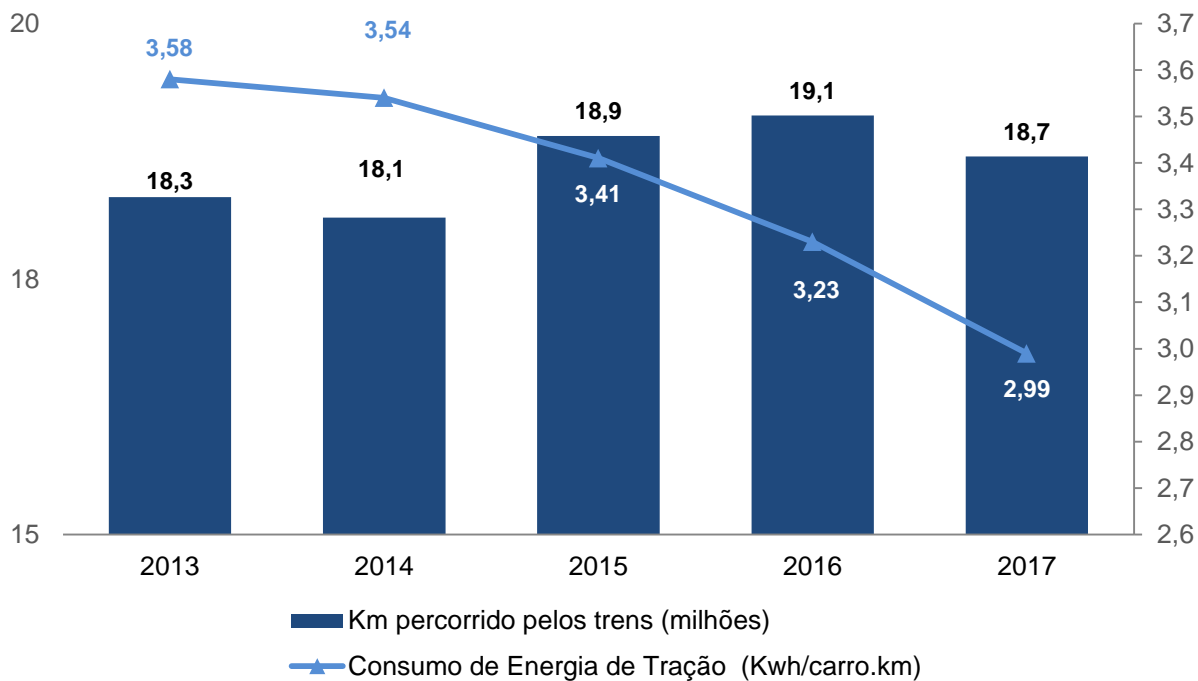




VIAGENS REALIZADAS e INTERVALO MÉDIO REALIZADO ENTRE TRENS

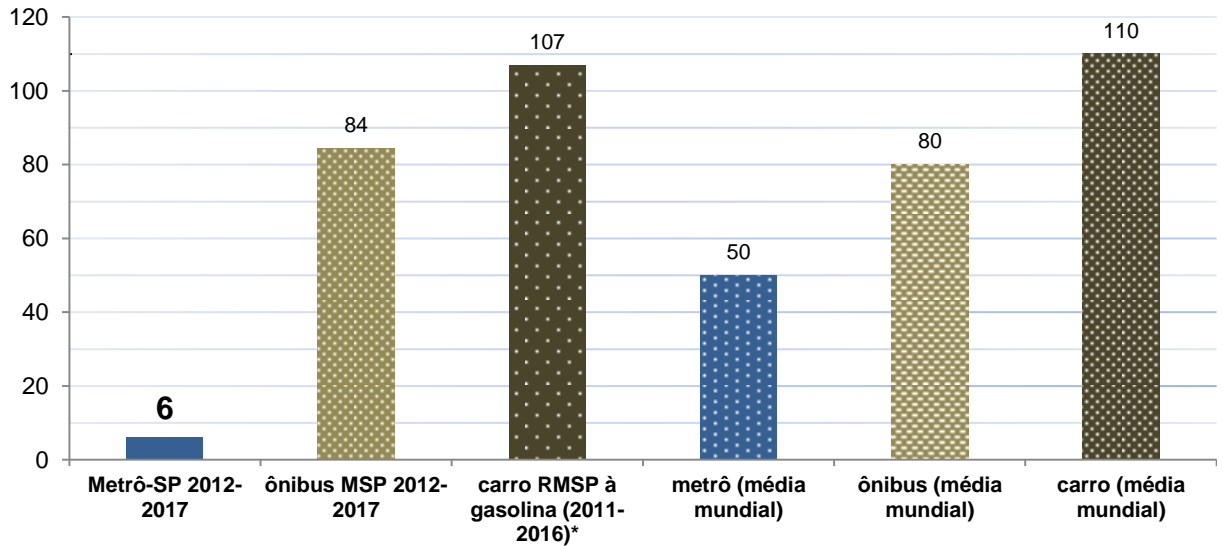


KM PERCORRIDO x CONSUMO DE ENERGIA ELÉTRICA DE TRAÇÃO

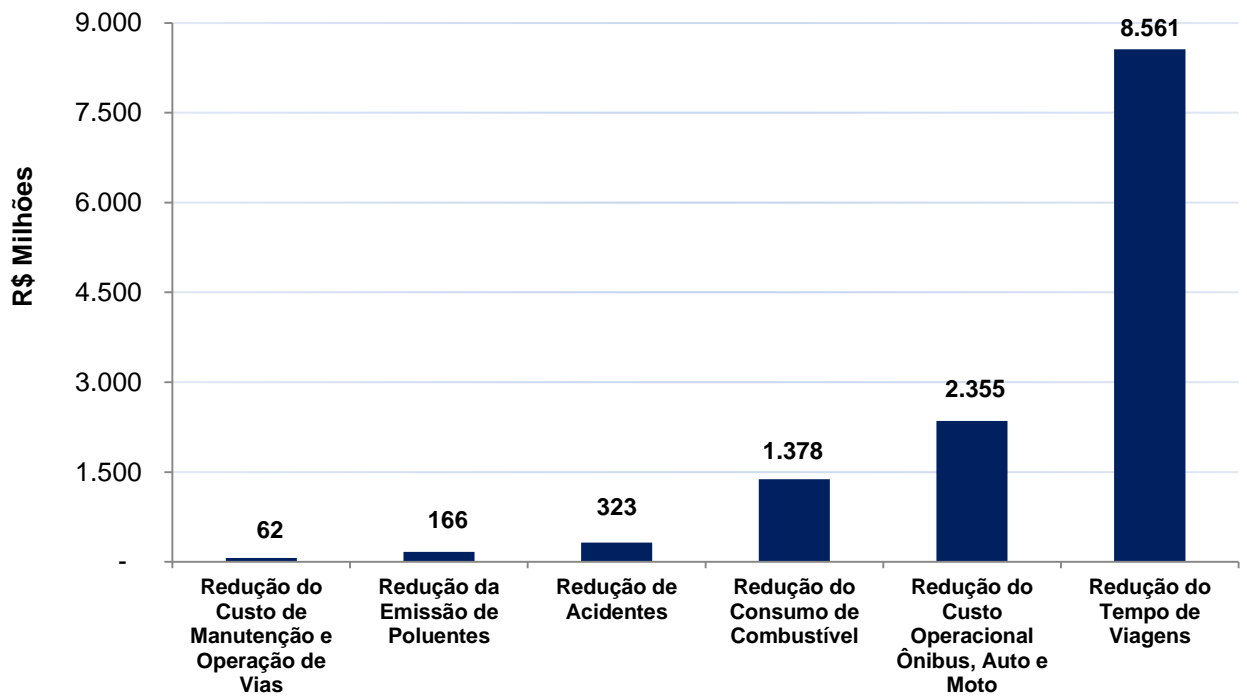




**Emissões de gases de efeito estufa por passageiro-km
(gCO₂e por p.km)***



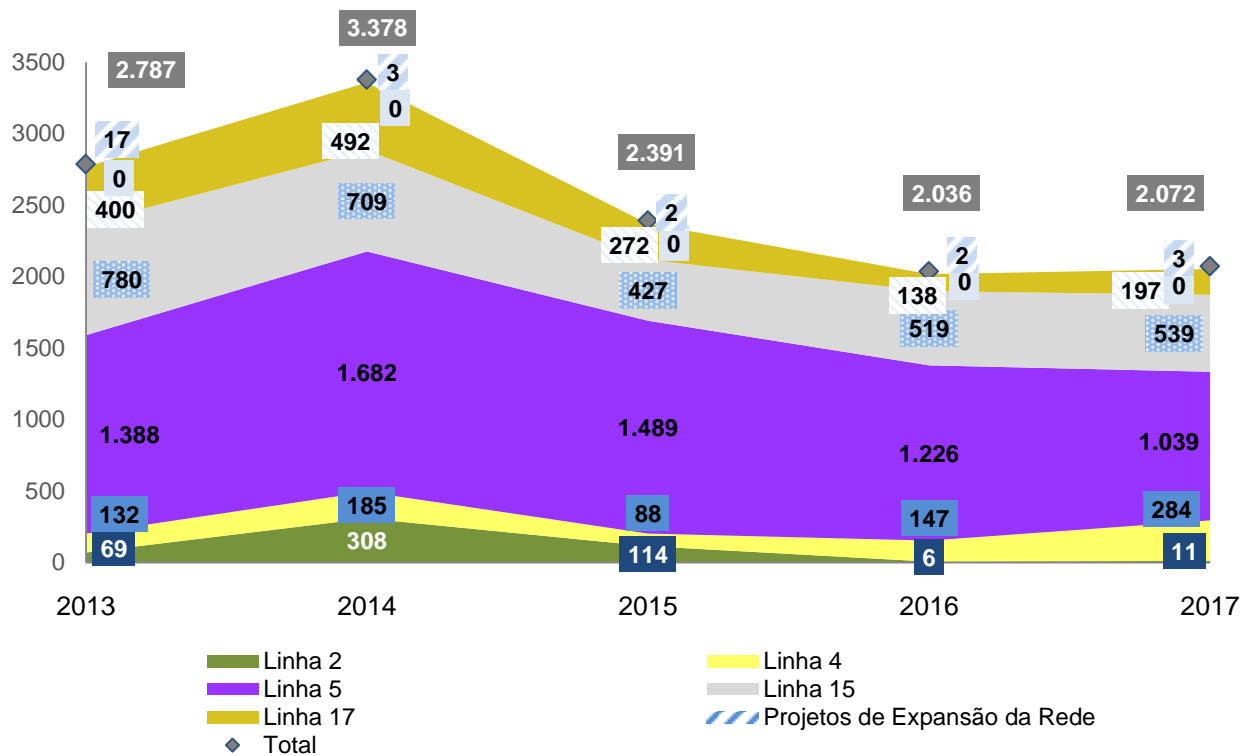
BENEFÍCIOS SOCIAIS - TOTAL DE R\$12,8 BILHÕES
Preços médios de 2017



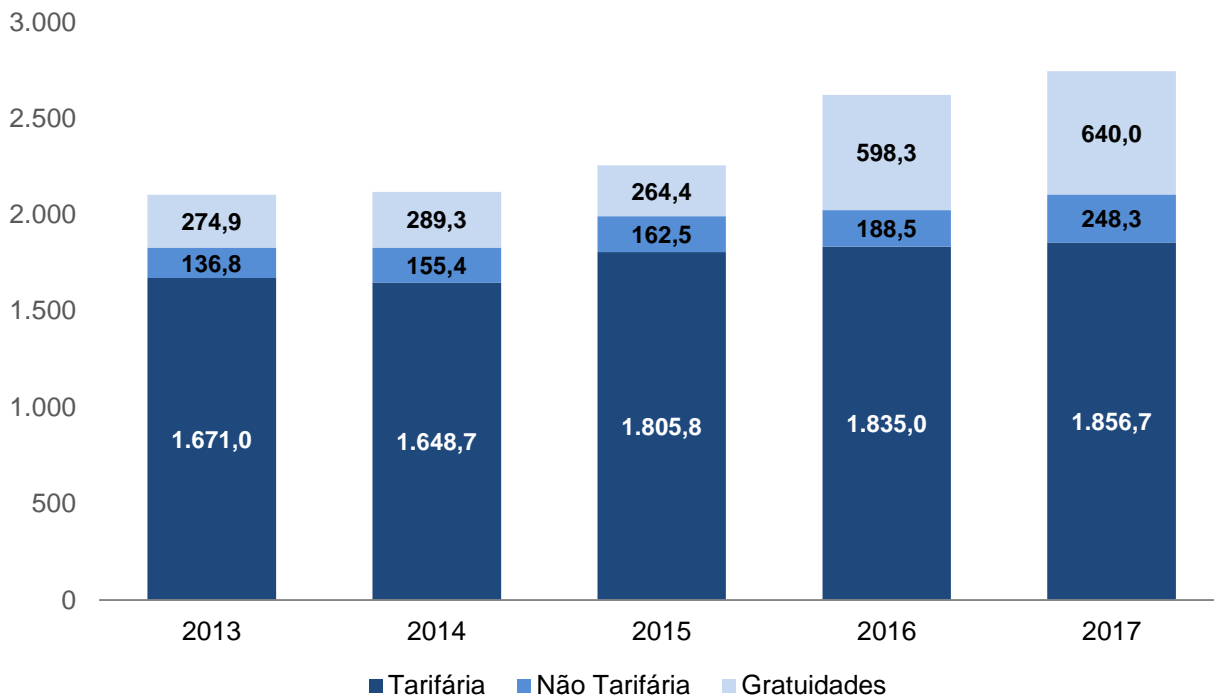
*Dados de emissão de veículos a gasolina, considerando-se atualizações de autonomia e frota de veículos da RMSP.



INVESTIMENTOS REALIZADOS (CAIXA) - EXPANSÃO DA REDE

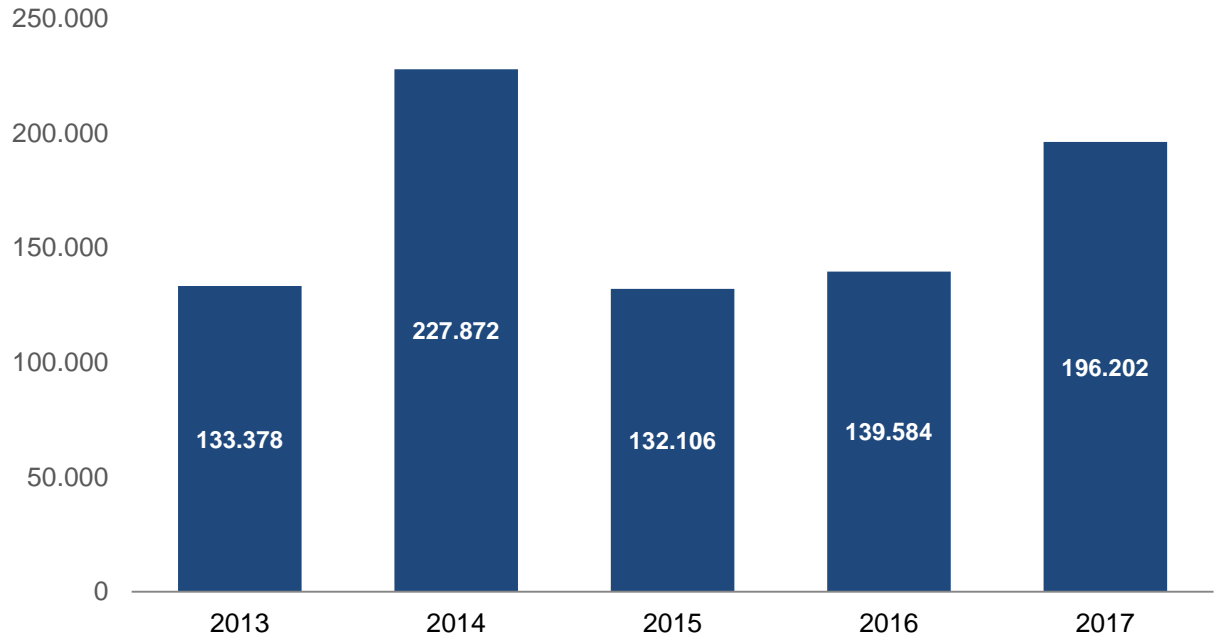


RECEITA OPERACIONAL





EBITDA AJUSTADO





REALIZAÇÕES 2017

PLANEJAMENTO E PROJETOS DE TRANSPORTES

Em 2017, a Companhia ampliou suas atuações no pilar de planejamento de transporte, tanto no âmbito interno como externo, suportando diversos órgãos da administração pública e empresas relacionadas a mobilidade urbana na Região Metropolitana de São Paulo.

A Pesquisa Origem e Destino, que na sua edição 2017 completa 50 anos de coleta de dados de mobilidade na Região Metropolitana de São Paulo, é um marco para a Companhia, trazendo nesta edição novas funções tecnológicas no processo de coleta e processamento de dados, garantindo maior acurácia na captura de dados e melhor base de processamento de forma a disponibilizar as informações em menor tempo.

PESQUISA ORIGEM DESTINO 2017 – REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO

A Pesquisa Origem Destino – OD é um subsídio essencial para o planejamento de transporte, o insumo principal para a modelagem de viagens e para as simulações da demanda futura, orientando os estudos de viabilidade econômico-financeira e o detalhamento de novas configurações da malha de transporte sobre trilhos e de sua articulação com os demais modos.

Trata-se de elemento de fundamental importância para a atualização periódica do Plano Integrado de Transporte Urbano – PITU da Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos – STM, órgão responsável pela definição da política governamental para o setor.

Como permite detectar e mensurar as principais linhas de desejo de viagens que se processam em âmbito regional, os resultados da Pesquisa OD determinam a projeção da evolução da demanda na rede de transporte em operação, bem como da expectativa de demanda em novas ligações com origem, destino ou passagem na Região Metropolitana de São Paulo – RMSP. Os resultados desta Pesquisa constituem assim a base para a formulação de novos projetos para o setor de transporte de passageiros, seja sob operação estatal ou privada.

Em 2017, foram cumpridas as seguintes etapas da Pesquisa OD:

- Desenvolvimento de sistema de tratamento, georreferenciamento e armazenamento de dados; realização de testes pilotos para os trabalhos de campo da Pesquisa Domiciliar e na Linha de Contorno da RMSP;
- Levantamento de dados na Linha de Contorno, finalizado em novembro de 2017, nas rodovias federais e estaduais de acesso à região, em terminais rodoviários e em ônibus fretados integrados a estações do sistema metroferroviário e nos aeroportos de Guarulhos e Congonhas, abrangendo contagem de veículos e entrevistas com passageiros desses veículos, com a utilização de nova tecnologia de coleta de dados – via *tablets*;
- Início dos trabalhos de consistência e expansão dos dados levantados para a Linha de Contorno;

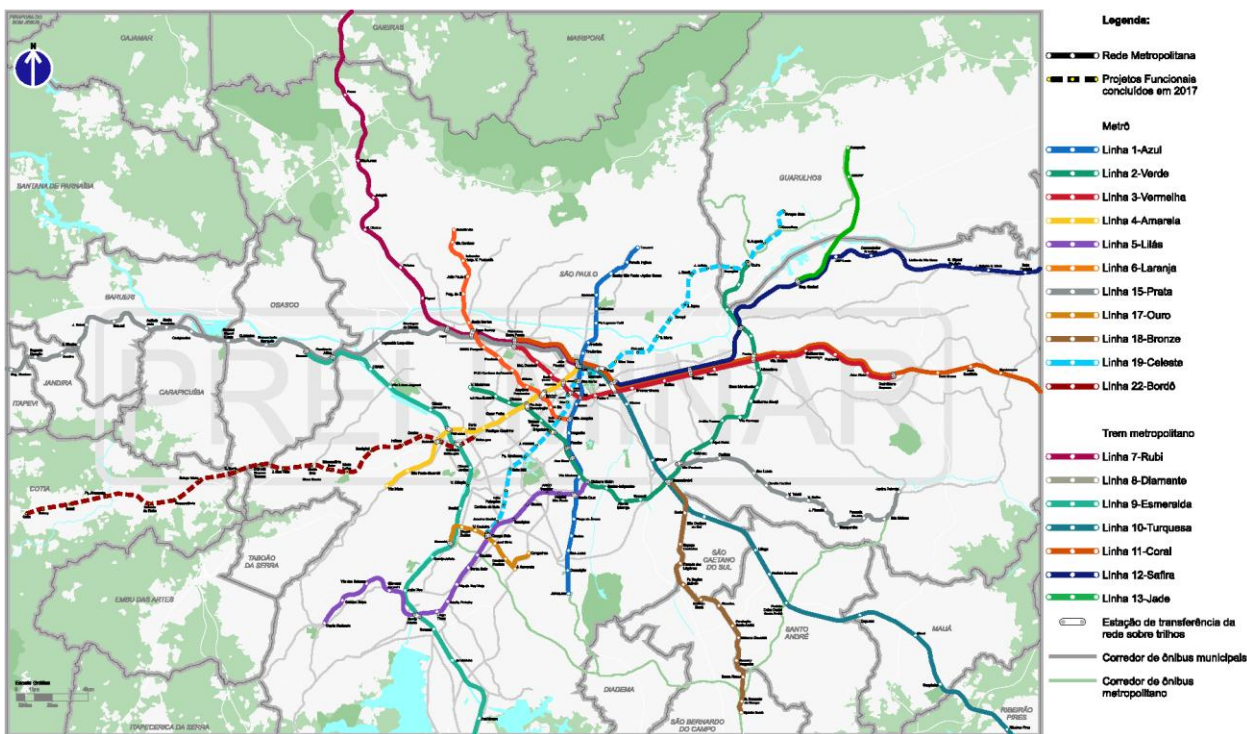


- Início dos trabalhos de campo da Pesquisa Domiciliar, a serem finalizados em 2018 em toda a RMSP, compreendendo a realização de entrevistas com todos os moradores de 32 mil domicílios sorteados;
- Realização de ações de divulgação da Pesquisa OD 2017 – RMSP, o que permitiu que os índices de rejeição à pesquisa venham se mantendo iguais aos observados nas edições anteriores.

ESTUDOS E PROJETO FUNCIONAIS

Em 2017, foram concluídos o Projeto Funcional da Linha 19-Celeste, ligando o bairro de Campo Belo em São Paulo ao Bosque Maia, no município de Guarulhos, e o Projeto Funcional da Linha 22-Bordô, ligando o centro do município de Cotia à avenida Rebouças, na zona sudoeste de São Paulo.

A figura a seguir apresenta a inserção na Rede Metropolitana de Transporte das linhas que tiveram seus projetos funcionais concluídos em 2017.



ESTUDOS E PROJETOS BÁSICOS

O desenvolvimento de projetos básicos na modelagem *Building Information Modeling* – BIM vem avançando na Companhia. Em 2017, foi criado um grupo multidisciplinar com a participação das áreas de arquitetura, engenharia civil, engenharia de sistemas, operação e manutenção, -para implantação do padrão BIM nos processos relacionados a construção e gestão de ativos imobiliários.

Linha 1-Azul

- Estudos de alternativas de ampliação da Estação São Joaquim para sua integração com a Linha 6-Laranja.



- Elaboração do projeto básico de Sistemas de Alimentação Elétrica, Auxiliares e de Telecomunicações da Estação Santa Cruz, para viabilizar a integração das linhas 1 e 5 do Metrô.

Linha 2-Verde

- Estudo de ampliação/duplicação do Pátio Tamandateí para atender a alternativa de continuidade até Penha.
- Estudo de redução de custos da implantação da extensão da Linha 2-Verde.
- Estudo preliminar de arquitetura para adequação do mezanino e plataformas da Estação Vila Prudente, para o atendimento do fluxo projetado de usuários integrados da Linha 15-Prata.

Linha 4-Amarela

- Verificação e aprovação dos projetos executivos de Superestrutura de Via Permanente da fase II do Pátio Vila Sônia – Linha 4-Amarela.
- Elaboração do projeto básico de Sistemas de Alimentação Elétrica, Auxiliares e de Telecomunicações do trecho Vila Sônia / Largo do Taboão.

Linha 5-Lilás

- Acompanhamento dos ensaios de homologação em laboratório e execução de gabaritação de via permanente da Linha 5-Lilás.
- Desenvolvimento do projeto básico de estruturas e fundações da passarela de Capão Redondo.

Linha 15-Prata

- Estudos de alternativas de traçado, remanejamento da galeria do córrego da Mooca e pré-dimensionamento das estruturas e fundações.
- Estudos para elaboração de relatório integrado de mudanças para a implantação do *track switch* a oeste da Estação Vila Prudente – Linha 15-Prata, com o objetivo de melhorar o *headway*. O estudo contemplou Via Permanente, Estruturas e Viário.
- Gestão técnica e análise do projeto básico civil da Estação Ipiranga – Linha 15-Prata, para futura integração com a Linha 10-Turquesa da CPTM.
- Gestão técnica do projeto básico de obra civil e arquitetura e análise do projeto básico civil e de sistemas das Centrais de Alimentação de Emergência da Linha 15-Prata (CAE São Lucas e CAE Iguatemi), a fim de atender as novas demandas de gestão técnica.
- Análise do projeto básico de urbanização e paisagismo, de luminotécnica, de viário e sinalização e de ciclovia do canteiro central do trecho entre as estações São Mateus e Iguatemi da Linha 15-Prata.
- Projeto de baía de regulação de ônibus da SPTrans sob a Estação São Mateus da Linha 15-Prata (urbanismo, paisagismo comunicação visual e sistema viário).

Linha 17-Ouro

- Gestão técnica do projeto básico de obra civil e arquitetura e análise do projeto básico civil e de sistemas das Centrais de Alimentação de Emergência (CAE) da Linha 17-Ouro (CAE Bandeirantes e CAE Panamby).



ESCRITÓRIO CORPORATIVO DE EMPREENDIMENTOS – PMO CORPORATIVO

A Companhia implementou seu Escritório Corporativo de Gestão de Empreendimentos – PMO Corporativo, com o objetivo de constituir um núcleo de competências, aprofundar os conhecimentos em gerenciamento de projetos e dar suporte à aplicação das melhores práticas de gestão nos empreendimentos estratégicos da empresa.

Além da implantação de uma metodologia com processos e ferramentas de gestão padronizados, foram realizadas mudanças nas missões e atribuições das áreas responsáveis diretamente pelos empreendimentos, ampliando os poderes e as responsabilidades dos gestores.

Esse trabalho rendeu ao Metrô o prêmio de PMO do Ano de 2016 da revista *Project Management Design*.

Dentre os processos de gestão implantados, destaca-se a Gestão Integrada de Riscos, Controle integrado de Mudanças e da Gestão de Lições Aprendidas.

ENGENHARIA E CONSTRUÇÃO

Em 2017, a Companhia manteve forte seu ritmo de andamento de projetos de expansão da rede metroviária, com foco nas expansões da Linha 5-Lilás, Linha 15-Prata, Linha 17-Ouro e fase II da Linha 4-Amarela. As obras da Linha 2-Verde se mantiveram paralisadas em 2017.

As linhas 5 e 17 encontravam-se em processo de licitação para concessão em 2017. Em janeiro de 2018, durante licitação realizada, o consórcio ViaMobilidade, liderado pela empresa CCR, venceu a licitação com lance de R\$ 553,8 milhões pela outorga das linhas 5 e 17, ágio de 185% sobre o preço inicial. A transição inicia-se a partir do 2º semestre de 2018.

LINHA 2-VERDE – TRECHO VILA PRUDENTE – DUTRA



14,4

Extensão (km)



13

Estações



1

Pátio



1.679.790

Pass./ Dia Útil
(incluindo trecho em operação (2021))



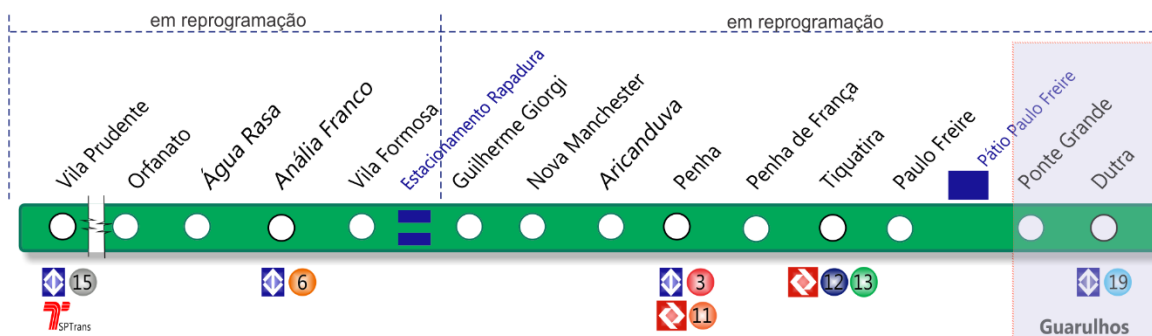
100

Headway (s)



+36

Trens





O empreendimento Trecho Vila Prudente - Dutra está projetado para uma extensão de 14,4 km de extensão, um Pátio de Manutenção, 13 estações e 36 trens adicionais; ligará a Estação Vila Prudente do Metrô ao município de Guarulhos e atenderá aos moradores dos bairros Jardim Anália Franco, Vila Formosa, Vila Manchester, Aricanduva, Penha e Tiquatira em São Paulo e Ponte Grande e Vila Augusta em Guarulhos.

São previstas conexões com a Linha 3 – Vermelha (Estação Penha) do Metrô, com as Linhas 12 – Safira e 13 – Jade da CPTM (Estação Tiquatira) e a futura Linha 19 – Celeste do Metrô (Estação Dutra).

Os contratos de implantação dos oito lotes do empreendimento da Linha 2 - Verde continuam suspensos momentaneamente, aguardando revisão pelo Governo do Estado de São Paulo. Foi concluída a demolição de 100 imóveis já desapropriados no trecho Vila Prudente – Complexo Rapadura.

Benefícios

- Atendimento aos bairros de Jardim Anália Franco, Vila Formosa, Vila Manchester, Aricanduva, Penha e Tiquatira em São Paulo e Ponte Grande e Vila Augusta em Guarulhos, além de usuários das linhas 12-Safira e 11-Coral da CPTM, que se destinam à região da avenida Paulista ou à zona sul de São Paulo.
- Distribuição do fluxo concentrado de passageiros que ocorre nas linhas 3-Vermelha do Metrô, 11-Coral e 12-Safira e futura Linha 13-Jade da CPTM, que compõem a ligação radial do serviço metroferroviário.
- Distribuição dos fluxos de viagens de transporte coletivo por ônibus e transportes motorizados individuais, que atualmente utilizam os vários eixos viários da região.
- Implantação de equipamentos de integração intermodal ao longo de todo o novo eixo, notadamente com o serviço de ônibus.
- Seu traçado “em arco” possui uma característica de ligação perimetral, proporcionando opções de deslocamento na malha metroviária que hoje são realizadas através de movimentação radial minimizando a saturação das linhas 3-Vermelha e 1-Azul.

Reduções

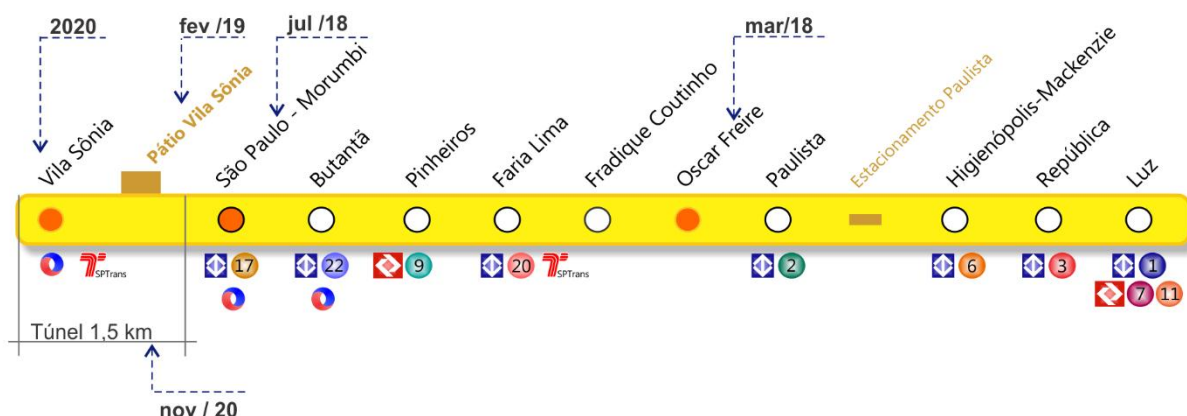
- Poluentes atmosféricos: 566 toneladas/ano.
- Gases de efeito estufa: 40,5 mil toneladas/ano.
- Consumo de combustível: 19,9 milhões de litros/ano.



LINHA 4-AMARELA FASE 2 – TRECHO LUZ – VILA SÔNIA



(Metas para entrega à CVQ)



O empreendimento Trecho Luz – Vila Sônia está projetado para uma extensão de 14,4 km, com 11 estações, um pátio de manutenção e 29 trens.

A Linha 4-Amarela está sendo implantada em duas fases:

Fase 1:

- **Trecho Luz- Butantã** (12,8 km, dos quais 8,9 km operacionais), seis estações, Butantã, Pinheiros, Faria Lima, Paulista, República e Luz e um Pátio de estacionamento e manutenção, entrega parcial (Vila Sônia) e 14 trens, em operação comercial plena desde 2011.

Fase 2:

- **Trecho Luz – Vila Sônia**, (1,5 km complementares), quatro estações, 15 trens e complementação do Pátio Vila Sônia;
 - Estação **Fradique Coutinho** em operação desde 2014;
 - Estação **Higienópolis-Mackenzie** em operação desde janeiro de 2018;
 - Estações **São Paulo-Morumbi** e **Oscar Freire** serão abertas em 2018;
 - Estação **Vila Sônia** com um Terminal de Ônibus (Vila Sônia) e prolongamento de 1,5 km de túnel para entrega em 2020; e
 - Complementação da frota de trens pela Concessionária em 2017.

As estações Higienópolis-Mackenzie e Oscar Freire foram objeto de intenso trabalho ao longo do ano visando a conclusão das obras. A eliminação das pendências possibilitou entregar a estação Higienópolis-Mackenzie à Concessionária ViaQuatro em Jan/2018. A entrega da



estação Oscar Freire foi reprogramada para 2018. No extremo sul dessa mesma linha, deu-se continuidade à execução de obras civis da estação São Paulo-Morumbi, do acabamento do acesso sul e corpo da estação e da obra bruta do acesso norte. Na estação Vila Sônia prossegue a obra bruta do corpo da estação, o acabamento do terminal de ônibus e a escavação de 1,5km de túnel de via.

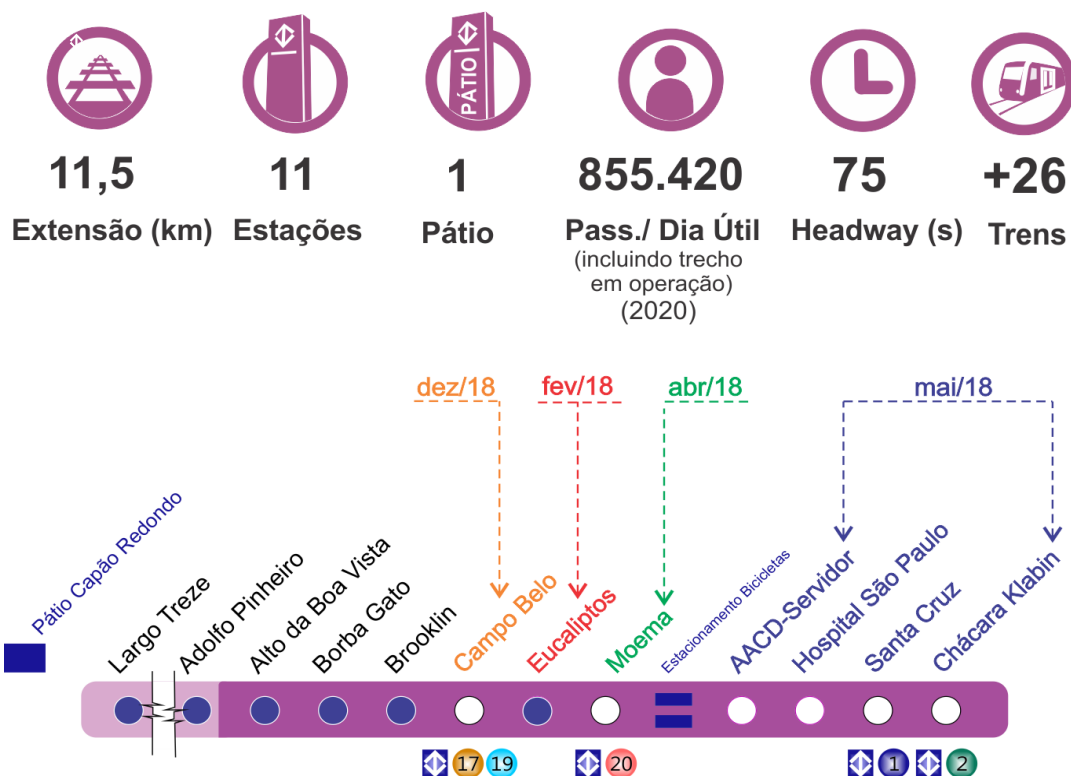
Benefícios

- Conexão do bairro da Vila Sônia, na zona oeste, com as regiões de Pinheiros, Paulista, Consolação e centro da cidade de São Paulo.
- Integração dos centros comerciais de Butantã, Pinheiros, Faria Lima, Paulista e centro da cidade de São Paulo.
- Facilitação de acesso aos centros médicos como o Hospital das Clínicas, Instituto do Coração e Hospital do Câncer.
- Constituição da rede do sistema metroviário, integrando as linhas 1, 2 e 3 do Metrô e linhas 7, 9 e 11 da CPTM.

Reduções

- Poluentes atmosféricos: 659 toneladas/ano.
- Gases de efeito estufa: 47,2 mil toneladas/ano.
- Consumo de combustível: 23,2 milhões de litros/ano.
- Intervalo entre trens (*headway*) esperado de 107 segundos.

LINHA 5-LILÁS – TRECHO LARGO TREZE – CHÁCARA KLABIN





O trecho previamente existente da Linha 5-Lilás, a partir de Capão Redondo até o Largo Treze, em operação desde 2002, conta com 8,4 km, seis estações (Capão Redondo, Campo Limpo, Vila das Belezas, Giovanni Gronchi, Santo Amaro e Largo Treze), um Pátio de Estacionamento e Manutenção (Capão Redondo) e oito trens. O empreendimento Trecho Largo Treze – Chácara Klabin está projetado para uma extensão de 11,5 km, com 11 estações, um Pátio de Estacionamento e Manutenção e 26 trens adicionais.

O Trecho Largo Treze – Chácara Klabin está sendo implantado como segue:

- **Trecho Largo Treze – Estação Adolfo Pinheiro** (0,6 km), com uma estação, Adolfo Pinheiro, em operação comercial desde agosto de 2014.
- **Trecho Adolfo Pinheiro – Brooklin** (3,0 km), com três estações, Alto da Boa Vista, Borba Gato e Brooklin, em operação comercial desde novembro de 2017.
- **Trecho Brooklin (exclusive) – Chácara Klabin** (7,9 km), com sete estações, Eucaliptos, Moema, AACD-Servidor, Hospital São Paulo, Santa Cruz, Chácara Klabin e Campo Belo e um Pátio de Estacionamento e Manutenção (Guido Caloi) em implantação da obra civil na fase de acabamento e dos sistemas, com metas operacionais para 2018.
- **Material Rodante** – Concluída em novembro de 2017 a entrega dos 26 trens CAF. Instalados e testados o sistema de CBTC em 22 trens. Previsão de conclusão no segundo bimestre de 2018.

Também faz parte do empreendimento:

- **Subestação Primária Bandeirantes** (metrô).
- **Viaduto rodoviário Santo Amaro** sobre a av. Jornalista Roberto Marinho, no cruzamento com a av. Santo Amaro.

Teve início a operação assistida seguida da operação comercial do trecho Alto da Boa Vista-Brooklin da Linha 5 – Lilás em nov/2017. Todos os 26 trens previstos foram entregues.

Benefícios

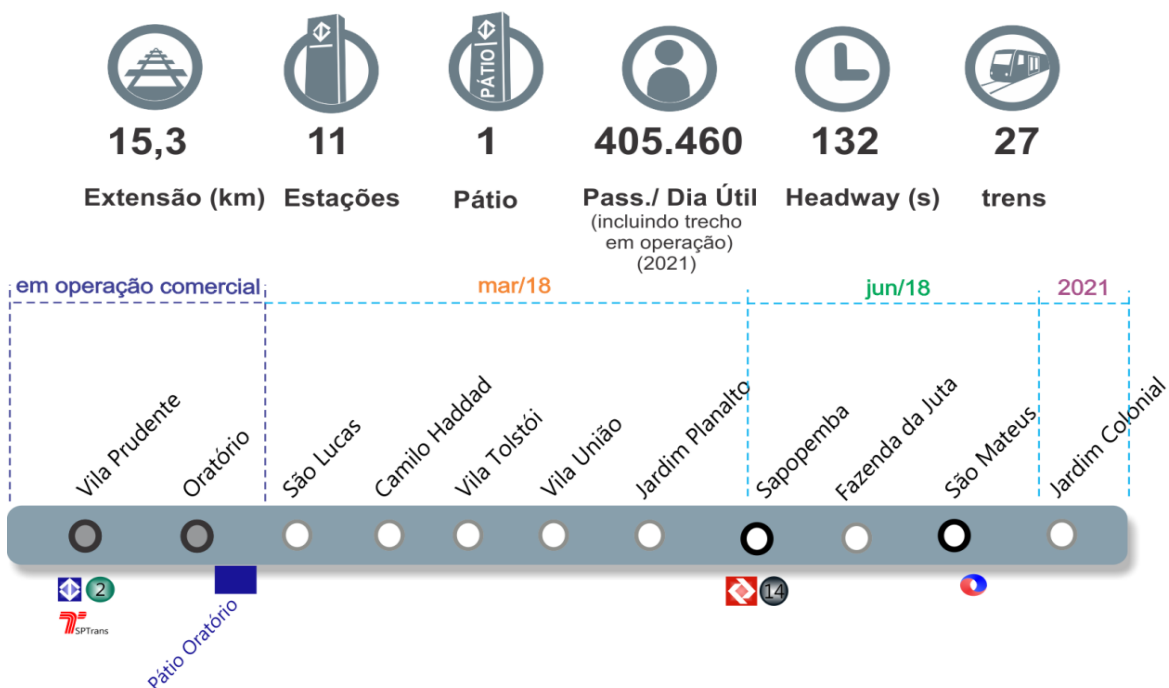
- Acesso a complexos hospitalares como Santa Casa de Misericórdia de Santo Amaro, Hospital Alvorada, Hospital do Servidor Público Estadual, Hospital de Rim e Hipertensão, Hospital São Paulo, Hospital Santa Cruz e centros especializados para tratamentos como AACD, APAE e Lar Escola São Francisco.
- Acesso a centros empresariais localizados no Largo Treze, avenidas Santo Amaro, Vereador José Diniz, Roque Petroni Jr., Morumbi e Marginal Pinheiros e os centros comerciais de Moema, Ibirapuera, Vila Clementino e Vila Mariana.

Reduções

- Poluentes atmosféricos: 1,6 mil toneladas/ano.
- Gases de efeito estufa: 117,9 mil toneladas/ano.
- Consumo de combustível: 57,7 milhões de litros/ano.
- Tempo de viagem (Bairros de Capão Redondo - Chácara Klabin) de 100 para 34 minutos.



LINHA 15-PRATA – TRECHO VILA PRUDENTE – JARDIM COLONIAL



O empreendimento Trecho Vila Prudente – Jardim Colonial está projetado para uma extensão de 15,3 km, 11 estações, um Pátio de Estacionamento e Manutenção e ainda, 27 trens, utilizando tecnologia monotrilho. O sistema monotrilho é um transporte de média capacidade, que opera sobre pneus, em via elevada (entre 12 e 15 metros de altura, dependendo do trecho) e utiliza tecnologia *driverless* (operação autônoma sem a presença de condutor). Os veículos são equipados com câmeras no interior dos carros, gravação de imagens, passagem livre entre os carros e ar condicionado.

A implantação da linha está sendo realizada em duas etapas, como segue:

- **Trecho Vila Prudente – Oratório** (2,9 km), duas estações, Vila Prudente e Oratório, e um Pátio de Manutenção e Estacionamento (Pátio Oratório), em operação comercial plena desde outubro de 2016.
- **Terminal de ônibus de Vila Prudente Norte**, entregue à SPTrans em setembro de 2017, e terminais Sul e Central a serem entregues no primeiro trimestre de 2018.
- **Trecho Oratório – São Mateus** (10,1 km), oito estações, São Lucas, Camilo Haddad, Vila Tolstói, Vila União, Jardim Planalto, Sapopemba, Fazenda da Juta e São Mateus, com previsão de entrega no primeiro semestre de 2018.
- **Trecho São Mateus – Jardim Colonial** (2,3 km), uma estação, Jardim Colonial, com previsão de entrega até 2021.
- **Material Rodante:** concluída a entrega dos 27 trens dos quais 19 liberados para a operação e oito em fase de testes e comissionamento.



Também fazem parte do empreendimento:

- **Subestações Primárias** São Lucas e Iguatemi.
- **Ciclovia** em toda a extensão do trecho operacional.

Todas as datas marco das oito estações da Linha 15-Prata foram cumpridas. Em relação às obras civis, a obra bruta foi concluída e a fase de acabamento encontra-se em andamento. Os sistemas encontram-se em fase de implantação, incluindo a realização dos testes integrados. Foi realizada Consulta Pública do processo de concessão da Linha 15-Prata, aprovada pelo Conselho Diretor do Programa Estadual de Desestatização em 2016. O processo encontra-se na STM para ajustes na modelagem e nos documentos licitatórios, com base nas sugestões encaminhadas durante a Consulta Pública.

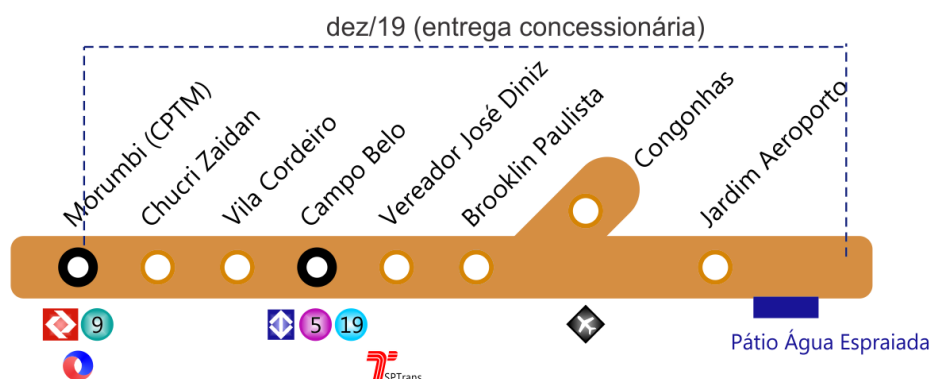
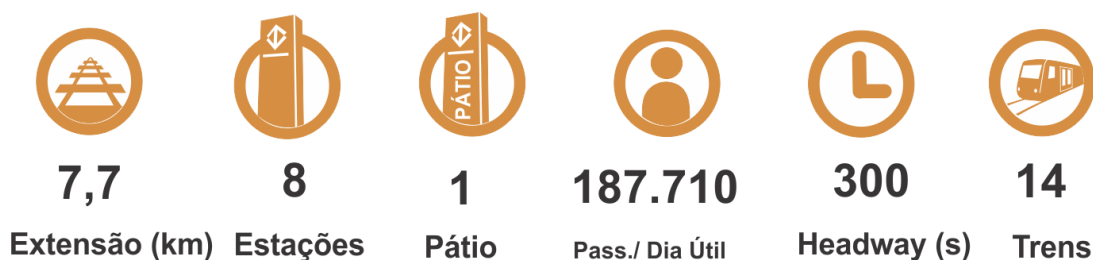
Benefícios

- Conexão de bairros populosos, como São Mateus, à região central da cidade de São Paulo por meio das novas integrações. A implantação do sistema necessita apenas de áreas adicionais nos acessos às estações, liberando o sistema viário para os demais veículos.
- O sistema monorrelha é mais amigável ao meio ambiente, pois utiliza tração elétrica (não emite gases), e utiliza pneus (baixo nível de ruído) e estruturas delgadas e leves.

Reduções

- Poluentes atmosféricos: 1,5 mil toneladas/ano.
- Gases de efeito estufa: 106,7 mil toneladas/ano.
- Consumo de combustível: 52 milhões de litros/ano.
- Tempo de viagem, de São Mateus à região central: redução de 74 para aproximadamente 40 minutos.

LINHA 17-OURO – TRECHO JD. AEROPORTO – CONGONHAS – MORUMBI





O empreendimento do Trecho 1 Jardim Aeroporto – Congonhas – Morumbi (CPTM) está projetado para uma extensão de 7,7 km, um Pátio de Estacionamento e Manutenção, oito estações e 14 trens, utilizando tecnologia monotrilho. O sistema monotrilho é um transporte de média capacidade, que opera sobre pneus, em via elevada (entre 12 e 15 metros de altura, dependendo do trecho) e utiliza tecnologia *driverless* (operação autônoma sem a presença de condutor). Os veículos são equipados com câmeras no interior dos carros, gravação de imagens, passagem livre entre os carros e ar condicionado.

A implantação da linha está sendo realizada como segue:

- **Trecho Jd. Aeroporto – Congonhas – Morumbi/CPTM** (7,7km), oito estações, Congonhas, Jd. Aeroporto, Brooklin, Vereador José Diniz, Campo Belo, Vila Cordeiro, Chucri Zaidan e Morumbi/CPTM e um Pátio de Estacionamento e Manutenção (Água Espreada), com previsão de entrega para a concessionária em dezembro de 2019.
- **Estação Morumbi/CPTM:** recontratada em dezembro de 2017 e a Ordem de Serviço emitida em janeiro de 2018.
- **Contrato:** o Metrô continua negociando com o Consórcio Monotrilho Integração – CMI a conclusão do Trecho 1.
- **Material Rodante:** frota de 14 trens em projeto.

Também faz parte do empreendimento:

- **Subestação Primária** Bandeirantes (monotrilho).
- **Ciclovia** em toda a extensão do trecho operacional.

Na Linha 17-Ouro estão sendo instaladas as estruturas metálicas de cobertura das estações Chucri Zaidan, Campo Belo e Vereador José Diniz. Nas estações Congonhas, Vila Cordeiro e Brooklin Paulista, além do prosseguimento das obras de alvenaria, foi iniciada a instalação hidráulica e de eletrodutos. Foi concluída a obra bruta da estação Jardim Aeroporto. Foram retomadas as atividades relacionadas à passagem de emergência na via elevada. Encontram-se em andamento as obras civis do Pátio Água Espreada. A estação Morumbi/CPTM teve o contrato de obras assinado em dez/2017.

Benefícios

- Economia de tempo: permite outras e novas articulações de deslocamento.
- Menos desapropriações: basicamente áreas para acesso às estações, preservando o sistema viário para os demais veículos. Amigável ao meio ambiente pela utilização de tração elétrica (não emite gases), pneus (baixo nível de ruído) e estruturas civis delgadas e leves. Previsões de demanda indicam linha não pendular, apresentando carregamentos constantes nos dois sentidos.

Reduções

- Poluentes atmosféricos: 601 toneladas/ano.
- Gases de efeito estufa: 43,3 mil toneladas/ano.
- Consumo de combustível: 21,1 milhões de litros/ano.

MODERNIZAÇÃO DO SISTEMA DE SINALIZAÇÃO E CONTROLE

O novo sistema *Communication Based Train Control* – CBTC está em implantação nas linhas 1-Azul, 2-Verde e 3-Vermelha do Metrô.



A implantação do sistema possibilitará o aumento do número de trens operando simultaneamente e conseqüentemente a redução dos intervalos entre trens, com aumento da oferta de lugares, diminuição do tempo de viagem devido ao aumento da velocidade média, redução da energia consumida em virtude do controle mais efetivo da movimentação dos trens, viabilidade de comunicações audiovisuais em tempo real e maior eficiência e segurança nas comunicações de dados para todos os outros sistemas interconectados.

Evolução do Sistema

A versão final do software de controle, incorporando todas as funcionalidades, é prevista para implantação como segue:

- Linha 2-Verde – outubro/2019.
- Linha 1-Azul – agosto/2020.
- Linha 3-Vermelha – julho/2021.

As datas marco estabelecidas no acordo arbitral junto à Alstom foram cumpridas. O andamento dos projetos e a continuidade dos testes para consolidar o sistema CBTC - *Communication Based Train Control* permitiram a implantação da versão definitiva na Linha 2-Verde. Em relação à retirada de pendências e realização de testes dos sistemas de telecomunicações, as atividades dos sistemas de monitoração eletrônica, radiocomunicação e telefonia da Linha 2-Verde foram concluídas e entregues, conforme datas marco, bem como foram retomadas as atividades dos sistemas multimídia e de controle de acesso para antecipação das entregas.

OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO

O sistema de transporte metropolitano composto pelo metrô, trem metropolitano, ônibus municipal de São Paulo, ônibus intermunicipal e ônibus interestadual foi responsável pelo transporte de 6,4 bilhões de passageiros, em 2017. Desse total, o transporte sobre trilhos garantiu o transporte de 2,1 bilhões de passageiros, representando uma participação de 33% do total de viagens realizadas por transporte metropolitano.

A rede metroviária, operada pelo Metrô de São Paulo e ViaQuatro, com 80,4 km de extensão, seis linhas e 71 estações, foi responsável por 20% das viagens na RMSP. Na rede, o Metrô de São Paulo é responsável pela operação e manutenção das linhas 1-Azul, 2-Verde, 3-Vermelha, 5-Lilás e 15-Prata, que somam 71,5 km de extensão. A ViaQuatro, empresa concessionária privada, opera e mantém a Linha 4-Amarela, com 8,9 km.

Além da ligação com a Linha 4-Amarela, a operação das linhas do Metrô de São Paulo é integrada aos trens metropolitanos, operados pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM, aos ônibus urbanos da capital, gerenciados pela SPTrans, e aos ônibus metropolitanos, gerenciados pela EMTU. Além das ligações com o sistema ferroviário da CPTM nas estações Luz, Pinheiros, Tamanduateí, Brás, Palmeiras-Barra Funda, Tatuapé, Corinthians-Itaquera e Santo Amaro, a rede possui estações integradas com terminais rodoviários nas estações Tietê, Jabaquara e Palmeiras-Barra Funda e também com estacionamentos de automóveis.

O relacionamento do Metrô com os operadores concessionários de linhas da rede metroviária é realizado através da Comissão de Monitoramento das Concessões e Permissões de Serviços Públicos dos Sistemas de Transportes de Passageiros - CMCP, que monitora e fiscaliza a



concessão das linhas. Instituída pelo Decreto nº 51.308/2006, a CMCP é vinculada à Secretaria dos Transportes Metropolitanos do Estado de São Paulo.

Em 2017 a Diretoria de Operações estabeleceu em seu planejamento três objetivos estratégicos:

- Melhoria do Desempenho
- Melhoria da Imagem do Serviço
- Redução do Custeio.

Para a Melhoria do Desempenho operacional dos serviços ofertados foi constituído um grupo de trabalho permanente que monitora o cumprimento da oferta programada e as ocorrências com os principais sistemas envolvidos, priorizando ações preventivas, em especial relacionadas ao desempenho dos trens.

As ações contemplaram a capacitação dos operadores para atuação mais rápida e eficaz em ocorrências operacionais, bem como a melhoria dos processos de manutenção preventiva e corretiva dos trens, com destaque para o sistema de portas, promovendo um aumento constante do MKBF (Tempo médio entre falhas) das frotas de trens ao longo de 2017.

Para atingir o objetivo Melhoria da Imagem do Serviço, foi realizado um trabalho com os líderes da diretoria, que juntos definiram uma estratégia que culminou na criação de uma marca cujo significado tornou-se contagiante para o nosso propósito de oferecer excelência no atendimento:

Conte comigo!

Foram estabelecidas ações em duas frentes: a primeira, com foco no empregado, disseminou o conceito de imagem que se quer atingir e o significado de estar sempre à disposição do outro, a marca "Conte Comigo". Foram implantadas 8 novas diretrizes de atendimento e criado um programa de Ensino à Distância (EAD) para disseminação das novas diretrizes com o objetivo de implementar de forma homogênea o modelo de prestação de serviço voltado à gentileza, cordialidade e cortesia, o jeito Metrô de atender ao cliente.

A segunda frente visa oferecer um ambiente de qualidade aos clientes e aos nossos próprios empregados e para isso, iniciou um programa de revitalização de estações. Nas três estações concluídas em 2017, Trianon-Masp, São Joaquim e Artur Alvim, as melhorias resultaram no reparo de mais de 3.000 itens que incluíram: adoção de lâmpadas led, mais eficientes e econômicas, pintura das áreas internas e externas, troca de vidros, comunicação visual, chegando até a revitalização de concreto em uma das estações.

Foi um grande passo para o projeto e a maior prova disso foram os elogios recebidos por bom atendimento, que tiveram um expressivo aumento de 70% em relação ao ano de 2016.

Para a Redução do Custeio também foi criado um grupo de trabalho multidisciplinar permanente com foco na otimização dos itens de custeio mais significativos da Operação, buscando a redução sustentável do custeio sem comprometer a qualidade dos serviços prestados.

As ações em 2017 abrangeram a otimização dos processos operacionais e de serviços contratados, obtendo redução de custos com pessoal, materiais e contratos, dentre as quais se destacou a redução de R\$ 35 milhões (16%) do consumo de energia elétrica, mesmo com a inauguração de novas estações e a ampliação da quantidade de trens em circulação.



PASSAGEIROS TRANSPORTADOS NO SISTEMA DE TRANSPORTE NA RMSP – 2015, 2016 E 2017

	Passageiros (milhões) 2015	(%)	Passageiros (milhões) 2016	(%)	Passageiros (milhões) 2017	(%)
Transporte sobre trilhos	2.145,8	32,4	2.127,5	32,5	2.123,1	33,0
Metrô de São Paulo ¹	1.117,6	16,9	1.107,3	16,9	1.095,7	17,0
ViaQuatro ²	198,4	3,0	200,5	3,1	199,7	3,1
Trem metropolitano – CPTM	829,7	12,5	819,7	12,5	827,7	12,9
Transporte sobre pneus	4.481,9	67,6	4.428,2	67,5	4.319,3	67,0
Município de São Paulo	2.894,9	43,6	2.915,3	44,5	2.864,3	44,4
Subsistema estrutural (ônibus comum)	1.666,0	25,1	1.671,3	25,5	1.630,6	25,3
Subsistema local (bairro a bairro e lotação)	1.228,9	18,5	1.244,0	19,0	1.233,7	19,1
Ônibus intermunicipal - EMTU	549,9	8,4	524,2	8,0	504,2	7,8
Aeroporto e corredor (trólebus e diesel)	85,2	1,4	86,0	1,3	80,5	1,2
Empresas particulares	464,7	7,0	438,2	6,7	423,7	6,6
Ônibus - outros municípios	1.037,1	15,6	988,7	15,0	950,9	14,8
Total de transportados	6.627,7	100	6.555,7	100	6.442,4	100

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

Fonte:
GPF/PFE

¹ Corresponde ao total de entradas na rede + transferências entre linhas nas estações Sé, Paraíso, Ana Rosa e Vila Prudente.

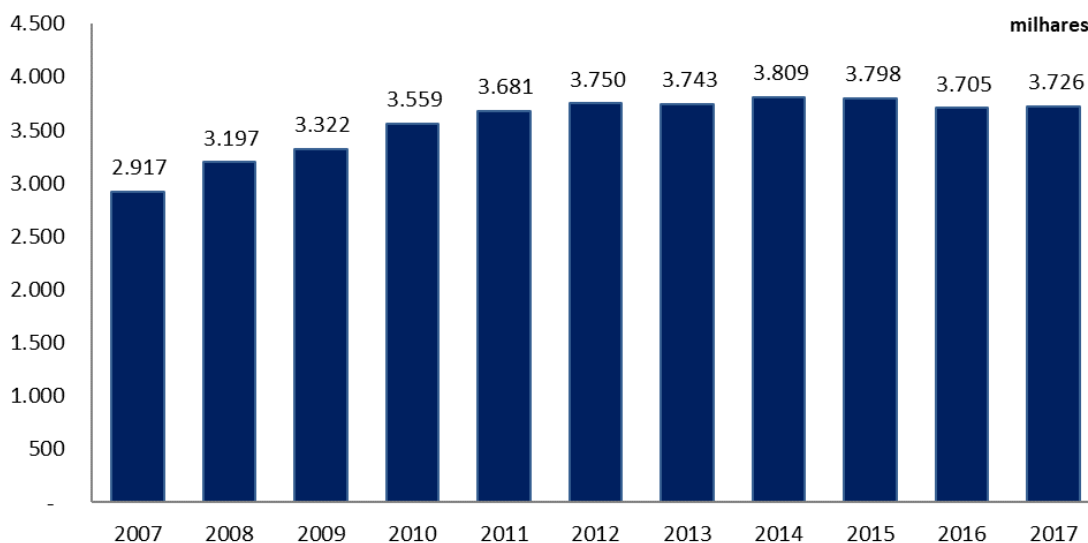
² Dados informados pela CMCP - Comissão de Monitoramento das Concessões e Permissões da STM.

DEMANDA DE PASSAGEIROS NO METRÔ

Em 2017, a Companhia do Metrô registrou a entrada de 878 milhões de passageiros em sua rede. Considerando as transferências entre linhas nas estações Sé, Paraíso, Ana Rosa e Vila Prudente, este número atinge 1.095 milhões de passageiros transportados, representando uma queda de 1,0% em relação ao ano anterior, devido principalmente ao maior número de feriados móveis que ocorreram em dias úteis neste ano, ocasionando, em alguns casos, as pontes de feriado em que normalmente a demanda é menor do que a registrada em um dia útil normal.

Nos dias úteis, a demanda média registrada foi de 3,73 milhões de passageiros transportados, apresentando um aumento de 0,5% em relação ao resultado de 2016.

A seguir apresentamos a evolução da média de passageiros transportados por dia útil na rede metroviária nos últimos 10 anos.



Nos finais de semana, a demanda permaneceu estável em relação ao ano anterior, com uma média de 2,1 milhões de passageiros transportados aos sábados e 1,2 milhão aos domingos.

A Linha 15-Prata foi a que apresentou o maior crescimento de demanda. Inaugurada em 10 de agosto de 2015, teve seu horário de funcionamento ampliado a partir de 2016 para o período das 4h40 às 24h00. Isto resultou no aumento da demanda da linha, atingindo um total de 5,1 milhões de passageiros transportados neste ano, com média de 18,7 mil passageiros transportados por dia útil, 35,7% superior a demanda de 2016.

O comportamento da demanda nas demais linhas do sistema manteve-se em 2017 similar ao de 2016 de forma geral, com destaque para a Linha 5-Lilás que teve 253 mil passageiros transportados em 2017 contra 260 mil transportados em 2016, correspondendo a uma queda de 2,6%. Em 27 de novembro de 2017 teve início a operação comercial tarifada das três novas estações da Linha 5-Lilás: Alto da Boa Vista, Borba Gato e Brooklin. A média de entradas por dia útil nessas novas estações foi de 3, 4 e 8 mil passageiros, respectivamente, o que deve reforçar o aumento de demanda para 2018.

Em 2017, a Linha 1-Azul atingiu uma média de passageiros transportados em dias úteis de 1,381 milhão, a Linha 2-Verde teve 666 mil e a Linha 3-Vermelha 1,407 milhão. Em 2016, estas médias foram de 1,371 milhão, 652 mil e 1,409 milhão, respectivamente. Em 2017, as três linhas perfizeram um total de 3,454 milhões de passageiros transportados, representando um avanço de 0,6% em relação a 2016, quando foram transportados 3,432 milhões de passageiros.

Do volume total da demanda transportada, o Bilhete Único atingiu, em 2017, a média de 1,766 milhão utilizações nos dias úteis, sendo 0,5% inferior ao resultado de 2016, correspondendo a 58,8% do total de entradas na rede e distribuídas da seguinte forma: 19,8% das viagens exclusivas de metrô, 24,1% de viagens integradas metrô-ônibus e 14,9% de viagens gratuitas (estudantes, idosos e pessoa com deficiência). Em relação ao cartão BOM, foi registrada, em 2017, a média de 164 mil entradas com o cartão BOM nos dias úteis, representando 5,5% do total de entradas na rede. Os demais 35,7% são representados pela utilização dos bilhetes Edmonson.



No sistema metroviário, 33% do total de embarques ocorrem nos períodos das 6h30 às 8h30 e das 17h00 às 19h00, caracterizados como horários de pico. Nesses horários todos os trens disponíveis da frota são colocados em operação, garantindo o máximo de eficiência ao sistema, cobertura da demanda e conforto aos passageiros.

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS - 2017 vs 2016

DEMANDA	L1-AZUL	L2-VERDE	L3-VERMELHA	L5-LILÁS	L15-PRATA	TOTAL REDE
2017						
Média Diária						
Média dos dias úteis	1.381	666	1.406	253	19	3.726
Média dos sábados	790	301	846	150	7	2.094
Média dos domingos	445	191	493	69	2	1.201
Máxima diária	1.506	731	1.532	290	24	4.083
Total Ano						
Total	407.028	190.040	419.294	74.331	5.052	1.095.745
2016						
Média Diária						
Média dos dias úteis	1.371	652	1.409	260	14	3.705
Média dos sábados	800	298	828	157	6	2.088
Média dos domingos	471	183	514	80	2	1.251
Máxima diária	1.481	731	1.525	290	18	4.000
Total Ano						
Total	411.763	188.577	425.112	78.017	3.855	1.107.322

OFERTA DE TRANSPORTE NO METRÔ

A estrutura de oferta de transporte do Metrô leva em consideração a compatibilização da demanda horária de cada linha com as premissas de eficiência operacional e disponibilidade sistêmica de controle e de frota máxima capaz de operar em cada uma das linhas, de forma a fazer com que todo o sistema metroviário opere em capacidade máxima ajustada à demanda nos diferentes horários do dia. Com isso a Companhia busca atingir um alto grau de eficácia na operação e manutenção, alinhada a um maior nível de conforto e satisfação dos passageiros. Associadas a isso, são adotadas diversas estratégias operacionais com o objetivo de possibilitar uma viagem mais rápida aos usuários.

2017



OFERTA PROGRAMADA - 2017 vs 2016

OFERTA		L1-AZUL	L2-VERDE	L3-VERMELHA	L5-LILÁS	L15-PRATA
2017						
DIA ÚTIL						
Número de trens em operação	Pico	40	24	41	14	1
	Média	33	15	35	9	1
Intervalo entre trens/segundos	Pico	125	132	111	184	444
	Média	150	211	130	315	444
Viagens programadas/dia		1.003	789	1141	571	312
Oferta no horário de pico (lugares/hora/sentido) ¹		43.900	43.200	52.500	29.600	7.700
FIM DE SEMANA²						
Número de trens em operação	Pico	28	11,5	26	8	1
	Média	24	11,5	21,5	8	1
Intervalo entre trens/segundos	Pico	181	274	179	320	444
	Média	220	274	208	320	444
Viagens programadas/dia		645	518	670	408	312
Oferta no horário de pico (lugares/hora/sentido) ³		22.700	15.050	25.400	14.700	5.400
2016						
DIA ÚTIL						
Número de trens em operação	Pico	40	23	40	7	1
	Média	33	15	35	5	1
Intervalo entre trens/segundos	Pico	125	138	113	269	454
	Média	150	211	130	369	454
Viagens programadas/dia		1.003	792	1.133	440	306
Oferta no horário de pico (lugares/hora/sentido) ¹		43.900	41.300	51.600	20.200	7.500
FIM DE SEMANA²						
Número de trens em operação	Pico	28	12	26	5	1
	Média	24	12	22	5	1
Intervalo entre trens/segundos	Pico	181	274	177	364	454
	Média	220	274	209	364	454
Viagens programadas/dia		645	518	670	372	306
Oferta no horário de pico (lugares/hora/sentido) ³		22.700	15.050	25.600	10.900	5.300

¹ Considera lotação de 6 passageiros em pé por m².

² Considera média dos indicadores entre sábado e domingo

³ Considera lotação de 4 passageiros em pé por m².

ESTRUTURA OPERACIONAL POR LINHA

2017	Extensão em Operação - km	Qtde de Estações ¹	km Percorrida pelos trens	Passageiros Transportados
Linha 1-Azul	20,2	23	6.117.422	407.028.080
Linha 2-Verde	14,7	14	3.558.819	190.039.806
Linha 3-Vermelha	22	18	7.379.045	419.293.651
Linha 5-Lilás	12,3	10	1.452.513	74.330.905
Linha 15-Prata	2,3	2	235.011	5.052.302
Total	71,5	64	18.742.810	1.095.744.744

¹ As estações de transferência Ana Rosa e Paraíso (Linha 1-Azul e Linha 2-Verde) e Sé (Linha 1-Azul e Linha 3-Vermelha) estão computadas em ambas as linhas que atendem. As estações Vila Prudente da Linha 2 - Verde e Linha 15-Prata são fisicamente independentes, portanto foram consideradas individualmente no total das linhas.



2016	Extensão em Operação - km	Qtde de Estações ¹	km Percorrida pelos trens	Passageiros Transportados
Linha 1-Azul	20,2	23	6.338.045	411.762.270
Linha 2-Verde	14,7	14	3.603.941	188.576.500
Linha 3-Vermelha	22	18	7.502.200	425.111.639
Linha 5-Lilás	9,3	7	1.423.187	78.017.194
Linha 15-Prata	2,3	2	197.107	3.854.544
Total	68,5	61	19.062.480	1.107.322.147

¹ As estações de transferência Ana Rosa e Paraíso (Linha 1-Azul e Linha 2-Verde) e Sé (Linha 1-Azul e Linha 3-Vermelha) estão computadas em ambas as linhas que atendem. As estações Vila Prudente da Linha 2 - Verde e Linha 15-Prata são fisicamente independentes, portanto foram consideradas individualmente no total das linhas.

INDICADORES OPERACIONAIS – PERFORMANCE

O desempenho dos sistemas e equipamentos é medido por indicadores determinados nos processos certificados pela NBR ISO 9001:2015, e abrange a manutenção de material rodante, equipamentos fixos, via permanente, estruturas e instalações civis.

Material Rodante

Para atender aos requisitos do programa horário imposto pela demanda de transporte são desenvolvidos processos de manutenção preventiva, corretiva e melhoramentos nos subsistemas constituintes do material rodante, que passam por modernizações e modificações, visando garantir o desempenho e a segurança operacional.

A oferta de trens é medida pelo índice de disponibilidade, cuja meta atualmente estabelecida é assegurar o cumprimento, nos horários de pico, do percentual estabelecido para todas as linhas em operação. Os resultados obtidos em 2017 estão na tabela abaixo:

Disponibilidade de Trens para Atendimento dos Picos

LINHAS	Meta (>) (%)	2016 (%)	2017 (%)
Linha 1-Azul	98,0	99,4	99,3
Linha 2-Verde	98,0	99,6	99,8
Linha 3-Vermelha	98,0	98,9	98,9
Linha 5-Lilás	97,0	97,3	97,5

Via Permanente

A denominação “via permanente” define o conjunto de equipamentos e instalações que permite a movimentação e circulação de trens. É composta basicamente de trilhos continuamente soldados, assentados em placas de apoio fixadas sobre vigas longitudinais de concreto nos trechos em túnel e elevados ou apoiados sobre dormentes de concreto protendido nos trechos de lastro ou dormentes de madeira nas regiões onde se encontram os aparelhos de mudança de via.

Além dos aparelhos de mudança de via (AMV) e das máquinas de chave, que são os responsáveis pela mudança de trajetória das composições metroviárias e veículos de manutenção, consideram-se ainda como parte desse sistema os lubrificadores de trilhos,



responsáveis pela injeção de graxa na lateral dos trilhos para diminuir o desgaste provocado pelo contato roda-trilho e o terceiro trilho, seccionadores e contatores de terceiro trilho, responsáveis pela transmissão de energia elétrica para alimentar as composições metroviárias.

Um dos indicadores utilizados na avaliação da disponibilidade da via é medido pelo número de atrasos superiores a cinco minutos na liberação da via para o início da operação comercial. Em 2017, os resultados do indicador estiveram dentro da meta estabelecida.

Disponibilidade da Via Permanente

LINHAS	Meta (<)	2016	2017
Linha 1-Azul	1 atraso/mês	0,3	0,3
Linha 2-Verde	1 atraso/mês	0,2	0,4
Linha 3-Vermelha	1 atraso/mês	0,6	0,9
Linha 5-Lilás	1 atraso/mês	0,2	0,1

Sinalização

Este sistema é composto por vários equipamentos eletroeletrônicos e destina-se ao controle e distribuição de trens ao longo da via, com a máxima oferta de viagens e segurança, pois foi concebido e implementado com o conceito de falha segura, analisado e aprovado por entidades especializadas e independentes.

A disponibilidade do sistema de sinalização também pode ser avaliada em conjunto com os equipamentos de via permanente por meio de um indicador que representa a duração das restrições à circulação de trens na via, computado em minutos/mês. Em 2017, os resultados mantiveram-se satisfatórios.

Disponibilidade do Sistema de Sinalização

LINHAS	Meta (<)	2016	2017
Linha 1-Azul	250 min	84	59
Linha 2-Verde	250 min	75	26
Linha 3-Vermelha	350 min	170	156
Linha 5-Lilás	200 min	130	136

Alimentação Elétrica

O Sistema de Alimentação Elétrica é composto pelas Subestações Elétricas Primárias, Retificadoras e Auxiliares, e pelos Sistemas de Distribuição de energia para os trens conhecidos por “3º trilho” e “rede aérea”, bem como os equipamentos envolvidos em cada subsistema tais como: para-raios, disjuntores, seccionadores, transformadores de potência, transformadores de potencial TP, transformadores de corrente TC, barramentos, cubículos e painéis, cabos de energia, barramentos do 3º trilho e cabos e acessórios da rede aérea.

A disponibilidade do Sistema de Alimentação Elétrica é medida pela duração das restrições de potência mensal (em minutos) na operação comercial. O resultado de 2017 é mostrado abaixo.



Disponibilidade do Sistema de Alimentação Elétrica

LINHAS	Meta (<)	2016	2017
Linha 1-Azul	50 min	14,2	8,5
Linha 2-Verde	35 min	7,8	5,7
Linha 3-Vermelha	55 min	26,6	1,8
Linha 5-Lilás	30 min	20,7	0

Equipamentos Auxiliares de Estação

Este sistema é composto de uma grande variedade e diversidade de equipamentos, cada qual com sua função específica e importância para o sistema operacional e cujo desempenho tem se mostrado satisfatório nos últimos anos.

Destaca-se o resultado das escadas rolantes, devido a sua importância na movimentação de usuários nas estações. Para efeito de controle de processo, a disponibilidade é monitorada por linha. Todas as linhas apresentaram indicadores que atendem plenamente às metas estabelecidas.

LINHAS	Meta (>) (%)	2016 (%)	2017 (%)
Linha 1-Azul	99,0	99,6	99,6
Linha 2-Verde	97,0	98,6	98,6
Linha 3-Vermelha	98,7	99,4	99,3
Linha 5-Lilás	98,3	99,5	99,5

Modernização da Frota de 98 Trens

O processo de modernização dos trens das frotas das linhas 1-Azul e 3-Vermelha, além da atualização tecnológica, oferece maior conforto para os usuários e contempla:

- Sistema de ar-condicionado, proteção contra incêndio, sistema de informação audiovisual, freios com controle de patinagem e deslizamento (melhora o desempenho em condições de baixa aderência, como na chuva), tração em corrente alternada, câmeras de vigilância internas e externas, monitoramento contínuo dos equipamentos pelo operador, substituição do sistema de portas e inspeção, revisão e reparos na estrutura e nos truques dos trens.
- A melhora na ergonomia com o rearranjo interno e a substituição da iluminação.

O processo de modernização dos trens iniciou-se em 2011 planejando-se a passagem por esse processo de todos os 98 trens. Até dezembro de 2017, 92 trens foram concluídos, dos quais 86 estão em operação e seis retornam à operação em 2018, após testes e implantação do sistema CBTC.

Os seis trens restantes estão em processo de modernização com a conclusão de todo o processo prevista para 2018.



NEGÓCIOS E RECEITAS ACESSÓRIAS

A Companhia dedica-se ao planejamento e a potencialização da exploração comercial de seus ativos – atuais e futuros. O objetivo é ampliar oportunidades de negócios complementares à operação metroviária de modo a maximizar a obtenção de receitas não-tarifárias adicionais, além da valorização de seu patrimônio.

Nesta dimensão, o Metrô atua nos seguintes segmentos:

- **Desenvolvimento Imobiliário** – desenvolvimento e exploração de novos empreendimentos edificadas nas áreas remanescentes à implantação da rede metroviária como, por exemplo, shopping centers, terminais rodoviários, estacionamentos, entre outros.
- **Varejo** – exploração dos espaços no interior das estações e terminais urbanos destinados a lojas, quiosques, ações promocionais, entre outros.
- **Publicidade** – exploração dos espaços nas estações, trens e túneis para veiculação de campanhas publicitárias.
- **Telecomunicações** – exploração dos espaços das estações e túneis para o desenvolvimento de projetos de telecomunicação focados em proporcionar aos usuários maior disponibilidade de acesso a serviços de telefonia, internet e sistemas de fibra ótica.

A obtenção de receitas acessórias tem papel relevante na busca do equilíbrio financeiro da Companhia, alinhada a diversas outras medidas para a redução de custos e despesas. Nessa linha, o resultado de 2017 na obtenção de receitas não-tarifárias bateu recorde histórico, alcançando R\$ 248,3 milhões, 31,7% a mais que em 2016 quando o montante foi de R\$ 188,5 milhões, atingindo em 2017 o marco de 13% em relação às receitas tarifárias, superando a média de 10% auferida nos últimos anos.

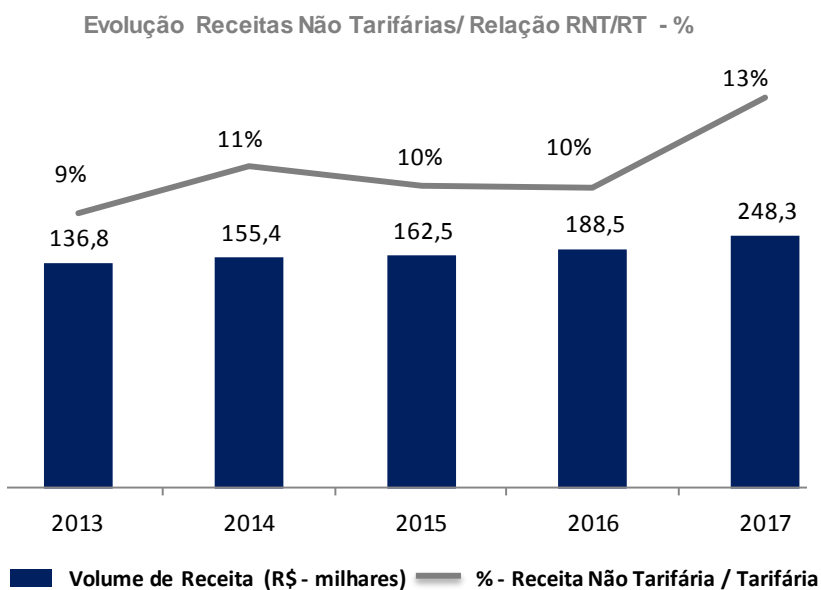
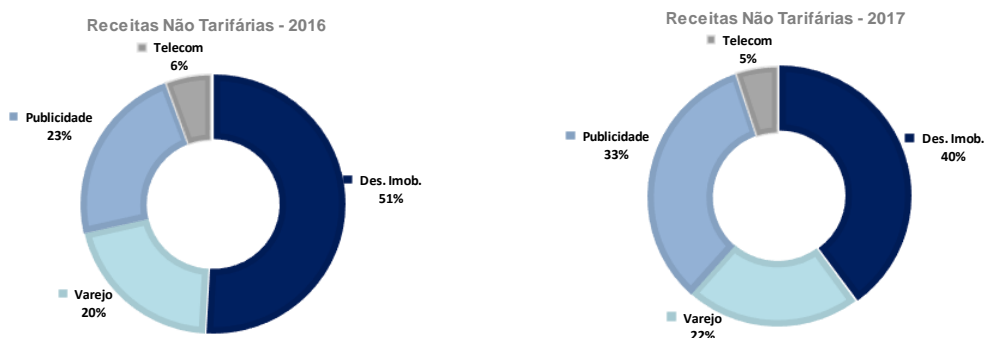
Principais ações que contribuíram para esse resultado:

- Pregão Eletrônico, realizado através da BEC (Bolsa Eletrônica de Compras), para comercialização de espaços em estações anteriormente selecionados por Carta de Autorização de Uso (CAU). A nova modalidade levou à valorização média de 150% do metro quadrado. Foram negociados 106 espaços onde operam 95 lojas.
- Licitação da concessão de publicidade nos espaços metroviários, vencida pela líder mundial no segmento – JCDecaux, no montante de R\$ 375,6 milhões pelo prazo de 10 anos, considerando remuneração inicial de R\$ 51,1 milhões sob regime de outorga e adicionalmente remuneração mensal de R\$ 2,75 milhões ou 35% do faturamento bruto da operadora, prevalecendo, dos dois valores, o maior. Além disso o contrato prevê investimento mínimo de R\$ 20 milhões em equipamentos.
- Performance consistente dos contratos dos shoppings e terminais rodoviários em 2017, representando receitas no segmento de Desenvolvimento Imobiliário de R\$ 99,1 milhões, 40% das receitas acessórias do ano.
- Valorização do patrimônio da Companhia com a inauguração da expansão do Shopping Itaquera: 64.000 m² adicionais, com 153 novas lojas, proporcionando remuneração anual suplementar da ordem de R\$ 5,8 milhões a partir 2018.
- Fornecimento de serviço de Wi-Fi em 40 estações que conta com mais de 530 mil usuários registrados e mais de 6 milhões de acessos.



- Concessão de Terminais Urbanos, cujo edital publicado em Ago/2017, foi suspenso pelo Tribunal de Contas e deve ser republicado em 2018.
- Modernização da Rede de Dados Metronet - o contrato para execução do Projeto Infovia - foi assinado em Dez/2017 e a sua execução se dará ao longo de 2018. Paralelamente, o edital para contratação de estudo sobre potencial de exploração comercial de fibra óptica no Metrô (INFOVIA) foi publicado e pregão eletrônico marcado para 2018.

A evolução de participação dos segmentos de negócios na construção da receita não tarifária de 2017 e 2016, além da série histórica de evolução das receitas não tarifárias pode ser observada nos gráficos a seguir:





SISTEMAS DE GESTÃO

GESTÃO DE RISCOS CORPORATIVOS

A Lei nº 13.303 de 30/06/2016 estabelece que as empresas públicas e as sociedades de economia mista adotem estruturas e práticas de Gestão de Riscos e Controle Interno. Em 2017, a Companhia do Metrô criou, diretamente ligada à Presidência (P), a Assessoria Especial da Presidência (P/AES), com o objetivo de dar início à Gestão de Riscos Corporativos (GRCorp), desempenhando, dentre outras, as seguintes funções:

- Estabelecer políticas para a gestão dos riscos estratégicos, patrimoniais, operacionais, financeiros, socioambientais e reputacionais da Companhia.
- Auxiliar, apoiar e monitorar as ações das diversas áreas na identificação, análise, classificação, controle e/ou mitigação de riscos para a Companhia.
- Propor e/ou acompanhar o desenvolvimento e atualização de planos de contingência para os processos vitais da Companhia.
- Estabelecer temas e frequência para campanhas e treinamentos sobre gestão de riscos para os gestores e empregados da Companhia.

Com base na experiência adquirida na implantação e aplicação dos processos de gestão de riscos em empreendimentos, o PMO Corporativo iniciou em 2017 o desenvolvimento da Metodologia de Gestão de Riscos Corporativos – GRCorp, observando referências metodológicas mundialmente reconhecidas, tais como COSO-ERM (*Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission*) e ISO 31000, além de atender às orientações emanadas do Guia de Orientação para Gerenciamento de Riscos Corporativos do Instituto Brasileiro de Governança Corporativa (IBGC).

Além do desenvolvimento de uma metodologia específica para o Gerenciamento de Riscos Corporativos do Metrô, o trabalho do PMO Corporativo inclui a entrega de uma ferramenta específica para dar suporte aos processos de gestão, um plano para capacitação referente à metodologia e à capacitação das áreas envolvidas no Plano de Negócios da empresa.

O início da aplicação dos processos de Gestão de Riscos Corporativos está previsto para o segundo semestre de 2018.

SISTEMA INTEGRADO DE GESTÃO – SAP

Em 2017, a Companhia realizou o *go live* de seu sistema integrado de gestão – Projeto Transformação –, o qual visou a implementação do sistema SAP em toda a empresa alcançando todos os processos de gestão administrativa, contratual e econômico-financeira. A entrada em produção (*go-live*) do SAP foi seguida de operação assistida, mantida até a operação em ritmo normal. Foram assinados contratos garantindo a atualização tecnológica, os serviços de suporte técnico às licenças dos produtos que compõem o SAP, bem como suporte à aplicação e introdução de melhorias.

O projeto, que durou quase três anos e contou com cerca de 200 profissionais envolvidos, foi estruturado em três frentes de atuação:

- Fase I – SAP ECC: plataforma de produção integrada do sistema de gestão totalmente *online* e disponível para todos os profissionais da Companhia.



- Fase II – BI/BW: ambiente de *Business Intelligence*, integrada à plataforma de produção e que permite a construção e desenvolvimento de relatórios inteligentes e cubos de extração e tratamento de dados, auxiliando na gestão do negócio e acelerando o processo de disseminação das informações e tomada de decisões.
- Fase III – BPC: ambiente integrado de gestão e controle orçamentário, o qual permite a construção matricial do orçamento empresarial, além de permitir maior nível de controle e gestão dos recursos alocados por frente de trabalho e curvas de consumo e realização.

Além do sistema SAP, a Companhia atuou durante o período de implementação em outras frentes complementares, como: a) Revisão e simplificação de processos, metodologia essa que continua em 2018; b) Implementação de central de cadastros centralizado; c) Implementação de solução de apuração fiscal integrada ao SAP; d) Central de atendimento logístico.

O Metrô visa com o combinado dessas ações buscar de forma estrutural otimizar o fluxo das informações e a qualidade da mesma dentro da organização, além de eliminar interfaces manuais desnecessárias e que geram redundâncias nos processos internos. Dessa forma, a Companhia busca ser uma empresa mais ágil, pronta a ter respostas mais rápidas ao mercado e com um processo gerencial mais robusto, ancorado nas melhores práticas disponíveis.

SISTEMAS DE GESTÃO CERTIFICADOS

O Metrô dispõe atualmente dos seguintes sistemas de gestão certificados:

Sistema	Escopo
Qualidade (ISO 9001)	Processos de operação, manutenção, logística de suprimentos, compras e contratações, serviços administrativos, jurídico, gerenciamento da implantação da Linha 4-Amarela e Linha 17-Ouro.
Meio ambiente (ISO 14001)	Impactos ambientais associados aos processos da rede implantada ¹ .
Segurança e Saúde Ocupacional (OHSAS 18001)	Perigos e riscos associados à atividade laboral de todos os empregados.

¹ Os impactos associados à expansão da rede são gerenciados pelos programas de controle e compensação decorrentes do processo de licenciamento.

Todos os sistemas estão subordinados a uma única política – Política Integrada de Qualidade, Meio Ambiente, Segurança e Saúde Ocupacional – e possuem procedimentos unificados para diversos requisitos que são comuns às normas de referência. Uma estrutura matricial, a Comissão Permanente de Sistemas de Gestão, garante a compatibilidade e integração entre os sistemas de gestão.

O Sistema de Gestão Ambiental e os Sistemas de Gestão da Qualidade encontram-se adequados às novas versões da NBR ISO 9001 e NBR ISO 14001, publicadas em 2015. Em 2017, uma auditoria do Organismo Certificador Credenciado confirmou a adequação das melhorias efetuadas, emitindo certificados de conformidade com as novas versões das normas ISO 9001 e ISO 14001.



As ações do projeto Gestão Corporativa da Qualidade relacionadas à rede atual consistiram na adequação dos Sistemas de Gestão da Qualidade à NBR ISO 9001:2015, e na elaboração de Acordos de Nível de Serviço entre os Sistemas de Gestão da Qualidade existentes. Para a rede futura, as ações consistiram na elaboração da "Especificação do padrão de serviços para os usuários da rede futura e definição do sistema de mensuração" e do Instrumento Normativo "Condicionantes para comissionamento e entrega de instalações, equipamentos e sistemas".

RELACIONAMENTO COM PÚBLICOS DE INTERESSE

Diariamente o Metrô tem a responsabilidade de tornar rápida, segura e confortável a viagem de 3,7 milhões de usuários por dia útil e de engajar um público interessado no que acontece na rede metroviária e nas obras de expansão. Assim, a informação e o relacionamento são estratégicos para que o serviço público seja prestado.

O estabelecimento do diálogo entre a empresa e o público na prática cotidiana está no centro das ações da empresa, por trazer maior proximidade às manifestações e necessidades dos usuários, cidadãos, empregados e demais públicos, além de assegurar a transparência na gestão.

Foram identificados dez públicos que são impactados e têm influência na operação e expansão da rede metroviária. Foram também identificados os públicos cujas demandas a empresa tem responsabilidade em atender: os que têm proximidade ou interesse pelo negócio e os públicos que representam associações, grupos ou categorias associadas ao negócio. São eles:

INFLUÊNCIA	Governo (acionistas), organismos financiadores, cidadãos, usuários, empregados (ativos, afastados e aposentados), comunidade (desapropriados, comunidade do entorno, comerciantes, escolas, hospitais e família de empregados), fornecedores, concessionários, outros operadores de transporte e imprensa.
RESPONSABILIDADE	Governo (acionistas), Conselho de Administração, Governo (órgãos reguladores), organismos financiadores, fornecedores e concessionários.
PROXIMIDADE	Setores: construtivo, de transportes, metroferroviário, publicitário, comunicação e marketing, imobiliário, comércio e serviços, tecnologia e órgãos públicos.
REPRESENTATIVIDADE	Sindicatos, associações, CoMET, Alamys, organizações civis, imprensa, organismos certificadores.

A participação do cidadão no acompanhamento do serviço prestado pelo Metrô é assegurada pelos diversos canais de comunicação e relacionamento da empresa, além do contato direto com os empregados. Com o crescimento do acesso às novas tecnologias de comunicação, foram priorizadas ações que visam atender às expectativas em relação aos atributos essenciais do serviço (rapidez, confiabilidade, conforto, atendimento, comunicação e segurança).



A partir das pesquisas de avaliação do serviço realizadas junto aos usuários foram implementadas ações específicas para melhoria de seis atributos:

- **Atendimento:** disseminação do Programa de Melhoria da Imagem do Serviço "Conte Comigo" a todos os empregados com o objetivo de melhorar o atendimento prestado e oferecer um ambiente de qualidade aos clientes. Foi criado um programa para disseminar as novas diretrizes de atendimento alinhadas ao novo modelo de prestação de serviço com foco em gentileza e cordialidade.
- **Confiabilidade:** continuidade das reciclagens dos operadores de trem para agilizar a atuação em ocorrências e garantir a rápida normalização do sistema.
- **Rapidez:** ampliada a quantidade de trens em operação (de 69 para 79) possibilitando a redução do intervalo nas Linhas 2-Verde, 3-Vermelha e 5-Lilás, com consequente melhoria da oferta de serviço (ampliação de 13.900 lugares/hora/sentido nos dias úteis).
- **Conforto:** revitalização e melhoria do ambiente de 5 estações: Trianon-Masp, São Joaquim, Artur Alvim (concluídas), Consolação e Vila Mariana (em andamento).
- **Segurança:** intensificação de ações para o combate do comércio irregular nos trens e estações e campanhas para "Combate ao Abuso Sexual" em conjunto com o Tribunal de Justiça e outras operadoras de transporte.
- **Informação:** melhoria do atendimento às solicitações enviadas pelos usuários no momento de sua viagem a partir da disponibilização do aplicativo mobile "Metrô Conecta".

Em 2017, o Sistema Corporativo de Atendimento ao Cliente – Fale conosco, registrou 14.684 manifestações dos cidadãos, representando uma diminuição de 2% no total em comparação ao ano de 2016, envolvendo reclamações (7.589), solicitações de informações (5.539), sugestões (715), elogios (504), denúncias (248) e agradecimentos (89). Destaca-se que as denúncias registradas se referem à atuação dos empregados operacionais, de serviços ao cliente, em estações e arredores.

Além do Fale Conosco, o Metrô de São Paulo mantém outros canais de relacionamento com seus usuários, conforme mostra a tabela abaixo.

CANAIS DE RELACIONAMENTO COM USUÁRIOS / CIDADÃOS

CANAL	CONTATOS ¹	
	2016	2017
SMS-Denúncia Mensagens recebidas	51.483	59.943
Metrô Conecta Mensagens recebidas ²	-	19.171
Telefone do usuário Ligações recebidas	2.296	2.391
Caixa de sugestões Cartas recebidas	768	749
Atendimento pessoal Atendimentos realizados	407	292
Redes Sociais Atendimentos realizados	16.613	17.809
Fale Conosco Manifestações recebidas	15.006	14.684
SIC - Serviço de Informação ao Cidadão Atendimentos realizados	1.383	1.498

1. Em cada contato o usuário pode relatar várias manifestações. | 2 Aplicativo disponível desde 06/06/2017.



CIDADÃOS E USUÁRIOS NAS REDES

A comunicação nas redes sociais digitais tem apresentado um número de seguidores cada vez maior ano a ano, pelo alcance e repercussão dos conteúdos e engajamento com os internautas.

No setor de transporte urbano e tráfego brasileiro, o Metrô de São Paulo tem o maior número de seguidores e de curtidas nas redes sociais. Continua à frente no *Twitter* e passou do segundo para o primeiro lugar no *Facebook* em 2017.

Twitter	Seguidores 2017		Facebook	Curtidas 2017	
1º	Metrô SP	1.748.694	1º	Metrô SP	229.982
2º	CET-SP	1.255.751	2º	Metrô Rio	216.749
3º	CPTM	689.484	3º	CPTM	170.562
4º	SPTTrans	684.987	4º	TrensUrb - Porto Alegre	94.430
5º	Metrô Rio	193.671	5º	SPTTrans	73.133
6º	TrensUrb - Porto Alegre	71.429	6º	CET	21.603

No perfil do Twitter, o Metrô alcançou a marca de 1,7 milhão de seguidores em 2017, crescimento de 23,5% comparado com o ano anterior e o segundo do setor em nível mundial ficando atrás somente do perfil do Metrô de Londres, com 2,3 milhões. Já no Facebook, o ano encerrou com 229.982 curtidas, aumento de 22,46% em relação a 2016.

O Metrô também criou perfil no Instagram, atingindo em 2017, mais de 4 mil seguidores – número 5,4 vezes maior que no ano anterior, e mais de 1,6 milhão de visualizações.

CULTURA E CAMPANHAS SOCIAIS

Os usuários podem associar a cultura e ações de interesse social e educativo à experiência de viagem no sistema. São organizadas atrações artístico-culturais em diversas estações, humanizando e ativando o espaço de passagem para se tornar um lugar de lazer, convivência e conhecimento.

Ações culturais

Linha da Cultura: programa mensal de exposições com grande diversidade de linguagens artísticas e abordagem de assuntos, de técnicas artísticas e pontos de vista. Em 2017, foram realizadas 214 exposições no ano, em média 18 exposições mensais.

Mostras Fixas: Estação Alto do Ipiranga: O Metrô e Seus Bairros - Ipiranga: O Bairro do Grito!; Estação Largo Treze: O Metrô e Seus Bairros - Santo Amaro; Estação Adolfo Pinheiro: O Bonde em Santo Amaro.

Projeto Arte no Metrô: As estações do Metrô compõem uma diversificada galeria de arte contemporânea, proporcionando ao cidadão o convívio diário com expressivos artistas plásticos do cenário brasileiro e internacional. Ao longo das estações está disposto um acervo permanente de obras de arte, composto de murais, instalações, pinturas e esculturas. Atualmente, o acervo possui 91 obras de arte.



Parcerias e convênios com museus:

- Vitrine Lasar Segall é uma parceria do Metrô com o Museu Lasar Segall e está localizada na Estação Santa Cruz. Em 2017, a Vitrine contou com quatro exposições.
- Vitrine do MASP é uma parceria do Metrô com o Museu de Arte de São Paulo – Masp localizada na Estação Trianon-Masp. Em 2017, foram organizados dois programas: Arquivo no Trianon-Masp e Masp no Metrô.
- Sala Metrô Tiradentes é uma parceria com o Museu de Arte Sacra – MAS, localizado na Estação Tiradentes. Em 2017, foram realizadas quatro exposições.
- Vitrine de Ikebana é uma parceria do Metrô com a Associação de Ikebana do Brasil, localizada na Estação Liberdade. A cada semana, um novo arranjo é apresentado aos usuários da estação. Em 2017, foram 54 arranjos.
- Museu da Diversidade Sexual é o primeiro equipamento cultural da América Latina relacionado à temática, criado por meio do Decreto nº 58.075/2012 e vinculado à Secretaria da Cultura do Estado de São Paulo. Está localizado na Estação República. Em 2017, foram organizadas quatro exposições.
- Vitrine de Figurinos de Ópera é resultado de uma parceria com o Theatro São Pedro e o Instituto Pensarte. Está localizada na Estação Marechal Deodoro. No ano de 2017, foram expostos quatro figurinos.

Poesia no Metrô: é um programa de leitura de poemas em língua portuguesa que acontece nas estações da Linha 2-Verde (Vila Madalena - Alto do Ipiranga). São expostas obras de poetas, brasileiros e portugueses, como Augusto dos Anjos, Camões, Cruz e Sousa, Florbela Espanca e Olavo Bilac. Doze poesias permanecem expostas nas estações Ana Rosa, Chácara Klabin, Paraíso e Vila Madalena.

Banda dos Seguranças do Metrô: formada a partir de encontros casuais na empresa, a Banda dos Seguranças ultrapassa os limites de suas instalações, trens e estações e revela o talento dos empregados para os usuários. Em 2017, realizou 14 apresentações em diferentes estações do Metrô de São Paulo.

Música, teatro, dança e oficina: apresentações de espetáculos musicais, teatrais e de dança nas estações. Foram realizadas 63 apresentações artísticas em 2017.

Linha do Meio Ambiente: programa criado para promover a cultura para a sustentabilidade, realizou o evento Sustentabilidade + Trilhos, com a presença de especialistas em comunicação para a sustentabilidade, além de quatro exposições de projetos socioambientais e manifestações artísticas nas estações.

Campanhas e Ações de Marketing Social

A Companhia desenvolve campanhas ou ações em parceria com outras instituições, abordando conceitos de cidadania, preservação do patrimônio público, segurança e uso correto do sistema.

Em 2017, foram produzidas cerca de 50 campanhas, com destaque para temas como Novas Tarifas, Concurso Fotográfico 2017, Comércio Irregular - Fase 2, Novo aplicativo Metrô Conecta, Dê o Exemplo Direitos e Deveres dos Usuários, Juntos Podemos parar o Abuso Sexual nos Transportes, Coleta Seletiva, Pesquisa OD 2017, Novas Estações da Linha 5-Lilás, Segurança no Final de Ano 2017.



Em 2017, foram realizadas cerca de 40 ações de marketing social, com destaque para: Doação de Sangue na Estação Sé (parceria com a Pró-Sangue), Hepatite Zero, Prevenção da Violência contra a Mulher; Maio Amarelo – Street Crosser; Testagem HIV, Testagem Tuberculose, Setembro Vermelho – Siga seu Coração e Tome uma Atitude, Prevenção ao Câncer de Boca, Prevenção a Doenças Ligadas a Tireoide, Dia C (Dia do Cooperativismo), Dia do Desafio, Rodovirtua (Artesp), Campanha contra Violência Infantil, Campanhas de Aferição de Pressão Arterial e Testes de Glicose, Semana do Microempreendedor (Sebrae), Novembro Azul e Outubro Rosa.

METRÔ NA MÍDIA

Informações sobre o serviço, andamento de obras de expansão e inauguração de estações e trechos são temas que têm repercussão na mídia, tanto em pautas oferecidas como em solicitações de veículos de comunicação.

Há sempre interesse pelo dia a dia como por pautas especiais que revelam histórias e bastidores do sistema metroviário. São personagens e histórias de vida de usuários e empregados, serviços de manutenção, bastidores da megaoperação metroviária, campanhas de conscientização e ações sociais e eventos culturais nas estações.

Em 2017, os temas de maior repercussão na mídia originadas do trabalho do Metrô foram: inauguração, em setembro, de três novas estações na Linha 5-Lilás (Alto da Boa Vista, Borba Gato e Brooklin); grande troca de trilhos na Linha 3-Vermelha; divulgação da Pesquisa Origem e Destino 2017; apreensão de 20 kg de cocaína e U\$ 2,6 mil em dinheiro na Estação Patriarca da Linha 3-Vermelha; e lançamento do Wi-Fi nas estações do Metrô.

Foram feitos quase cinco mil atendimentos pela imprensa, considerando os acompanhamentos feitos em campo (nas estações, trens, trechos, pátios de manutenção, obras de expansão etc.), por telefone e por e-mail.

AÇÕES EM COMUNIDADES LINDEIRAS ÀS OBRAS DE EXPANSÃO

A Companhia estabelece um processo de relacionamento e comunicação com as comunidades impactadas direta ou indiretamente pelos empreendimentos em implantação pelo Metrô, com a sociedade civil e público em geral desde o início do processo de desapropriação e reassentamento, ao longo da implantação e progresso das obras civis até a entrega das linhas à cidade.

Em 2017, efetuaram-se 2.651 atendimentos e atividades referentes à desapropriação, reassentamento, comunicação social e impacto de obras, bem como o envio de 36 subsídios a atendimentos efetuados pela Ouvidoria do Metrô.

Neste ano, os atendimentos e atividades referentes à desapropriação abrangeram primordialmente a consultas de munícipes quanto à desapropriação de imóveis e orientações gerais. Em relação aos assuntos de reassentamento, trabalhou-se no equacionamento dos convênios a serem firmados com a Companhia de Desenvolvimento e Habitacional Urbana – CDHU para os impactados pelas linhas 5-Lilás, 15-Prata e 17-Ouro, em resposta à inviabilidade econômico-financeira de implantação de empreendimento habitacional destinado aos convênios das duas primeiras linhas, por baixa adesão do público. Paralelamente, disponibilizaram-se unidades habitacionais remanescentes do convênio da Linha 17-Ouro, resultando em mudanças nos atendimentos em curso.

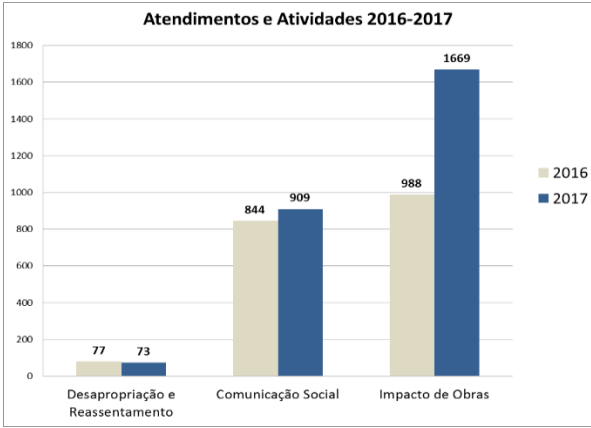


Ao longo de 2017, mantiveram-se as tratativas para estabelecimento do convênio para reassentamento referente à Linha 2-Verde, que depende, em parte, das alterações em andamento nos convênios das linhas 5 e 15.

Encerrou-se o ano de 2017 com 130 famílias vulneráveis em atendimento pelos planos de reassentamento, removidas em áreas das linhas 5-Lilás, 15-Prata e 17-Ouro, e que atualmente recebem auxílio moradia até o reassentamento definitivo.

Dentro desse processo de relacionamento e comunicação, destacou-se em 2017 o Programa Institucional de Visita às Obras, aberto aos interessados em conhecer a expansão da rede metroviária.

Foram realizadas 23 visitas, nas estações das linhas 4-Amarela (São Paulo-Morumbi); 5-Lilás (Eucaliptos, Santa Cruz e Chácara Klabin), 15-Prata (Vila Tolstói e Jardim Planalto).



Quadro. Atendimentos por macroprocesso em 2016 e 2017.



Quadro Demanda de atendimentos e atividades, por linha, em 2016 e 2017.

GESTÃO DE PESSOAS

Em 2017, o Metrô implementou um conjunto de ações voltadas à melhoria de processos e revisão de políticas e instrumentos de RH. Entre elas merecem destaque a atualização dos fatores de avaliação de desempenho para os cargos operativos, envolvendo praticamente 80% da população metroviária, a revisão das competências gerenciais, e o estudo do Plano de Cargos e Salários, que permitirá a implementação de um plano para movimentação salarial e de carreira para os metroviários.



Foram elaborados estudos preliminares para revisão da estrutura de cargos e salários de desenhos de carreira em conjunto com as áreas de negócio, considerando o diagnóstico de cargos e remuneração apresentado pela consultoria. Foram revisadas as competências da liderança com a participação do plano executivo e apoio de consultoria externa.

Foi implantada estrutura matricial nas gerências de empreendimento, subordinadas à Diretoria de Engenharia. Foi definida a estrutura de governança e realizadas alterações na estrutura organizacional necessárias ao go-live do SAP. As alterações estruturais para atendimento à Lei 13.303/2016 foram encaminhadas ao CODEC. Foi iniciado o processo para eleição do Representante dos Empregados no Conselho de Administração cuja eleição deverá ocorrer em 2018.

O Metrô de São Paulo encerrou o ano com uma equipe de 9.153 profissionais.

Distribuição do Quadro de Empregados¹	2015	2016	2017
Operação	4.511	4.446	4.526
Manutenção	2.806	2.822	2.769
Administração	1.295	1.228	1.161
Expansão	774	758	697
Indicadores do Quadro de Empregados¹			
Número de Empregados¹	9.386	9.254	9.153
Admissões no Exercício¹	16	86	336
Demissões no Exercício^{1 e 2}	199	240	439
Divisão por sexo e cor¹			
Masculino	7.509	7.417	7.363
Feminino	1.877	1.837	1.790
% de cargos de chefia ocupados por mulheres	16%	16%	15%
nº de negros⁴	2.399	2.351	2.357
% de cargos de chefia ocupados por negros	13%	14%	15%
Faixa etária¹			
até 20 anos	0	2	27
de 21 a 30 anos	1.181	1.045	1.022
de 31 a 40 anos	1.722	1.695	1.766
de 41 a 50 anos	2.494	2.293	2.086
de 51 a 60 anos	3.151	3.213	3.223
acima de 61 anos	838	1.006	1.029
nº de empregados acima de 45 anos	5.705	5.775	5.622
Tempo médio de empresa¹	17,6	18,4	18,3
nº de empregados com até cinco anos de empresa	2.278	1.712	1590



Escolaridade			
Ensino Fundamental	345	331	309
Ensino Médio Incompleto	375	363	347
Ensino Médio Completo	3.842	3.783	3.727
Superior Incompleto	1.319	1.318	1.339
Superior Completo	2.917	2.890	2.730
Pós-Graduação	489	476	459
Demais Graus (Mestrado/Doutorado)	99	93	76
Não cadastrados			166
Número de aprendizes ⁵	50	325	249
Número de estagiários ³	198	109	127
Número de empregados com deficiência e reabilitados ⁵	279	270	300
Número de dependentes de empregados	13.469	13.047	12.613

¹ Dados não contemplam os aprendizes.

² Em 2016, início das demissões do PDV, que deverão ocorrer ao longo de dois anos.

³ Estagiários de nível universitário e médio.

⁴ Considerados os empregados que se declaram pretos e pardos.

⁵ Cotas: PCD: 407 empregados (5% quadro, excluindo ASM1); Aprendizes: 312 (no final de 2017 foram desligados 47 aprendizes por término de contrato, que serão repostos em 2018).

Zona geográfica de moradia dos empregados	2014	2015	2016	2017
Centro	472	455	452	427
Norte	1.127	1.111	1.094	1.084
Sul	1.684	1.633	1.617	1.558
Leste	3.024	2.947	2.894	2.898
Oeste	679	668	662	647
Outros (municípios)	2.626	2.622	2.535	2.539

A partir de 2016 não constam os aprendizes que possuem contrato por prazo determinado.

eSocial

O eSocial é um projeto do governo federal que, por meio de um fluxo único de informações, vai digitalizar o envio das informações relacionadas ao trabalho interno (empregados) ou externo (contratações de serviços). Além da Receita Federal do Brasil, a Caixa Econômica Federal, o INSS e o Ministério do Trabalho e Emprego também estão na organização do projeto e utilizarão essas informações no cumprimento das suas missões, gerando malhas fiscais e trabalhistas. O projeto consiste no mapeamento e diagnóstico da compatibilização do ambiente da empresa ao ambiente proposto pelo e-Social com indicativos de saneamento.

As ações para implementação do e-Social evoluíram ao longo do ano baseadas nas versões 2.2 e 2.3 do e-Social, que previam sua implantação integral em Jan/2018. Em 2017 foi dada ênfase às ações para atualização e qualificação cadastral; adaptações dos sistemas envolvidos



e respectivas interfaces; testes funcionais dos respectivos processos x geração e envio de arquivos para o ambiente de governo. Em Nov/2017 o governo anunciou a versão 2.4, forçando ajustes em diferentes dimensões do projeto (sistemas, processos, dados, mudança cultural). Foi aprovado um aditivo contratual junto à consultoria contratada para realização de diagnóstico dos impactos da nova versão e adequação das ações para atendimento à legislação, que prevê a implementação gradativa até Jan/2019.

TREINAMENTO, CAPACITAÇÃO E UNIVERSIDADE CORPORATIVA

Universidade Corporativa - Unimetro

Os objetivos da Universidade Corporativa derivam da estratégia e do Plano de Negócios do Metrô para seus recursos humanos e se viabilizam por meio de suas cinco escolas: Cultura Organizacional, Gestão Empresarial, Gestão de Empreendimentos, Excelência Operacional e Relacionamento Institucional.

Além de treinamentos que capacitam os empregados para exercerem suas funções, foram desenvolvidos projetos voltados à modernização e mudança cultural, tais como: SAP, eSocial, BIM, PMO, desenvolvimento da liderança, gestão do conhecimento, e a remodelagem de treinamentos voltados à capacitação para a excelência no atendimento ao usuário.

No total, foram realizadas 214.734 Hxh de treinamentos com 43.418 participações, uma média de 22,84 horas por empregado.

SEGURANÇA & SAÚDE OCUPACIONAL (SSO) E QUALIDADE DE VIDA

A preocupação com a segurança e ambiente norteou os programas legais de saúde ocupacional e os voltados ao Sistema de Gestão da Segurança e Saúde Ocupacional (SGSSO) que está aderente à Norma OHSAS 18001, versão 2007, com a certificação do Metrô válida até 11/06/2018.

Outra frente mantida foram os programas sociais voltados a empregados, dependentes e familiares, nas áreas de educação financeira, preparo para aposentadoria, assistência social, medicamentos especiais e apoio na inclusão de dependentes com deficiência.

Saúde do trabalho

O índice¹ de doenças ocupacionais em 2017 fechou em 0,062%. Em relação ao gênero, todos os registros de doença ocupacional estão relacionados a homens.

Doença ocupacional

	2014	2015	2016	2017
Nº de casos	4	2	5	6
Indicador	0,040%	0,021%	0,052%	0,062%

¹ Cálculo do índice: registros/nº empregados contratados.

Obs.: para o cálculo de empregados, expurgam-se aqueles com contratação diferenciada – os estudantes em estágio e pesquisadores.

Programa de controle médico de saúde ocupacional

Com o objetivo de conhecer o perfil de saúde/doença dos metroviários e programar ações para a promoção e preservação da saúde, foram realizados 9.566 exames ocupacionais em 2017, atendendo a Norma Regulamentadora NR 7.



Prevenção e acidentes de trabalho

Em 2017 foram registrados 665 acidentes de trabalho, não sendo alcançada a meta prevista de redução de 12 acidentes do trabalho em número absoluto, conforme tabela abaixo.

Tipo de acidente	2014	2015	2016	2017
Distúrbio osteomuscular relacionado ao trabalho	4	2	2	2
Assaltos	0	0	1	-
Treinamentos (TAF/TTI)	0	1	2	-
Trajeto	106	99	116	105
Quedas de trajeto*	55	55	64	48
Quedas típicas	50	71	91	-
Outros**	391	416	412	510
Total de acidentes	561	591	624	665

* Considerado no trajeto.

** Atropelamento, agressão, batida contra, atingido por, contato com sangue, queda de moto, esforço excessivo, prensamento entre, reação do corpo a seus movimentos, contato com produtos químicos, contato com temperaturas extremas, contato com eletricidade, quedas e treinamento TAF/TTI

Diversidade e inclusão para o trabalho

Foram realizadas ações com o intuito de desenvolver os empregados em diferentes temas relacionados à valorização da diversidade no trabalho, visando fortalecer uma cultura de respeito, igualdade e inclusão, tanto internamente quanto para com o público usuário:

- A formação de novos supervisores das estações (OTM3 – SUP) passou por uma revisão de todo seu conteúdo dentro do qual foi desenvolvido um módulo sobre Diversidade com foco na atuação e sua responsabilidade como líder e exemplo para a equipe. O módulo foi aplicado em duas turmas, em outubro e novembro, totalizando 34 empregados.
- Foi lançada nova campanha de Combate ao Assédio Sexual nos Transportes Públicos que contou com a participação de todas as empresas de transporte do Estado de São Paulo, o Tribunal de Justiça, o Ministério Público, a Defensoria Pública e as Polícias Civil e Militar. A campanha conjunta teve por objetivo levar a discussão do tema a todos os meios de transporte e unir forças entre os órgãos e empresas no combate ao assédio. Houve sensibilização das equipes de linha de frente de todos os envolvidos. No Metrô foram realizadas palestras voltadas principalmente para supervisores e coordenadores das equipes de Operação e Segurança. Foi também preparado material informativo para que os participantes das palestras fizessem repasses.
- Visando ampliar as discussões e conhecimentos a respeito dos grupos de Diversidade, foram realizados PIC (Programas de Inteligência Corporativa) que contou com a participação de especialistas nos assuntos e representantes dos grupos. Os temas abordados foram: Mulheres e suas Conquistas: A presença da Mulher no Metrô e no Mercado de Trabalho, Políticas Públicas e Cidadania LGBT e Imigrantes: O Metrô a serviço de todos os povos.
- Para a 21ª edição da Parada do Orgulho LGBT, foi desenvolvido material informativo contendo explicação sobre os principais conceitos e também recomendações de como



melhor atender o público no dia do evento. O material foi distribuído nas estações que faziam parte do roteiro da Parada e nas principais estações de integração.

- Foram atendidas três empregadas transexuais que apresentaram algumas necessidades, como crachá com Nome Social e utilização do vestiário de acordo com sua identidade de gênero. Foram realizadas conversas de orientação.
- Realizada a inclusão de 12 empregados PCD em 2017, que ingressaram por concurso público.

Oportunidade aos jovens

As contratações de estudantes foram realizadas em parceria com o Centro de Integração Empresa Escola – CIEE e Secretaria de Emprego e Relações do Trabalho – SERT.

Engajamento

Desenvolvido o Programa de Reconhecimento dos empregados relacionado à prestação de atendimento diferenciado nas estações, homenagem por tempo de serviço.

Para trabalhar o Orgulho de Pertencer e a motivação foram realizadas ações que valorizavam o trabalho dos metroviários e aproximavam suas famílias da Companhia:

- O Programa de Visita de Familiares trouxe 285 participantes para conhecer os Pátios de Manutenção de Itaquera, Jabaquara e Capão Redondo. Nessas visitas os metroviários puderam mostrar às suas famílias seus locais de trabalhos e áreas importantes da Companhia. Além da participação dos 38 monitores que apresentaram as áreas aos visitantes, o programa também contou com 33 voluntários de diversas áreas do Metrô, que ajudaram na condução e orientação dos grupos. Essa ampla participação permitiu também a integração entre os empregados e as áreas da empresa. Foram realizadas 14 visitas no período de 4 a 13/12/2017.

PROGRAMA DE DEMISSÃO VOLUNTÁRIA

O Programa de Demissão Voluntária-PDV, lançado ao final de 2016 para promover a renovação do quadro de empregados, iniciou o processo de desligamento da Companhia em 2017.

O programa contou com a adesão de 513 empregados na primeira etapa de inscrições que, somadas às 2ª e 3ª etapas que ocorreram durante o ano de 2017, atingiu 1.044 adesões. Em 2017, foi efetivado o desligamento de 316 empregados, restando, portanto, um saldo de 728 empregados a serem desligados em 2018. Há uma autorização do governo para 214 novas contratações, que irão permitir dar seguimento aos desligamentos do quadro operativo inscrito, sem prejudicar os níveis de serviço e atendimento à população. Do total de vagas liberadas, 163 são administrativas - não têm reposição prevista - e as demais vagas são de cargos operativos e legais, que têm a reposição programada conforme critérios definidos e aprovados no Regulamento do PDV.

A execução do PDV possibilitará a redução permanente do quadro das áreas administrativas, e promoverá a renovação das equipes de trabalho nos cargos operativos e legais (obrigatórios por legislação trabalhista).



BALANÇO SOCIAL

IMPACTOS SOCIOECONÔMICOS

O sistema de transporte sobre trilhos proporciona um benefício social evidente para os usuários, maior velocidade nos deslocamentos e melhor desempenho ambiental por ter sua operação garantida com o uso de energia elétrica, de fonte mais limpa e processos de gestão ambiental certificados.

No contexto de alta dependência de combustíveis fósseis pelo setor de transporte e seus efeitos associados às mudanças climáticas, o transporte público sobre trilhos se destaca pela baixa emissão de gases de efeito estufa – GEE, sobretudo em países com matriz energética predominantemente renovável como é o caso do Brasil.

É observada mundialmente a vantagem do metrô frente ao uso de ônibus e automóveis para a mobilidade urbana. Levando em conta o desempenho climático da matriz energética brasileira, a diferença de emissões entre os meios de locomoção é ainda mais expressiva.

No entanto, para alteração do padrão de mobilidade urbana em cidades populosas, existe a necessidade de empreendimentos importantes em infraestrutura. A construção de novas vias requer, além de expressivos investimentos financeiros, a execução de atividades e o consumo de materiais que geram emissões de GEE.

BENEFÍCIOS SOCIAIS

Os benefícios sociais do Metrô, que compõem o Balanço Social da Companhia, representam os impactos positivos da rede do Metrô sobre a qualidade de vida da metrópole, em função de suas características operacionais e ambientais.

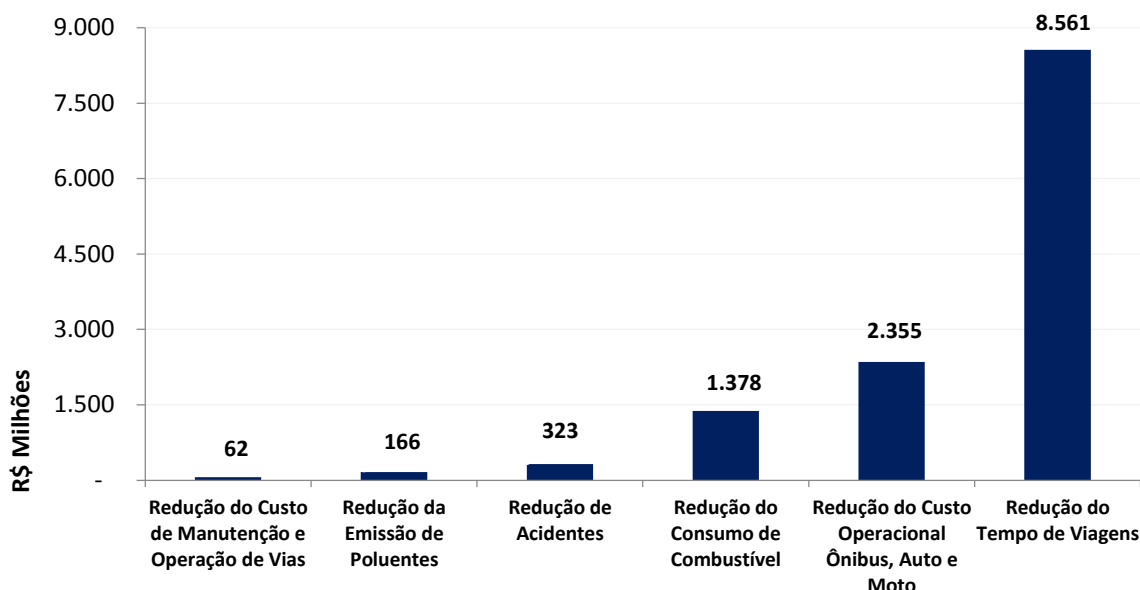
O cálculo dos benefícios sociais computa as perdas monetizadas da sociedade, no caso hipotético de que o Metrô não estivesse em operação, resultando na sua substituição por outros modos de transporte motorizado. Ou seja, as viagens hoje feitas utilizando o metrô passariam a ser feitas por ônibus, automóveis ou motos. Contempla o aumento da frequência dos ônibus e da quantidade de autos e motos nas ruas, resultando no aumento dos congestionamentos, do tempo gasto nas viagens, do consumo de combustíveis, dos custos operacionais, do número de acidentes de trânsito e da poluição atmosférica com seus consequentes impactos à saúde da população.

Tal procedimento, aplicado aos indicadores operacionais de 2017, revela que a rede do Metrô gerou benefícios sociais estimados em R\$ 12,8 bilhões. A redução dos tempos de viagem é componente mais significativo do conjunto de benefícios medidos – 66,7% do total, conforme mostra o gráfico abaixo.



Benefícios Sociais 2017 – total de R\$ 12,8 bilhões

Preços médios de 2017



Benefícios Sociais de 2017 e 2016 (preços correntes)

Discriminação	Unidade	2017		2016	
		Quantidade (mil)	Valor (R\$) (milhões)	Quantidade (mil)	Valor (R\$) (milhões)
Redução Custo Manutenção e Operação Vias	-	-	62,49	-	62,08
Redução de Emissão de Poluentes	toneladas	740	165,79	949	215,65
Redução dos Custos de Acidentes	nº de acidentes	18	322,55	19	323,19
Redução do Consumo de Combustíveis	litros	453.432	1.378,35	471.323	1.405,26
Redução do Custo Operacional	quilômetros	2.162.475	2.354,70	2.187.653	2.270,36
Redução do Tempo das Viagens	horas	977.674	8.560,98	983.105	8.591,58
Total			12.844,85		12.868,12

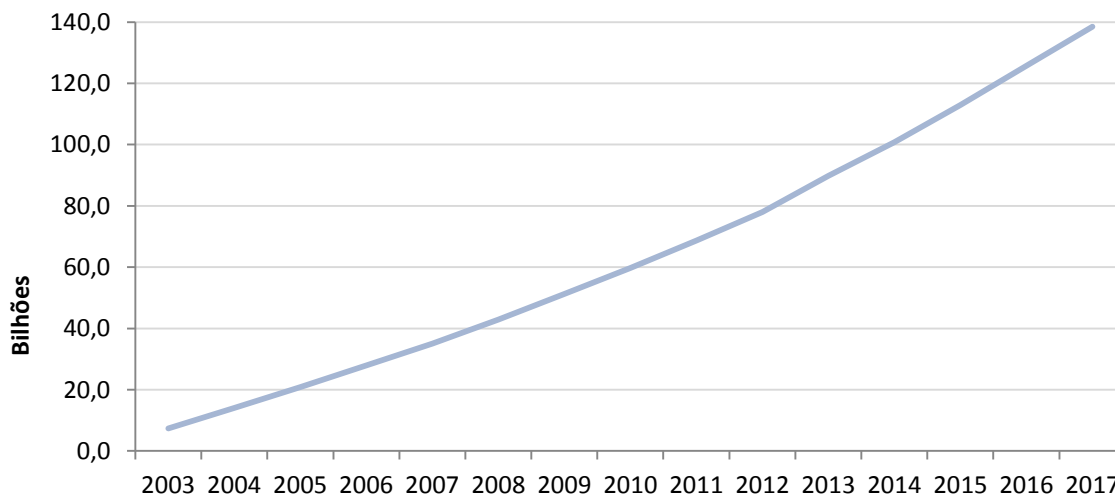
O valor dos Benefícios Sociais gerados pela rede do Metrô, composta pelas linhas 1-Azul, 2-Verde, 3-Vermelha, 5-Lilás e 15-Prata em 2017 manteve-se praticamente igual ao de 2016 (variação inferior a 1%), consequência de uma redução de 1,2% nas viagens realizadas de metrô. A atualização dos fatores de emissão de poluentes da frota de automóveis, ônibus e motocicletas, de acordo com o relatório Emissões Veiculares no Estado de São Paulo, 2015, disponibilizado pela Companhia Ambiental do Estado de São Paulo – Cetesb, também contribuiu para o resultado.



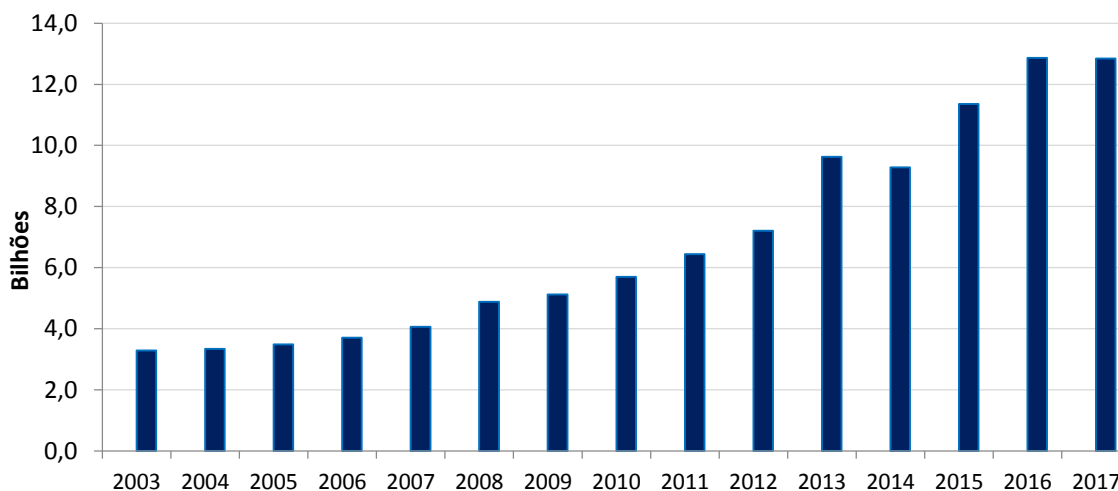
Benefícios Sociais Acumulados

De 2003 até 2017, a Companhia do Metrô gerou benefícios para a população da RMSP e para a economia do país que totalizam R\$ 138,5 bilhões.

Benefícios Sociais acumulados - 2003 a 2017
(em R\$ bilhões de 2017)



Benefícios Sociais dos exercícios - 2003 a 2017
(em R\$ bilhões correntes)



Nota: No decorrer de 2014, a São Paulo Transportes – SPTrans, empresa municipal responsável pela gestão do sistema de transporte coletivo da cidade, alterou a metodologia de cálculo da velocidade média do sistema ônibus, dado utilizado na metodologia de avaliação dos benefícios sociais decorrentes da operação do Metrô de São Paulo. Essa alteração resultou na quebra da série histórica da evolução dos benefícios sociais do Metrô de São Paulo. Portanto, o resultado do cálculo, a partir de 2014, não deve ser diretamente comparado com os resultados publicados nos anos anteriores.



IMPACTOS AMBIENTAIS

Em todas as fases dos empreendimentos metroviários, da sua concepção até a operação, são analisados os aspectos ambientais, sociais e econômico-financeiros, garantindo boas práticas e a conformidade com a legislação vigente.

A mitigação dos impactos ambientais das obras é norteadas pelo Plano Básico Ambiental – PBA, específico para cada empreendimento, e decorrente do processo de licenciamento. O benefício fundamental da aplicação do PBA é a prevenção e/ou mitigação dos impactos gerados durante a instalação de um empreendimento de Metrô, bem como a potencialização de impactos positivos. Assim, todo o Programa de Gestão Ambiental – PGA, parte integrante do PBA, contempla ações aplicadas às áreas contaminadas, arqueologia, ruído e vibração, resíduos, efluentes, material excedente de escavação, erosão e assoreamento, qualidade do ar, recalques em edificações lindeiras, vetores, comunicação social e manejo arbóreo no âmbito do Termo de Compromisso Ambiental – TCA, além de algum controle e/ou mitigação específico de determinado empreendimento em obra ou operação.

Em 2017, foram obtidas 38 licenças ambientais de sete linhas em operação e em expansão, sendo 20 Licenças de Instalação e 18 Licenças de Operação, o que envolveu a produção de relatórios técnicos, de acompanhamento de obras, de investigação e mitigação em áreas contaminadas, de ruído e vibração e de manejo arbóreo.

Áreas contaminadas

Além de assumir a solução dos passivos oriundos de desapropriações realizadas em áreas contaminadas, o Metrô realiza ações de gerenciamento de contaminação em áreas externas às áreas desapropriadas e nas áreas de influência de um empreendimento, nos casos em que o método construtivo pode alterar a extensão e o comportamento da contaminação no subsolo.

Arqueologia

A gestão do Patrimônio Histórico, Cultural e Arqueológico, identificado nos estudos das ocupações pretéritas no contexto etno-histórico do local dos empreendimentos, envolve também um processo de educação e conscientização da comunidade no entorno. São realizados workshops, palestras, oficinas, mostras fotográficas, cursos e diálogos diários com participação dos trabalhadores das obras e do público escolar.

Neste aspecto, também se destacam o resgate dos trilhos do bonde de Santo Amaro e a implantação da Vitrine Arqueológica na Estação Adolfo Pinheiro, a identificação de sítios arqueológicos nas estações Alto da Boa Vista e AACD Servidor da Linha 5-Lilás, na Estação Vila Tolstói da Linha 15-Prata e na Estação Vila Cordeiro da Linha 17-Ouro, em 2017. Na Vitrine Cultural da Estação São Bento foi apresentada a mostra “O Metrô Descobrimo o Passado” exibindo algumas peças encontradas durante as escavações realizadas na Avenida Adolfo Pinheiro no centro histórico de Santo Amaro. Para a exposição, o Metrô contou com o Museu Histórico Sorocabano, Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional - IPHAN e A Lasca Consultoria e Assessoria em Arqueologia.

Paisagismo e Requalificação Urbana

Os empreendimentos Linha 15-Prata e Linha 17-Ouro são exemplos positivos de requalificação urbana com a implantação das ciclovias e do paisagismo sob o elevado dos monotrilhos. O projeto da Linha 15-Prata, que se encontra em estágio mais avançado de implantação,



contempla a construção de jardins de chuva, biovaletas para infiltração da água pluvial e diminuição das inundações, área de convívio, plantio de espécies frutíferas, sinalização viária nas travessias e integração com as estações e terminais.

Sistema de Gestão Ambiental da rede em operação

A gestão dos impactos ambientais decorrentes da administração, operação e manutenção da rede implantada é realizada por meio de um Sistema de Gestão Ambiental – SGA, em conformidade com a Norma NBR ISO 14001, versão 2015. Assim, todos os aspectos ambientais são continuamente identificados e têm seus impactos avaliados, dando origem a medidas de redução e controle. Objetivos e métricas estão estabelecidos, assim como planos e programas para atingi-los.

Os objetivos e métricas ambientais definidos para a gestão de aspectos significativos associados aos processos e serviços da rede implantada visaram, em 2017, à redução do consumo de água potável, redução do consumo de energia elétrica nos edifícios e nas estações, aperfeiçoamento da gestão de aspectos ambientais na contratação de serviço e da gestão dos resíduos sólidos.

Água

A crise hídrica que vivemos a partir de 2014 trouxe a gestão da água para o patamar de ações estratégicas, com o compromisso da sustentabilidade em todos os seus aspectos. Foram realizados diversos investimentos em infraestrutura e implementadas ações de controle e gestão, atingindo uma redução de mais de 30% do consumo, nesse período da gestão da água.

Foi intensificado o controle do consumo e a gestão de processos em 2017. Em todas as estações, programaram-se as leituras diárias do hidrômetro e em outras áreas (pátios, terminais e escritórios), foi adotado um sistema de notificação quando o consumo mensal de água está acima de 20% da média.

Para reduzir ainda mais o consumo de água potável, que é bastante expressivo nas atividades da Companhia, especialmente nas que envolvem a expansão, avançaram-se os estudos para o uso de fontes alternativas em todos os novos projetos.

Com muitas pessoas trabalhando em canteiros e realizando escavações, que necessitam de volume expressivo de água, o consumo nas obras da Linha 5-Lilás chegou a representar em 2014, 47% do total de água consumida pelo Metrô. Em 2017, com a finalização de várias frentes de obra, o consumo de água, decorrente das obras da Linha 5, atingiu 30% do total consumido pela Companhia.

Todas as ações de gestão e controle do consumo de água potável tornaram possível a diminuição de 6% do consumo em 2017 em relação ao ano anterior.



Resumo das principais medidas para redução de consumo de água

Locais de consumo – Água	Medidas de redução
Estações	Monitoramento diário do consumo de água nas estações com a leitura de hidrômetros. Aprimoramento das ações e informações entre as diversas unidades.
Pátios	Nos pátios Jabaquara e Tamanduateí, as máquinas de lavar trem captam e tratam o efluente para ser reaproveitado. Para lavar um trem, 70% do volume consumido é com água tratada.
Prédios administrativos e canteiros	Continuidade dos programas de manutenção.
Canteiros e obras	Uso de água de infiltração e/ou rebaixamento do lençol freático para fins não potáveis autorizados pelo Departamento de Águas e Energia Elétrica -DAEE.
Todos	Campanhas de incentivo ao consumo consciente para redução de consumo de água potável.

Resíduos

Em 2017, foram destinadas adequadamente 191,6 toneladas de resíduos Classe I, classificados como perigosos, representando 3% do total gerado pelas atividades do Metrô de São Paulo. Do total de resíduos de Classe I, 40% foram destinados para reciclagem/reaproveitamento, 52% para coprocessamento e 8% para Aterro Classe I.

O Metrô ampliou e sistematizou a utilização da Logística Reversa, conforme estabelecido na Política Nacional de Resíduos Sólidos (PNRS), e, com isso, reduziu os custos diretos relacionados com a destinação de resíduos.

Em 2017, foram instalados coletores de pilhas e baterias portáteis no Pátio Jabaquara e nos edifícios administrativos para facilitar o descarte dos resíduos gerados nos processos de trabalho e o encaminhamento para destinação ambientalmente correta.

Além das pilhas e baterias, foi sistematizada a logística reversa das baterias de níquel cádmio, encaminhadas para empresa especializada pela reciclagem de pilhas, baterias e resíduos tecnológicos. Em 2017, 10,53 toneladas foram encaminhadas para reprocessamento e destinação final.

O Metrô também realizou programas de incentivo com foco nos seus públicos internos, como o Programa 5S, na área de manutenção, e o Programa 3R, voltados à redução, à reutilização, à reciclagem e ao uso racional dos recursos.

Na coleta seletiva, houve novas campanhas para a melhoria contínua do descarte correto. Foram elaborados cartazes de orientação para o público interno:



RESÍDUO NÃO É TUDO IGUAL.

CADA UM TEM O SEU RECIPIENTE PARA DESCARTE. NÃO MISTURE.

Na coleta seletiva, cada tipo de resíduo (lixo) possui um recipiente para descarte: papel no azul, plástico no vermelho, vidro no verde, metal no amarelo e os materiais não recicláveis no cinza. Para que o processo de reciclagem não seja prejudicado, é muito importante que você fique atento às cores dos recipientes e descarte cada coisa no seu devido lugar. A sua atitude faz uma grande diferença para o meio ambiente.



RESÍDUO NÃO É TUDO IGUAL.

SUA ATITUDE É UM EXEMPLO PARA TODOS.

Jogar cada tipo de resíduo (lixo) no recipiente certo é dever de todos nós. Mas quem trabalha no setor de limpeza tem uma responsabilidade ainda maior: cuidar para que os diversos tipos de materiais não se misturem durante o processo. Ao coletar os resíduos, fique atento para sempre manter os materiais separados.



Resíduos Classe I

Tipo de resíduo	Locais de geração	Processo e encaminhamento	Quantitativos 2017
Embalagens de produtos químicos, EPI (equipamentos de proteção individual), panos e trapos sujos de óleo, óleo com grande sujidade, líquidos que não podem ser encaminhados para a rede de coleta de esgoto	Pátios e bases de manutenção	Coprocessamento	99,6 toneladas de resíduos Classe I.
Lâmpadas fluorescentes	Estações, trens, pátios, prédios administrativos e canteiros	Descontaminação e reciclagem. Trocas em manutenções preventivas, observando o ciclo de vida das lâmpadas. Cada trem contém, em média, 200 lâmpadas	58.765 lâmpadas tubulares inteiras e 464 kg de lâmpadas compactas e de vapor, sendo que cada lâmpada possui 0,2164 kg, totalizando 13,2 toneladas destinadas.
Baterias e pilhas	Trens, estações e pátios	Manutenção das baterias. Quando cessa sua vida útil, elas são armazenadas e, posteriormente, vendidas em leilão	38,4 toneladas de baterias



Baterias e pilhas alcalinas	Trens, estações e pátios	Manutenção das baterias. Quando cessa sua vida útil, elas são armazenadas e, posteriormente, destinadas para Logística Reversa.	10,5 toneladas de baterias
Óleo lubrificante	Trens e veículos utilizados para as atividades de manutenção	Encaminhado para o Fundo Social de Solidariedade de São Paulo, em atendimento à Lei Estadual 1.721, de 7 de julho de 1978.	17.400 litros de óleo, totalizando 13,9 toneladas destinadas.
Óleo usado no preparo de alimentos	Restaurantes dos pátios	Diariamente, são servidas 1.500 refeições. As empresas fornecedoras de refeição são responsáveis pelo acondicionamento e encaminhamento desse resíduo sólido para reciclagem.	1.440 litros de óleo, totalizando 1,2 toneladas destinadas.
Amianto	Diversos	Desde 2008, o Metrô de São Paulo não utiliza materiais com amianto nas novas instalações. Materiais instalados que contêm amianto são substituídos, e os resíduos são encaminhados para aterro Classe I licenciado.	14,8 toneladas de resíduos com amianto

Energia

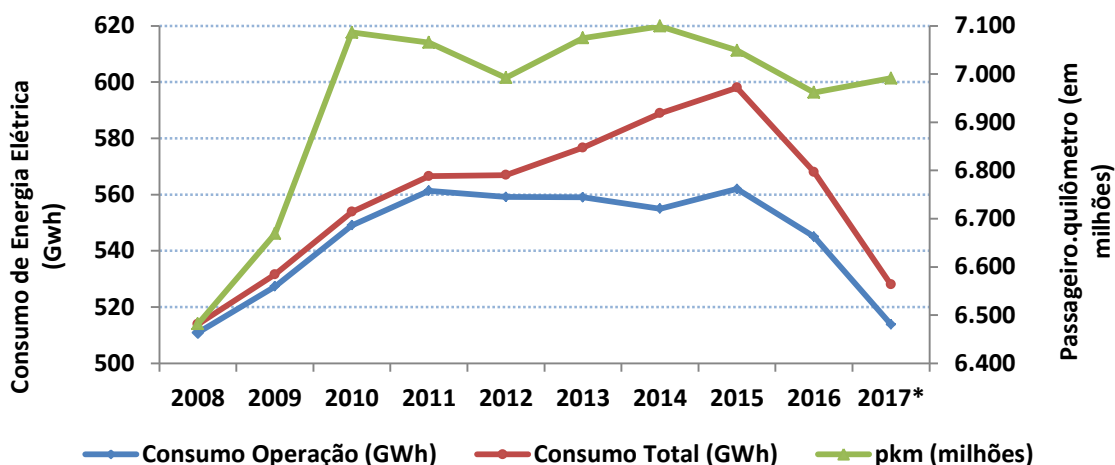
Entre 2015 e 2017, o consumo e os custos de aquisição de energia ganharam ainda mais destaque na gestão da sustentabilidade considerando os impactos da crise energética e da crise econômica do país.

Mesmo com a adesão ao regime de Ambiente de Contratação Livre que possibilita um custo de aquisição de acordo com o ambiente que regula o fornecimento e a distribuição da energia, os custos são muito elevados frente a um consumo anual de 530 GWh pela operação do sistema, o que representa mais de 95% do total da energia consumida pela empresa.

Neste período, com as medidas de eficiência energética na operação dos trens, a redução no número de passageiros transportados, relacionado à crise econômica do país, e a finalização de parte das obras da linha 5-Lilás, a empresa reduziu 12% o consumo de energia.



Consumo de energia elétrica e passageiro.quilômetro – pkm – 2008 a 2017*



* Dados de 2017 estão estimados com resultados entre janeiro e novembro.

É de se destacar que em 2017, o consumo energético atingiu um nível muito próximo ao registrado em 2008, mas com um indicador de passageiro-quilômetro (pkm) 8% maior, reforçando os ganhos obtidos com a melhoria contínua na eficiência energética na operação do sistema (kWh/pkm).

Energia	2015	2016	2017 ¹
Consumo total por ano (GWh)	598	568	528
Consumo de energia por local (MWh)			
Prédios administrativos	5.944	5.677	5.203
Pátios e CCO	14.932	16.666	17.919
Canteiros de obras	30.334	17.075	9.356
Estações (inclui equipamentos auxiliares)	129.782	128.862	131.744
Tração dos trens (com perdas)	417.023	399.564	363.965

¹Consumo total: inclui oferta de transporte e atividades nos canteiros de obras.

Custos da operação – Energia elétrica

Com a adesão do Metrô ao regime de Ambiente de Contratação Livre, os custos de aquisição da energia variam com o ambiente que regula o fornecimento e a distribuição da energia.

Em 2017, os custos de compra da energia (contrato com o Banco BTG Pactual) ficaram 2,2% menores, passando de R\$ 225,00/MWh para R\$ 220,00/MWh (na data-base de setembro/2015). Já o custo da distribuição da energia pela AES Eletropaulo aumentou em média 4,5%, em julho de 2017, período em que a distribuidora reajusta as tarifas. Assim, o custo médio total da energia ficou em torno de R\$ 383,00/MWh, representando um aumento de 0,8% no preço da energia elétrica, em relação ao ano de 2016.

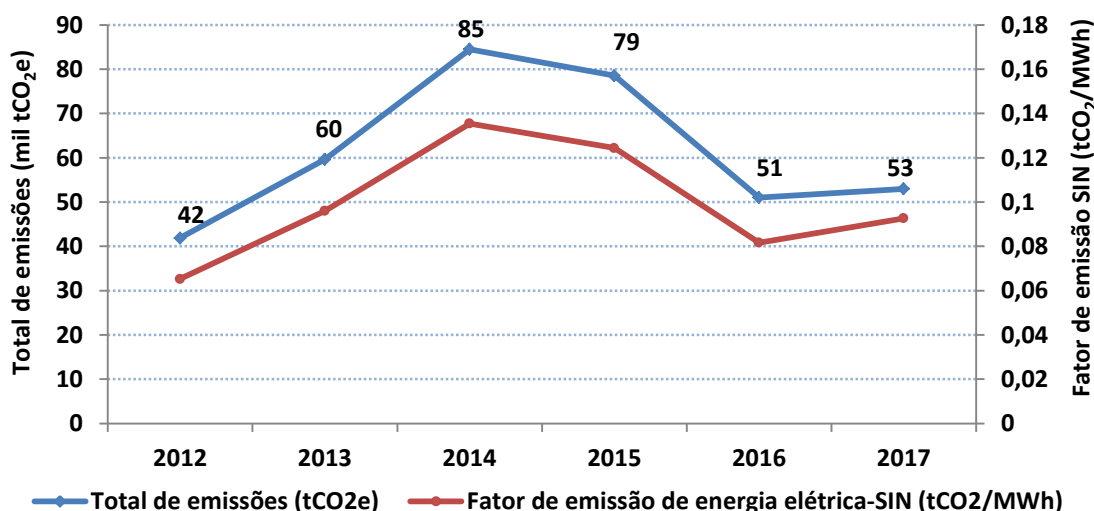


Os gastos com energia para a operação do serviço custaram R\$ 188 milhões em 2017, contra R\$ 212 milhões em 2016.

Emissões de gases de efeito estufa

Em 2017, as emissões de gases de efeito estufa-GEE geradas em decorrência da operação e manutenção das linhas 1-Azul, 2-Verde, 3-Vermelha e 5-Lilás e as relacionadas às atividades administrativas da companhia mantiveram o patamar verificado em 2016. Do total emitido de 53 mil tCO₂e, mais de 90%, ou seja, 48 mil toneladas estão associadas ao consumo de energia elétrica para operação do sistema (tração dos trens, estações e pátios de manutenção).

Emissões de GEE do Metrô de São Paulo e Fatores de emissão para geração de energia elétrica no Brasil calculados pelo Sistema Interligado Nacional-SIN.



Balanco das Emissões de Carbono na fase de operação

O balanço líquido de emissão de GEE evitada, que relativiza os benefícios obtidos com a existência da rede e os impactos gerados com a operação, mostra que ao substituir outros modos movidos a combustíveis fósseis, a rede operada pelo Metrô de São Paulo proporciona a redução das emissões de gases de efeito estufa, assim como a redução de poluentes atmosféricos, do consumo de combustíveis, entre outros benefícios.

Em 2017, esse balanço foi de 685 mil tCO₂e de emissões evitadas líquidas. Este é o resultado obtido ao considerar que foram evitadas 733 mil toneladas em CO₂e de emissões de GEE com a existência da rede do Metrô de São Paulo e emitidas 48 mil toneladas em CO₂e em decorrência do consumo de energia elétrica para a operação. Isto significa que para cada tonelada de CO₂ emitida pela operação dos trens do Metrô de São Paulo, é evitada a emissão de aproximadamente 15 tCO₂e – um benefício de 1.500%.

Esse benefício também é evidenciado quando se compara a emissão de GEE por passageiro-quilômetro do metrô com o ônibus e o automóvel. No período de 2012 a 2017, para transportar cada passageiro pela distância de um quilômetro, a operação do metrô gerou a emissão indireta de 6 gramas em CO₂ equivalente (gCO₂e).

Emissões de GEE – requisitos de públicos de interesse

Paralelamente às exigências legais do processo de licenciamento ambiental de empreendimentos, os benefícios promovidos pelo Metrô fazem parte dos requisitos em



processos junto a agentes financeiros, órgãos reguladores e à sociedade quanto aos impactos ao longo do ciclo de vida de uma linha de metrô.

No contrato para expansão da Linha 5-Lilás, firmado entre o Governo do Estado de São Paulo e o BIRD-Banco Internacional para a Reconstrução e Desenvolvimento, foi contemplado o desenvolvimento de estudos para avaliação dos impactos das obras na promoção da redução das emissões de gases de efeito estufa.

Em 2017, foi concluído um desses estudos, que permitirá a contabilização de emissões gases de efeito estufa-GEE e de contaminantes atmosféricos locais-CAL durante o ciclo de vida do empreendimento.

INDICADORES AMBIENTAIS	2015	2016	2017
EMISSIONES DE GASES DE EFEITO ESTUFA – GEE			
Total (mil tCO ₂ e)	79	51	53
Emissões GEE diretas – Total (t.eq.CO ₂)	1.462	1.874	582
Emissões por passageiro.km (gCO ₂ e)	8	5	5
ENERGIA – CONSUMO			
Total Ano (GWh)	598	568	530
Energia - consumo tração dos trens, com perdas (MWh)	417.023	399.564	364.328
ÁGUA - CONSUMO			
Total Ano (em mil m ³)	687	587	549
RESÍDUOS PERIGOSOS			
Total Ano (em t)	178	170	192 (40% reciclado)



ESTRATÉGIA CORPORATIVA

O ano de 2017 foi marcado pelo empenho da Companhia em manter o equilíbrio econômico-financeiro, dar continuidade às obras de expansão da rede metroviária, garantir a qualidade do serviço de transporte e a satisfação dos usuários. A empresa manteve em sua agenda, a exemplo do que ocorreu de forma contínua nos últimos anos, os esforços para reduzir seus custos e aumentar sua produtividade, medidas fundamentais para a sustentabilidade do negócio, particularmente em um cenário macroeconômico desfavorável. A eficiência pode ser comprovada pelas medidas administrativas adotadas para enfrentar a restrição orçamentária decorrente da crise econômica no país: processos da gestão foram revisados e despesas foram reduzidas. Nesse sentido, deu-se prosseguimento ao Programa de Demissão Voluntária. Paralelamente, foram intensificados esforços no sentido de promover o aumento de receitas acessórias, por meio da alienação ou concessão de imóveis e da exploração de espaços comerciais, promocionais, institucionais e publicitários.

Em 2017, teve início uma profunda reflexão sobre o futuro da Companhia do Metropolitano de São Paulo frente às expectativas da sociedade e do mercado, das adversidades financeiras enfrentadas durante a crise econômica, dos possíveis modelos de negócio do transporte público, dos modelos de implantação de empreendimentos para garantir a continuidade da expansão da rede, da perenidade do serviço de transporte público com qualidade e padrão mundial, da automação e digitalização de processos, das oportunidades de atuação no mercado nacional e internacional e também da estratégia de comunicação com a sociedade e com os diversos públicos de interesse. A experiência acumulada ao longo dos 50 anos – seja no planejamento, expansão, operação ou manutenção da rede metroviária – trouxe consigo a necessidade de implantação de mudanças estruturais como condição. A Companhia está inserida num contexto agressivo em que a sociedade está demonstrando a sua insatisfação, cabendo ao Metrô posicionar-se sobre as questões sob sua responsabilidade. A Companhia está consciente de que precisa se reinventar e a definição da estratégia corporativa é uma condição essencial para a sua sobrevivência.

A realidade do mercado remete à revisão da estrutura de custos, adequada aos novos negócios da Companhia, tornando-a competitiva. Nesse sentido, é preciso buscar um custeio cada vez mais enxuto, inspirado nas melhores práticas de mercado, avaliando a possibilidade de terceirização, mantendo atividades estratégicas e de segurança. Dentre os principais desafios, destacam-se a revisão do modelo de negócios e de áreas de atuação e a modelagem jurídica da organização. Há necessidade de transformação da dinâmica organizacional, adotando modelos mais enxutos, ágeis, modernos e flexíveis. É preciso intensificar a integração entre as áreas, implantando estruturas matriciais e projetizadas a partir do gerenciamento dos conhecimentos necessários às diferentes atividades, valorizando os talentos. Também é necessário promover inovações organizacionais e melhorar a imagem da organização, com revisão da estrutura funcional e das competências, aumentando a autoridade e a responsabilidade dos gestores (*accountability*), entre outros aspectos inerentes ao quadro de empregados da Companhia. Por último, é preciso revisar o processo de remanejamento e de contratação de posições estratégicas na estrutura de pessoal, de forma a favorecer a oxigenação da organização e mesclar o pessoal interno e externo.

A sustentabilidade econômica do Metrô passa, necessariamente, pela diversificação de seus negócios, incentivando uma reflexão voltada à maximização dos recursos organizacionais



disponíveis em prol do aumento das receitas acessórias. A crescente obtenção de receitas acessórias ainda carece de maior investimento em processos, pessoas e sistemas, inclusive estruturando esta atuação como um negócio de fato. Busca-se a criação de um negócio que maximize as competências existentes no Metrô, garantindo a retenção de talentos com alto capital intelectual, tornando-a conhecida nacional e internacionalmente em relação aos seus produtos (tecnologia) e serviços (consultoria).

A partir dessas premissas e em atendimento ao disposto no art. 23, parágrafo 1º, da Lei Federal nº 13.303/2016 – Disposições aplicáveis às empresas públicas e sociedades de economia mista –, regulamentada pelo Decreto Estadual nº 62.349/2016, a Diretoria Executiva da Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô formulou a Estratégia de Longo Prazo da Companhia para o período 2018-2022 bem como estabeleceu o Plano de Negócios para o ano de 2018.

Tanto na Estratégia para o período 2018-2022 quanto no Plano de Negócios para o ano de 2018, estão previstos o desenvolvimento e a implantação ou aprimoramento de soluções que trarão ganhos relevantes para o aumento da eficiência da gestão da empresa e para melhoria dos serviços prestados ao cidadão na área da mobilidade. Incluem-se nesse contexto os projetos que busquem maiores índices de qualidade, eficiência e produtividade ou que adotem medidas para obtenção de ganhos de escala, melhoria do fluxo, dos controles e dos processos para assegurar a posição de vanguarda do Metrô de São Paulo.

O processo de seleção dos objetivos estratégicos e iniciativas demonstrou que o Metrô vive um momento institucional ímpar, em que a realização de mudanças estruturais é condição essencial para garantir a sua sustentabilidade. Para enfrentar os cenários e desafios apresentados, foram priorizados quatro objetivos que deverão sustentar a Estratégia de Longo Prazo 2018-2022. No Plano de Negócios 2018, os objetivos estratégicos foram desdobrados em 20 iniciativas com as respectivas ações e metas, que têm acompanhamento sistemático, a fim de garantir sua execução.

ESTRATÉGIA DE LONGO PRAZO 2018-2022 E PLANO DE NEGÓCIOS 2018

OBJETIVO ESTRATÉGICO: REESTRUTURAÇÃO DE CUSTOS

Este objetivo estratégico foca na elaboração de uma estrutura de custos de administração, expansão, operação e manutenção que aborde custos fixos e variáveis (relacionados a mão-de-obra direta e indireta, materiais, aquisições e modernização), receitas (tarifas, ressarcimento de gratuidades, receitas acessórias, aportes governamentais e financiamentos). Serão considerados os eventuais impactos da nova legislação trabalhista e administrativa, bem como os instrumentos normativos vigentes. Este objetivo abrange desenvolver e implantar um estudo integrado para análise dos processos internos, identificando produtos e serviços para aquisição/contratação ou terceirização, bem como as possibilidades de unificação ou cogestão de contratos. Nesse objetivo estão ainda propor e implantar um plano de ação com priorização e seleção de projetos para redução de custos, tais como: avaliação de ações trabalhistas, revisão de jornadas e escalas de trabalho, programas de desligamentos programados, redução de gastos com energia elétrica de tração e plano de assistência médica. Destacam-se as seguintes premissas:

- Manter o Metrô financeiramente independente;
- Propor uma nova estrutura de custos;



- Adequar o modelo de excelência para um novo modelo de eficiência;
- Reduzir os custos, otimizar os recursos e aumentar ganhos de escala;
- Integrar essas iniciativas com as demais iniciativas estratégicas;

Iniciativas	Metas 2018
Elaboração de nova estrutura de custos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Estruturar os custos relacionados às diferentes áreas: Administração Expansão Operação e Manutenção. ▪ Identificar e analisar receitas, custos fixos, custos variáveis de cada área. ▪ Definir novos critérios para distribuição do orçamento de custeio.
Desenvolvimento de um estudo integrado de produtos e serviços do Metrô	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Analisar objetos (contratos) para unificação. ▪ Analisar objetos (contratos) para cogestão. ▪ Identificar serviços passíveis de terceirização.
Proposição e implantação de ações para redução de custos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Identificar e implantar ações para redução de custos provenientes de ações trabalhistas. ▪ Identificar e implantar ações para redução de custos decorrentes de redução de escalas / jornadas. ▪ Identificar e implantar ações para redução de custos decorrentes de desligamentos programados. ▪ Identificar e implantar ações para redução de custos relacionados à contratação de energia elétrica de tração. ▪ Identificar e implantar ações para redução de custos relacionados ao plano de assistência médica. ▪ Identificar e implantar ações para aumentar a eficiência de operação e manutenção.

OBJETIVO ESTRATÉGICO: TRANSFORMAÇÃO ORGANIZACIONAL

Este objetivo estratégico foca no redesenho da estrutura organizacional por meio de estudo de modelos societários, criação/divisão das unidades de negócio e a constituição de um centro de serviços compartilhados, observando as boas práticas do mercado e do setor, tornando a empresa mais dinâmica e eficiente. Junte-se a isto a mudança de cultura com a implantação de novos ritos de gestão para conferir autoridade e responsabilidade aos diferentes níveis de liderança, associados a um plano de recompensas mediante atingimento de metas. Este objetivo abrange ainda promover a revisão do plano de carreira e de cargos bem como a implantação de estruturas matriciais / projetadas que favoreçam ações de *job-rotation*; e mapear os processos críticos da organização no sentido de promover a automação, a digitalização e o monitoramento contínuo de sistemas críticos, implantando uma cultura de gestão de riscos em todas as atividades. Destacam-se as seguintes premissas:

- Redefinir o modelo de negócio e rever a estrutura, os processos e a cultura organizacional otimizando recursos e entregando resultados sustentáveis, conforme escopo, custo, prazo e qualidade requeridos.
- Implementar transformações na organização adequando-a ao novo cenário econômico, tendo como foco a redução de custos e a equiparação ao mercado.
- Otimizar recursos existentes (estrutura | processos | pessoas) de forma sustentável.
- Transformar a cultura organizacional da Companhia para uma cultura voltada a resultados e eficiência.



Iniciativas	Metas 2018
Implantação do Contrato de Gestão	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Estabelecer novo modelo de remuneração da Companhia mediante cumprimento de indicadores de desempenho. ▪ Estruturar metas corporativas e indicadores de desempenho.
Elaboração de nova estrutura organizacional	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Elaborar estudo de modelos societários possíveis para otimização da estrutura, incluindo avaliação legal, fiscal e contábil das alternativas. ▪ Contratar consultoria para elaborar estudo de viabilidade de modelos de negócio, de implantação de Centro de Serviços Compartilhados e de reestruturação organizacional. ▪ Implantar processos de gestão de RH para agilizar a operacionalização de modelos matriciais projetados, facilitando ações de <i>job-rotation</i>.
Revisão de planos de carreira e cargos, com posicionamento estratégico junto aos Sindicatos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Elaborar proposta para revisão do plano de carreira do eixo "liderança", incluindo estudos de impacto financeiro das alterações propostas. ▪ Definir diretrizes e critérios objetivos para ascensão na carreira. ▪ Implantar a revisão do plano de carreira do eixo "liderança".
Implantação de novos ritos de gestão (autoridade responsabilidade)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Identificar e revisar instrumentos normativos e procedimentos que definem as atribuições e responsabilidades dos diversos níveis de liderança.
Automação, digitalização e monitoração contínua de processos críticos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mapear processos críticos, atendidos ou não por sistemas corporativos. ▪ Implantar a gestão de riscos corporativos dos processos críticos.
Implantação de Centro de Serviços Compartilhados – CSC	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Elaborar estudo de viabilidade metodológica e tecnológica para implantação de CSC. ▪ Identificar operações e serviços que podem ser centralizados.
Modernização do parque tecnológico	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Elaborar as especificações para fornecimento, instalação e manutenção de serviços de rede, telefonia e <i>wi-fi</i> e computadores/ <i>tablets/ smartphones</i>.

OBJETIVO ESTRATÉGICO: GERENCIAMENTO E GOVERNANÇA DA EXPANSÃO

Este objetivo estratégico foca na revisão do modelo de implantação de empreendimentos, elaboração de diagnósticos e proposição de melhorias para os processos, resultado da reavaliação das etapas de: planejamento da rede e de linhas, elaboração dos projetos funcional, básico e executivo, elaboração dos processos de desapropriação, reassentamento, licenciamento ambiental, licitatórios e implantação de obras civis, de sistemas e de comissionamento das instalações. Este objetivo deverá consolidar-se num novo modelo de implantação, estabelecendo métodos de acompanhamento e controle de empreendimentos. Este objetivo contém ainda o mapeamento das variáveis que impactam diretamente na qualidade, prazo e custos das obras de expansão do sistema metroviário. Destacam-se as seguintes premissas:

- Implantar novo modelo de gestão de empreendimentos de expansão conforme qualidade, custo e prazo definidos.
- Melhorar os processos de expansão tornando-os mais previsíveis e confiáveis, reduzindo as incertezas e garantindo os resultados previstos.
- Reavaliar as etapas dos processos: planejamento de rede / linha, projeto funcional, processo desapropriatório e reassentamentos, projeto básico/executivo, licenças ambientais, licitações, implantação de obras civis/sistemas, comissionamento.
- Atuar como agente técnico.



Iniciativas	Metas 2018
Reavaliação das etapas de planejamento de rede/linha e elaboração de projeto funcional	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mapear as variáveis que impactam diretamente na qualidade, prazo e custo dos processos de planejamento de rede/linha e elaboração de projeto funcional. ▪ Elaborar diagnóstico e propor revisão de cada etapa de implantação do empreendimento.
Reavaliação das etapas de desapropriação, reassentamento, licenciamento ambiental e elaboração de projetos básico e executivo	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mapear as variáveis que impactam diretamente na qualidade, prazo e custo dos processos de desapropriação, reassentamento, licenciamento ambiental e elaboração de projetos básico e executivo. ▪ Elaborar diagnóstico e propor revisão de cada etapa de implantação do empreendimento.
Reavaliação das etapas de licitação, implantação de obras civis e sistemas e comissionamento	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Mapear as variáveis que impactam diretamente na qualidade, prazo e custo dos processos de licitação, implantação de obras civis e sistemas, e comissionamento. ▪ Elaborar diagnóstico e propor revisão de cada etapa de implantação do empreendimento.
Revisão do Modelo de Implantação de Empreendimentos – PMO	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Consolidar os resultados de todas as decisões decorrentes do processo de reavaliação das etapas de implantação de empreendimentos. ▪ Estabelecer métodos de acompanhamento e controle. ▪ Elaborar, consolidar e apresentar novo modelo de implantação de empreendimentos. ▪ Promover eventos para divulgação do modelo e capacitação de todos os envolvidos.
Implantação de Empreendimentos de Expansão	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Concluir e entregar as estações Mackenzie-Higienópolis, Oscar Freire e São Paulo-Morumbi da Linha 4-Amarela. ▪ Concluir e entregar as estações do trecho Brooklin-Chácara Klabin da Linha 5-Lilás. ▪ Concluir e entregar as estações do trecho Oratório-São Mateus da Linha 15-Prata.
Planejamento da Rede Integrada	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Consolidar o planejamento da rede futura – PITU 2040. ▪ Elaborar estudos de viabilidade de expansão da rede metroferroviária na RMSP, incorporando diretrizes comerciais nos projetos funcionais.

ESTRATÉGIA INTEGRADA DE COMUNICAÇÃO

Este objetivo estratégico foca na disseminação das informações sobre o Metrô, de forma assertiva e integrada, visando aprimorar o relacionamento institucional com os diversos públicos de interesse, a fim de sensibilizar e influenciar as partes interessadas, por meio do alinhamento das mensagens e da integração dos interlocutores, buscando a eficácia e a credibilidade dos canais de relacionamento. Para obtenção deste objetivo, deverão ser analisadas e integradas as ações de comunicação existentes na Companhia, consultando todas as áreas que mantêm relacionamentos com públicos de interesse (internos ou externos). Para tanto, deverão ser identificados os *stakeholders* que demandam ações de relacionamento e promovidas a integração dos processos, a implantação de rotinas, o desenvolvimento de programas de integração da comunicação e o monitoramento dos resultados dos processos de comunicação e relacionamento. Destacam-se as seguintes premissas:

- Sensibilizar e aprimorar o relacionamento institucional com os diversos públicos-alvo;

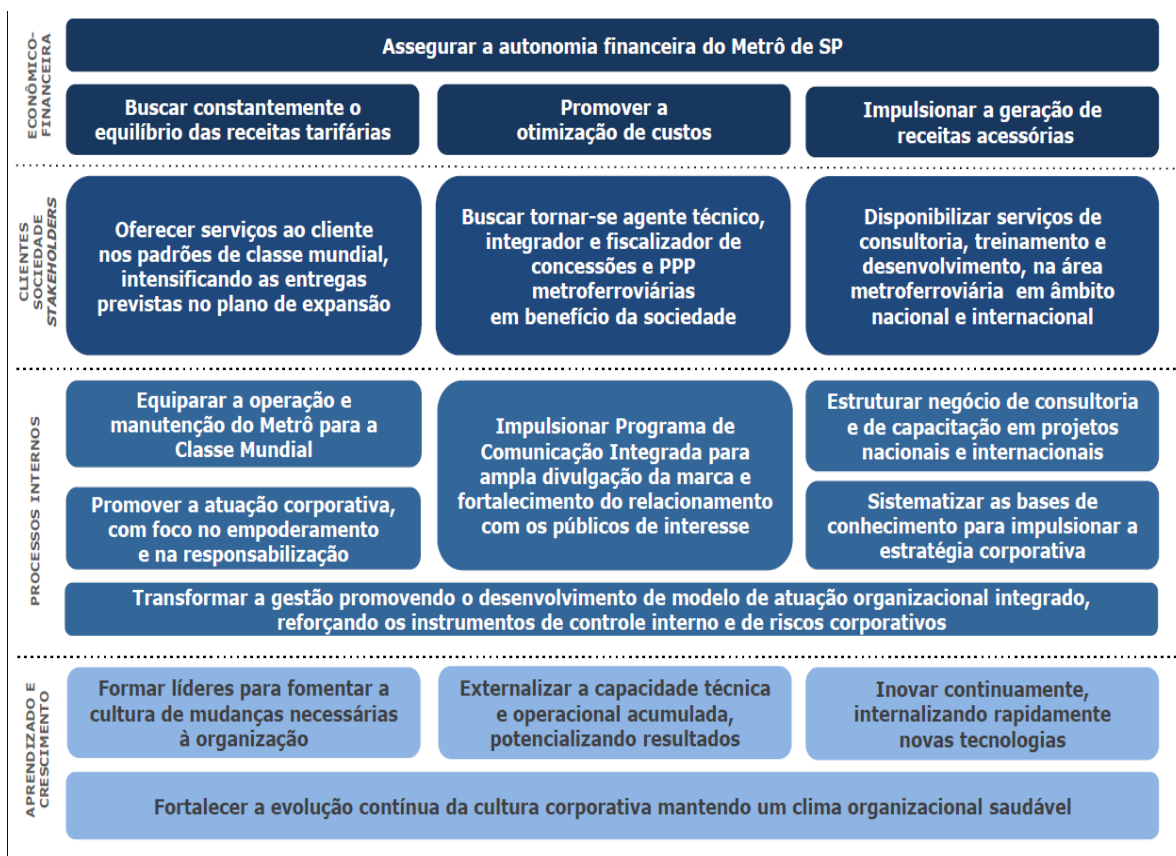


- Buscar eficácia e credibilidade dos canais de relacionamento, maior integração e conscientização das partes;
- Estabelecer estratégias de comunicação para disseminar as informações da Companhia de forma assertiva e integrada, alinhando as mensagens e influenciando os *stakeholders*.
- Melhorar e valorizar a imagem do Metrô.

Iniciativas	Metas 2018
Implantação de uma política de comunicação e relacionamento	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Identificar as necessidades de comunicação de cada objetivo estratégico da Companhia. ▪ Formular política de comunicação e relacionamento com o público interno. ▪ Formular política de comunicação e relacionamento com o público externo.
Integração das ações para ampliar o relacionamento e a comunicação com o público interno	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Elaborar um plano integrado de comunicação para ampliar o relacionamento com o público interno. ▪ Implantar processos e rotinas de comunicação e relacionamento.
Integração das ações para intensificar o relacionamento e a comunicação com o público externo	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Elaborar um plano integrado de comunicação para ampliar o relacionamento com cada público de interesse. ▪ Implantar processos e rotinas de comunicação e relacionamento.
Divulgação dos negócios da Companhia no Brasil e no exterior	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Identificar parcerias, eventos, fóruns e meios de comunicação para divulgar a capacidade técnica da Companhia para prestação de serviços. ▪ Ampliar a capacidade de negócios da Companhia em âmbito nacional e internacional.

MAPA ESTRATÉGICO

O Plano de Negócios 2018 e a Estratégia de Longo Prazo do Metrô estão alinhados com a Missão, Visão e Valores da organização e buscam concentrar-se em ações estruturais que colocarão a Companhia em um novo patamar, destacando-se quatro pilares de atuação. O Mapa Estratégico mostra a integração das iniciativas sob três perspectivas: resultados; processos internos; aprendizado e crescimento.



MISSÃO

Oferecer transporte público com qualidade e cordialidade, através de uma rede que está cada vez mais perto para levar as pessoas cada vez mais longe.

VISÃO

Permanecer como a opção preferencial de transporte na região metropolitana de São Paulo, oferecendo serviços de qualidade e cada vez mais atentos às necessidades do cidadão. É com presteza, cordialidade, respeito que vamos tornar a viagem das pessoas uma experiência ainda mais agradável.

PRINCÍPIOS ÉTICOS

O Metrô é comprometido, entre outros, com os princípios éticos empresariais:

- **Eficiência e Eficácia** - Realizar suas atribuições com profissionalismo, agilidade, competência, garantindo a qualidade de processos e serviços.
- **Equidade** - Promover a igualdade de oportunidades e desenvolvimento profissional.
- **Integridade** - Atuar com honestidade, verdade, justiça, legalidade, imparcialidade, impessoalidade, transparência, equidade, responsabilidade, zelo, comprometimento e coerência em todas as práticas e decisões.
- **Moralidade** - Atender aos ditames da conduta ética, honesta, exigindo a observância de padrões éticos, de boa-fé, de lealdade, de regras que assegurem a boa administração.



- **Respeito aos Direitos Humanos** - Respeitar o direito à vida e à liberdade, a livre expressão e opinião, o direito ao trabalho, à educação, a diversidade e tratar igualmente as pessoas, sem preconceitos de origem, religião, raça, gênero, orientação sexual, cor, idade, ou quaisquer outras formas de discriminação.
- **Responsabilidade** - Integrar de forma equilibrada aspectos econômicos, urbanos, ambientais e sociais na operação e expansão da rede de transporte metropolitano.
- **Transparência e Publicidade** - Tornar pública as informações e documentos que sejam de interesse público, salvaguardando o sigilo quando amparado pela legislação.

VALORES

- **Rapidez** - Oferecer aos clientes a opção mais rápida de deslocamento entre os diversos modais.
- **Confiabilidade** - Proporcionar ao cliente viagens com alto grau de previsibilidade.
- **Interesse Público** - Prestar serviço de transporte de passageiro visando sempre o bem comum e garantir as necessidades da sociedade, representada pelos usuários – efetivos e em potencial, diretos e indiretos -, repugnando o desvio dessa finalidade.
- **Inovação** - Aprimorar continuamente as práticas, visando aumentar a satisfação do nosso público de relacionamento.
- **Economia** - Ofertar transporte público de qualidade pelo menor custo possível para a população.
- **Segurança** - Buscar oferecer ao cliente serviços e instalações que garantam segurança física, ocupacional e operacional adequadas.
- **Sustentabilidade** - Operar e expandir a rede com respeito à qualidade de vida, ao meio ambiente e aos aspectos sociais, mantendo a viabilidade econômica da empresa.
- **Mobilidade** - Oferecer ao público uma rede metroviária, na Região Metropolitana de São Paulo, com acessibilidade, disponibilidade, utilidade e integração.



DESEMPENHO ECONÔMICO-FINANCEIRO

ANÁLISE ECONÔMICO-FINANCEIRA

A Companhia do Metrô de São Paulo apresenta a análise econômico-financeira das suas demonstrações financeiras consolidadas em milhões de reais, exceto quando indicado em outra forma.

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

As demonstrações financeiras consolidadas foram preparadas e estão sendo apresentadas conforme as Normas Internacionais de Relatório Financeiro (IFRS) emitidas pelo *International Accounting Standards Board* (IASB) e também conforme as práticas contábeis adotadas no Brasil (BR GAAP), incluindo os pronunciamentos emitidos pelo Comitê de Pronunciamentos Contábeis (CPC). As demonstrações financeiras consolidadas e individuais são apresentadas de forma unificada pois a Companhia é constituída por apenas uma entidade jurídica.

	R\$ milhões		
	2017	2016	2017 X 2016 (%)
Receita Operacional Líquida	2.633	2.518	5%
Lucro bruto	400	419	-5%
Lucro (Prejuízo) operacional antes do resultado financeiro	(343)	(260)	32%
Resultado financeiro líquido	17	51	-67%
EBITDA Ajustado ⁽¹⁾	196	140	40%
Lucro (Prejuízo) líquido do exercício	(309)	(213)	45%
Lucro (Prejuízo) líquido do exercício por ação	(0,00961)	(0,00729)	32%
Margem Bruta (%)	15%	17%	-9%
Margem operacional (%)	-13%	-10%	26%
Margem líquida (%)	-12%	-8%	39%
Margem Ebitda (%)	7%	6%	34%
Ativo total	33.983	31.269	9%
Imobilizado e intangível	33.074	29.864	11%
Patrimônio líquido	30.716	28.269	9%
Relação capital controlador / minoritários (%)	97/3	96/4	-

¹ A Companhia divulga o Ebitda ajustado conforme Instrução CVM 527 de 04/10/2012 calculado como sendo o lucro (prejuízo) líquido do exercício acrescido dos tributos sobre o lucro, resultado financeiro líquido, depreciação e amortização, além de ajustes de *impairment* quando aplicáveis e eventos não recorrentes no período. A divulgação do Ebitda ajustado tem por objetivo proporcionar informação suplementar sobre a capacidade de geração de caixa operacional da Companhia. O Ebitda ajustado não é uma medida definida pelas práticas contábeis internacionais (IFRS), avaliado como informação complementar apenas.

TAXA DE COBERTURA

A taxa de cobertura é o indicador que representa o quociente entre o total de receitas reconhecidas da Companhia e o total de despesas operacionais com efeito caixa. Visa apontar se a relação entre entrada/saída de caixa se mantém em níveis satisfatórios.

No ano de 2017, a receita total líquida do Metrô cobriu 104,85% do gasto total. Nesses gastos estão contemplados o custo dos serviços prestados, as despesas operacionais, além do gasto com gerenciamento das obras de expansão do sistema.



	R\$ milhões	
	2017	2016
Receita Total	2.834	2.519
Receita tarifária	1.856	1.682
Receita não tarifária	248	171
Gratuidades - ressarcimento GESP	640	598
Outras receitas operacionais	90	68
Gasto Total	2.703	2.432
Pessoal	2.046	1.842
Material	57	51
Gastos gerais	600	539
Taxa de Cobertura (Receitas/Gastos)	104,8%	103,6%

RECEITA LÍQUIDA

A receita líquida da Companhia em 2017 foi de R\$ 2.633 milhões, 4,57% superior à receita líquida registrada em 2016, de R\$ 2.518 milhões, resultado do aumento do volume de passageiros transportados/dia no sistema, em 2017 foi de 3.726 milhões frente a 3.705 milhões em 2016, além da ampliação de negócios gerados pela Gerência de Negócios, com destaque ao segmento de Publicidade.

CUSTO DOS SERVIÇOS PRESTADOS (CSP)

O custo dos serviços prestados em 2017 totalizou R\$ 2.234 milhões, 6,0% superior ao registrado em 2016, de R\$ 2.099 milhões (ajustado). O CSP é composto substancialmente pelos custos com pessoal referentes à estrutura de operação, que representam cerca de 63% do total, e são atingidos pelo reajuste anual de dissídio. O incremento de 6,0% foi inferior à inflação (índice IPC-FIPE) registrada no período (+6,54%). Isso mostra que os demais custos tiveram efeito neutralizado da inflação pela Companhia em virtude de redução de custos operacionais e ao Programa de Demissão Voluntária – PDV.

LUCRO BRUTO

Devido aos motivos expostos acima, o lucro bruto foi de R\$ 400 milhões em 2017, 6,8% inferior ao lucro bruto de 2016, de R\$ 419 milhões.

DESPESAS GERAIS E ADMINISTRATIVAS / DESPESAS COM ARRECADAÇÃO

As despesas gerais e administrativas e de arrecadação totalizaram R\$ 786 milhões em 2017 e o indicador “despesas administrativas sobre receita líquida” ficou em 29,8%, ante o registrado em 2016 de R\$ 746 milhões, e indicador de 29,6%. As despesas aumentaram 6,12% e o indicador 3 p.p. inferior ao ano passado. Isso ocorreu pelo efeito do aumento dos custos com pessoal decorrentes com o dissídio coletivo e outros aumentos em contratos.

OUTRAS DESPESAS/RECEITAS OPERACIONAIS

As outras despesas/receitas operacionais líquidas totalizaram uma receita de R\$ 42 milhões em 2017, impactadas principalmente pela alienação de títulos mobiliários oriundos de investimentos da Companhia, outras vendas atreladas a ativos e outras receitas oriundas de negócios adjacentes. Como despesas houve o reconhecimento integral do acordo Metrus de



recomposição dos repasses de 2015 e 2016, o qual constava no ativo da Companhia na ordem de R\$ 26 milhões. Em 2016 o montante de outras despesas/receitas operacionais líquidas registrou uma receita de R\$ 52 milhões.

EBITDA (LUCRO ANTES DE JUROS, IMPOSTOS, DEPRECIAÇÃO E AMORTIZAÇÃO)

A geração de caixa, medida pelo EBITDA ajustado pelos itens “não recorrentes” e “não caixa”, foi de R\$ 196 milhões em 2017, com variação de 40% em relação a 2016.

A seguir apresentamos a reconciliação do EBITDA da Companhia do Metrô de São Paulo:

RECONCILIAÇÃO EBITDA	R\$ milhões		
	2017	2016	2017 X 2016 (%)
Lucro (prejuízo) do exercício	(309)	(213)	45%
Imposto de renda e contribuição social	(18)	3	-621%
Resultado financeiro líquido	(17)	(51)	-67%
Depreciação e amortização	315	287	10%
EBITDA	(29)	27	-209%
<i>Impairment</i> de ativos (imobilizados e intangíveis)	-	-	0%
Ajuste de eventos não recorrentes reconhecidos no exercício ⁽¹⁾	225	113	99%
EBITDA ajustado	196	140	40%

¹ A Companhia em decorrência do trabalho contínuo de análise e monitoramento de suas posições contábeis e financeiras pode identificar eventualmente a necessidade de ajustes contábeis que podem gerar inferência aos montantes registrados no resultado. De forma a segregar o efeito destes itens do resultado corrente do exercício eles são adicionados na composição do EBITDA ajustado.

RESULTADO FINANCEIRO LÍQUIDO

O resultado financeiro líquido foi positivo em R\$ 17 milhões em 2017, comparado ao resultado de R\$ 51 milhões em 2016. Esse resultado reflete, principalmente, as variações monetárias e cambiais e resultado com aplicações financeiras, além da redução da despesa financeira líquida.

LUCRO (PREJUÍZO) ANTES DO IMPOSTO DE RENDA E CONTRIBUIÇÃO SOCIAL

Devido aos motivos acima, a Companhia registrou prejuízo antes do imposto de renda e contribuição social de R\$ 326 milhões em 2017 contra prejuízo de R\$ 210 milhões no exercício social de 2016.

IMPOSTO DE RENDA E CONTRIBUIÇÃO SOCIAL SOBRE O LUCRO

O valor de imposto de renda e contribuição social correntes reconhecidos no exercício de 2017 foi zero, e R\$ 3 milhões em 2016. O imposto de renda e contribuição social diferidos gerou resultado de crédito de R\$ 17 milhões, contra zero no exercício de 2016, em que não foi identificada expectativa de lucros tributáveis futuros.

RESULTADO LÍQUIDO

Devido aos motivos acima, a Companhia registrou prejuízo líquido de R\$ 309 milhões em 2017 em comparação ao prejuízo líquido de R\$ 213 milhões no ano anterior.

INVESTIMENTOS E CAPTAÇÃO DE RECURSOS

Em 2017, os investimentos efetivamente liquidados totalizaram R\$ 2.883 milhões destinados substancialmente à sustentação e operação da rede metroviária atual, a modernização da frota



de trens e à expansão da malha metroviária futura. Em relação a 2016, quando o montante foi de R\$ 2.349 milhões, houve aumento de 22,7% devido, essencialmente, à retomada dos programas de investimentos de implantação da Linha 5-Lilás – Trecho Largo Treze – Chácara Klabin, Linha 4-Amarela – Trecho Vila Sônia – Luz (Fase II), bem como da Linha 17-Ouro – Trecho 1 prioritário – Jardim Aeroporto – Congonhas – Morumbi (CPTM).

A seguir apresentamos quadro comparativo dos investimentos 2017 x 2016.

Programa de Investimentos	(R\$ milhões)	
	Ano	
	2017	2016
1. Rede Atual (Modernização e Recapacitação)	263,2	215,0
Linha 1 - Azul	130,0	93,7
Linha 2 - Verde	4,9	9,2
Linha 3 - Vermelha	91,0	64,3
Linha 5 - Lilás	1,1	0,7
Projetos de Expansão - Novas Linhas	3,0	1,7
Modernização de Linhas e Frota de Trens	33,2	45,4
2. Expansão da Rede	2.072,5	2.036,7
Linha 2 - Verde (VI. Prudente/Dutra)	13,6	7,5
Linha 4 - Amarela (Fase II VI. Sônia/Luz)	283,5	147,2
Linha 5 - Lilás (Lg. Treze / Chac. Klabin)	1.039,5	1.225,9
Linha 15 - Prata (Ipiranga/Tiradentes)	539,1	518,6
Linha 17 - Ouro (Congonhas/Morumbi)	196,8	137,5
3. Investimentos Vinculados a realizar	550,1	99,8
Total de Investimentos	2.885,8	2.351,5

A estratégia de captação de recursos em 2017 foi pautada em atuar juntamente com o Governo do Estado de São Paulo no desenvolvimento e estruturação de fontes adicionais de recursos e com custo competitivo de financiamento, de forma a complementar os montantes já repassados pelo Tesouro do Estado de São Paulo a fim de dar continuidade aos planos de investimentos e metas estabelecidas pela a Companhia do Metrô. Inclusive, com a reestruturação de saldo remanescente de financiamento, com a devida eficácia, para ser utilizado na aquisição de novos subcomponentes destinados ao sistema metroviário.

Em conjunto com o Governo do Estado de São Paulo, ente responsável pela captação e repasse dos recursos, foram estruturadas novas captações junto a instituições financeiras nacionais e internacionais.

Além dos investimentos, o Governo do Estado de São Paulo repassou R\$ 640,0 milhões, a título de ressarcimento de gratuidades e subsídios aos estudantes e R\$ 158,9 milhões referente ao Apoio à PPP da Linha 4-Amarela.



A seguir apresentamos quadro comparativo das captações de recursos 2017 x 2016.

Fontes de Captação	(R\$ milhões)	
	Ano	
	2017	2016
Governo do Estado de São Paulo	2.605,9	1.823,3
Tesouro do Estado de São Paulo	1.203,5	441,8
Banco Nacional do Desenvolvimento - BNDES	330,0	748,4
Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento - BIRD	344,2	178,4
Banco Interamericano de Desenvolvimento - BID	465,0	69,2
Japan Bank for International Cooperation - JBIC	202,4	43,9
Caixa Econômica Federal - CEF	60,8	341,6
Outras Fontes ¹	279,9	528,2
Subtotal - Captação para Investimentos	2.885,8	2.351,5
Ressarcimento de Gratuidades	640,0	598,3
Apoio à PPP da Linha 4 - Amarela	158,9	135,9
Total	3.684,7	3.085,7

¹Outras Fontes: Saldo de caixa de financiamentos e rendimentos.

Para 2018 foi autorizado, por meio da Lei Estadual nº 16.631, de 28 de dezembro de 2017, a contratação de operações de crédito para implantação da Linha 17-Ouro até o montante de US\$ 306,8 milhões ou equivalente a R\$ 1.000 milhão, bem como para implantação da Linha 15-Prata, no montante de R\$ 250,0 milhões.

DIVIDENDOS

O Estatuto Social e a Política de Dividendos da Companhia do Metrô, em linha com os princípios da legislação vigente, fixa um dividendo mínimo obrigatório às suas ações ordinárias correspondente a 25% do lucro líquido ajustado do exercício, obtido após as deduções determinadas em lei.

Em 2018, a Administração da Companhia irá propor à Assembleia Geral de Acionistas que não sejam pagos dividendos ou juros sobre capital próprio, pois no exercício social encerrado em 31/12/2017 a Companhia apresentou prejuízo em suas demonstrações financeiras.



AGRADECIMENTOS

Agradecemos aos nossos colaboradores, usuários, acionistas, fornecedores e todos aqueles que contribuíram para o desempenho da Companhia do Metrô no ano de 2017. Além disso, confiamos no comprometimento e dedicação constantes como base para a realização do nosso trabalho, sempre em linha com as ações desenvolvidas pelo Governo do Estado de São Paulo.

DISPOSIÇÕES FINAIS

As demonstrações financeiras apresentadas estão de acordo com as normas contábeis internacionais – IFRS e em conformidade com os critérios da legislação societária brasileira, a partir de informações financeiras auditadas. As informações não financeiras assim como outras informações operacionais, não foram objetos de auditoria por parte dos auditores independentes.

A versão completa do Relatório Integrado 2017 da Companhia do Metrô encontra-se disponível em: www.metro.sp.gov.br/metro/institucional/pdf/rel-integrado.pdf



ÍNDICE GRI

Os itens de abordagem da sustentabilidade do *Global Reporting Initiative - GRI* contemplados no relatório são apresentados de acordo com o tema ao qual se referem:

GRI	Perfil
EC	Econômicos
EN	Ambientais
SO	Sociedade
PR	Produto
LA	Trabalhistas

GRI 102		Divulgação Geral
GRI 102	PERFIL ORGANIZACIONAL	Número da Página / Informação
102-1	Nome da organização.	Companhia do Metropolitano de São Paulo.
102-2	Atividades, marcas, produtos e ou serviços.	Página 11.
102-3	Localização da sede da empresa.	Rua Augusta, 1.626, São Paulo – Brasil.
102-4	Região em que opera.	Região Metropolitana de São Paulo - Brasil.
102-5	Natureza jurídica.	Sociedade de economia mista.
102-6	Mercados atendidos.	Página 19.
102-7	Porte da organização.	Página 11, 12, 13, 17, 20, 21, 22, 23,24.
102-8	Informações sobre empregados e outros trabalhadores.	Página 56.
102-9	Cadeia de suprimentos.	A empresa tem uma vasta cadeia de fornecedores subdivididos em três grandes grupos: suprimentos, energia e prestação de serviços. A empresa faz um sistema de gerenciamento e cadastro de fornecedores, além dos sistemas de gestão da qualidade. As empresas contratadas devem cumprir os requisitos legais e normativos relacionados à atividade exercida e a seus impactos ambientais, de segurança e saúde ocupacional, além das questões trabalhistas e de direitos humanos previstos na legislação.
102-10	Mudanças significativas na organização e na cadeia de suprimentos.	Não ocorreram mudanças em 2017
102-11	Explicação sobre princípio ou abordagem da precaução.	Página 11, 49, 50, 51, 55, 56, 59, 60,61.
102-12	Adoção de iniciativas globais e nacionais, compromissos voluntários.	O Metrô participa da comunidade técnica nacional e internacional com o objetivo de realizar o intercâmbio técnico em relação às melhores práticas de gestão e operação de metrô e nos compromissos do setor para ampliar a participação do transporte público no desenvolvimento sustentável. Tem como diretriz estratégica o compromisso de gerar a sustentabilidade como valor para a sociedade, em todas as fases do ciclo de vida de seus empreendimentos. Na dimensão social, definiu o “Regulamento para Reassentamento de Famílias Vulneráveis Desapropriadas pelas Obras de Expansão”, com base em Pactos



		Internacionais de Direitos Humanos – Pacto Internacional sobre Direitos Econômicos, Sociais e Culturais da ONU, garantindo a análise de vulnerabilidade e de reinserção socioeconômica.
102-13	Participação em Associações	<p>Aasp - Associação dos Advogados de São Paulo ABA - Associação Brasileira de Anunciantes Abas - Associação Brasileira de Águas Subterrâneas ABCP - Associação Brasileira de Cimento Portland Abec - Associação Brasileira de Educação Corporativa Abed- Associação Brasileira de Educação a Distância ABGE - Associação Brasileira de Geologia e Engenharia ABMS - Associação Brasileira de Mecânica de Solos e Engenharia Geotécnica ABNT - Associação Brasileira de Normas Técnicas ABPV - Associação Brasileira de Pavimentação ABO - Associação Brasileira dos Ouvidores Abraco - Associação Brasileira de Corrosão Abraman - Associação Brasileira de Manutenção Abrasce - Associação Brasileira de Shopping Centers ABRH - Associação Brasileira de Recursos Humanos ABTD - Associação Brasileira de Treinamento e Desenvolvimento Alamys - Asociación Latinoamericana de Metros y Subterráneos Alshop - Associação Brasileira de Lojistas de Shopping ANPTrilhos - Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros Sobre Trilhos Anpet - Associação Nacional de Pesquisa e Ensino em Transportes ANTP - Associação Nacional de Transportes Públicos Aparh - Associação Paulista de Administração de Recursos Humanos APM - Associação Paulista de Municípios CB - Comitê Brasileiro Metroferroviário CBT - Comitê Brasileiro de Túneis CRBio - Conselho Regional de Biologia Crea - Conselho Regional de Engenharia e Agronomia Ibape - Instituto Brasileiro de Avaliações e Perícias de Engenharia Ibracon - Instituto Brasileiro do Concreto Icon - IC Consultants Ltd. (Grupo CoMET) Inmetro - Instituto de Metrologia, Qualidade e Tecnologia SBGC - Sociedade Brasileira de Gestão de Conhecimento UITP - Union Internationale des Transports Publics</p>
102-14	Mensagem do Presidente.	Página 6.
102-15	Temas e seus impactos, riscos e oportunidades.	Página 5, 9, 11, 15, 42, 43, 46, 49, 51, 52, 53, 55, 62, 63, 64,65.
ÉTICA E INTEGRIDADE		
102-16	Valores, princípios, padrões e normas de comportamento.	Página 14,15,78,79,80.
GOVERNANÇA		
102-18	Estrutura de Governança	Página 13.
102-19	Delegação de competência para temas econômicos, ambientais e sociais do mais alto órgão de governança para altos executivos e outros empregados.	A companhia tem a sua estrutura alinhada para gerir os impactos econômicos, ambientais e sociais associados às suas atividades empresariais. Os respectivos responsáveis se reportam à diretoria executiva.
102-25	Conflitos de interesse.	Página 73.
102-29	Identificação e Gestão dos Impactos	Página 49, 52, 53, 55, 56,62.



	Econômicos, Ambientais e Sociais.	
102-32	Papel da Alta direção no relato da sustentabilidade.	O Conselho de Administração e a Diretoria-Executiva são responsáveis pelo Relatório Integrado. A definição de conteúdo e a elaboração tem a coordenação geral da Assessoria Especial da Presidência.
102-36	Processo para definição da Remuneração	Página 11.

ENGAJAMENTO COM STAKEHOLDERS

102-40	Lista dos grupos de <i>stakeholders</i> .	Página 51.
102-41	Acordos de negociação coletiva.	100% dos empregados são contemplados por acordos de negociação coletiva.
102-43	Método de engajamento com <i>stakeholders</i>	Página 51.
102-44	Principais temas e preocupações levantadas	Página 5.

ASPECTOS SOBRE O RELATO

102-45	Entidades incluídas nas demonstrações financeiras consolidadas.	As demonstrações apresentadas se referem apenas à Companhia.
102-46	Definição do conteúdo do relatório e o limite dos aspectos.	Página 5.
102-47	Lista de temas materiais	Página 5.
102-48	Reformulação de informações fornecidas em relatórios anteriores.	O relato do período de 2017 não apresenta reformulações de informações e/ou de métodos de aferição.
102-49	Mudanças no reporte	A companhia decidiu adotar os princípios básicos para o relato integrado mantendo as diretrizes do GRI.
102-50	Período do Relato	Janeiro a Dezembro 2017.
102-51	Data do Relato mais recente	Relatório de Sustentabilidade 2016 – Metrô de São Paulo.
102-52	Ciclo de Relato	Anual
102-53	Endereço para manifestação de questões sobre o relatório	www.metro.sp.gov.br/fale-conosco/registro-manifestacao
102-54	Opção de acordo escolhida pela organização.	O relatório foi preparado de acordo com GRI Standards: Opção Essencial.
102-56	Verificação externa.	O relatório não foi submetido à verificação externa.
103-1	Explicação dos temas materiais e seus limites.	Os relatos se restringem à Companhia do Metrô. O relato abrange todas as informações sobre estratégias, gestão e desempenho das atividades empresariais nas dimensões da sustentabilidade.

GRI 103 Standards - Série Econômica

ITENS DE ABORDAGEM		PÁGINAS/INFORMAÇÕES
103-2	Abordagem de gestão e seus componentes	Estratégias, compromissos; objetivos; responsabilidades; mecanismos de reclamação e ações específicas são apresentados nas páginas 8, 9, 10, 51, 52, 73, 74,80.

GRI 103 Performance Econômica



GRI 103 Standards - Série Econômica		
ITENS DE ABORDAGEM		PÁGINAS/INFORMAÇÕES
201-1	Valor Econômico direto gerado e distribuído	Página 90 Demonstrações Financeiras
201-3	Obrigações do Plano de Benefícios e outros planos de aposentadoria.	A empresa concede aos seus empregados um conjunto de benefícios compatíveis com as melhores práticas de mercado e parte desses benefícios integra o Acordo Coletivo com os Sindicatos dos Metroviários e dos Engenheiros e outros são oferecidos pela empresa. O Metrô possui ainda um Programa de Participação nos Lucros e/ou Resultados – PLR, com a distribuição dos valores relativos ao programa baseados em indicadores e metas operacionais, empresariais e corporativos que envolvam, direta ou indiretamente, todas as áreas da empresa.
201-4	Assistência financeira recebida do governo.	Página 8, 16,84.
PRESEÇA NO MERCADO		
202-1	Varição da proporção do salário mais baixo por gênero, comparado ao salário mínimo local.	Os empregados do Metrô de São Paulo são remunerados equitativamente conforme suas responsabilidades e de acordo com um Plano de Cargos e Salários. O menor salário praticado pela companhia, em 2017, foi de R\$ 2159,00 para jornada de 40 horas semanais, estando 130% acima do salário mínimo federal, de R\$937,00 (base dezembro/2017).
IMPACTOS ECONÔMICOS INDIRETOS		
203-1	Investimentos em infraestrutura e serviços suportados.	Página 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36,37.
203-2	Impactos econômicos indiretos significativos.	Página 62, 63,64.
PRÁTICAS DE AQUISIÇÃO E CONTRATAÇÃO		
204-1	Proporção de gastos com fornecedores locais.	O Metrô de São Paulo está sujeito à legislação que define regras para a prática pública nos processos que envolvem a aquisição de bens e serviços, incluindo o de serviços especializados como os de engenharia e arquitetura, como a Lei Federal nº 8.666/93 e às legislações de licitações e aquisições de materiais, por meio de pregões eletrônicos e Bolsa Eletrônica de Compras do Governo do Estado de São Paulo – BEC. Nesse contexto, é exigida a observância do princípio constitucional da isonomia, o que implica em oferecer as mesmas condições de participação e concorrência aos fornecedores, independentemente de onde estejam instalados. Com a aprovação da Lei 13.303, estão sendo processadas as adaptações necessárias



GRI 103 Standards - Série Econômica

ITENS DE ABORDAGEM	PÁGINAS/INFORMAÇÕES
	para implementar novas diretrizes atendendo ao disposto na lei.

COMBATE À CORRUPÇÃO

205-1	Operações submetidas a avaliações de riscos relacionados à corrupção.	O Metrô estimula que os administradores, conselheiros fiscais, empregados, estagiários, aprendizes, jovens cidadãos e terceiros a serviço do metrô desempenhem suas funções e atividades de forma ética e transparente, combatendo qualquer forma de suborno, fraude, corrupção, propina e atos lesivos à administração pública.
205-2	Comunicação e treinamento em políticas e procedimentos de combate à corrupção	Durante a vigência contratual o Metrô exige formalmente de seus fornecedores e prestadores de serviço o cumprimento de suas atividades com base na ética, atendimento obrigatório ao Código de Conduta e Integridade, às legislações trabalhista, criminal, civil, tributária, ambiental, preservação do patrimônio cultural, o respeito aos direitos humanos, a acessibilidade para pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, bem como aos instrumentos normativos internos e especialmente para a observância da lei anticorrupção. A conduta da diretoria, de empregados e dos diversos públicos de interesse é pautada pelo Código de Ética e Integridade. Suas práticas são acompanhadas pela Comissão de Ética e Integridade, que analisa os casos e atua permanentemente. A companhia não realizou treinamento específico.

CONCORRÊNCIA DESLEAL

206-1	Ações judiciais movidas por concorrência desleal, práticas de truste e monopólio e seus resultados.	Não existem ações judiciais por concorrência desleal, práticas de truste e monopólio.
-------	---	---

GRI 300 Standards – Série Ambiental

ITENS DE ABORDAGEM	PÁGINAS/INFORMAÇÕES
103-2	Abordagem de gestão e seus componentes
	Políticas; compromissos; objetivos; responsabilidades; mecanismos de reclamação e ações específicas são apresentados nas páginas 50, 51, 65, 66, 67.
MATERIAIS	
301-1	Materiais usados, discriminados por peso ou volume.
	Página 66, 67, 68,69.
ENERGIA	
302-1	Consumo de energia dentro da organização.
	Página 69,70.
302-3	Intensidade energética.
	Página 69,70.
302-4	Redução do consumo de energia.
	Página 69,70.
ÁGUA	
303-1	Total de retirada de água por fonte.
	Página 66.



GRI 300 Standards – Série Ambiental		
ITENS DE ABORDAGEM		PÁGINAS/INFORMAÇÕES
303-2	Fontes hídricas significativamente afetadas por retirada de água.	A água consumida é fornecida pela Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo – Sabesp.
EMISSIONES, EFLUENTES E RESÍDUOS.		
305-1	Emissões diretas de gases de efeito estufa (GEE) (Escopo 1).	Página 71,72.
305-2	Emissões indiretas de gases de efeito estufa (GEE) provenientes da aquisição de energia (Escopo 2).	Página 71,72.
305-3	Outras emissões indiretas de gases de efeito estufa (GEE) (Escopo 3).	Página 71,72.
305-4	Intensidade de emissões de gases de efeito estufa (GEE).	Página 71,72.
305-5	Redução de emissões de gases de efeito estufa (GEE).	Páginas 71,72.
306-2	Resíduos por tipo e método de disposição	Páginas 67,68,69.
CONFORMIDADE AMBIENTAL		
307-1	Não conformidade com leis e regulamentos ambientais.	O Sistema de Gestão Ambiental e os Sistemas de Gestão da Qualidade encontram-se adequados às novas versões da NBR ISO 9001 e NBR ISO 14001, publicadas em 2015. Em 2017, uma auditoria do Organismo Certificador Credenciado confirmou a adequação das melhorias efetuadas, emitindo certificados de conformidade com as novas versões das normas ISO 9001 e ISO 14001. Os contratados devem apresentar um Plano de Gerenciamento de Aspectos Ambientais – PGAA, quando aplicável e é realizado controle, fiscalização e conscientização de empregados terceirizados.

GRI 400 Standard - Série Social		
ITENS DE ABORDAGEM		PÁGINAS/INFORMAÇÕES
103-2	Abordagem de gestão e seus componentes	Políticas; compromissos; objetivos; responsabilidades; mecanismos de reclamação e ações específicas são apresentados nas páginas 56,75,76.
EMPREGO		
401-1	Novas contratações e rotatividade de empregados	Página 57,58.
401-2	Benefícios concedidos a empregados de tempo integral que não são oferecidos a empregados temporários ou em regime de meio período.	A empresa concede aos seus empregados um conjunto de benefícios compatíveis com as melhores práticas de mercado e parte desses benefícios integra o Acordo Coletivo com os Sindicatos dos Metroviários e dos Engenheiros e outros são oferecidos pela empresa. O Metrô possui ainda um Programa de Participação nos Lucros e/ou Resultados – PLR, com a distribuição dos valores relativos ao programa baseados em indicadores e metas operacionais, empresariais e corporativos que envolvam, direta ou indiretamente, todas as áreas da



GRI 400 Standard - Série Social		
	ITENS DE ABORDAGEM	PÁGINAS/INFORMAÇÕES
		empresa.
RELAÇÕES TRABALHISTAS		
402-1	Prazo mínimo de notificação sobre mudanças operacionais.	Não há prazo. Varia em função da mudança/nível de impacto.
SAÚDE E SEGURANÇA NO TRABALHO		
403-1	Representação de trabalhadores em comitês formais de saúde e segurança.	100% dos empregados.
403-2	Tipos e taxas de lesões, doenças ocupacionais, dias perdidos, absenteísmo e número de óbitos relacionados ao trabalho.	Página 59.
403-4	Tópicos relativos à saúde e segurança cobertos por acordos formais com sindicatos.	Página 59.
TREINAMENTO E EDUCAÇÃO		
404-1	Número médio de horas de treinamento por ano por empregado.	Página 59.
404-2	Programas de gestão de competências e aprendizagem contínua e programas de preparação para a aposentadoria.	Página 59. Entre outros programas sociais, a empresa oferece aos empregados um que contempla temas associados ao ciclo de vida e a aposentadoria, finalizando-o com o desenvolvimento de Projeto de Vida Futuro.
404-3	Percentual de empregados que recebem regularmente análises de desempenho e de desenvolvimento de carreira.	100% dos empregados.
DIVERSIDADE E IGUALDADE DE OPORTUNIDADE		
405-1	Diversidade dos grupos responsáveis pela governança e empregados.	Página 60.
IGUALDADE DE REMUNERAÇÃO PARA MULHERES E HOMENS		
405-2	Razão matemática do salário e remuneração entre mulheres e homens.	Não há distinção salarial.
PRÁTICAS DE SEGURANÇA		
410-1	Pessoal de segurança treinado em políticas ou procedimentos direitos humanos.	100% do quadro do Corpo de Segurança Operacional foi submetido a treinamento.
COMUNIDADES LOCAIS		
413-1	Operações com engajamento da comunidade local, avaliação de impactos e programas de desenvolvimento local.	Página 55, 56.
413-2	Operações com impactos negativos significativos reais e potenciais nas comunidades locais	Em todas as fases dos empreendimentos metroviários, da sua concepção até a operação, são avaliados os impactos ambientais, sociais e econômico-financeiros, garantindo boas práticas e a conformidade com a legislação vigente.
CONFORMIDADE SOCIOECONÔMICA		
419-1	Não conformidade com leis e regulamentos na área social e econômica.	Em todas as fases dos empreendimentos metroviários, da sua concepção até a operação, são avaliados os impactos ambientais, sociais e

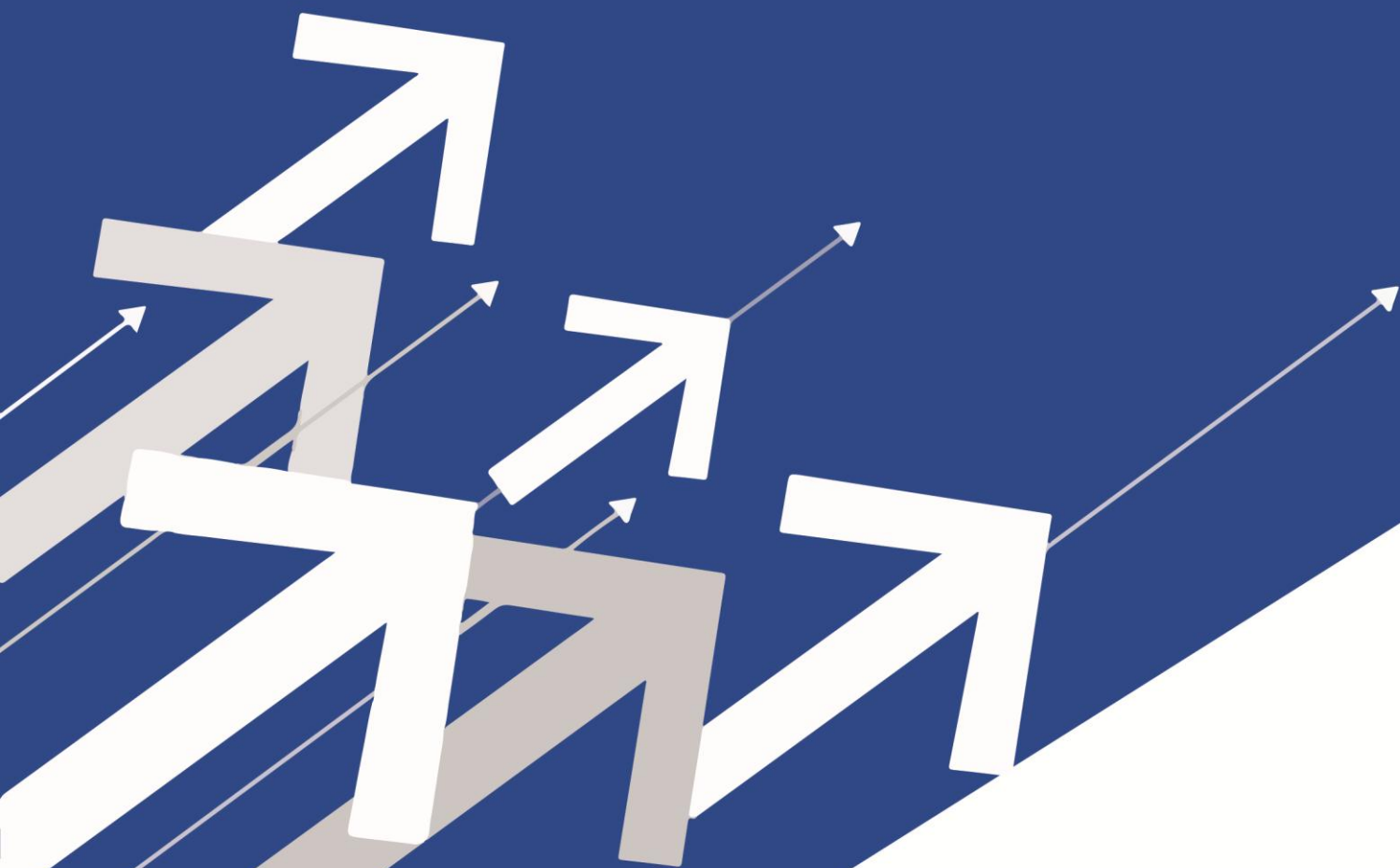


GRI 400 Standard - Série Social

ITENS DE ABORDAGEM		PÁGINAS/INFORMAÇÕES
		econômico-financeiros, garantindo boas práticas e a conformidade com a legislação vigente. Não foram registrados casos em 2017.
SAÚDE E SEGURANÇA DO CLIENTE		
416-1	Avaliação dos impactos de saúde e segurança das categorias de produtos e serviços.	Página 62.
416-2	Casos de não conformidade quanto aos impactos causados por produtos e serviços na saúde e segurança.	Não houve.
ROTULAGEM DE PRODUTOS E SERVIÇOS		
417-2	Casos de não conformidade com regulamentos e códigos voluntários relativos a informações e rotulagem de produtos e serviços.	Não houve.
COMUNICAÇÕES DE MARKETING		
102-2	Venda de produtos proibidos ou contestados	O Metrô de São Paulo respeita as diretrizes do CONAR - Conselho de Autorregulamentação Publicitária.
417-3	Incidentes de não conformidade relativos a comunicações de marketing.	Não houve.
PRIVACIDADE DO CLIENTE		
418-1	Queixas substantivas relativas a violações da privacidade e perdas de dados de clientes.	Não houve.

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

Em 31 de dezembro de 2017 e 2016
e Relatório dos Auditores Independentes



Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Demonstrações Financeiras Padronizadas

Em 31 de dezembro de 2017 e 2016

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



Sumário

Balanços Patrimoniais - BP	92 e 93
Demonstrações dos Resultados dos Exercícios - DRE	94
Demonstrações dos Resultados dos Abrangentes - DRA	95
Demonstrações das Mutações do Patrimônio Líquido - DMPL	96
Demonstrações dos Fluxos de Caixa - DFC	97
Demonstrações dos Valores Adicionados - DVA	98
Notas Explicativas às Demonstrações Financeiras	99 à 132
Parecer do Conselho Fiscal	133
Declaração dos Diretores sobre as Demonstrações Financeiras	134
Declaração dos Diretores sobre o Relatório dos Auditores Independentes sobre as Demonstrações Financeiras	135
Membros do Conselho de Administração	136
Relatório dos Auditores Independentes	137 à 144

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Demonstrações Financeiras Padronizadas
Em 31 de dezembro de 2017 e 2016

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



Balancos Patrimoniais - BP

Ativo	Nota explicativa	31/12/2017	31/12/2016
Circulante			
Caixa e equivalentes de caixa	5	629.494	373.901
Contas a receber de clientes	6	280.066	233.103
Estoques	7	227.242	209.693
Impostos a recuperar		53.484	44.352
Despesas antecipadas		4.807	3.340
Adiantamento a fornecedores	8	37.045	27.862
Outras contas a receber		11.305	-
Total do ativo circulante		1.243.442	892.251
Não circulante			
Depósitos judiciais		460.330	383.132
Imposto de renda e contribuição social diferidos	17.1	55.614	-
		515.944	383.132
Investimentos	9	25.434	98.911
Imobilizado	11	32.078.214	29.782.896
Intangível	12	96.396	81.535
Diferido	13	23.190	30.378
		32.223.234	29.993.720
Total do ativo não circulante		32.739.178	30.376.852
Total do ativo		33.982.620	31.269.103

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras.

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Demonstrações Financeiras Padronizadas
Em 31 de dezembro de 2017 e 2016

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



Balancos Patrimoniais - BP

Passivo	Nota explicativa	31/12/2017	31/12/2016
Circulante			
Fornecedores	15	731.588	827.026
Empréstimos e financiamentos		7.500	-
Impostos e contribuições a recolher	16	127.249	101.765
Remunerações e encargos a pagar		547.763	347.351
Adiantamento de clientes		317.003	266.190
Convênios e Contratos	20	208.813	249.227
Total do passivo circulante		1.939.916	1.791.559
Não circulante			
Provisão para contingências	19	645.914	571.344
Provisão para passivos atuariais		257.611	127.087
Imposto de renda e contribuição social diferidos		-	17.537
Convênios e Contratos	20	422.502	490.443
Adiantamento de clientes		964	1.607
Total do passivo não circulante		1.326.991	1.208.018
Patrimônio líquido			
Capital social	21	36.461.066	33.592.881
Ajustes de avaliação patrimonial	21.3	(107.957)	4.960
Prejuízos acumulados		(5.637.398)	(5.328.315)
Total do patrimônio líquido		30.715.712	28.269.526
Total do passivo		33.982.620	31.269.103

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras.

Companhia do Metropolitan de São Paulo - Metrô

Demonstrações Financeiras Padronizadas
Em 31 de dezembro de 2017 e 2016

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



Demonstrações dos Resultados dos Exercícios - DRE

	Nota explicativa	31/12/2017	31/12/2016
Receita Operacional Líquida	23	2.633.839	2.518.328
Custo dos serviços prestados	24	(2.233.628)	(2.099.014)
Lucro bruto		400.211	419.314
Despesas operacionais			
Despesas gerais e administrativas	24	(786.175)	(731.637)
Outras receitas (despesas) operacionais, líquidas	24	42.413	52.012
Lucro (Prejuízo) operacional antes do resultado financeiro		(343.550)	(260.311)
Resultado financeiro	25		
Receitas financeiras		47.848	71.878
Despesas financeiras		(30.918)	(21.290)
Lucro (Prejuízo) antes do imposto de renda e da contribuição social		(326.620)	(209.723)
Imposto de renda e contribuição social	17		
Correntes		-	(3.456)
Diferidos		17.538	-
Lucro (Prejuízo) líquido do exercício		(309.083)	(213.179)
Lucro (Prejuízo) líquido do exercício por ação			
Básico e Diluído - ON		(0,00961)	(0,00729)

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras.

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Demonstrações Financeiras Padronizadas

Em 31 de dezembro de 2017 e 2016

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



Demonstrações dos Resultados Abrangentes - DRA

	Nota explicativa	31/12/2017	31/12/2016
Lucro (Prejuízo) líquido do exercício		(309.083)	(213.179)
Outros resultados abrangentes		(112.916)	(22.258)
Valor justo sobre investimentos		(38.006)	24.923
(Perda) Ganho atuarial	18.3	(130.524)	(38.708)
Imposto de renda e contribuição social diferidos	17.1	55.614	(8.473)
Total do resultado abrangente		(421.999)	(235.437)

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Demonstrações Financeiras Padronizadas
Em 31 de dezembro de 2017 e 2016

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



Demonstrações das Mutações dos Patrimônios Líquidos – DMPL

	Nota explicativa	Capital social subscrito	Adiantamento para futuro aumento de capital	Ajustes de avaliação patrimonial	Lucros (prejuízos) acumulados	Total
Saldos em 31 de dezembro de 2015		31.769.613	-	27.218	(5.115.135)	26.681.696
Resultado abrangente total:						
Lucro (prejuízo) do exercício		-	-	-	(213.179)	(213.179)
Valor justo sobre investimentos		-	-	24.923	-	24.923
(Perda) Ganho atuarial		-	-	(38.708)	-	(38.708)
Imposto de renda e contribuição social diferidos		-	-	(8.473)	-	(8.473)
Transações de capital com os sócios:						
Integralização de capital em caixa		1.823.268	-	-	-	1.823.268
Saldos em 31 de dezembro de 2016		33.592.881	-	4.960	(5.328.315)	28.269.526
Resultado abrangente total:						
Lucro (prejuízo) do exercício		-	-	-	(309.083)	(309.083)
Valor justo sobre investimentos		-	-	(38.006)	-	(38.006)
(Perda) Ganho atuarial		-	-	(130.524)	-	(130.524)
Imposto de renda e contribuição social diferidos		-	-	55.614	-	55.614
Transações de capital com os sócios:						
Integralização de capital em caixa		2.605.931	-	-	-	2.605.931
Integralização de capital em bens		262.254	-	-	-	262.254
Saldos em 31 de dezembro de 2017	21	36.461.066	-	(107.957)	(5.637.398)	30.715.712

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Demonstrações Financeiras Padronizadas
Em 31 de dezembro de 2017 e 2016

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



Demonstrações dos Fluxos de Caixa – DFC

	Nota explicativa	31/12/2017	31/12/2016
Fluxos de caixa das atividades operacionais			
Lucro (Prejuízo) líquido do exercício		(309.083)	(213.179)
Ajustes para conciliar o resultado ao caixa		319.719	240.888
Depreciação e amortização	24	314.732	287.307
Resultado na venda de ativos imobilizados		(7)	
Baixa de ativos imobilizados e intangíveis		32	387
Outras provisões		(53.015)	(56.445)
Imposto de renda e contribuição social diferidos	17.1	(17.538)	3.456
Juros sobre passivo atuarial	18	27.814	14.853
Provisão/(reversão) para contingências, líquida		72.849	55.632
Provisão de créditos de liquidação duvidosa, líquida		37.308	32.342
Perdas realizadas no contas a receber e estoques		3.904	4.559
Outros impostos e contribuições	16	272.839	302.494
Provisão para Programa de Demissão Voluntária (PDV), líquida		90.765	52.452
Pagamento de outros impostos e contribuições		(385.661)	(382.775)
Liquidação com ações judiciais		(44.303)	(73.374)
Varição nos ativos e passivos		31.417	300.104
Contas a receber	6	(58.269)	(14.936)
Estoques	7	(17.550)	536
Impostos a recuperar		(64.745)	(25.399)
Depósitos judiciais		(77.198)	(62.706)
Despesas antecipadas		(1.467)	(1.496)
(Aumento)/redução em outros ativos circulantes e não circulantes		(9.183)	(3.199)
Fornecedores	15	(95.438)	9.232
Remunerações e encargos a pagar	10	200.411	56.049
Impostos e contribuições a recolher		25.484	46.979
Adiantamento de clientes		50.170	(643)
Convênios e Contratos	20	(108.355)	199.043
Aumento/(redução) em outros passivos circulantes e não circulantes		187.557	96.644
Caixa líquido proveniente das atividades operacionais		42.053	327.813
Fluxos de caixa das atividades de investimentos			
Aplicações em Investimentos		-	-
Aquisição de imobilizado	11	(2.374.235)	(2.422.568)
Adiantamento para aquisição de imobilizado		1.386	-
Aquisição de intangível	12	(27.042)	(34.139)
Caixa líquido aplicado nas atividades de investimentos		(2.399.891)	(2.456.707)
Fluxos de caixa das atividades de financiamentos			
Integralização de capital	21.2	2.605.931	1.823.268
Adiantamento para futuro aumento de capital		-	-
Empréstimos e financiamentos		7.500	-
Dividendos pagos ao acionista controlador		-	-
Caixa líquido aplicado nas atividades de financiamentos		2.613.431	1.823.268
Aumento (Redução) no caixa e equivalentes de caixa	5	255.593	(305.626)
Caixa e equivalentes de caixa no início do exercício		373.901	679.527
Caixa e equivalentes de caixa no final do exercício		629.494	373.901
Demonstração de aumento (redução) no caixa e equivalentes de caixa		255.593	(305.626)

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Demonstrações Financeiras Padronizadas
Em 31 de dezembro de 2017 e 2016

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



Demonstrações dos Valores Adicionados - DVA

	Nota explicativa	31/12/2017	31/12/2016
Receitas			
Vendas de mercadorias, produtos e serviços	23	2.747.056	2.633.117
Outras (despesas) receitas, líquidas		(380)	(363)
Provisão (reversão) para créditos de liquidação duvidosa, líquida	6	(37.308)	(32.342)
		<u>2.709.368</u>	<u>2.600.412</u>
Insumos adquiridos de terceiros			
Materiais consumidos		(57.033)	(50.717)
Outros produtos e serviços vendidos		(36.625)	(40.206)
Energia, serviços de terceiros e outros		(632.070)	(600.445)
Perda na realização de ativos		(3.904)	(4.632)
		<u>(729.633)</u>	<u>(696.000)</u>
Valor adicionado bruto		1.979.736	1.904.412
Depreciação e amortização	24	(314.732)	(287.307)
Valor adicionado líquido produzido pela Companhia		<u>1.665.004</u>	<u>1.617.105</u>
Valor adicionado recebido em transferência			
Juros, lucros e dividendos sobre ações		18.974	1.715
Receitas financeiras	25	48.125	69.834
		<u>67.099</u>	<u>71.549</u>
Valor adicionado total a distribuir		<u>1.732.103</u>	<u>1.688.654</u>
Empregados			
Remuneração e encargos sociais		1.695.480	1.612.295
Honorário da diretoria e conselhos		2.024	2.044
Programa de Participação nos Resultados		65.859	61.203
Plano de aposentadoria e pensão		45.480	43.052
		<u>1.808.844</u>	<u>1.718.594</u>
Impostos, taxas e contribuições			
Federais		188.342	160.913
Estaduais		106	219
Municipais		10.053	17.976
		<u>198.501</u>	<u>179.108</u>
Remuneração de capitais de terceiros			
Despesas financeiras	25	30.916	898
Aluguéis		2.925	3.233
		<u>33.841</u>	<u>4.131</u>
Remuneração de capitais próprios			
Dividendos	22.2	-	-
Lucro (prejuízo) do exercício		(309.083)	(213.179)
		<u>(309.083)</u>	<u>(213.179)</u>
Valor adicionado total distribuído		<u>1.732.103</u>	<u>1.688.654</u>

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras

1 A Companhia e Suas Operações

A Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô, a seguir designada como “Companhia” ou “Metrô”, é uma sociedade anônima de economia mista com sede social em São Paulo – SP, que tem como acionista controlador o Governo do Estado de São Paulo - GESP, o qual detém 96,82% das ações ordinárias do seu capital social.

A Companhia tem por objeto social essencialmente o planejamento de redes metroviárias e de transportes para a Região Metropolitana de São Paulo; a construção e implementação de novos empreendimentos metroviários, incluindo novas estações, trechos de linhas, sistemas de sinalização e frotas de trens; a exploração comercial dos espaços e ativos metroviários a fim de gerar negócios adjacentes, e por fim a operação comercial de prestação de serviço de transporte metroviário de passageiros.

O Metro possui atualmente 5 (cinco) linhas comerciais em operação na Região Metropolitana de São Paulo, sendo a Linha 1 – Azul (Tucuruvi - Jabaquara), Linha 2 – Verde (Vila Madalena – Vila Prudente), Linha 3 – Vermelha (Itaquera – Barra Funda), Linha 5 – Lilás (Capão Redondo - Brooklin) e Linha 15 – Prata (Vila Prudente – Oratório). Estas linhas, conjuntamente, cobrem 71,5 quilômetros em extensão e movimentam cerca de 1.095 milhões de passageiros por ano. Estão ainda em construção, para futura operação, a extensão da Linhas 15 – Prata (trecho Oratório – Hospital Cidade Tiradentes) e Linha 17 – Ouro (Jabaquara – São Paulo Morumbi), respectivamente relativas a sistema de transporte em mon trilhos, e as extensões da Linha 5 – Lilás (trecho Brooklin – Chácara Klabin), e Linha 4 – Amarela (Vila Sônia – Luz).

A emissão dessas demonstrações financeiras foi aprovada pelo Conselho de Administração da Companhia em 26 de março de 2018.

1.1 Principais eventos em 2018 e 2017

a) Contexto operacional

i) Ressarcimento de Gratuidades e Apoio a Linha 4 - Amarela

No decorrer de 2017, o Governo do Estado de São Paulo – GESP aportou recursos financeiros, por meio da Lei nº 16.347 de 29/12/2016, bem como pelo Decreto nº 62.413 de 06/01/2017, no montante de R\$ 158.900 como apoio à Parceria Público-Privada (PPP) – Linha 4 – Amarela, a fim de cobrir os montantes de perdas financeiras devido ao impacto desta linha no sistema de arrecadação, e R\$ 640.010 à título de ressarcimento de gratuidades oferecidas através de programas de políticas públicas.

ii) Liberação de Recursos Orçamentários – Ciclo 2018

Em 21 de dezembro de 2017 foi aprovada o Decreto nº. 63.085, para liberação de R\$ 2.524.775 para investimentos, R\$ 177.720 do apoio a PPP –Linha 4 –Amarela e R\$ 717.189 a título de ressarcimento de gratuidades, conforme publicado no Diário Oficial do Estado de São Paulo. Este homologado em 11 de Janeiro de 2018 através da Lei Orçamentária Anual – LOA 2018 (Lei nº 11.646).

iii) Novas Estações da Linha 5 - Lilás

Em 27 de novembro de 2017, foram inauguradas simultaneamente as estações Alto da Boa Vista, Borba Gato e Brooklin, da Linha 5 – Lilás. Com as novas estações em funcionamento a expectativa é de um aumento médio na demanda de novos usuários por dia útil de 15 mil passageiros.

iv) Novos Trens para a Linha 5 – Lilás e 15 - Prata

Em novembro de 2017, foi concluída a entrega ao Metrô de 53 novos trens para a operação comercial, dos quais 19 encontram-se em operação e 34 em fase final de testes e comissionamento. Da nova frota, 27 trens serão destinados ao atendimento da Linha 15 – Prata e 26 à Linha 5 – Lilás.

v) Trens Reformados e Modernizados para as Linhas 1 – Azul e 3 - Vermelha

Durante o ano de 2017, foram liberados para operação comercial mais 12 trens modernizados, para as Linhas 1 – Azul e 3 – Vermelha. A continuidade do processo de modernização dos 98 trens das frotas das Linhas 1 – Azul e 3 – Vermelha possibilitará a atualização tecnológica dos equipamentos e a melhoria do conforto para os usuários. O projeto chega ao final de 2017 com um total de 92 trens já modernizados.

vi) Trens Reformados e Modernizados para as Linhas 1 – Azul e 3 - Vermelha

Em 31 de dezembro de 2016, haviam sido entregues ao Metrô 8 trens modernizados, totalizando 80 trens, sendo que 74 destes já foram liberados para a operação comercial.

b) Contexto societário

i) Aporte de Capital pelo Acionista Controlador

Em 31 de dezembro de 2017 foi concluído ciclo de aportes de capital em moeda de 2017 pelo GESP, sendo subscritos e integralizados R\$ 2.605.931.

ii) Operação com o Governo do Estado de São Paulo – Aporte de Trens

Em 11 de dezembro de 2017, foram subscritos e integralizados no capital R\$ 262.253, correspondentes a 271.112.327 ações, referentes a incorporação dos 17 trens e sobressalentes adquiridos pelo GESP por meio da Secretaria de Transportes Metropolitanos - STM e em utilização pela Companhia.

iii) Aporte de Capital pelo Acionista Controlador

Em 31 de dezembro de 2016 foi concluído ciclo de aportes de capital em moeda de 2016 pelo GESP, sendo subscritos e integralizados R\$ 1.823.262.

2 Apresentação das Demonstrações Financeiras

2.1 Base de preparação e apresentação

As demonstrações financeiras apresentadas (de forma unificada uma vez que é composta por apenas uma entidade jurídica, logo não há diferenciação entre demonstrações individuais e consolidadas), foram preparadas 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 evidenciam todas as informações relevantes próprias das demonstrações financeiras, e somente elas, as quais correspondem às utilizadas pela Administração da Companhia em sua gestão.

As demonstrações financeiras foram preparadas utilizando o custo histórico como base de valor, exceto para os ativos financeiros disponíveis para venda e instrumentos financeiros ativos e passivos, que são mensurados ao seu valor justo.

2.2 Demonstração do valor adicionado

A demonstração do valor adicionado – DVA apresenta informações relativas à riqueza criada pela Companhia e a forma como tais riquezas foram distribuídas. Essa demonstração foi preparada de acordo com o CPC 09 – Demonstração do Valor Adicionado, aprovado pela Deliberação CVM 557/2008. As IFRS não requerem a apresentação desta, portanto, são consideradas como informação adicional.

2.3 Moeda funcional

A moeda funcional e de apresentação da Companhia é o Real (R\$).

2.4 Reclassificações

Alguns montantes relativos ao exercício findo em 31 de dezembro de 2016 foram reclassificados para melhor comparabilidade com o exercício atual. Tais reclassificações não foram consideradas materiais e não afetaram o resultado e o patrimônio líquido da Companhia.

i) na Demonstração de Resultado do Exercício, o montante de R\$ 41.670 apresentado como Contribuição Previdenciária sobre a Receita Bruta – CPRB na rubrica de gastos gerais pertencente ao grupo de custos e despesas operacionais foi reclassificado para o grupo de deduções da receita bruta, na rubrica de impostos sobre a receita bruta.

ii) no Balanço Patrimonial, o montante de R\$ 208.615 apresentado como estoques para reparos e manutenção demonstrado no rubrica de imobilizado foi reclassificado para o grupo de estoques no ativo circulante.

iii) no Balanço Patrimonial, o montante de R\$ 186.662 apresentado, como contribuições sociais sobre a folha de pagamento, na rubrica de impostos e contribuições a recolher foi reclassificado para a rubrica de remunerações e encargos a pagar, ambos no passivo circulante.

iv) no Balanço Patrimonial, o montante de R\$ 267.608 apresentado como créditos em poder do usuário dos Bilhetes Único e Bom na rubrica convênios e contratos foi reclassificado para a rubrica de adiantamento de clientes, ambos no passivo circulante.

v) na Demonstração do Resultado do Exercício, o montante de R\$ 14.853 apresentado como despesa de juros atuariais, na rubrica de gastos gerais pertencente ao grupo de despesas operacionais foi reclassificado para o grupo de despesas financeiras, na rubrica de juros atuariais.

3 Principais Políticas Contábeis

As principais políticas contábeis aplicadas pelo Metrô na elaboração destas demonstrações financeiras estão definidas a seguir, as quais foram aplicadas de forma consistente a todos os exercícios apresentados.

3.1 Caixa e equivalentes de caixa

Caixa e equivalentes de caixa perfazem todos os saldos mantidos em caixa, bancos e investimentos financeiros com vencimento original inferior ou igual a 90 dias a partir da data da contratação, os quais estão sujeitos a um risco insignificante de mudança no seu valor.

3.2 Ativos e passivos financeiros

a) Contexto geral

Os instrumentos financeiros são reconhecidos a partir da data em que a Companhia se torna parte das disposições contratuais dos instrumentos financeiros. Inicialmente são registrados ao seu valor justo acrescido dos custos de transação que sejam diretamente atribuíveis à sua aquisição ou emissão, exceto no caso de ativos e passivos financeiros classificados na categoria “ao valor justo por meio do resultado”, onde tais custos são diretamente lançados na rubrica de resultados financeiros. Sua mensuração subsequente ocorre a cada data de balanço de acordo com as regras estabelecidas para cada tipo de classificação de ativos e passivos financeiros.

Ativos e passivos financeiros poderão ser compensados e o valor líquido residual, se houver, reportado no balanço patrimonial na posição final de direito ou obrigação.

b) Ativos financeiros

A Companhia classifica seus ativos financeiros entre as categorias custo amortizado ou valor justo por meio do resultado a depender do propósito para os quais foram adquiridos ou emitidos.

i) Ativos financeiros não derivativos e recebíveis

Ativos financeiros não derivativos com pagamentos fixos ou determináveis, porém não cotados em mercado ativo. Após o reconhecimento inicial, são mensurados pelo custo amortizado pelo método da taxa efetiva de juros. Os juros, atualização monetária, variação cambial, menos perdas do valor recuperável, quando aplicável, são reconhecidos no resultado, quando incorridos, na rubrica de receitas ou despesas financeiras. Compõem este grupo “Caixa e equivalentes de caixa”; “Contas a receber” e “Adiantamentos”.

A Companhia mantém ativos financeiros que são classificados na categoria de investimentos mantidos para venda e, portanto, são mensurados pelo valor justo, porém como são mantidos a longo prazo e não há interesse por parte da Administração na negociação destes títulos, a Companhia classifica os ajustes de valor justo sendo alocados em outros resultados abrangentes, na rubrica de ajuste de valor patrimonial. Somente quando da sua eventual alienação que o efeito do valor justo acumulado é trazido para o resultado do período.

c) Passivos financeiros

A Companhia classifica seus passivos financeiros entre as categorias custo amortizado ou valor justo por meio do resultado a depender do propósito para os quais foram adquiridos ou emitidos.

i) Empréstimos e financiamentos

Os empréstimos e financiamentos são reconhecidos inicialmente pelo valor justo, líquido de quaisquer custos de transação atribuíveis, e, subsequentemente, apresentados ao custo amortizado pelo método da taxa efetiva de juros. Os juros, atualização monetária e variação cambial, quando aplicáveis, são reconhecidos no resultado, quando incorridos.

3.3 Contas a receber

As contas a receber de clientes são registradas pelo valor nominal reconhecidos no momento de geração da receita com base na utilização dos serviços de transporte de passageiros ou no momento do reconhecimento da venda de terrenos, locações de espaços, ressarcimento de montantes junto ao Governo do Estado de São Paulo – GESP ou advindos de outras operações comerciais adjacentes à operação de transporte.

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas Explicativas da Administração às
Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2017 e 2016

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



A Companhia constitui perdas estimadas com créditos de liquidação duvidosa para saldos a receber em montante considerado suficiente pela Administração de forma a fazer frente a eventuais perdas. A análise é construída com base em dados objetivos do “contas a receber” e na série histórica de recebimentos, das quais são abatidas garantias reais existentes, desta forma não se espera perdas adicionais substanciais.

3.4 Estoques

Os estoques de materiais destinados ao consumo e a manutenção dos sistemas metroviários são demonstrados pelo menor valor médio entre o custo médio de aquisição e o seu valor de realização, e estão classificados no ativo circulante.

Os saldos dos estoques são apresentados líquidos de provisões para perdas constituídas para cobrir eventuais perdas prováveis identificadas ou estimadas pela Administração.

3.5 Investimentos

Investimentos correspondem a instrumentos patrimoniais adquiridos pela Companhia de outras empresas de Mercado e classificados na categoria de investimentos mantidos para venda, avaliados ao valor justo contra outros resultados abrangentes.

3.6 Imobilizado

Os bens do ativo imobilizado são mensurados pelo custo de aquisição ou construção, deduzido da depreciação acumulada e das perdas prováveis para redução ao valor recuperável (“*impairment*”) acumuladas, quando incorridas. O custo histórico inclui os gastos diretamente atribuíveis à aquisição dos itens.

Os custos subsequentes são incluídos no valor contábil do ativo ou reconhecidos como um ativo separado, conforme apropriado, somente quando for provável que fluam benefícios econômicos futuros associados ao item e seu custo possa ser mensurado com segurança. O valor contábil de itens ou peças substituídas é baixado.

Todos os outros reparos e manutenções são lançados em contrapartida ao resultado do exercício, quando incorridos.

Os bens do ativo imobilizado são depreciados pelo método linear no resultado do exercício baseado na vida útil econômica estimada de cada (exceto terrenos).

Em 31 de dezembro de 2017, a Companhia realizou a revisão da vida útil desses ativos com base no uso e na estimativa de uso dos ativos e não identificou necessidade de alteração da vida útil econômica utilizada.

Os ganhos e perdas oriundos de alienações são determinados pela diferença entre o valor da venda e o saldo residual contábil são reconhecidos em outras receitas (despesas) operacionais, líquidas, na demonstração de resultados.

3.7 Intangível

Os ativos intangíveis são demonstrados ao custo de aquisição ou construção, incluindo a margem de construção. O ativo intangível tem a sua amortização iniciada quando está disponível para uso, em seu local e na condição necessária e a partir do momento que esse ativo entra em operação.

A amortização do ativo intangível reflete o período em que se espera que os benefícios econômicos futuros do ativo sejam consumidos pela Companhia, podendo ser o prazo final da concessão, ou a vida útil do ativo.

i) Ativo intangível com vida útil definida

Os ativos intangíveis adquiridos pela Companhia e que têm vidas úteis finitas são mensurados pelo custo, deduzido da amortização baseados nestas vidas úteis e das perdas por redução ao valor recuperável acumuladas, quando incorridas.

a) *Softwares* (Licenças de uso e desenvolvimento) - A Companhia possui *softwares*, licenças adquiridas e desenvolvimento de sistemas, os quais são amortizados com vida útil média de 5 anos, conforme avaliação realizada junto aos fabricantes dos mesmos. Os custos associados à manutenção de *softwares* são reconhecidos como despesas, conforme incorridos.

3.8 Avaliação do valor de recuperação dos ativos imobilizados e intangível - *impairment*

Os bens do ativo imobilizado e intangível, os quais com vida útil definida, são revisados anualmente com a finalidade de identificar evidências de não recuperação do seu valor contábil, ou ainda, sempre que alterações materiais no ciclo normal dos negócios indicarem probabilidade de perdas.

Essa avaliação é efetuada ao menor grupo identificável de ativos que gera fluxos de caixa operacionais à Companhia de forma independente, ou seja, sem a intervenção de outros ativos para esta finalidade (Unidade Geradora de Caixa – UGC).

Na aplicação do teste de redução ao valor recuperável de ativos, o valor contábil de um ativo ou unidade geradora de caixa é comparado com o seu valor recuperável. O valor recuperável é o maior valor entre o valor líquido de venda de um ativo e seu valor em uso.

A Companhia não tem como objetivo central a maximização constante de lucro operacional e, adicionalmente, tem sua política de preços associada as políticas públicas de tarifa de transporte público, desta forma a metodologia aplicada para os testes de *impairment* não se baseiam em valor recuperável pelo cálculo do fluxo de caixa descontado e sim por comparação dos seus ativos à ativos similares em bases equivalentes de Mercado na data de preparação das demonstrações financeiras.

Quando perdas são reconhecidas, as mesmas podem ser revertidas em exercícios futuros, exceto com relação à redução no valor de *ágio (goodwill)*, se houver.

Em 31 de dezembro de 2017, a Companhia realizou o teste de avaliação do valor recuperável de seus ativos imobilizados e intangíveis e não encontrou indícios de *impairment* a serem registrados como perdas.

3.9 Fornecedores e outras contas a pagar

As contas a pagar aos fornecedores e as outras contas a pagar são obrigações a pagar por bens ou serviços que foram adquiridos de fornecedores no curso normal dos negócios, sendo classificadas como passivos circulantes, se o pagamento for devido no período de até 12 meses. Caso contrário, são apresentadas como passivo não circulante.

Elas são, inicialmente, reconhecidas pelo valor justo, representado pelo valor da fatura ou nota fiscal e, subsequentemente, mensuradas pelo custo amortizado com o uso do método de taxa efetiva de juros.

3.10 Provisões, ativos e passivos contingentes

Constitui-se uma provisão em função de um evento passado, se a Companhia tem uma obrigação legal ou construtiva que possa ser estimada de maneira confiável, e é provável que um recurso econômico seja exigido para liquidar a obrigação, são registradas tendo como base as melhores estimativas do risco envolvido.

Os ativos contingentes são registrados somente quando decisões judiciais favoráveis à Companhia foram transitadas em julgado e cujo montante possa ser mensurado com segurança.

Passivos contingentes atrelados a ações judiciais de natureza trabalhista, cível e tributária são reconhecidos observando os seguintes critérios: i) passivo contingente com avaliação de probabilidade de perda remota, não são provisionados e nem divulgados; ii) passivo contingente com avaliação de probabilidade de perda possível, não é constituída provisão, porém, são divulgadas nas notas explicativas; e iii) passivo contingente com avaliação de probabilidade de perda provável, é constituída provisão em montante considerado pela Administração e seus assessores jurídicos suficiente para cobrir os desembolsos de caixa futuros. Perante decisão judicial preliminar a Companhia poderá realizar depósitos judiciais que compõem parte do pleito no polo passivo a qual está sujeita, os quais são deduzidos do total de contingências previstas na ação em andamento e são apresentadas em nota explicativa.

3.11 Imposto de Renda (IRPJ) e Contribuição Social (CSLL) – corrente e diferido

O Imposto de renda e a contribuição social do exercício são apurados em bases corrente e diferida. Estes tributos são calculados com base nas leis tributárias, vigentes na data de elaboração das demonstrações financeiras no Brasil, onde a Companhia atua, e reconhecidos na demonstração do resultado, exceto quando se referem a itens registrados no patrimônio líquido.

i) Imposto de renda e contribuição social corrente

Para fins de apuração do imposto de renda e da contribuição social sobre o resultado corrente, a Companhia adotou e aplicou as disposições contidas na Lei nº 12.973/14 a partir do exercício de 2015. A referida lei revogou o Regime Tributário de Transição (RTT).

O Imposto de renda e a contribuição social correntes são calculados com base no lucro tributável aplicando-se alíquotas vigentes no final do período que está sendo reportado.

ii) Imposto de renda e contribuição social diferido

O imposto de renda e contribuição social diferidos são reconhecidos usando-se o método do passivo sobre as diferenças temporárias decorrentes de diferenças entre as bases fiscais dos ativos e passivos e seus valores contábeis nas demonstrações financeiras. O imposto de renda e contribuição social diferidos são determinados, usando alíquotas de imposto (e leis fiscais) promulgadas, ou substancialmente promulgadas, na data do balanço, e que devem ser aplicadas quando o respectivo imposto diferido ativo for realizado ou quando o imposto diferido passivo for liquidado.

Em 31 de dezembro de 2017, a Companhia não reconheceu o Imposto de renda e contribuição social diferidos ativos sobre prejuízos ou diferenças temporárias sobre o resultado, uma vez que não estima projeção de lucros tributáveis futuros.

3.12 Remuneração e encargos sociais

Os salários mensais, provisões para férias, provisão de 13º salário e os demais pagamentos complementares negociados em acordos coletivos de trabalho, adicionados dos encargos sociais devidos, são apropriados pelo regime de competência.

3.13 Benefícios à empregados

A Companhia estrutura seus benefícios correntes aos empregados e os reconhece pelo regime de competência. Ademais planos de benefícios diferenciados aplicados.

i) Programa de Participação nos Resultados – PPR

A Companhia possui programa de participação nos resultados baseado em metas a serem atingidas corporativamente, nos quais os valores são estimados com base nos montantes desenhados pelo programa para cada faixa profissional e provisionados no ano corrente pelo regime de competência com base na estimativa de montantes pagos no ano anterior.

ii) Benefícios de demissão – PDV

Em 31 de dezembro de 2017, a Companhia possui ativo Plano de Demissão Voluntária – PDV para inscrições de empregados interessados até o encerramento do exercício. A estrutura do plano prevê benefício adicional de assistência médico-hospitalar por um período determinado de até 4 anos, dependendo do tempo de trabalho do empregado na Companhia, e um adicional de aviso prévio indenizado de 5 dias por ano trabalhado.

Os montantes previstos para fazer frente a este programa de reestruturação foram provisionados em 31 de dezembro de 2017.

3.14 Benefícios à empregados (pós emprego)

Os compromissos atuariais com os planos de benefícios de pensão e aposentadoria definidos são provisionados com base em cálculo atuarial ao final de cada exercício, efetuado por atuário independente, de acordo com o método da unidade de crédito projetada, líquido dos ativos garantidores do plano, quando aplicável.

As premissas atuariais incluem: estimativas demográficas e econômicas, estimativas dos custos médicos, bem como dados históricos sobre as despesas e contribuições dos empregados.

i) Plano I - Benefício definido

A Companhia faz contribuição, em bases contratuais, ao plano de benefício previdenciário por ela patrocinado, na modalidade benefício definido, administrado pelo Metrus – Instituto de Seguridade Social, entidade fechada de previdência complementar. As contribuições regulares compreendem os dispêndios líquidos do custeio administrativo e são registradas no resultado do período em que são devidas.

O método da unidade de crédito projetada considera cada período de serviço como fato gerador de uma unidade adicional de benefício, que são acumuladas para o cálculo da obrigação final. Mudanças na obrigação de benefício definido líquido são reconhecidas quando incorridas da seguinte maneira: i) custo do serviço e juros líquidos, no resultado do exercício, em despesas operacionais e despesas financeiras, respectivamente e ii) mensurações referentes a ganhos ou perdas atuariais, em outros resultados abrangentes, diretamente no patrimônio líquido.

Este plano está fechado para novas adesões na Companhia.

ii) Plano II - Contribuição definida

A Companhia também contribui para planos de contribuição definida, por ela patrocinado, administrados pelo Metrus – Instituto de Seguridade Social, cujos percentuais são baseados na folha de pagamento, sendo essas contribuições levadas ao resultado quando incorridas.

3.15 Outros ativos e passivos (circulantes e não circulantes)

Um ativo é reconhecido somente quando for provável que seu benefício econômico futuro será gerado em favor da Companhia e seu custo ou valor puder ser mensurado com segurança.

Um passivo é reconhecido quando a Companhia possui uma obrigação legal ou constituída como resultado de um evento passado, sendo provável que um recurso econômico seja requerido para liquidá-lo.

3.16 Subvenções e assistências governamentais

As subvenções e assistências governamentais são reconhecidas quando há razoável segurança de que foram cumpridas as condições estabelecidas pelo órgão governamental concedente e de que serão auferidas. São registradas como receita ou redução de despesa no resultado do período de fruição do benefício e, posteriormente, são destinadas para reserva de incentivos fiscais no patrimônio líquido.

3.17 Receita operacional

A receita operacional da Companhia compreende o valor justo da contraprestação recebida ou a receber no curso normal dos negócios, reconhecida na demonstração de resultados pela efetiva prestação dos serviços de transporte de passageiros e outros serviços adjacentes.

A receita é apresentada líquida dos impostos, dos abatimentos e dos descontos e é reconhecida quando seu montante pode ser mensurado com segurança, e é provável que benefícios econômicos fluam para a entidade.

i) Receita tarifária

A Companhia presta serviços de transporte metroviário, sendo as respectivas receitas reconhecidas no momento da utilização do serviço pelo usuário.

ii) Receita não tarifária

A Companhia presta serviços adjacentes ao transporte metroviário, tais como arrendamentos, locação e ações de publicidade nos espaços metroviários. As receitas estão baseadas em contratos assinados e são reconhecidas pelo regime de competência.

iii) Receita com gratuidades

A Companhia presta serviços de transporte metroviário de forma gratuita atendendo a dispositivos da política pública de transporte de passageiros implementada na Região Metropolitana de São Paulo, os quais são reconhecidas pela utilização e por conta disso mensalmente o GESP reembolsa a Companhia sobre esses montantes reconhecidos.

3.18 Transações com partes relacionadas

Para realização de operações e negócios com partes relacionadas é determinado que se observe os preços e condições usuais de mercado para estas transações, bem como as práticas de

governança corporativa adotadas pela Companhia e aquelas recomendadas e/ou exigidas pela legislação.

3.19 Estimativas e julgamentos contábeis relevantes

A preparação das demonstrações financeiras requer o uso de estimativas e julgamentos para determinadas operações e seus reflexos em ativos, passivos, receitas e despesas. As premissas utilizadas são baseadas no histórico e em outros fatores considerados relevantes, revisadas periodicamente pela Administração e cujos resultados reais podem divergir dos valores estimados.

As informações sobre julgamentos e premissas utilizadas na aplicação das políticas e práticas contábeis que têm efeitos significativos sobre os valores reconhecidos nas demonstrações financeiras e que possuem risco significativo de resultar em um ajuste material estão apresentados a seguir:

i) Mensuração do valor justo

A Companhia seleciona métodos e utiliza julgamentos nas premissas que aplica na determinação do valor justo. Ao mensurar o valor justo de um ativo ou um passivo, a Companhia usa dados observáveis no Mercado, tanto quanto possível. Os valores justos são classificados em diferentes níveis em uma hierarquia baseada nas informações (*inputs*) utilizadas nas técnicas de avaliação.

Alterações significativas nas premissas utilizadas podem afetar a posição patrimonial da Companhia.

Informações adicionais sobre as premissas utilizadas na mensuração dos valores justos materiais estão incluídas nas seguintes notas explicativas:

- a) Nota explicativa 9 – Investimentos;
- b) Nota explicativa 18 – Passivos atuariais;

ii) Vida útil e valor recuperável de ativos imobilizados e intangíveis

A vida útil dos ativos imobilizados relevantes foi definida por peritos independentes e nas especificações dos fabricantes sistemas e frota de trens, na experiência e laudos de engenharia internos quando referente aos empreendimentos de construção metroviário – estações e túneis, no nível de operação das linhas e frota de trens e na qualidade da manutenção preventiva e corretiva. Os ativos intangíveis de vida útil definida são embasados em laudos de avaliadores independentes ou apontamento dos fabricantes. Todos estes materiais envolvem alto grau de julgamento e incertezas.

iii) Passivos contingentes

A Companhia é parte envolvida em processos judiciais e administrativos envolvendo questões trabalhistas, cíveis e tributárias decorrentes do curso normal de seus negócios, cujas estimativas para determinar os montantes das obrigações e a probabilidade de saída de recursos são realizadas pela Administração, com base em pareceres de seus assessores jurídicos, sobre os quais são exercidos julgamentos por parte destes assessores para avaliação.

iv) Passivo atuarial

A Companhia tem compromissos atuariais de benefícios pós-emprego referentes à planos de aposentadoria e pensão. Tais compromissos e custos têm dependência de uma série de premissas econômicas e demográficas, dentre as quais as mais relevantes são: taxas de desconto, inflação de longo prazo, variação de custos de serviços, e variabilidade na tabela atuarial aplicada, as quais implicam certo grau de julgamento para com as premissas adotadas.

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas Explicativas da Administração às
Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2017 e 2016

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



Essas e outras estimativas são revisadas anualmente por peritos independentes e podem divergir dos resultados reais devido a mudanças nas condições de mercado e econômicas.

3.20 Novas normas e interpretações que ainda não estão em vigor

Foram emitidas e aprovadas as seguintes normas contábeis pelo IASB, as quais ainda não estão vigentes e a Companhia não as adotou de forma antecipada para a preparação das demonstrações financeiras de 31 de dezembro de 2017.

Norma	Descrição / Exigências	Impactos
IFRS 15 – “Receitas de Contrato com Clientes” (CPC – 47)	Estabelece novos princípios para o reconhecimento, mensuração e divulgação de receitas com clientes. Os requerimentos do IFRS 15 estipulam que a receita seja reconhecida quando o cliente obtém controle sobre as mercadorias ou serviços prestados, o que altera o modelo atual que se baseia na transferência de riscos e benefícios. Adicionalmente a receita deve ser reconhecida mediante o cumprimento de obrigações de performance. A nova norma é efetiva para exercícios iniciados a partir de 1º de janeiro de 2018.	A Companhia avaliou os efeitos da adoção da nova norma em suas demonstrações financeiras e não identificou alterações que tragam impactos relevantes para a sua aplicação.
IFRS 9 – “Instrumentos Financeiros” (CPC – 48)	Estabelece um novo modelo para classificação de ativos financeiros, baseado nas características dos fluxos de caixa e no modelo de negócios usado para gerir o ativo. Altera os princípios para reconhecimento de redução ao valor recuperável (<i>impairment</i>) de ativos financeiros de perdas incorridas para um modelo baseado nas perdas esperadas. Estabelece novos requisitos relacionados à contabilidade de hedge. A nova norma é efetiva para exercícios iniciados a partir de 1º de janeiro de 2018.	A Companhia avaliou os efeitos da adoção da nova norma em suas demonstrações financeiras e não identificou alterações que tragam impactos relevantes para a sua aplicação.
IFRS 16 – “Operações de Arrendamento Mercantil”	Estabelece que arrendamentos financeiros e operacionais passam a ter o mesmo tratamento contábil, ficando de fora do escopo dessa nova norma apenas contratos de até 12 meses ou de pequenos montantes. Determina assim que os arrendatários passam a ter que reconhecer em seu passivo os pagamentos futuros e em seu ativo o direito de uso/imobilizado do bem arrendado. De forma a reconhecer em resultado apenas despesas com depreciação ou amortização e não mais despesas de arrendamento. A nova norma é efetiva para exercícios iniciados a partir de 1º de janeiro de 2019.	A Companhia continua avaliando os efeitos da adoção da nova norma em suas demonstrações financeiras.

4 Instrumentos Financeiros e Fatores de Riscos

4.1 Gestão de riscos financeiros

a) Contexto geral

A Administração da Companhia está voltada para a sustentabilidade do equilíbrio econômico-financeiro da mesma no curso normal dos seus negócios ao longo do tempo. Neste sentido as atividades do Metrô o expõem a diversos fatores de riscos externos de mercado, relacionados a oscilação de preços tarifários, variações cambiais na ponta compradora, riscos de taxa de juros e de outros índices macroeconômicos, riscos de preços, riscos de crédito e riscos de liquidez, os quais introduzem certo grau de incerteza sobre a geração sustentável de caixa e resultados da Companhia. Para gerenciar esta volatilidade, de forma que não distorça ou prejudique o crescimento consistente da Companhia no médio e longo prazo, o Metrô dispõe de políticas e procedimentos para a gestão de riscos financeiros.

O processo de gestão de riscos de mercado compreende as seguintes etapas sequenciais e recursivas: i) identificação dos fatores de riscos e da exposição do valor dos ativos, fluxo de caixa e resultado da Companhia aos riscos de mercado; ii) mensuração e comunicação dos valores em risco; iii) avaliação e definição de estratégias para o gerenciamento dos riscos de mercado; e iv) implementação e acompanhamento da performance das estratégias.

Os principais fatores de riscos financeiros considerados pela Administração são:

- Risco de liquidez;
- Risco de crédito;
- Risco de taxas de câmbio;
- Risco de taxas de juros;
- Risco de preços tarifários;

b) Classificação e mensuração

A Companhia classifica seus ativos financeiros sob as seguintes categorias: mensurados ao valor justo por meio do resultado, ativos financeiros disponíveis para venda e recebíveis. A classificação depende da finalidade para a qual os ativos financeiros foram adquiridos. A Administração determina a classificação de seus ativos financeiros no reconhecimento inicial.

A Companhia reconhece todos os passivos financeiros inicialmente na data de negociação, que é a data na qual a Companhia se torna parte das disposições contratuais do instrumento. A Companhia desconhece um passivo financeiro quando sua obrigação contratual é retirada, cancelada ou expirada.

A Companhia classifica os passivos financeiros não derivativos na categoria de outros passivos financeiros que compreendem fornecedores, tributos e outras obrigações a pagar. Estes passivos são reconhecidos inicialmente pelo valor justo deduzidos de quaisquer custos de transação atribuíveis. Após o reconhecimento, eles são mensurados pelo custo amortizado utilizando o método dos juros efetivos.

A classificação dos instrumentos financeiros da Companhia é apresentada a seguir.

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas Explicativas da Administração às
Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2017 e 2016

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



	Nota	31/12/2017	31/12/2016
Ativo			
Valor justo			
Caixa e equivalentes de caixa	5	629.494	373.901
Investimentos ^(a)	9	20.320	93.798
Empréstimos e recebíveis			
Contas a receber de clientes	6	280.066	233.103
Adiantamentos a fornecedores	8	37.045	27.862
		966.925	728.664
Passivo			
Passivo pelo custo amortizável			
Fornecedores	15	731.588	827.026
Empréstimos e financiamentos		7.500	-
Convênios e Contratos	20	631.315	739.670
		1.370.403	1.566.696

(a) Do montante constante no balanço patrimonial na rubrica de investimentos, os montantes acima expressam investimentos em títulos mobiliários de outras empresas (ações).

c) Valor justo versus valor contábil

Os instrumentos financeiros constantes no balanço patrimonial, tais como caixa e bancos, empréstimos e financiamentos e contas a receber apresentam-se pelos seus valores contratuais. Os investimentos em títulos mobiliários, encontram-se avaliados pelo seu valor justo.

Para determinação dos valores de mercado de ativos ou instrumentos financeiros negociados em mercados públicos e líquidos, foram utilizadas as cotações de mercado de fechamento nas datas dos balanços.

A comparação entre o valor justo e o valor contábil dos instrumentos financeiros em aberto pode ser assim demonstrada:

	31/12/2017		31/12/2016	
	Contábil	Valor Justo	Contábil	Valor Justo
Ativo				
Caixa e equivalentes de caixa	629.494	629.494	373.901	373.901
Investimentos (a)	20.320	20.320	93.798	93.798
Contas a receber de clientes	280.066	280.066	233.103	233.103
Adiantamentos a fornecedores	37.045	37.045	27.862	27.862
Total de ativos	966.925	966.925	728.664	728.664
Passivo				
Fornecedores	731.588	731.588	827.026	827.026
Empréstimos e financiamentos	7.500	7.500	-	-
Convênios e Contratos	631.315	631.315	739.670	739.670
Total de passivos	1.370.403	1.370.403	1.566.696	1.566.696

4.2 Risco de liquidez

A Companhia tem sua previsão de fluxo de caixa realizada pela Administração. A administração monitora as previsões contínuas das exigências de liquidez da Companhia para assegurar que ela tenha caixa suficiente para fazer frente às necessidades operacionais e as suas obrigações.

O excesso de caixa mantido pela Companhia, além do saldo exigido para administração do capital circulante, é investido em aplicações financeiras em instituições financeiras de primeira linha e aplicações financeiras administradas pelo Sistema Integrado de Administração Financeira de Estados e Municípios – SIAFEM.

4.3 Risco de crédito

A Companhia tem seu risco de crédito decorrente de caixa e equivalentes de caixa, depósitos em bancos e instituições financeiras, e outros recebíveis.

A Companhia provisiona todos os títulos de clientes em aberto vencidos há mais de 90 dias e não renegociados, desde que não existam garantias reais. Também são provisionados os títulos em aberto de clientes que entrarem em recuperação judicial.

A Companhia tem o objetivo de mitigar o risco de crédito e mantém suas operações financeiras diversificadas entre bancos, com principal concentração em instituições financeiras de primeira linha classificadas como *high grade* pelas principais agências de classificação de risco.

4.4 Risco de taxas de câmbio

A Companhia, eventualmente, no curso natural de seus negócios pode contratar serviços e compra de materiais e equipamentos de fornecedores estrangeiros através de seus processos de licitação substancialmente ligados aos programas de investimentos em novas linhas metroviárias, sistemas e frota de trens, ficando desta forma exposta a oscilações cambiais quando do câmbio da data de compra até a efetiva data e liquidação das obrigações.

A Companhia avalia que a participação de fornecedores estrangeiros em suas obrigações contratuais não é relevante e portanto não contrata instrumentos financeiros derivativos para fazer frente a exposição cambial.

4.5 Risco de taxas de juros

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

A Companhia avalia que o montante em empréstimos e financiamentos contratados, bem como os eventos em que liquida suas obrigações fora do prazo contratual não é relevante e portanto não contrata instrumentos financeiros derivativos para fazer frente a exposição estrutural de taxa de juros e índices macroeconômicos.

4.6 Risco de preços tarifários

A Companhia está exposta a preços tarifários de operação fixados por política pública de preços de passagens dos transportes de passageiros aplicada na Região Metropolitana de São Paulo pela Secretária de Transportes Metropolitanos – STM.

A Companhia a fim de mitigar estes efeitos trabalha de forma integrada junto a STM para formular estudos de viabilidade econômica e aplicação de ajustes tarifários, quando aplicáveis, aos preços

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas Explicativas da Administração às
Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2017 e 2016

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



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 das tarifas sempre se manterá em patamares benéficos para o resultado do Metrô, devido a diversos fatores externos que exercem influência.

4.7 Instrumentos financeiros derivativos

A Companhia não efetua operações com instrumentos financeiros derivativos com o objetivo de mitigar ou de eliminar riscos inerentes à sua operação.

4.8 Instrumentos financeiros não derivativos

A Companhia considera para todas as suas operações que o valor justo equipara-se ao valor contábil, uma vez que para estas operações o valor contábil reflete o valor de liquidação naquela data, em virtude do curto prazo de vencimento dessas operações. Desta forma, os valores contábeis registrados no balanço patrimonial não divergem dos respectivos valores justos em 31 de dezembro de 2017.

4.9 Gestão do capital

O objetivo principal da administração de capital da Companhia é de assegurar a sua liquidez, índices de cobertura adequados e mitigar riscos que possam impactar a disponibilidade de capital aplicado no curso normal dos negócios.

A Companhia monitora de forma constante indicadores relevantes como: i) índice de limite máximo de endividamento, expresso pelo limite de representatividade de até 1% do total do passivo oneroso sobre o total de ativos da Companhia; ii) Índice de cobertura, que representa que todas as entradas de caixa fizeram frente as obrigações da Companhia de forma tempestiva.

Em 31 de dezembro de 2017 ambos os índices apresentaram performance dentro dos parâmetros aceitáveis não gerando exposição para a Companhia.

	31/12/2017	31/12/2016
Empréstimos e financiamentos	7.500	-
Ativo Total	33.982.620	31.269.103
(%) E&F / AT	0,02	0,00
Limite Máximo de Endividamento	1%	1%
Índice de cobertura	104,8%	103,6%

4.10 Garantias

Em 31 de dezembro de 2017, a Companhia possui garantias reais vinculadas a operações de contas a receber referente a operações de arrendamento, locações de espaços, outras receitas adjacentes e a contratos com fornecedores no montante de R\$ 6.268 (Em 31 de dezembro de 2016 no montante de R\$ 4.854).

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas Explicativas da Administração às
Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2017 e 2016

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



5 Caixa e Equivalentes de Caixa

	<u>31/12/2017</u>	<u>31/12/2016</u>
Caixa e bancos	69.003	75.202
Aplicações financeiras		
SIAFEM	545.043	64.927
Fundo Banco do Brasil - CP	11.705	233.772
Fundo Caixa Econômica - CP	3.743	-
Total das aplicações financeiras - CP	560.491	298.699
Total de caixa e equivalentes de caixa	629.494	373.901

De acordo com o Decreto Estadual nº 60.244/14, as aplicações financeiras da Companhia são administradas pela corretora de valores do SIAFEM ligada à Secretaria da Fazenda – SEFAZ, onde o perfil de aplicação está voltado a títulos de baixo risco e correspondem a aplicações indexadas pelo Certificado de Depósito Interbancário (“CDI”). Parte menor é alocada em fundos de investimento de curto prazo administrados pelo Banco do Brasil e Caixa Econômica Federal.

Em 31 de dezembro de 2017 e de 2016, as taxas de remuneração variavam entre 99,05% a 99,26% do CDI e 98,94% a 99,03%, respectivamente.

6 Contas a Receber

6.1 Contas a receber, líquidos

	<u>31/12/2017</u>	<u>31/12/2016</u>
Clientes		
Terceiros	309.071	278.503
Partes relacionadas		
Governo do Estado de São Paulo ^(a)	200.203	154.217
	509.274	432.720
Outros Contas a Receber		
Ressarcimento Petrobrás (Estação Paulista) ^(b)	40.564	40.564
Comissionados ^(c)	30.192	24.141
Outros		
	70.756	64.705
Provisão para créditos de liquidação duvidosa	(299.964)	(264.322)
Total do contas a receber, líquido	280.066	233.103

^(a) GESP e Metrô celebraram entre si, em 30 de outubro de 2015, Termo de Acordo visando à recomposição da receita tarifária, decorrente da diferença entre a remuneração contratual paga à Concessionária privada, Linha 4 – Amarela, e a venda de direito de viagem do sistema metroferroviário (tarifa pública). Em 31 de dezembro de 2017 o montante a ser repassado ao Metrô é de R\$ 198.100, enquanto que Outros Contas a Receber junto a GESP somam R\$ 2.103.

^(b) Foi efetuada a desapropriação do terreno para a construção da Estação Paulista da Linha 4 Amarela, na Rua da Consolação, onde existia um posto de gasolina de propriedade da Petrobrás. Quando da demolição da estrutura existente foi identificado que o solo estava contaminado devido a vazamentos de combustível. A Companhia arcou com os gastos para a devida descontaminação do solo e pleiteia judicialmente o ressarcimento desses gastos junto a empresa.

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas Explicativas da Administração às
Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2017 e 2016

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



- (c) Representa o montante a receber pela Companhia pela cessão de profissionais, pertencentes ao seu quadro à outras empresas ligadas à administração do GESP ou a entidades públicas.

6.2 Contas a receber vencidos e a vencer

	31/12/2017	31/12/2016
A vencer	10.558	219.299
Até 3 meses	58.801	5.484
Acima de 3 meses	510.671	272.642
Provisão para créditos de liquidação duvidosa	(299.964)	(264.322)
Total do contas a receber - vencidos e a vencer	280.066	233.103

6.3 Movimentação da provisão para crédito de liquidação duvidosa

	31/12/2017	31/12/2016
Saldos iniciais	(264.322)	(231.979)
Créditos provisionados no período	(54.330)	(168.244)
Créditos recuperados no período	18.688	135.901
Créditos baixados definitivamente da posição	-	-
Saldos finais	(299.964)	(264.322)

7 Estoques

	31/12/2017	31/12/2016
Materiais de uso comum e administrativo	6.003	210
Materiais de reposição	174.487	155.309
Materiais de consumo geral e manutenção	38.353	34.938
Materiais em poder de terceiros	4.317	13.983
Outros estoques ^(a)	4.082	5.253
Total	227.242	209.693

- (a) O grupo outros estoques é composto por: Estoques de Bilhetes, Materiais para Devolução e Importações em Andamento.

Não foram disponibilizados itens dos estoques para penhor ou garantia a passivos para os períodos apresentados.

8 Adiantamento a Fornecedores

Os adiantamentos a fornecedores representam valores antecipados aos empregados da Companhia, a título de encargos voluntários concedidos (cheque supermercado, assistência médica hospitalar e odontológica, vale-transporte, adicional quebra de caixa, convênio farmácia, auxílio refeição), bem como verbas de representação destinadas a pagamento de despesas com viagens. Também são classificados neste grupo os adiantamentos a fornecedores nacionais e empréstimos emergenciais concedidos aos empregados.

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas Explicativas da Administração às
Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2017 e 2016

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



Em 31 de dezembro de 2017 e de 2016, o montante de adiantamentos de recursos financeiros é de R\$ 37.045 e R\$ 27.862, respectivamente. Os adiantamentos a fornecedores para investimentos voltados à expansão da rede metroviária estão inclusos na rubrica de Imobilizado (vide Nota explicativa 11).

9 Investimentos

	31/12/2017	31/12/2016
Títulos Mobiliários - com cotação na B3 ^(a)	8.934	26.868
Títulos Mobiliários - sem cotação na B3 ^(b)	15.349	15.349
Valor Justo - marcação a mercado	(3.963)	51.581
	20.320	93.797
Obras de arte	5.114	5.114
Total de investimentos	25.434	98.911

(a) Montantes apurados pelo valor justo da cotação das ações das empresas listadas na B3 – Brasil, Bolsa, Balcão (Bolsa de Valores e Mercadorias), no fim do exercício social.

(b) Montantes apurados pelo valor patrimonial das ações com base na análise das últimas demonstrações financeiras das empresa divulgadas.

9.1 Investimentos em empresas com ações negociadas em bolsas

Empresas	Código B3	Custo de Aquisição - R\$	Quantidade de Ações		Tipo	Cotação em bolsa de valores ou apurado pelo valor patrimonial (R\$ por ação)		Valor justo de mercado	
			31/12/2017	31/12/2016		31/12/2017	31/12/2016	31/12/2017	31/12/2016
CESP	CESP3	8.934	1.182.500	1.182.500	PN	11,38	12,64	13.457	14.947
DUKE	GEPA4	2.613	-	1.070.300	PN	-	40,99	-	43.872
ELETRPAULO	ELPL3	15.321	-	1.400.814	PN	-	24,97	-	34.979
EMAE ^(a)	EMAE3	15.349	350.832	350.832	ON	19,56	-	6.863	-
Total		42.217	1.533.332	4.004.446				20.320	93.798

(a) As ações tipo ON que a Companhia possui da EMAE - Empresa Metropolitana de Águas e Energia S/A – não têm cotação em bolsas. A referência indicada, portanto, é o valor patrimonial da ação.

10 Remuneração dos Administradores e Empregados

Em 31 de dezembro de 2017 e de 2016, os montantes com a maior e a menor remuneração praticada e o salário médio no exercício são apresentadas. Nestes montantes incluem remuneração fixa (salários e honorários, férias e 13º salário), encargos sociais (contribuições para seguridade social - INSS parte empresa e fundo de garantia por tempo de serviço - FGTS) e remunerações variáveis como programa de participação nos resultados e benefícios, de acordo com a política salarial praticada pelo Metrô.

O maior honorário atribuído a dirigente no exercício findo em 31 de dezembro de 2017, em consonância com Decreto nº 2.355/87 e Lei nº 8.852/94, correspondem a R\$ 20.590,00 para Diretor estatutário (parecer do Conselho de Defesa dos Capitais do Estado – CODEC nº 003/2013) e de R\$ 28.955,00 para Diretor não estatutário.

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas Explicativas da Administração às
Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2017 e 2016

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



	em reais (R\$)	
	31/12/2017	31/12/2016
Remuneração paga a empregados		
Maior valor	28.955,00	27.919,00
Menor valor	2.159,00	2.081,00
Salário médio no exercício	6.676,42	6.494,20

11 Imobilizado

11.1 Por tipo de ativos

	Consolidado								Total do Ativo Imobilizado
	Edifícios	Estações	Túneis, Elevados, Terminais e outras estruturas	Material Rodante (Trens)	Sistemas de Via e Auxiliares	Instalações e Equipamentos	Terrenos Desapropriados	Obras em Andamento	
Taxa média anual de depreciação	2,00%	1,67%	1,35%	2,50%	2,50%	8,33%	-	-	-
Custo de Aquisição									
Saldos em 31 de dezembro de 2016	702.824	3.419.395	5.062.736	2.433.723	3.474.846	203.619	2.548.795	15.823.905	33.669.843
Adições	-	-	-	267.282	-	6.632	39.187	2.323.389	2.636.489
Baixas	-	-	-	-	-	(434)	-	(38.651)	(39.085)
Transferências Líquidas	-	(10)	-	(10.792)	(16)	(0)	-	10.819	-
Provisão para perdas ("Impairment")	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saldos em 31 de dezembro de 2017	702.824	3.419.385	5.062.736	2.690.212	3.474.830	209.817	2.587.982	18.119.462	36.267.248
Depreciação									
Saldos em 31 de dezembro de 2016	(181.341)	(967.715)	(647.799)	(692.291)	(1.225.059)	(172.742)	-	-	(3.886.947)
Depreciação	(14.414)	(57.825)	(40.114)	(74.904)	(142.527)	(19.218)	-	-	(349.001)
Baixas	-	16	-	13.590	30.498	2.810	-	-	46.914
Transferências Líquidas	-	-	1	-	-	(1)	-	-	-
Saldos em 31 de dezembro de 2017	(195.755)	(1.025.524)	(687.912)	(753.605)	(1.337.087)	(189.151)	-	-	(4.189.034)
Valor residual									
Saldos em 31 de dezembro de 2017	507.069	2.393.861	4.374.824	1.936.607	2.137.743	20.666	2.587.982	18.119.462	32.078.214
Saldos em 31 de dezembro de 2016	521.483	2.451.680	4.414.937	1.741.432	2.249.788	30.876	2.548.795	15.823.905	29.782.896

11.2 Por tempo de vida útil estimada

Em 31 de dezembro de 2017, a Companhia procedeu com o teste de recuperabilidade econômica dos ativos imobilizados.

Para cada grupo do Imobilizado Operacional: Terrenos Desapropriados, Obras Civis, Material Rodante e Sistemas, foram identificados os últimos contratos formalizados entre o Metrô com participantes independentes do Mercado ou a última avaliação estimada (no caso das desapropriações). Estes valores contratados foram atualizados, quando necessário, para a data base destas demonstrações financeiras pelo Índice de Preços ao Consumidor do Município de São Paulo – IPC/FIPE.

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas Explicativas da Administração às
Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2017 e 2016

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



Vida Útil Estimada	Edifícios, obras civis, sistemas, máquinas, equipamentos e outros bens		
	Custo de Aquisição	Depreciação Acumulada	^(a) Saldo em 31/12/2017
Até 5 Anos	65.958	(50.386)	15.572
6 - 10 Anos	137.553	(94.658)	42.895
11 - 20 Anos	702.373	(363.989)	338.384
21 - 25 Anos	1.524	(1.481)	43
26 - 30 Anos	869.034	(413.747)	455.288
31 - 40 Anos	2.690.212	(753.605)	1.936.608
Acima de 40 Anos	11.093.149	(2.511.168)	8.581.981
	15.559.804	(4.189.033)	11.370.771

^(a) Os valores contemplam os ativos operacionais, excluindo-se terrenos desapropriados e obras em andamento.

11.3 Avaliação de recuperação dos ativos imobilizados – *impairment test*

Em 31 de dezembro de 2017, a Companhia procedeu com o teste de recuperabilidade econômica dos ativos imobilizados.

Para cada grupo do Imobilizado Operacional: Terrenos Desapropriados, Obras Civis, Material Rodante e Sistemas, foram identificados os últimos contratos formalizados entre o Metrô com participantes independentes do Mercado ou a última avaliação estimada (no caso das desapropriações). Estes valores contratados foram atualizados, quando necessário, para a data base destas demonstrações financeiras pelo Índice de Preços ao Consumidor do Município de São Paulo – IPC/FIPE.

Posteriormente os montantes foram divididos pela extensão em quilômetros da obra civil ou de sistemas do contrato correspondente para a obtenção do valor de referência unitário por quilômetro. Procedimento análogo foi adotado para o material rodante: valor do último contrato dividido pela quantidade de trens correspondentes para o cálculo do valor de referência unitário por trem.

O produto dos valores de referência unitária pela extensão em quilômetros e quantidade de trens de cada uma das linhas em operação resultou nos valores de recuperabilidade dos ativos os quais foram comparados com seus valores contábeis de aquisição a fim de se detectar o resultado do teste de *impairment*.

Premissas e Julgamentos:

i) A Companhia julga que suas contratações recentes refletem os custos atuais de Mercado, pois são precedidas de avaliações orçamentárias detalhadas elaboradas pelos seus especialistas da área de Engenharia de Custos e que os resultados finais alcançados e negociados para a formalização dos contratos são sempre iguais ou inferiores aos da avaliação da Companhia;

ii) A Linha 5 – Lilás foi construída pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM no trecho Capão Redondo – Largo Treze de Maio e por força do Convênio 326474109100(All) também convalidado em 27 de dezembro de 2012, é operada pelo Metrô. O trecho Largo Treze de Maio à Chácara Klabin encontra-se em construção pela Companhia;

iii) Na Rede Básica estão registradas as imobilizações iniciais necessárias para a realização do estudo pelo Consórcio HMD - (Hochtief Montreal Deconsult) para o planejamento de toda a rede;

iv) O imobilizado operacional encontra-se em perfeito estado e as intervenções realizadas até o momento são decorrentes de manutenções normais ou apenas para a modernização de seus

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas Explicativas da Administração às Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2017 e 2016

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



sistemas. A Companhia, portanto, considera não ser necessária alteração na vida útil-econômica do ativo imobilizado.

A seguir apresentamos sumário dos testes realizados sobre os ativos imobilizados:

Item	Base	Linha 1 - Azul	Linha 2 - Verde	Linha 3 - Vermelha	Linha 4 - Amarela	Linha 5 - Lilás	Linha 15 - Prata	Linha 17 - Ouro	Rede Básica	Totais
		(a) unidade	(b) unidade	(c) unidade	(d) unidade	(e) unidade	(f) unidade	(f) unidade	(g) unidade	
Extensão atual das linhas (km)		20,2	14,7	22	12,8	3	2,3	7,7	12,5	
Quantidade de trens		58	27	57		14	1			
Terrenos Desapropriados	valor referência * unidade	1.314.447	956.553	1.431.576	832.917	999.370	149.665	501.052	813.396	6.998.976
Obras Cíveis: túneis, elevados, estações, pátio, terminais e estações	valor referência * unidade	12.115.034	8.816.386	13.194.591	7.676.853	1.799.262	1.379.435	-	7.496.927	52.478.489
Material Rodante	valor referência * unidade	1.151.873	536.217	1.132.013	-	-	19.860	-	-	2.839.962
Sistemas: alimentação elétrica, comunicação, telecomunicação, controle e auxiliares	valor referência * unidade	1.071.607	779.833	1.167.097	679.038	-	122.015	-	-	3.819.589
Total Geral		15.652.960	11.088.988	16.925.277	9.188.808	2.798.633	1.670.974	501.052	8.310.322	66.137.015
Custo Original Contábil em 31/12/17		2.380.120	6.487.695	4.887.078	2.778.279	687.559	655.867	265.372	5.815	18.147.786

- (a) Trecho operacional: Jabaquara – Tucuruvi;
 (b) Trecho operacional: Vila Prudente – Vila Madalena;
 (c) Trecho operacional: Corinthians Itaquera – Palmeiras Barra Funda;
 (d) Linha concedida pelo Governo do Estado de São Paulo à iniciativa privada. Operada e mantida pelo Consórcio ViaQuatro.
 (e) Trecho operacional: Capão Redondo – Brooklin (12,3 Km) sendo 3 km construídos pelo Metrô e os demais pela CPTM;
 (f) Linhas em construção – fase pré-operacional; e
 (g) Imobilizações iniciais necessárias para a realização do planejamento de toda a rede (extensão = média da soma das extensões das linhas).

Em 31 de dezembro de 2017, a Companhia realizou o teste de avaliação do valor recuperável de seus ativos imobilizados e não encontrou indícios de *impairment* a serem registrados como perdas, conforme acima.

11.4 Denúncias envolvendo o Metrô e a aquisição de ativos

Cartel do Setor Metroferroviário:

Em 2013, A Procuradoria Geral do Estado, o Ministério Público Estadual – MPE, 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 no mundo, para coordenadamente burlarem a competitividade de mercado, entre 1.998 e 2009, e dentre os atingidos foram citados os contratos de aquisição de trens da CPTM para a Linha 5 e um contrato do Metrô para fornecimento de sistema para a Linha 2.

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

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas Explicativas da Administração às
Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2017 e 2016

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



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, Ceará, Minas Gerais, Paraná e Rio Grande do Sul) e no Distrito Federal. A apuração tramita perante a Superintendência geral da autarquia 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, objeto de desdobramentos da 23ª fase da Operação Lava Jato.

O suposto esquema envolvia diversas empreiteiras, das quais cinco mais relevantes e com autorização para operar o equipamento “Shield”, comumente conhecido como “Tatuzão”, utilizado para projetos de construção de túneis metroviários, entre 1998 e 2014. Tais empresas teriam se organizado para se sagrarem vencedoras de certames licitatórios, evitando descontos nas licitações e burlando a competitividade, com suposto envolvimento de agentes públicos. Compõem as investigações as obras da Linhas 2 – Verde e 5- Lilás do Metrô.

Há uma ação civil pública proposta pelo Ministério Público Estadual, em 2011, que pretende recuperar valores na ordem de R\$ 327 milhões para a Companhia do Metrô.

Ambos os casos supracitados ainda não foram encerrados ou tiveram o seu trânsito em julgado verificado. A Companhia não realizou reconhecimento contábil de eventuais perdas ao seu patrimônio em 31 de dezembro de 2017, em decorrências destes fatos.

A Companhia do Metrô reafirma, por fim, que para ambos os casos está sendo oficialmente reconhecida nos processos como vítima.

12 Intangível

12.1 Ativos intangíveis com vida útil definida

	Pesquisa		Pesquisa			
	Origem	Destino	Origem	Destino	Software em	Total
	Implantada		em Implantação	em Implantação	Implantação	
Vida Útil em Anos	10		5	n/a	n/a	
Custo de Aquisição	3.717		10.675	-	72.986	87.379
Amortização Acumulada	(2.758)		(3.086)	-	-	(5.843)
Saldos em 31 de dezembro 2016	960		7.589	-	72.986	81.535
Aquisições	-		6.132	4.599	10.020	20.752
Amortização	-		(4.962)	-	-	(4.962)
Baixas	-		-	-	-	-
Transferências e outros (a)	(442)		83.007	(487)	(83.007)	(929)
Saldo Contábil	518		91.766	4.112	-	96.396
Custo de Aquisição	3.717		99.814	4.112	-	107.643
Amortização Acumulada	(3.200)		(8.047)	-	-	(11.247)
Saldos em 31 de dezembro 2017	518		91.766	4.112	-	96.396

(a) Transferência de Softwares em implantação para Softwares implantados, devido ao início da operacionalização do sistema integrado de gestão – SAP e o sistema de controle e apuração fiscal MASTERSAF em novembro de 2017.

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas Explicativas da Administração às
Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2017 e 2016

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



13 Diferido

Os valores registrados como diferido são gastos decorrentes de elaboração de projetos, análises e pesquisas para futuros empreendimentos. Após a alteração das normas contábeis introduzidas pela Lei 11.638/07, não houve mais adições no grupo, apenas amortização do saldo remanescente já líquido das reclassificações para grupos de contas que os montantes puderam ter sido ajustados quando da adoção da norma.

	Taxa anual de amortização	31/12/2017	31/12/2016
Gastos pré-operacionais			
Linhas implementadas		65.141	65.141
Amortização	10%	(42.920)	(36.102)
Empreendimentos associados implementados		2.434	2.434
Amortização	10%	(1.465)	(1.095)
Total do diferido		23.190	30.378

14 Transações com Partes Relacionadas

A Companhia possui política corporativa aprovada pela Conselho de Administração para regular e orientar seu corpo de profissionais na celebração de transações envolvendo partes relacionadas e em situações que possam gerar potencial conflito de interesses nestas operações. Desta forma objetiva assegurar os interesses da Companhia, alinhado à transparência de processos e as melhores práticas de Governança Corporativa.

Partes relacionadas	Natureza da principal operação	31/12/2017			31/12/2016		
		Circulante	Não Circulante	Total	Circulante	Não Circulante	Total
Ativos							
GESP	C/R - serviços de transporte ^(a)	200.203	-	200.203	154.217	-	154.217
Passivos							
CBTU	C/P - Convênios ^(b)	(3.886)	(238.285)	(242.171)	(3.886)	(242.159)	(246.045)
Metrus - Instituto	C/P - Previdência e Saúde ^(c)	(28.178)	-	(28.178)	(24.539)	-	(24.539)
Total		168.139	(238.285)	(70.146)	125.792	(242.159)	(116.367)
Resultado							
CPTM	Receitas com ativos L5 ^(d)				33.220		34.744
Administração	Despesas com folha ^(e)				(2.024)		(2.044)
Total					31.196		32.700

^(a) Montantes a receber do Governo do Estado de São Paulo referentes a ressarcimentos da operação de transporte de passageiros e ressarcimento de venda de terrenos – Nota explicativa 6.

^(b) Montantes a pagar à Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU referentes a convênios junto a partes relacionadas indiretas – Nota explicativa 20.

^(c) Montantes a pagar ao Metrus – Instituto de Seguridade Social, onde a Companhia é patrocinadora majoritária, referente a previdência privada (Plano I e Plano II) e assistência médica de seus empregados.

^(d) Receitas auferidas na Linha 5 – Lilás, apesar de todas as estações e trens em operação serem de propriedade da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM, a operação desta linha é realizada pela Companhia, conforme Convênio firmado e, posteriormente, convalidado em 27 de dezembro de 2012.

^(e) Trata-se de valor pago como gastos da Diretoria ou Conselho.

A Companhia é participante do sistema integrado de transporte metropolitano do Estado de São Paulo, composta por redes ferroviárias, metroviárias e de ônibus. Portanto em determinadas estações existe a conexão de passageiros, que transitam de um sistema a outro, com o objetivo de concluir sua viagem, e por este traslado remuneram o sistema ao valor único do bilhete integrado. Esse trânsito livre dos passageiros entre modais de transporte é regulado por convênio celebrado e

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas Explicativas da Administração às
Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2017 e 2016

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



não gera montantes a receber ou a pagar por nenhum dos participantes do sistema integrado de transporte.

A Companhia considera transação com partes relacionadas, não baseada em montantes financeiros, sua operação de transporte em estações onde há conexão possível com operações da CPTM e Linha 4 – Amarela, operada pela empresa privada ViaQuatro.

15 Fornecedores

	31/12/2017	31/12/2016
Terceiros nacionais		
Empreiteiras	279.434	252.614
Sistemas	332.365	423.993
Prestação de Serviços	95.175	112.316
Energia Elétrica	792	6.630
Outros (Bens Patrimoniais, Materiais e Bilhetes)	21.056	30.159
	728.822	825.712
Terceiros internacionais	2.766	1.314
Total de fornecedores	731.588	827.026

16 Impostos e Contribuições Sociais a Recolher

	31/12/2017	31/12/2016
INSS - Contribuição previdenciária sobre receita bruta	49.058	47.896
PIS - sobre receitas não tarifárias e importação	2.361	1.109
COFINS - sobre receitas não tarifárias e importação	11.107	6.812
IRRF e CSLL - retidos nos pagamentos a fornecedores	50.952	35.356
IRPJ e CSLL - recolhimento corrente	-	3.456
Outros impostos e contribuições ^(a)	13.771	7.136
Total	127.249	101.765

^(a) Em 31 de dezembro de 2017 e 2016, incluem valores a recolher relativos a ISS, ICMS, Impostos Sindicais, CIDE, contribuições ao SESI/SENAI e PIS/COFINS/CSLL de contratos de serviços.

A Companhia aderiu durante o exercício a Programas de Regularizações Tributárias, cujas parcelas iniciais vêm sendo registradas como adiantamento (art. 12, §2º, da Lei Federal nº 10.522/02) no Ativo Não Circulante. Oportunamente, após as devidas homologações e consolidações de seus valores, estes passarão a ser contabilizados como tributos a recolher, sendo:

Programa Especial de Regularização Tributária - Débitos Previdenciários - PERT - da Procuradoria Geral da Fazenda Nacional – PERT/PGFN, de que trata a MP nº 783/2017 e a Lei nº 13.496/2017, com adesão em 31/10/2017, no montante de R\$ 61.299, a ser liquidado em 120 parcelas.

Programa Especial de Regularização Tributária - Demais Débitos – PERT – da Secretaria da Receita Federal do Brasil - RFB, de que trata a MP nº 783/2017 e a Lei nº 13.496/2017, com adesão em 28/09/2017, no montante de R\$ 6.496, a ser liquidado em 5 parcelas que totalizam R\$ 487, e o residual de R\$ 6.008 a ser liquidado com prejuízo fiscal/base de cálculo negativa da CSLL.

Programa Especial de Regularização Tributária - Débitos Previdenciários – PERT – da Secretaria da Receita Federal do Brasil - RFB, de que trata a MP nº 783/2017 e a Lei nº 13.496/2017, com

Companhia do Metropolitan de São Paulo - Metrô

Notas Explicativas da Administração às
Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2017 e 2016

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



adesão em 27/09/2017, no montante de R\$ 30.866, a ser liquidado em 5 parcelas que totalizam R\$ 6.173, e o residual de R\$ 24.692 a ser liquidado com prejuízo fiscal/base de cálculo negativa da CSLL.

Programa de Regularização Tributária – PRT – da Secretaria da Receita Federal do Brasil - RFB, de que trata a MP nº 766/2017, com adesão em 26/05/2017, montante de R\$ 26.635, a ser liquidado em 24 parcelas que totalizam R\$ 6.392, e o residual de R\$ 20.243 a ser liquidado com prejuízo fiscal/base de cálculo negativa da CSLL.

17 Imposto de Renda e Contribuição Social

17.1 Imposto de renda e contribuição social diferidos

O imposto de renda e a contribuição social diferidos são apurados sobre as diferenças temporárias entre as bases de cálculo dos impostos sobre o lucro e os montantes contábeis registrados (variações de provisões diversas e cálculo do valor justo de instrumentos financeiros).

As alíquotas nominais definidas atualmente pela legislação tributária vigente para determinação dos tributos diferidos são de 25% para o imposto de renda e de 9% para a contribuição social.

Em 31 de dezembro de 2017, a Companhia não reconheceu montantes de impostos diferidos ativos sobre as diferenças temporárias, prejuízos fiscais e bases negativas de contribuição social, pois não há expectativa de lucro tributável para os próximos exercícios, exceto o imposto diferido ativo sobre perdas com Ajuste a Valor Justo de Títulos Mobiliários e Perda Atuarial sobre Plano de Aposentadoria/Pensão.

Os saldos do imposto de renda e a contribuição social diferidos têm a seguinte origem:

	31/12/2017	31/12/2016
Provisões de PECLD	12.909	12.202
Provisões de Contingências	40.162	20.226
Provisões de PDV	92.270	14.741
Ajuste a Valor Justo - Títulos Mobiliários (Perdas)	1.348	-
Perda Atuarial (Plano de Aposentadoria/Pensão)	54.266	-
Ativo não circulante	200.954	47.168
Reversão Provisões de PECLD	-	1.206
Reversão Provisões de Contingências	15.374	3.829
Reversão Provisões de PDV	61.410	-
Ajuste a Valor Justo - Títulos Mobiliários (Ganhos)	-	17.537
Ganho Atuarial (Plano de Aposentadoria/Pensão)	-	9.888
Passivo não circulante	76.784	32.460
Total líquido ativo não circulante antes dos ajustes	124.170	14.709
Total líquido passivo não circulante antes dos ajustes	-	-
Saldo inicial da conta de tributos diferidos passivos	(17.537)	(9.064)
Ajuste de baixa por não expectativa de lucro futuro ^(a)	(51.019)	(23.182)
Total líquido ativo não circulante	55.614	-
Total líquido passivo não circulante	-	(17.537)

^(a) Ajuste decorrente do reconhecimento substancial dos tributos diferidos sobre itens registrados diretamente no patrimônio líquido.

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas Explicativas da Administração às
Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2017 e 2016

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



A composição do prejuízo fiscal e da base negativa da contribuição social, ambos acumulados somente em bases fiscais, estão abaixo apresentados:

	31/12/2017	31/12/2016
Prejuízos fiscais	3.840.163	3.718.011
Base negativa da contribuição social	3.608.737	3.512.806

17.2 Reconciliação do imposto de renda e contribuição social

	31/12/2017	31/12/2016
Prejuízo antes do imposto de renda e da contribuição social	(326.620)	(209.723)
Imposto de renda e contribuição social às alíquotas nominais (34%)	111.051	71.306
Ajustes para apuração da alíquota efetiva:		
Provisão de contingências, líquidas	72.906	48.227
Provisões referentes ao plano de demissão voluntária	90.765	76.059
Provisões outras, líquidas	45.219	27.039
Lei 8.200/91 - CSLL ^(a)	26.825	27.474
Tributos com exigibilidade suspensa ^(b)	2.378	27.035
Demais adições e exclusões líquidas	(33.624)	13.737
Imposto de renda e contribuição social correntes	-	(3.456)
Imposto de renda e contribuição social diferidos	17.537	-
Total	17.537	(3.456)
Alíquota efetiva de imposto de renda e contribuição social	5,4%	0,0%

^(a) Este ajuste de adição aplica-se somente à CSLL e decorre da diferença entre a depreciação dos ativos imobilizados corrigidos monetariamente pela Lei 8.200/91 em relação à depreciação prevista na Lei 6.404/76.

^(b) Tratam-se de tributos em discussão judicial, cujo montante está sendo depositado em juízo. Dessa forma perdem temporariamente sua dedutibilidade.

18 Passivos Atuariais

18.1 Planos de benefícios

A Companhia assegura o custeio de planos de aposentadoria complementar vitalícia estruturado na modalidade de benefícios definidos e contribuições definidas voltado aos seus empregados e administrado pelo Metrus – Instituto de Seguridade Social, entidade fechada de previdência complementar, na qual o Metrô é patrocinadora.

i) Benefício definido (Plano I)

Concedidos a empregados até 1999 com contribuições fixas e prevê o pagamento de benefícios de renda complementar vitalícia para participantes com no mínimo 60 anos de idade com 10 anos de participação no plano.

ii) Contribuição definida (Plano II)

Concedidos a empregados após 1999 e para participantes que aceitaram a migração do Plano I, prevê contribuições que podem ser fixas suplementadas de contribuições variáveis e ao final

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas Explicativas da Administração às
Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2017 e 2016

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



pode chegar a mesma estrutura de pagamento dos benefícios nas mesmas condições de tempo de participação no plano e idade que o Plano I.

Ambos os planos são limitados a curva de remuneração do saldo da cota vigente ao participante quando este é elegível ao benefício e são limitados a até 70% da remuneração atual do profissional. A diferença é que no Plano I, o participante tem assegurado pela patrocinadora o direito ao benefício de 70% da remuneração, se cumprido o plano de contribuições e independentemente da performance de ativos e passivos financeiros do plano, enquanto que no Plano II, os 70% da remuneração estão condicionados aos aportes adicionais que o participante pode realizar e a performance dos ativos e passivos do plano.

A Companhia oferece o benefício de pensão por morte ao participante assistido e de aposentadoria por invalidez.

Em 31 de dezembro de 2017 e de 2016, o valor das obrigações futuras desses benefícios no Plano I foi de R\$ 257.611 e R\$ 127.087, respectivamente.

Os valores de contribuição da patrocinadora e participantes para o Plano II foram de R\$ 66.357 e R\$ 61.882, respectivamente para 2017 e 2016.

18.2 Principais premissas atuariais econômicas e biométricas utilizadas no cálculo do passivo atuarial

	31/12/2017	31/12/2016
Duração média de pagamentos - Plano I	15 anos	15 anos
Duração média de pagamentos - Plano II	19 anos	19 anos
Taxa de desconto - Plano I	9,46% a.a.	11,94% a.a.
Taxa de desconto - Plano II	9,54% a.a.	11,87% a.a.
Taxa de inflação de longo prazo	4,00% a.a.	5,50% a.a.
Tábua biométrica de sobrevivência - Plano I	AT-83	AT-83
Tábua biométrica de sobrevivência - Plano II	AT-2000	AT-2000
Tábua biométrica de mortalidade de inválidos	IBGE 2010	IBGE 2010

Em 31 de dezembro de 2017, a sensibilidade do saldo do passivo atuarial às mudanças nas principais premissas utilizadas, considerando mantidas as demais, segue:

	Variação	Aumento na premissa	Redução na premissa
Plano I			
Taxa de desconto	0,25%	Redução de 2,26 %	Aumento de 2,36 %
Taxa de crescimento salarial	1,00%	Aumento de 2,08 %	Redução de 1,34 %
Plano II			
Taxa de desconto	0,25%	Aumento de 0,01 %	Redução de 0,01 %
Taxa de crescimento salarial	1,00%	Aumento de 0,03 %	Redução de 0,03 %

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas Explicativas da Administração às
Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2017 e 2016

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



18.3 Movimentação do passivo atuarial líquido e valor justo dos ativos do plano e obrigações atuariais

	Plano I
Saldo inicial em 31 de dezembro de 2015	115.587
Custo do serviço corrente	24.523
Juros sobre obrigação atuarial	14.853
Contribuições da patrocinadora	(22.651)
Contribuições dos participantes	(22.651)
(Ganhos) / perdas atuariais - ORA	17.426
Saldo final em 31 de dezembro de 2016	127.087
Custo do serviço corrente	22.789
Juros sobre obrigação atuarial	27.814
Contribuições da patrocinadora	(24.269)
Contribuições dos participantes	(25.501)
(Ganhos) / perdas atuariais - Ajuste ORA (2016)	129.087
(Ganhos) / perdas atuariais - ORA (2017)	604
Saldo final em 31 de dezembro de 2017	257.611
Valor presente das obrigações atuariais	1.493.311
Valor justo dos ativos do plano	(1.235.700)
Passivo líquido em 31 de dezembro de 2017	257.611

A Companhia reconhece os ganhos ou perdas atuariais decorrentes de premissas atuariais diretamente no patrimônio líquido, como ajuste de avaliação patrimonial, líquido de imposto de renda diferido.

Em 31 de dezembro de 2017 e de 2016, o montante de benefícios pagos conjuntamente pelos dois planos foi de R\$ 96.467 e R\$ 73.949, respectivamente.

19 Provisão para Contingências Legais

A Companhia é polo passivo em uma série de ações judiciais referentes ao curso normal dos negócios, incluindo ações na esfera trabalhista, cível, tributária e previdenciária. A Administração reconhece provisões nas demonstrações financeiras de forma consistente, quando a probabilidade de perda é considerada provável pelos seus assessores jurídicos.

O prazo e os montantes dos pagamentos podem variar a depender do resultado final dos processos judiciais. As provisões estão assim demonstradas:

	Saldo em 31/12/2016	Adições	Atualizações monetárias	Liquidações/ Baixas	Saldo em 31/12/2017	Exposição Líquida em 31/12/2017
Trabalhistas	175.850	46.706	37.851	(33.418)	226.989	226.989
Cíveis	395.431	2.498	22.236	(1.292)	418.873	418.873
Tributários e previdenciários	63	-	1	(12)	52	52
Total	571.344	49.204	60.088	(34.722)	645.914	645.914

19.1 Processos trabalhistas

Em 31 de dezembro de 2017, a Companhia figura no polo passivo em 6.240 processos de natureza trabalhista. O valor acumulado dos depósitos vinculados as contingências trabalhistas totalizam R\$ 386.145.

De maneira geral, os processos trabalhistas estão relacionados, principalmente, pleito sobre periculosidade, equiparação salarial e horas extras.

19.2 Processos cíveis

Em 31 de dezembro de 2017, a Companhia figura no polo passivo em 2.183 processos de natureza civil. O valor acumulado dos depósitos vinculados as contingências cíveis totalizam R\$ 46.221.

De maneira geral, os processos cíveis estão relacionados, principalmente, discussão de créditos a receber, indenizações por dano material, moral.

Destaca-se dentre os processos, a ação movida pela empresa EMTEL, descrito abaixo os detalhes:

Processo Turma da Rua

Conforme convênio celebrado com o Metrô em outubro de 1988, coube a este a responsabilidade pela administração do Programa Turma da Rua, permanecendo o Metrô responsável por todos os custos dele decorrentes, em atenção às determinações do GESP. Neste sentido, o Metrô repassou os recursos necessários ao Metrô. A mão-de-obra para a execução deste Programa foi terceirizada, com a contratação da EMTEL - Recursos Humanos e Serviços Terceirizados Ltda.

O contrato com a EMTEL encerrou-se em 06 de março de 1995, quando a administração do Programa voltou à responsabilidade do Metrô, a título emergencial, uma vez que os serviços não podiam ser interrompidos e não havia possibilidade legal de prorrogação do contrato.

Existe, atualmente, uma demanda judicial entre EMTEL e Metrô, onde se discutem indenizações trabalhistas acrescido de custas processuais, correção monetária, juros de mora e de honorários advocatícios, que o Instituto não reconhece como sua obrigação.

Adicionalmente, foram movidas diversas reclamações trabalhistas contra a EMTEL, nas quais o Metrô também poderá vir a ter de responder solidariamente pelas obrigações decorrentes.

Assim, em decorrência do convênio celebrado entre o Metrô e Metrô, quaisquer despesas provenientes destes processos, se devidas pelo Instituto, serão, ao final, suportadas pelo Metrô e pelo GESP. Em 31 de dezembro de 2017 o montante provisionado para esta contingência, por conta de sua probabilidade provável, é de R\$ 344.630 (Em 31 de dezembro de 2016 no montante de R\$ 325.736).

19.3 Processos tributários e previdenciários

Em 31 de dezembro de 2017, a Companhia figura no polo passivo em 696 processos administrativos e judiciais de natureza tributária e previdenciária. O valor acumulado dos depósitos vinculados as contingências tributárias e previdenciárias totalizam R\$ 27.964.

De maneira geral, os processos tributários e previdenciários estão relacionados, principalmente, a isenções de cobrança do ISS referente demolições, multa aplicadas, discussões sobre aplicação de tributos.

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas Explicativas da Administração às
Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2017 e 2016

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



19.4 Processos judiciais não provisionados

A Companhia possui ações de natureza trabalhista, civil e tributária que não estão provisionadas, pois envolvem risco com probabilidade de perda classificado pela Administração e por seus assessores jurídicos como possível.

	31/12/2017	31/12/2016
Trabalhistas	257.512	227.215
Cíveis	4.041.977	3.903.314
Tributários e previdenciários	13.210	10.891
Total	4.312.699	4.141.420

20 Convênios, Contratos e Outros

	31/12/2017	31/12/2016
Passivo Circulante		
Terceiros		
Programa de Participação nos Resultados - PPR	66.051	61.757
PDV - Indenizações e Serviços Assistenciais ^(b)	24.612	20.140
Eventos com Fornecedores ^(c)	55.381	47.304
Seguros	3.227	637
Outros	27.478	90.964
	176.749	220.802
Partes Relacionadas		
Convênio CBTU ^(a)	3.886	3.886
Metrus Previdência e Saúde	28.178	24.539
	32.064	28.425
	208.813	249.227
Passivo Não Circulante		
Terceiros		
Consórcio - Shopping Tatuapé e Boulevard	86.835	89.857
Companhia Santa Cruz	28.925	29.801
PDV - Indenizações e Serviços Assistenciais ^(b)	47.808	107.977
INSS - Acordo parcelamento SAT	17.516	17.516
Outros	3.133	3.133
	184.217	248.284
Partes Relacionadas		
Convênio CBTU ^(a)	238.285	242.159
	422.502	490.443
Total	631.315	739.670

^(a) Convênio assinado em 28 de dezembro de 2007, entre a Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU e o Metrô. Este convênio tem a interveniência da Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos – STM, para dar prosseguimento à Linha 2 – Verde - Vila Madalena-Oratório - com a implantação do trecho Alto do Ipiranga-Vila Prudente do Metrô de São Paulo. O valor global deste convênio é de R\$ 351.000. (Nota explicativa 14).

^(b) Na Reunião de Diretoria de 16/10/2015, através da Resolução de Diretoria nº 364, foi aprovado o Plano de Demissão Voluntária aos empregados da Companhia do Metrô. Em dezembro de 2017, o montante

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas Explicativas da Administração às
Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2017 e 2016

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



- apresenta parte dos benefícios oferecidos no programa com assistência médica e odontológica por quatro anos, registrado no passivo circulante e não circulante, respectivamente.
- (c) Valores adiantados para empresas fornecedoras de Sistemas.

21 Patrimônio Líquido

21.1 Capital autorizado

A Companhia atua sob regime de capital social autorizado, o qual foi fixado em Assembleia Geral Ordinária e Extraordinária, realizada em 28 de abril de 2008 no montante de R\$ 39.845.226 conforme retratado no Artigo 3º do Estatuto Social (Em 31 de dezembro de 2017 e 2016 no montante de R\$ 39.845.226, respectivamente).

O Conselho de Administração pode deliberar o aumento do capital dentro do limite autorizado e uma vez ouvido o Conselho Fiscal, conforme Artigo 14º, inciso XIII do Estatuto Social da Companhia.

21.2 Capital social subscrito e integralizado

Em 31 de dezembro de 2017, o capital social subscrito e integralizado no montante de R\$ 36.461.066 e é composto por 32.174.711.914 ações ordinárias de classe única, nominativas, sem valor nominal e com direito a um voto cada (Em 31 de dezembro de 2016 no montante de R\$ 33.592.881 e 29.224.418.322 ações).

A composição do capital social está abaixo apresentada:

ACIONISTA	31/12/2017		31/12/2016	
	QUANTIDADE - ON	%	QUANTIDADE - ON	%
FAZENDA DO ESTADO DE SÃO PAULO - FESP	31.150.723.532	96,82%	28.200.429.940	96,50%
PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO - FMSP	1.010.161.084	3,14%	1.010.161.084	3,46%
BNDES PARTICIPAÇÕES S.A. - BNDESPAR	5.856.809	0,02%	5.856.809	0,02%
COMPANHIA PAULISTA DE OBRAS E SERVIÇOS - CPOS	5.216.182	0,02%	5.216.182	0,02%
EMPRESA PAULISTA DE PLANEJ. METROPOL. S/A - EMPLASA	2.737.195	0,01%	2.737.195	0,01%
OUTROS (Minoritários Pulverizados)	17.112	0,00%	17.112	0,00%
TOTAL	32.174.711.914	100,00%	29.224.418.322	100,00%

21.3 Ajuste de avaliação patrimonial

Os ganhos e perdas decorrentes de mudanças nas premissas atuariais e os ajustes a valor justo dos investimentos em títulos mobiliários mantidos para venda, porém com os quais a Companhia não tem objetivo de negociar de forma recorrente no curto prazo são contabilizados como ajuste de avaliação patrimonial, líquidos dos efeitos do imposto de renda e contribuição social.

Em 31 de dezembro de 2017 os eventos acima perfazem o montante de devedor de R\$ 163.570 líquidos de impostos de renda e contribuição social diferidos no montante de R\$ 55.614 (Em 31 de dezembro de 2016 no montante credor de R\$ 13.433 e R\$ 8.473, respectivamente).

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas Explicativas da Administração às
Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2017 e 2016

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



22 Lucro por Ação

22.1 Básico e diluído

O lucro básico por ação é calculado mediante a divisão do lucro atribuível aos acionistas da Companhia, pela quantidade média ponderada de ações ordinárias em circulação durante o exercício. A Companhia não possui potenciais ações ordinárias em circulação, como por exemplo, dívida conversível em ações ordinárias. Assim, o lucro básico e o diluído por ação são iguais.

	31/12/2017	31/12/2016
Lucro atribuível aos acionistas	(309.083)	(213.179)
Quantidade média ponderada de ações ordinárias no período	32.174.712	29.224.418
Lucro/(prejuízo) básico e diluído por ação (reais por ação)	(0,00961)	(0,00729)

22.2 Destinação do resultado do exercício e dividendos

O Estatuto Social e a Política de Dividendos da Companhia, em linha com os princípios da legislação vigente, fixa um dividendo mínimo obrigatório às suas ações ordinárias correspondente a 25% do lucro líquido ajustado do exercício, obtido após as deduções determinadas em lei.

Em 2018, a Administração da Companhia irá propor à Assembleia Geral de Acionistas que não sejam pagos dividendos ou juros sobre capital próprio, pois no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2017 a Companhia apresentou prejuízo em suas demonstrações financeiras.

23 Receita Operacional Líquida

	31/12/2017	31/12/2016
Receita Operacional Bruta	2.745.078	2.621.856
Receita Tarifária	1.856.740	1.835.042
Receita Não Tarifária	248.328	188.514
Desenvolvimento Imobiliário	99.008	95.900
Varejo	53.814	38.800
Mídia e Publicidade	82.748	43.000
Telecomunicações	12.758	10.814
Gratuidades (Ressarcimento)	640.010	598.300
Deduções e Impostos	(111.239)	(103.528)
Deduções e abatimentos	(39.157)	(44.420)
Impostos sobre a receita bruta ^(a)	(72.082)	(59.108)
Receita Operacional Líquida	2.633.839	2.518.328

^(a) Em 31 de dezembro de 2017 e 2016, inclui o montante de R\$ 49.058 e R\$ 41.670, respectivamente, referente à Contribuição Previdenciária sobre a Receita Bruta – CPRB, com vigência indeterminada,

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas Explicativas da Administração às
Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2017 e 2016

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



conforme estabelece a Lei 12.546/11, artigo 8º, Anexo I e suas respectivas alterações. O montante de 2016 foi reclassificado para melhor comparabilidade – Nota Explicativa 2.4

24 Custos e Despesas por Natureza

	<u>31/12/2017</u>	<u>31/12/2016</u>
Custo dos Serviços Prestados		
Pessoal	(1.435.212)	(1.304.447)
Materiais	(55.526)	(48.901)
Energia Elétrica de Tração	(186.405)	(211.494)
Gastos Gerais	(257.402)	(260.331)
Depreciação e Amortização	(299.083)	(273.841)
	<u>(2.233.628)</u>	<u>(2.099.014)</u>
Despesas Gerais e Administrativas		
Pessoal	(456.966)	(440.659)
Materiais	(1.488)	(1.796)
Gastos Gerais ^(a)	(251.297)	(216.808)
Depreciação e Amortização	(15.649)	(13.467)
Despesas com Arrecadação	(60.775)	(58.907)
	<u>(786.175)</u>	<u>(731.637)</u>
Outras Receitas (despesas) operacionais		
Multas Contratuais	24.649	38.913
Resultado na Alienação de Investimentos	16.110	6
Crédito - ISSQN-NF	3.778	77
Créditos Convênio CBTU	3.874	3.874
Receitas com a prestação de outros serviços	6.568	14.527
Amortização do ativo intangível	(4.962)	(3.710)
Outras despesas operacionais, líquidas	(7.604)	(1.675)
	<u>42.413</u>	<u>52.012</u>
	<u>(2.977.390)</u>	<u>(2.778.639)</u>

^(a) Inclui despesas com provisão para créditos de liquidação duvidosa, seguros, materiais de uso e consumo, viagem, estadia, feiras e eventos.

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas Explicativas da Administração às
Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2017 e 2016

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



25 Resultado Financeiro, Líquido

	31/12/2017	31/12/2016
Receitas Financeiras		
Rendimento de aplicações financeiras	35.023	54.996
Juros ativos	3.337	5.038
Descontos obtidos	8.616	7.355
	46.976	67.389
Despesas Financeiras		
Despesas de juros	(2.248)	(199)
Despesas com juros atuariais	(27.814)	(14.853)
Outras despesas financeiras	(853)	(699)
	(30.916)	(15.751)
Variações Monetárias e Cambiais		
Variações Monetárias Líquidas	872	4.489
Variações Cambiais Líquidas	(2)	(5.539)
	870	(1.051)
Total de receitas financeiras	47.848	71.878
Total de despesas financeiras	(30.918)	(21.290)
Resultado financeiro líquido	16.930	50.588

26 Cobertura de Seguros

O Metrô mantém apólices de seguros contratados junto às principais seguradoras do país definidas por licitação que levam em consideração a natureza e o grau de risco envolvido. Em 31 de dezembro de 2017, a Companhia possuía cobertura de seguros para cobrir possíveis riscos de perda material por incêndio, responsabilidade civil e riscos diversos para os bens do ativo imobilizado, usuários e construções, por valores considerados suficientes pela Administração.

O limite máximo de indenização para os ativos materiais é de R\$ 179.724, para responsabilidade civil de Administradores e Diretores (D&O), a importância segurada é de R\$ 30.000 e para responsabilidade civil e seguros gerais e riscos diversos a importância segurada é de R\$ 127.700.

27 Eventos Subsequentes

Concessão das Linhas 5 – Lilás e Linha 17 – Ouro do Metrô

Em 19 de janeiro de 2018, o Governo do Estado de São Paulo por meio da STM realizou leilão referente a licitação que concedeu as operações comerciais das linhas 5 – Lilás e 17 – Ouro pelo período de 20 anos ao setor privado.

O consórcio Via Mobilidade (formado pelo Grupo CCR e Ruasinvest) venceu com lance no montante de R\$ 553 milhões. A transição esta prevista para o segundo semestre de 2018.

Majoração da tarifa do Metrô

Em 03 de janeiro de 2018, a STM através da Resolução nº 01/18 reajustou, a partir de 07 de janeiro de 2018, a tarifa básica do Sistema Metroferroviário de R\$ 3,80 para R\$ 4,00, um aumento de 5,26%. Esse reajuste também impacta em toda a estrutura de tarifas aplicadas pela Companhia: Bilhetes Exclusivos, Integrados e Temporais.

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas Explicativas da Administração às
Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2017 e 2016

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



Parecer do Conselho Fiscal

Senhores Acionistas, os membros do Conselho Fiscal da Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô, em reunião realizada em 14 de março de 2018, no uso de suas atribuições legais e estatutárias, examinaram o Relatório da Administração, as Demonstrações Financeiras e as respectivas Notas Explicativas, referentes ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2017, acompanhadas do relatório dos auditores independentes, Maciel Auditores S/S, sem ressalvas, tendo encontrado tais documentos em conformidade com as prescrições legais aplicáveis, opinam favoravelmente à sua aprovação pelos acionistas reunidos em Assembléia Geral.

São Paulo, 14 de março de 2018.

Amauri Gavião Almeida Marques da Silva

Arlinton Nakazawa

Maria Cristina Frei

Roberto Kazushi Tamura

Rubens Peruzin

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas Explicativas da Administração às
Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2017 e 2016

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



Parecer e Declarações dos Diretores sobre as Demonstrações Financeiras

Declaro, na qualidade de Diretor Presidente da Companhia do Metropolitano de São Paulo- Metrô, sociedade anônima de economia mista com sede na Cidade de São Paulo, Estado de São Paulo, na Rua Augusta, nº 1626, CEP 01304-902, inscrita no CNPJ/MF sob nº 62.070.362/0001-06, que juntamente com os demais membros da Diretoria da Companhia revii, discuti e concordei com as demonstrações financeiras da Companhia referentes ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2017.

São Paulo, 8 de março de 2018.

Paulo Menezes Figueiredo
Diretor-Presidente

José Carlos Baptista do Nascimento
Diretor de Finanças

Alberto Epifani
Diretor de Planejamento e Expansão dos Transportes Metropolitanos

Alfredo Falchi Neto
Diretor de Assuntos Corporativos

Milton Gioia Júnior
Diretor de Operações

Paulo Sérgio Amalfi Meca
Diretor de Engenharia e Construções

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas Explicativas da Administração às
Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2017 e 2016

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



Parecer e Declarações dos Diretores sobre o Parecer dos Auditores Independentes

Declaro, na qualidade de Diretor Presidente da Companhia do Metropolitano de São Paulo- Metrô, sociedade anônima de economia mista com sede na Cidade de São Paulo, Estado de São Paulo, na Rua Augusta, nº 1626, CEP 01304-902, inscrita no CNPJ/MF sob nº 62.070.362/0001-06, que juntamente com os demais membros da Diretoria da Companhia revii, discuti e concordei com a opinião expressada no parecer dos auditores independentes, referentes ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2017.

São Paulo, 8 de março de 2018.

Paulo Menezes Figueiredo
Diretor-Presidente

José Carlos Baptista do Nascimento
Diretor de Finanças

Alberto Epifani
Diretor de Planejamento e Expansão dos Transportes Metropolitanos

Alfredo Falchi Neto
Diretor de Assuntos Corporativos

Milton Gioia Júnior
Diretor de Operações

Paulo Sérgio Amalfi Meca
Diretor de Engenharia e Construções

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas Explicativas da Administração às
Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2017 e 2016

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



Conselho de Administração

Presidente

Clodoaldo Pelissioni

Membros:

Alberto Goldman

Almino Monteiro Álvares Affonso

Ana Regina Rivas Vega

Marcos Antônio de Albuquerque

Paulo Menezes Figueiredo

Ruy Martins Altenfelder Silva

RELATÓRIO DOS AUDITORES INDEPENDENTES SOBRE AS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

À DIRETORIA E ACIONISTAS DA COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO - METRÔ

Opinião

Examinamos as demonstrações contábeis da COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO – METRÔ (“Companhia”) que compreendem o balanço patrimonial em 31 de dezembro de 2017 e as respectivas demonstrações do resultado, do resultado abrangente, das mutações do patrimônio líquido, dos fluxos de caixa para o exercício findo naquela data, bem como as correspondentes notas explicativas, incluindo o resumo das principais políticas contábeis.

Em nossa opinião, as demonstrações contábeis acima referidas, apresentam adequadamente, em seus aspectos relevantes, a posição patrimonial e financeira da COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO - METRÔ em 31 de dezembro de 2017, o desempenho de suas operações e os seus fluxos de caixa para o exercício findo naquela data, de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil.

Base para opinião

Nossa auditoria foi conduzida de acordo com as normas brasileiras e internacionais de auditoria. Nossas responsabilidades, em conformidade com tais normas, estão descritas na seção a seguir, intitulada “Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações contábeis”. Somos independentes em relação à Companhia de acordo com os princípios éticos relevantes previstos no Código de Ética Profissional do Contador e nas normas profissionais emitidas pelo Conselho Federal de Contabilidade, e cumprimos com as demais responsabilidades éticas conforme essas normas. Acreditamos que a evidência de auditoria obtida é suficiente e apropriada para fundamentar nossa opinião.

Principais Assuntos de Auditoria

Principais Assuntos de Auditoria (PAA) são aqueles que, em nosso julgamento profissional, foram os mais significativos em nossa auditoria do exercício corrente. Esses assuntos foram tratados no contexto de nossa auditoria das demonstrações

contábeis como um todo e na formação de nossa opinião sobre essas demonstrações contábeis e, portanto, não expressamos uma opinião separada sobre esses assuntos.

Impairment do ativo imobilizado

Nota explicativa 11.3 – “Avaliação de recuperação dos ativos imobilizados – *impairment test*”

Motivo pelo qual o assunto foi considerado um PAA

Em 31 de dezembro de 2017, os ativos classificados no grupo do imobilizado somavam o montante de R\$ 32.078.214 mil. Potenciais perdas por redução do valor recuperável (*impairment*) de bens do ativo imobilizado são determinadas com base em estimativas do valor em uso desses ativos. O cálculo do valor em uso requer o exercício de julgamentos relevantes sobre determinadas premissas, tais como: (i) estimativa da precificação das licitações, cujo os valores de precificação tendem a ser maiores que os efetivamente contratados; (ii) estimativa de preços para cada grupo do Imobilizado Operacional, o qual foi identificado o último contrato formalizado pela Companhia do Metrô ou a última avaliação estimada, no caso das desapropriações; (iii) atualização dos contratos quando necessário, para a data base de 31/12/2017 pelo índice FIPE – IPC – Índice de Preços ao Consumidor do Município de São Paulo.

Como o assunto foi conduzido em nossa auditoria

Aspectos relevantes da nossa resposta de auditoria envolveram, entre outros, o entendimento dos principais controles relacionados aos processos de *impairment* e testes da efetividade dos controles considerados chave nesses processos. Quanto aos testes de detalhes em operações ou transações, nossa abordagem considerou os seguintes principais procedimentos: (i) Observação dos últimos contratos considerados como base para atualização monetária do ativo; (ii) Verificação do índice FIPE – IPC acumulado da data do contrato até a data do encerramento do exercício.

Consideramos que os critérios e premissas adotados pela Administração para determinação da perda por *impairment*, bem como as divulgações em notas explicativas, são razoáveis, em todos os aspectos relevantes, no contexto das demonstrações contábeis.

Cartel do Setor Metroferroviário

Nota explicativa 11.4 – “Denúncias envolvendo o Metrô e a aquisição de ativos”

Motivo pelo qual o assunto foi considerado um PAA

Em 2013, A Procuradoria Geral do Estado, o Ministério Público Estadual – MPE, 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 no mundo, para coordenadamente burlarem a competitividade de mercado, entre 1.998 e 2009, e dentre os atingidos foram citados os contratos de aquisição de trens da CPTM para a Linha 5 e um contrato do Metrô para fornecimento de sistema para a Linha 2.

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

O caso supracitado ainda não foi encerrado ou teve o seu trânsito em julgado verificado. A Companhia não realizou reconhecimento contábil de eventuais perdas ao seu patrimônio em 31 de dezembro de 2017, em decorrências destes fatos.

A Companhia do Metrô reafirma, por fim, que está sendo oficialmente reconhecida no processo como vítima.

Como o assunto foi conduzido em nossa auditoria

Obtivemos nosso entendimento com os responsáveis pela administração com objetivo de identificar e responder aos principais riscos relacionados ao processo de licitação de fornecedores de bens e serviços, a luz das mudanças introduzidas pela administração nos seus processos e controles para dar resposta a fraude identificada.

Tomamos ciência das principais ações investigatórias da Companhia conduzidas pelas Comissões Internas de Apuração. Discutimos as investigações com a Administração e avaliamos se as divulgações nas notas explicativas apresentam com razoabilidade os fatos ocorridos.

Consideramos que as divulgações em notas explicativas estão consistentes com as informações e representações obtidas.

Operação Lava Jato

Nota explicativa 11.4 – “Denúncias envolvendo o Metrô e a aquisição de ativos”

Motivo pelo qual o assunto foi considerado um PAA

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, Ceará, Minas Gerais, Paraná e Rio Grande do Sul) e no Distrito Federal. A apuração tramita perante a Superintendência geral da autarquia 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, objeto de desdobramentos da 23ª fase da Operação Lava Jato.

O suposto esquema envolvia diversas empreiteiras, das quais cinco mais relevantes e com autorização para operar o equipamento “Shield”, comumente conhecido como “Tatuzão”, utilizado para projetos de construção de túneis metroviários, entre 1998 e 2014. Tais empresas teriam se organizado para se sagrarem vencedoras de certames licitatórios, evitando descontos nas licitações e burlando a competitividade, com suposto envolvimento de agentes públicos. Compõem as investigações as obras da Linhas 2 – Verde e 5- Lilás do Metrô.

Há uma ação civil pública proposta pelo Ministério Público Estadual, em 2011, que pretende recuperar valores na ordem de R\$ 327 milhões para a Companhia do Metrô.

O caso supracitado ainda não foi encerrado ou teve o seu trânsito em julgado verificado. A Companhia não realizou reconhecimento contábil de eventuais perdas ao seu patrimônio em 31 de dezembro de 2017, em decorrências destes fatos.

A Companhia do Metrô reafirma, por fim, que está sendo oficialmente reconhecida no processo como vítima.

O acordo de leniência da Camargo Corrêa e seus reflexos na Companhia foram considerados como um dos principais assuntos de auditoria em função dos efeitos potenciais e limitações inerentes que são particularmente significativas em casos como este, bem como a necessidade de acompanhamento de informações relacionadas às investigações em andamento conduzidas pelas autoridades a fim de confirmar a razoabilidade dos efeitos a serem considerados nas demonstrações contábeis.

Até o momento a Companhia não foi notificada sobre eventuais montantes a receber, oriundos de indenizações sobre sobrepreços praticados contra a mesma, bem como não houve proferimento final de sentença judicial sobre tais eventos. Desta forma a Companhia não realizou reconhecimento contábil de eventuais perdas ao seu patrimônio em 31 de dezembro de 2017, em decorrências destes fatos.

Como o assunto foi conduzido em nossa auditoria

Obtivemos nosso entendimento com os responsáveis pela administração com objetivo de identificar e responder aos principais riscos relacionados ao processo de licitação de fornecedores de bens e serviços.

Tomamos ciência das principais ações investigatórias da Companhia conduzidas pelas Comissões Internas de Apuração. Discutimos as investigações com o responsável da Auditoria Interna, os assessores jurídicos da Companhia e avaliamos se as divulgações nas notas explicativas apresentam com razoabilidade os fatos ocorridos.

Consideramos que as divulgações em notas explicativas estão consistentes com as informações e representações obtidas.

Outras informações que acompanham as demonstrações financeiras e o relatório do auditor

Demonstração do Valor Adicionado

As Demonstrações do Valor Adicionado (DVA), individuais e consolidadas, referentes ao exercício social findo em 31 de dezembro de 2017, elaboradas sob a responsabilidade da administração e apresentadas como informação suplementar para fins de IFRS, foram submetidas aos mesmos procedimentos de auditoria executados em conjunto com a auditoria das demonstrações contábeis. Para a formação de nossa opinião, avaliamos se essas demonstrações estão conciliadas com as demonstrações e registros contábeis, conforme aplicável, e se sua forma e conteúdo estão de acordo com os critérios definidos no Pronunciamento Técnico CPC nº 9 - "Demonstração do Valor Adicionado". Em nossa opinião, essas Demonstrações do Valor Adicionado estão elaboradas, em todos os aspectos relevantes, segundo os critérios definidos nesse Pronunciamento Técnico e são consistentes em relação as demonstrações contábeis individuais e consolidadas tomadas em conjunto.

Relatório da Administração

A administração da Companhia é responsável por essas outras informações que compreendem o Relatório da Administração.

Nossa opinião sobre as demonstrações financeiras não abrange o Relatório da Administração e não expressamos qualquer forma de conclusão de auditoria sobre esse relatório.

Em conexão com a auditoria das demonstrações financeiras, nossa responsabilidade é a de ler o Relatório da Administração e, ao fazê-lo, considerar se esse relatório está, de forma relevante, inconsistente com as demonstrações financeiras ou com nosso conhecimento obtido na auditoria ou, de outra forma, aparenta estar distorcido de forma relevante. Se, com base no trabalho realizado, concluirmos que há distorção relevante no Relatório da Administração, somos requeridos a comunicar esse fato. Não temos nada a relatar a este respeito.

Balanco Social

Nossos exames foram conduzidos com o objetivo de formarmos uma opinião sobre as demonstrações contábeis acima referidas, tomadas em conjunto. As informações contábeis contidas no balanço social referente ao exercício findo em 31 de dezembro de 2017, representam informações complementares a essas demonstrações, não sendo requeridas pelas práticas contábeis adotadas no Brasil e estão sendo apresentadas para possibilitar uma análise adicional. Essas informações complementares foram submetidas aos mesmos procedimentos de auditoria aplicados às demonstrações contábeis e, em nossa opinião, estão adequadamente apresentadas, em seus aspectos relevantes, em relação às demonstrações contábeis tomadas em conjunto.

Responsabilidades da administração e da governança pelas demonstrações contábeis

A Administração da Companhia é responsável pela elaboração e adequada apresentação dessas demonstrações contábeis de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil e pelos controles internos que ela determinou como necessários para permitir a elaboração de demonstrações contábeis livres de distorção relevante, independentemente se causada por fraude ou erro.

Na elaboração das demonstrações contábeis, a administração é responsável pela avaliação da capacidade da Companhia continuar operando, divulgando, quando aplicável, os assuntos relacionados com a sua continuidade operacional e o uso dessa base contábil na elaboração das demonstrações contábeis, a não ser que a administração pretenda liquidar o Companhia ou cessar suas operações, ou não tenha nenhuma alternativa realista para evitar o encerramento das operações.

Os responsáveis pela governança do Companhia são aqueles com responsabilidade pela supervisão do processo de elaboração das demonstrações contábeis.

Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações contábeis

Nossos objetivos são obter segurança razoável de que as demonstrações contábeis, tomadas em conjunto, estejam livres de distorção relevante, independentemente se causada por fraude ou erro, e emitir relatório de auditoria contendo nossa opinião. Segurança razoável é um alto nível de segurança, mas, não, uma garantia de que a auditoria realizada de acordo com as normas brasileiras e internacionais de auditoria sempre detectam as eventuais distorções relevantes existentes. As distorções podem ser decorrentes de fraude ou erro e são consideradas relevantes quando, individualmente ou em conjunto, possam influenciar, dentro de uma perspectiva razoável, as decisões econômicas dos usuários tomadas com base nas referidas demonstrações contábeis.

Como parte da auditoria realizada, de acordo com as normas brasileiras e internacionais de auditoria, exercemos julgamento profissional e mantemos ceticismo profissional ao longo da auditoria. Além disso:

- Identificamos e avaliamos os riscos de distorção relevante nas demonstrações contábeis, independentemente se causada por fraude ou erro, planejamos e executamos procedimentos de auditoria em resposta a tais riscos, bem como obtemos evidência de auditoria apropriada e suficiente para fundamentar nossa opinião. O risco de não detecção de distorção relevante resultante de fraude é maior do que o proveniente de erro, já que a fraude pode envolver o ato de burlar os controles internos, conluio, falsificação, omissão ou representações falsas intencionais.
- Obtemos entendimento dos controles internos relevantes para a auditoria para planejarmos procedimentos de auditoria apropriados nas circunstâncias, mas

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas Explicativas da Administração às
Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2017 e 2016

(Em milhares de Reais, exceto quando indicado de outra forma)



não com o objetivo de expressarmos opinião sobre a eficácia dos controles internos da Companhia.

- Avaliamos a adequação das políticas contábeis utilizadas e a razoabilidade das estimativas contábeis e respectivas divulgações feitas pela administração.
- Concluímos sobre a adequação do uso, pela administração, da base contábil de continuidade operacional e, com base nas evidências de auditoria obtidas, se existe uma incerteza relevante em relação a eventos ou condições que possam levantar dúvida significativa em relação à capacidade de continuidade operacional da Companhia. Se concluirmos que existe incerteza relevante, devemos chamar atenção em nosso relatório de auditoria para as respectivas divulgações nas demonstrações contábeis ou incluir modificação em nossa opinião, se as divulgações forem inadequadas. Nossas conclusões estão fundamentadas nas evidências de auditoria obtidas até a data de nosso relatório. Todavia, eventos ou condições futuras podem levar a Companhia a não mais se manter em continuidade operacional.
- Avaliamos a apresentação geral, a estrutura e o conteúdo das demonstrações contábeis, inclusive as divulgações e se as demonstrações contábeis representam as correspondentes transações e os eventos de maneira compatível com o objetivo de apresentação adequada.

Comunicamo-nos com os Administradores da Companhia a respeito da auditoria e das constatações efetuadas, dentre outros aspectos do alcance planejado, inclusive acerca de eventuais inadequações que possam existir nos controles internos.

São Paulo, 02 de março de 2018

MACIEL AUDITORES S/S
CRC RS – 005460/0-0
ROGER MACIEL DE OLIVEIRA
CRC RS – 71.505/O-3
Responsável Técnico



GOVERNO DO ESTADO
SÃO PAULO

Secretaria dos Transportes
Metropolitanos

www.metro.sp.gov.br