

Índice

1. Atividades do emissor	
1.1 Histórico do emissor	1
1.2 Descrição das principais atividades do emissor e de suas controladas	3
1.3 Informações relacionadas aos segmentos operacionais	
1.4 Produção/Comercialização/Mercados	
1.5 Principais clientes	
1.6 Efeitos relevantes da regulação estatal	5
1.7 Receitas relevantes no país sede do emissor e no exterior	
1.8 Efeitos relevantes de regulação estrangeira	
1.9 Informações ambientais sociais e de governança corporativa (ASG)	6
1.10 Informações de sociedade de economia mista	
1.11 Aquisição ou alienação de ativo relevante	13
1.12 Operações societárias/Aumento ou redução de capital	14
1.13 Acordos de acionistas	15
1.14 Alterações significativas na condução dos negócios	16
1.15 Contratos relevantes celebrados pelo emissor e suas controladas	17
1.16 Outras informações relevantes	18
2. Comentário dos diretores	
2.1 Condições financeiras e patrimoniais	19
2.2 Resultados operacional e financeiro	33
2.3 Mudanças nas práticas contábeis/Opiniões modificadas e ênfases	38
2.4 Efeitos relevantes nas DFs	43
2.5 Medições não contábeis	
2.6 Eventos subsequentes as DFs	
2.7 Destinação de resultados	44
2.8 Itens relevantes não evidenciados nas DFs	46
2.9 Comentários sobre itens não evidenciados	47
2.10 Planos de negócios	48
2.11 Outros fatores que influenciaram de maneira relevantes o desempenho operacional	56
3. Projeções	
3.1 Projeções divulgadas e premissas	57
3.2 Acompanhamento das projeções	58

Índice

4. Fatores de risco	
4.1 Descrição dos fatores de risco	59
4.2 Indicação dos 5 (cinco) principais fatores de risco	85
4.3 Descrição dos principais riscos de mercado	86
4.4 Processos não sigilosos relevantes	88
4.5 Valor total provisionado dos processos não sigilosos relevantes	119
4.6 Processos sigilosos relevantes	120
4.7 Outras contingências relevantes	121
5. Política de gerenciamento de riscos e controles internos	
5.1 Descrição do gerenciamento de riscos e riscos de mercado	
5.2 Descrição dos controles internos	122
5.3 Programa de integridade	124
5.4 Alterações significativas	
5.5 Outras informações relevantes	135
6. Controle e grupo econômico	
6.1/2 Posição acionária	136
6.3 Distribuição de capital	139
6.4 Participação em sociedades	
6.5 Organograma dos acionistas e do grupo econômico	140
6.6 Outras informações relevantes	141
7. Assembleia geral e administração	
7.1 Principais características dos órgãos de administração e do conselho fiscal	142
7.1D Descrição das principais características dos órgãos de administração e do conselho fiscal	145
7.2 Informações relacionadas ao conselho de administração	
7.3 Composição e experiências profissionais da administração e do conselho fiscal	146
7.4 Composição dos comitês	163
7.5 Relações familiares	169
7.6 Relações de subordinação, prestação de serviço ou controle	170
7.7 Acordos/seguros de administradores	
7.8 Outras informações relevantes	171
8. Remuneração dos administradores	
8.1 Política ou prática de remuneração	

Índice

8.2 Remuneração total por órgão	172
8.3 Remuneração variável	176
8.4 Plano de remuneração baseado em ações	
8.5 Remuneração baseada em ações (Opções de compra de ações)	177
8.6 Outorga de opções de compra de ações	
8.7 Opções em aberto	
8.8 Opções exercidas e ações entregues	
8.9 Diluição potencial por outorga de ações	
8.10 Outorga de ações	
8.11 Ações entregues	178
8.12 Precificação das ações/opções	
8.13 Participações detidas por órgão	
8.14 Planos de previdência	
8.15 Remuneração mínima, média e máxima	179
8.16 Mecanismos de remuneração/indenização	
8.17 Percentual partes relacionadas na remuneração	180
8.18 Remuneração - Outras funções	
8.19 Remuneração reconhecida do controlador/controlada	181
8.20 Outras informações relevantes	182
9. Auditores	
9.1 / 9.2 Identificação e remuneração	183
9.3 Independência e conflito de interesses dos auditores	185
9.4 Outras informações relevantes	186
10. Recursos humanos	
10.1A Descrição dos recursos humanos	
10.1 Descrição dos recursos humanos	187
10.2 Alterações relevantes	
10.3 Políticas e práticas de remuneração dos empregados	
10.4 Relações entre emissor e sindicatos	
10.5 Outras informações relevantes	188
11. Transações com partes relacionadas	
11.1 Regras, políticas e práticas	189

Índice

11.2 Transações com partes relacionadas	191
11.2 Itens 'n.' e 'o.'	195
11.3 Outras informações relevantes	197
12. Capital social e Valores mobiliários	
12.1 Informações sobre o capital social	198
12.2 Emissores estrangeiros - Direitos e regras	
12.3 Outros valores mobiliários emitidos no Brasil	199
12.4 Número de titulares de valores mobiliários	202
12.5 Mercados de negociação no Brasil	203
12.6 Negociação em mercados estrangeiros	204
12.7 Títulos emitidos no exterior	205
12.8 Destinação de recursos de ofertas públicas	
12.9 Outras informações relevantes	206
13. Responsáveis pelo formulário	
13.1 Identificação dos Responsáveis pelo Conteúdo do FRE	207
13.1 Declaração do diretor presidente	
13.1 Declaração do diretor de relações com investidores	
13.2 Identificação dos Responsáveis pelo Conteúdo do FRE, em caso de alteração dos Responsáveis após a Entrega Anual	

1.1 Histórico do emissor

1.1.1. Descrever sumariamente o histórico do emissor

A Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô ("Companhia" ou "Metrô"), foi constituída no dia 24 de abril de 1968. É uma empresa pública com sede social em São Paulo – SP, que tem como acionista controlador o Governo do Estado de São Paulo - GESP. A Prefeitura do Município de São Paulo – PMSP e o BNDES Participações S.A. – BNDESPAR são os demais acionistas. A Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos - STM, órgão do GESP, é responsável pelo planejamento e execução da política de transporte urbano de passageiros da região metropolitana de São Paulo.

A Companhia tem por objeto social, essencialmente:

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

O Metrô possui atualmente 4 (quatro) linhas comerciais em operação na cidade de São Paulo, sendo a Linha 1 – Azul (Jabaquara - Tucuruvi), Linha 2 – Verde (Vila Madalena - Vila Prudente), Linha 3 – Vermelha (Corinthians-Itaquera – Palmeiras-Barra Funda) e Linha 15 – Prata (Vila Prudente – Jardim Colonial). Estas linhas operam de forma integrada e, conjuntamente, cobrem 71,4 quilômetros de extensão, 63 estações e transportaram a média de 2,9 milhões de passageiros nos dias úteis em 2023.

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

A Linha 4 – Amarela: encontra-se em concessão à iniciativa privada, Consórcio ViaQuatro, o trecho Vila Sônia – Luz pelo prazo de 30 anos, com previsão de término em 21 de junho de 2040. A Linha 4 – Amarela faz integração com a Linha 1 – Azul na Estação Luz, com a Linha 2 – Verde na estação Paulista e com Linha 3 – Vermelha na estação República.

A Linha 5 – Lilás: encontra-se em concessão à iniciativa privada, Consórcio ViaMobilidade, o trecho Capão Redondo – Chácara Klabin pelo prazo de 20 anos, com término em 4 de agosto de 2038. A Linha 5 – Lilás faz integração com a Linha 1 – Azul na Estação Santa Cruz e com a Linha 2 – Verde na estação Chácara Klabin, e

1.1 Histórico do emissor

fará integração com a futura Linha 17 – Ouro (sistema monotrilho) na estação Campo Belo, com previsão de demanda estimada entre 400 mil e 430.000 passageiros por dia útil, em operação comercial regular.

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

Linha 19 – Celeste: A Linha que vai ligar o município de Guarulhos ao centro da Capital, teve o contrato do projeto básico assinado em dezembro de 2021. Em 2022 foram realizadas as audiências públicas em ambos os municípios para apresentação do empreendimento, em cumprimento às exigências do processo de licenciamento ambiental. Em 2023 foi concluída a execução das sondagens para o Projeto Básico e também o Projeto Básico de Material Rodante e o Projeto Básico dos Sistemas de Sinalização e Controle.

Linha 20 – Rosa: Encontra-se em fase final de elaboração o Termo de Referência para a publicação do edital de contratação do Projeto Básico de arquitetura, estrutura civil e sistemas desta linha que vai conectar os municípios do ABC ao bairro da Lapa. Em 2023 foi contratado o Laudo Macro para avaliação de áreas prioritárias para desapropriação e foi concluído o Estudo de Impacto Ambiental-Relatório de Impacto Ambiental (EIA-RIMA).

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

Foram transportados 851 milhões de passageiros em 2023, enquanto em 2022 foram transportados 794 milhões de passageiros, representando um aumento de 7%. A demanda em 2023 atingiu 77,6% da demanda de 2019 (pré-pandemia), na média dos dias úteis. Nos finais de semana, atingiu 83,2% na demanda média dos sábados e 83,6% na média dos domingos.

1.2 Descrição das principais atividades do emissor e de suas controladas

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

A Companhia tem por objeto social, essencialmente:

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

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

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

1.2 Descrição das principais atividades do emissor e de suas controladas

Mapa do Transporte Metropolitano

Metropolitan Transport Network



Legenda / Legend		
1 Linha 1 - Azul	Line 1 - Azul	METRÔ
2 Linha 2 - Verde	Line 2 - Green	METRÔ
3 Linha 3 - Vermelha	Line 3 - Red	METRÔ
4 Linha 4 - Amarela	Line 4 - Yellow	VIAQUATRO
5 Linha 5 - Lilás	Line 5 - Purple	VIA MOBILIDADE
7 Linha 7 - Rubi	Line 7 - Ruby	CPTM
8 Linha 8 - Diamante	Line 8 - Diamond	VIA MOBILIDADE
9 Linha 9 - Esmeralda	Line 9 - Emerald	VIA MOBILIDADE
10 Linha 10 - Turquesa	Line 10 - Turquoise	CPTM
11 Linha 11 - Coral	Line 11 - Coral	CPTM
12 Linha 12 - Safira	Line 12 - Sapphire	CPTM
13 Linha 13 - Jade	Line 13 - Jade	CPTM
15 Linha 15 - Prata	Line 15 - Silver	METRÔ
Expresso Aeroporto	Expresso Airport	CPTM
Serviço de Ônibus Complementar Gratuito	Free Complementary Bus Service	VIAQUATRO
BRT Expresso Tiradentes	BRT Expresso Tiradentes	SPTRANS
Terminal Metropolitano de Ônibus	Metropolitan Bus Terminal	EMTU

Expresso Turístico	Touristic Express	CPTM
Ponte Orca ao Zoológico	Orca Shuttle to the Zoo	EMTU
Corredor São Mateus-Jabaquara	São Mateus-Jabaquara Corridor	EMTU
Corredor Guarulhos-SP	Guarulhos-SP Corridor	EMTU
Corredor Itapevi-SP	Itapevi-SP Corridor	EMTU
Terminal de Ônibus Integrado	Integrated Bus Terminal	EMTU
Estação	Station	
Acesso livre	Free access	
Integração gratuita	Free interchange	
Integração tarifada	Paid interchange	
Integração Horária	Free interchange during off-peak hours	
Integração especial	Special integrated connection of lines	
Distância em metros, a pé	Distance in meters, on foot	
Terminal Rodoviário	Long Distance Bus Terminal	
Aeroporto	Airport	
Informações Úteis / Useful Information		
CPTM	www.cptm.sp.gov.br	0800 055 0121
EMTU	www.emtu.sp.gov.br	0800 724 0555
METRÔ	www.metro.sp.gov.br	0800 770 7722
VIAQUATRO	www.viaquatro.com.br	0800 770 7100
VIA MOBILIDADE	www.viamobildade.com.br	0800 770 7106



Utilize o código ao lado para obter a versão mais atual deste mapa. Consulte nos sites das empresas os horários de funcionamento das estações e transferências entre linhas e outros conteúdos.
Please use the QR Code to get the latest version of this map. Address the websites of the metropolitan transport companies for stations service hours, line interchange information and other contents.



GOVERNO DO ESTADO DE SÃO PAULO
Secretaria dos Transportes Metropolitanos

1.6 Efeitos relevantes da regulação estatal

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

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

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

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

Informações dispensadas para emissores listados na categoria B.

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

i. em favor de ocupantes ou candidatos a cargos políticos

ii. em favor de partidos políticos

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

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

1.9 Informações ambientais sociais e de governança corporativa (ASG)

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

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

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

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

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

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

O conteúdo do Relatório Integrado 2023 foi submetido à verificação de auditoria independente, pela empresa Mazars Auditores Independentes, que emitiu o Relatório de Asseguração Limitada, conforme publicado no Anexo III (página 388 do [Relatório Integrado 2023](#))

1.9 Informações ambientais sociais e de governança corporativa (ASG)

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

<https://www.metro.sp.gov.br/wp-content/uploads/2024/03/Relatorio-integrado-2023.pdf>

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

A elaboração do Relatório Integrado 2023, considerou na sua estrutura o processo de avaliação da dupla materialidade realizado em 2022, que incluiu a definição dos temas com maior impacto no negócio e dos temas que podem causar maior impacto para os diversos públicos de relacionamento.

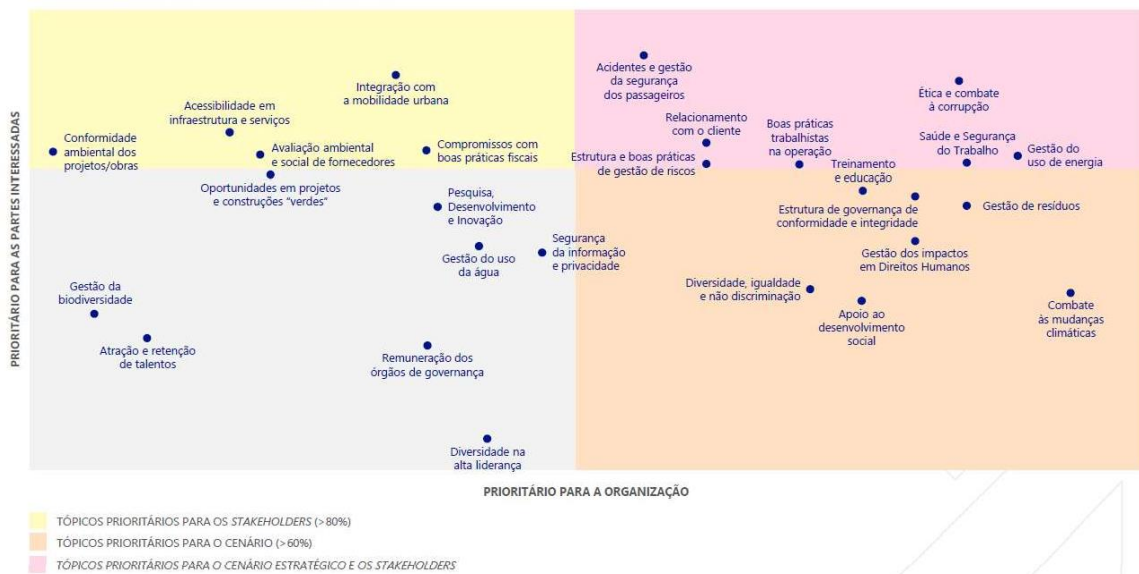
A seguir, as etapas percorridas para a definição da dupla materialidade:

1.9 Informações ambientais sociais e de governança corporativa (ASG)

Materialidade no Metrô de São Paulo



Materialidade no Metrô de São Paulo Matriz de Materialidade



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

1.9 Informações ambientais sociais e de governança corporativa (ASG)

Temas priorizados pelas partes interessadas

Pessoas valorizadas e respeitadas

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

Passageiros no Centro

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

Governança Responsável

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

Mobilidade Sustentável

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

Impacto na Metrópole

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

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

As diretrizes estratégicas, iniciativas, ações desenvolvidas durante o ano de 2023 e resultados da gestão estão apresentados no Anexo I do [Relatório Integrado 2023](#) (página 344 do Relatório Integrado) e contribuem com os objetivos e as metas expressos na Agenda 2030 da ONU envolvendo, prioritariamente, os ODS 1,2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 15, 16 e 17.

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

O relatório considera os parâmetros estabelecidos pela GRI - Global Reporting Initiative para o relato da gestão da sustentabilidade, com destaque para os impactos do negócio em relação às mudanças climáticas. As questões relacionadas às recomendações da

1.9 Informações ambientais sociais e de governança corporativa (ASG)

TCFD - governança, estratégia, gestão de riscos e métricas e metas - foram parcialmente abordadas no conjunto de informações apresentado nos capítulos Mobilidade Sustentável e Impacto na Metrópole, de acordo com as especificidades do setor de atividades da organização.

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

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

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

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

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

A consolidação dos dados relativos às emissões do Metrô acontece com a publicação do “Inventário de Emissões de Gases de Efeito Estufa”, que ocorre no mês de maio do ano subsequente. Os resultados preliminares, do ano de 2023, estão apresentados no Relatório Integrado 2023, conforme a seguir:

1.9 Informações ambientais sociais e de governança corporativa (ASG)

Relatório Integrado
2023

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

p.180 

Mobilidade Sustentável

Meio Ambiente | Painel de Dados GRI – Global Reporting Initiative

GRI	INDICADOR	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023	VARIAÇÃO 2017/2023	VARIAÇÃO 2022/2023	FONTE DA INFORMAÇÃO
ASPECTO MUDANÇA CLIMÁTICA											
Emissões de gases do efeito estufa (em milhares de tCO₂e)											
	* Total	54	40	41	30	54	22	21	-61%	-4%	
GRI 305-1	* Emissões diretas de GEE	0,723	0,942	0,585	0,776	0,602	0,478	0,956	32%	100%	
GRI 305-2	* Reduções de emissões diretas	-	-	-	-	0,824	-	-	-	-	
GRI 305-3	* Emissões indiretas de GEE provenientes da aquisição de energia	49,000	34,982	36,337	25,983	51,234	18,001	16,619	-66%	-8%	
	* Outras emissões indiretas de GEE	4,089	4,040	3,943	3,554	3,230	3,441	3,463	-12%	11%	
GRI 305-4	Emissões por passageiro.km (gCO ₂ e/pkm)	5	6	5	6	12	3	3	-55%	-8%	

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

"Inventário de emissões de gases de efeito estufa"

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

(I) A não divulgação de informações ASG.

Não aplicável. A Companhia divulga as informações ASG através do Relatório Integrado 2023.

(II) A não adoção da matriz de materialidade.

Não aplicável. A matriz de materialidade foi utilizada para a elaboração da estratégia corporativa e a prestação de contas para os diversos públicos de interesse no Relatório Integrado 2023.

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

Não Aplicável. A Companhia adota como referência principal a série de indicadores GRI – Global Reporting Initiative.

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

Não aplicável. O conteúdo do Relatório Integrado 2023 foi submetido à verificação de auditoria independente, pela empresa Mazars Auditores Independentes, que emitiu o

1.9 Informações ambientais sociais e de governança corporativa (ASG)

Relatório de Asseguração Limitada, conforme publicado no Anexo III do [Relatório Integrado 2023](#) (página 388 do Relatório Integrado).

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

O Relatório Integrado 2023 comunica os esforços da Companhia para os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS). As recomendações da TCFD são adotadas parcialmente para o relato do desempenho climático. Porém, para o relato de impactos e riscos financeiros, a Companhia deverá realizar estudos e análises de aspectos específicos a esta dimensão no negócio. Alguns riscos com potencial para causar um impacto financeiro ou estratégico considerável na operação são analisados e passaram a integrar o Mapa Estratégico da Companhia, como os associados a cenários de crise energética podendo afetar a capacidade operacional, aumento dos custos de matéria-prima, por exemplo. Em 2023, o Metrô efetuou o registro do desempenho climático na plataforma do CDP, com o objetivo de aprimorar a gestão de riscos climáticos e alinhar a sua estratégia para a mitigação e adaptação.

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

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

1.11 Aquisição ou alienação de ativo relevante

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

A Companhia entende que transações relevantes são todas aquelas que ultrapassem o limite de 1% de seu patrimônio líquido. Sendo assim, ao longo de 2023 não ocorreram quaisquer aquisições ou alienações relevantes fora da operação normal da Companhia.

1.12 Operações societárias/Aumento ou redução de capital

- 1.12. Indicar operações de fusão, cisão, incorporação, incorporação de ações, aumento ou redução de capital envolvendo o emissor e os documentos em que informações mais detalhadas possam ser encontradas⁵⁶.**

Em 29 de fevereiro de 2024, o Conselho de Administração aprovou o aumento de Capital Social em função das subscrições e integralizações efetuadas pelo Governo do Estado de São Paulo ao longo do exercício findo em 31 de dezembro de 2023 no montante total de R\$ 2.713.990.757,35, passando o Capital Social para R\$ 48.404.387.144,40, em 31 de dezembro de 2023. O detalhamento da deliberação pode ser encontrado na ata de reunião do Conselho de Administração de 29 de fevereiro de 2024.

1.13 Acordos de acionistas

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

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

1.14 Alterações significativas na condução dos negócios

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

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

1.15 Contratos relevantes celebrados pelo emissor e suas controladas

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

Não foram identificados contratos relevantes, celebrados em 2023, que não estejam diretamente relacionados às atividades operacionais da Companhia.

1.16 Outras informações relevantes

1.16. Fornecer outras informações que o emissor julgue relevantes

A partir do exercício social de 2024, com base na edição da Lei estadual nº 17.863 de 22 de dezembro de 2023, que orça a receita e fixa despesa do Estado para o exercício de 2024 (LOA 2024), a Companhia foi caracterizada na condição de empresa estatal dependente, nos termos da Lei Complementar 101, de 4 de maio de 2000, e Portaria nº 589, de 27 de dezembro de 2001, da Secretaria do Tesouro Nacional.

A condição de dependente decorre do recebimento de subvenção para custeio das atividades operacionais no exercício de 2023, e devido à inclusão de despesas operacionais da Companhia no orçamento do Estado, aprovado na Assembleia Legislativa (LOA) em 22 de dezembro de 2023.

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

As informações financeiras contidas no item 2.1 são derivadas das demonstrações financeiras anuais da Companhia, que foram preparadas e apresentadas de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil, incluindo os pronunciamentos emitidos pelo Comitê de Pronunciamentos Contábeis - CPC, e aprovados pelo Conselho Federal de Contabilidade - CFC, e evidenciam todas as informações relevantes próprias das demonstrações financeiras, e somente elas, as quais correspondem às utilizadas pela Administração da Companhia em sua gestão. Todas as informações contidas nesta seção (item 2) devem ser lidas em conjunto com as Demonstrações Financeiras referentes aos exercícios findos em 31 de dezembro de 2023, 2022 e 2021.

Os diretores destacam que as avaliações, as opiniões e seus respectivos comentários contidos nesta seção traduzem sua visão e percepção sobre as atividades, negócios e desempenho da Companhia, bem como visam fornecer aos usuários deste formulário informações que os ajudarão a comparar as (i) demonstrações financeiras da Companhia para os exercícios sociais findos em 31 de dezembro de 2023, 2022 e 2021; (ii) as alterações nas principais linhas dessas demonstrações financeiras nos períodos comparativos; e (iii) os principais fatores que auxiliam no entendimento de tais alterações.

2.1 Os diretores devem comentar sobre:

a. Condições financeiras e patrimoniais gerais

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

Um fator relevante para compreender as condições financeiras e patrimoniais da Companhia é que, na condição de concessionária de serviço público de transporte, a definição de Política Tarifária é competência do Governo do Estado, que, por meio da Secretaria dos Transportes Metropolitanos, fixa os valores das tarifas praticadas, contemplando os custos operacionais e a sua modicidade. Tal política oferece tarifas com redução de preço por viagem em várias modalidades de bilhetes, além de

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

gratuidades totais, integrações gratuitas com os trens metropolitanos e reduções nas tarifas integradas com outros modais, como ônibus municipais e metropolitanos, com o objetivo de proporcionar à população o acesso ao meio de transporte rápido, seguro e confortável, com qualidade e eficiência, em consonância com a preocupação com a mobilidade urbana.

A principal fonte de recursos da Companhia proveniente da atividade operacional é a prestação de serviço de transporte de passageiros, composta por receita tarifária e ressarcimento de gratuidade, representando 88% da receita operacional bruta nos últimos 3 exercícios.

No exercício findo em 31 de dezembro de 2023, a Companhia possui R\$ 250.998 mil de dívida líquida registrada em seu balanço, R\$ 216.927 em 31 de dezembro de 2022. Para melhor entendimento deste cenário, é importante destacar que a Companhia segrega suas fontes de recursos entre: (i) fontes de custeio, que são recursos originados pela exploração comercial da operação de transporte de passageiros e receitas adjacentes originadas pela exploração de empreendimentos imobiliários, terminais urbanos, aluguel de espaços, espaços publicitários, telecomunicações, entre outros. Tais recursos são revertidos integral e exclusivamente para o pagamento de obrigações relacionadas à operação e; (ii) fontes de investimento, que são recursos aportados pelo acionista controlador ("GESP") por meio da aprovação de Leis Orçamentárias Anuais ("LOA") e destinados exclusivamente para o pagamento de gastos com expansão da rede metroferroviária. Dessa forma, o endividamento se destina somente à necessidade de capital de giro da Companhia, considerando a segregação de fontes de recursos.

A Companhia apurou prejuízo de R\$ 900.176 mil em 31 de dezembro de 2023, menor que o prejuízo de R\$ 1.167.147 em 2022 e superior ao valor de R\$ 759.405 apurado em 2021.

O saldo de prejuízo acumulado em 31 de dezembro de 2023 é de R\$ 11.436.960 mil. Muito embora a Companhia tenha histórico de prejuízos sucessivos, é importante destacar que seu patrimônio líquido é positivo, resultante dos constantes aportes de capital realizados pelo GESP para a execução de políticas de expansão da rede metroviária. Neste contexto, a geração de lucros não corresponde aos interesses prioritários do acionista pois, na qualidade de interveniente do Estado, a Companhia tem como principal objetivo executar as políticas públicas de expansão com a utilização de recursos do Estado e manter a operação comercial com recursos obtidos por meio da cobrança de tarifas e exploração de espaços comerciais.

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

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

No exercício de 2023, houve o recebimento de R\$ 318 milhões em receita de subvenção para as atividades de custeio da Companhia, aportadas pelo GESP – Governo do Estado de São Paulo.

Grupo de contas (Em milhões de R\$)	31/12/2023	31/12/2022	31/12/2021
Ativo circulante	1.062	794	712
Ativo não circulante	40.027	38.070	36.371
Passivo circulante	1.454	1.216	1.239
Passivo não circulante	2.568	2.341	1.828
Patrimônio líquido	37.067	35.306	34.016

O capital circulante líquido da Companhia ficou negativo em R\$ 391,6 milhões em 31 de dezembro de 2023, frente a R\$ 422,8 milhões negativo em 31 de dezembro de 2022 e R\$ 526,7 milhões em 2021.

O índice de liquidez corrente foi de 0,73 em 31 de dezembro de 2023, 0,65 em 31 de dezembro de 2022 e 0,57 em 31 de dezembro de 2021.

No exercício findo em 31 de dezembro de 2023 a Companhia firmou aditivo contratual com a concessionária Shopping Metro Itaquera, no montante de R\$ 305.000, referente a antecipação das remunerações devidas à Companhia pelo direito de uso dos terrenos ao norte da Estação Corinthians – Itaquera, assim como pela extensão da vigência contratual em 20 anos.

Esse evento foi determinante para o acréscimo no índice de liquidez corrente em 2023.

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

O índice de endividamento, apresentou leve aumento no período, alcançando 0,11 para o exercício findo em 31 de dezembro de 2023, ante 0,10 em 31 de dezembro de 2022 e 0,09 em 31 de dezembro de 2021.

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

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

A melhora nos indicadores de liquidez e o concomitante aumento no índice de endividamento foram influenciados pelo registro no passivo circulante do adiantamento de receitas de locação do Consórcio Shopping Metrô Itaquera no montante de R\$ 305 milhões, registrado em contrapartida do passivo (adiantamento de clientes).

b. Estrutura de capital

A Companhia emite exclusivamente ações ordinárias e possui estrutura de capital constituída por 90,2% de capital próprio. No exercício de 2023, foi realizado o aumento de capital no valor de R\$ 2.714 milhões referente ao aporte de recursos em moeda nacional, destinado exclusivamente ao financiamento da expansão da rede metroferroviária.

Capital próprio por acionista	% do capital
Fazenda do Estado de São Paulo - FESP	97,77%
Prefeitura do Município de São Paulo	2,22%
BNDES Participações S.A.	0,01%

Estrutura de capital	2023	2022	2021
Capital próprio (PL / Passivo total)	90,2%	90,8%	91,7%
Capital de terceiros (Passivo CP e LP / Passivo total)	9,8%	9,2%	8,3%
Capital total	100%	100%	100%

O patrimônio líquido cresceu nos exercícios de 2023, 2022 e 2021 principalmente devido aos aportes de capital realizados anualmente pelo Governo do Estado de São Paulo, destinados à execução de políticas públicas de transporte.

O capital de terceiros, representado pela soma do passivo circulante e não circulante, aumentou nos exercícios de 2023 e 2022, em razão dos recebimentos antecipados de receitas de locação do Shopping Metro Itaquera no valor de R\$ 305 milhões, realizado em 2023, e da emissão de debêntures no valor de R\$ 309 milhões (liquida do custo de emissão), no exercício de 2022.

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

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

c. Capacidade de pagamento em relação aos compromissos financeiros assumidos

As obrigações registradas correspondem aos insumos necessários para a prestação de serviço de transporte e referente a expansão da malha metroviária, tais como: fornecedores, folha de pagamentos, impostos a pagar, e também adiantamento de clientes, referente à créditos em poder do passageiro e adiantamentos de receitas de locações de espaço.

Em R\$ milhões

	2023	2022	2021	A.V. 2023	A.V. 2022	A.V. 2021
Fornecedores	569	473	328	14%	13%	11%
Debêntures	376	405	-	9%	11%	0%
Impostos e contribuições a recolher	69	151	103	2%	4%	3%
Remunerações e encargos a pagar	284	199	261	7%	6%	9%
Adiantamento de clientes	848	562	636	21%	16%	21%
Partes relacionadas	273	247	316	7%	7%	10%
Outras contas e despesas a pagar	9	9	7	0%	0%	0%
Plano de previdência suplementar	60	9	79	1%	0%	3%
Provisão para processos judiciais	1.534	1.502	1.336	38%	42%	44%
	4.022	3.557	3.067	100,00%	100,0%	100,0%

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

No ano de 2023, a receita total líquida do Metrô cobriu 86,37% do gasto total, 83,9% em 2022 e 67,8% em 2021. Nestes gastos estão contemplados o custo dos serviços prestados e as despesas operacionais da Companhia.

Em R\$ milhões

Taxa de cobertura	2023	2022	2021
Receita total	2.466	2.403	1.747
Receita tarifária	1.650	1.641	1.216
Receita não tarifária	294	266	187
Gratuidades - ressarcimento GESP	445	321	188
Outras receitas operacionais	120	204	186
Receita financeira	27	35	16
Deduções receita bruta	(69)	(64)	(46)
Gasto total	2.855	2.863	2.576
Pessoal	1.921	1.770	1.546
Material	91	75	63
Serviços terceirizados	331	286	249
Gastos gerais	379	404	422
Outras despesas	133	328	296
Taxa de cobertura (Receitas / Gastos)	86,37%	83,9%	67,8%

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

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

A principal fonte de financiamento para capital de giro é o caixa gerado por meio de suas atividades operacionais, principalmente os recursos relacionados ao transporte de passageiros, tais como a receita tarifária e os ressarcimentos de gratuidades. A Companhia possui outras fontes de recursos (“receitas acessórias”) que também são utilizadas para o financiamento do capital de giro, entre eles os recursos originados da prestação de outros serviços, tais como: locação de espaços comerciais, concessões de shoppings e terminais de ônibus e de anúncios publicitários em estações e trens. Adicionalmente, a Companhia também pode receber recursos do acionista controlador como subvenção para custeio além de recursos decorrentes de ganhos obtidos na alienação de áreas remanescentes da construção das estações.

A receita apresentou recuperação gradual, contribuindo com o fortalecimento do capital de giro.

Adicionalmente, no período findo em 31 de dezembro de 2023, a Companhia recebeu subvenção para custeio das atividades operacionais de R\$ 318 MM do Governo do Estado de São Paulo “GESP”.

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

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

A Companhia possui dentre seus objetivos o equilíbrio econômico-financeiro, ou seja, a gestão dos recursos da Companhia visa o equilíbrio das receitas e despesas, de forma a assegurar a autonomia financeira da Companhia, antecipar riscos e fazer gestão de fluxo de caixa.

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

Nossos Diretores acompanham tempestivamente a geração de caixa operacional, bem como avaliam se este é suficiente para custeio das atividades operacionais da Companhia, dentre as fontes de novos recursos são avaliados o incremento de receitas acessórias e a comercialização de áreas remanescente. Havendo necessidade de adequação, a Companhia prontamente buscará a obtenção de recursos de forma a preservar a prestação de serviço de transporte de passageiros.

Destacamos que com a edição da Lei estadual nº 17.863 de 22 de dezembro de 2023, que orça a receita e fixa despesa do Estado para o exercício de 2024 (LOA 2024), a Companhia foi caracterizada, no exercício de 2024, na condição de empresa estatal dependente, nos termos da Lei Complementar 101, de 4 de maio de 2000, e Portaria nº 589, de 27 de dezembro de 2001, da Secretaria do Tesouro Nacional qualificando a Companhia na condição de dependente orçamentária do Governo do Estado de São Paulo - GESP a partir do exercício social de 2024.

A condição de dependente decorre do recebimento de subvenção para custeio das atividades operacionais no exercício de 2023, e devido à inclusão de despesas operacionais da Companhia no orçamento do Estado, aprovado na Assembleia Legislativa (LOA) em 22 de dezembro de 2023. Dessa forma, a condição de empresa dependente não afeta a capacidade de liquidez da Companhia, mas sim a necessidade de obtenção de aprovações prévias do acionista para certas contratações, entretanto, com recursos financeiros garantidos pelo Estado.

Avaliação de Rating

Em 26 de março de 2024, a Moody's Local revisou e manteve o Rating de emissor e da 2ª emissão de debêntures em 'AA-.br', com perspectiva estável.

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

Em 31 de dezembro de 2023, as principais obrigações da Companhia são com os fornecedores de materiais para consumo, serviços e expansão, debêntures e obrigações com folha de pagamento.

f.i. Contratos de empréstimo e financiamento relevantes

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

Em 25 de abril de 2022, a Companhia concluiu a 2ª emissão pública por meio da emissão de 400 mil debêntures, não conversíveis em ações, de valor unitário R\$ 1 mil, com o objetivo de garantir o nível de liquidez de suas atividades operacionais. O montante total captado foi de R\$ 400.000 e com taxa de juros correspondente à remuneração de 4,50% a.a. + CDI., com vencimento em 25 de abril de 2027. Os custos de emissão totalizaram R\$ 9.021 e são amortizados pelo método da taxa efetiva ao longo do período de vigência da operação.

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

As debêntures possuem cláusula de vencimento antecipado relacionada a manutenção da capacidade de pagamento da Companhia, e relacionado ao montante de empréstimo contraído (“índice financeiro”), o qual não deve ser superior ao limite de dívida bruta de R\$ 700 milhões, sendo considerado no montante os empréstimos e financiamentos de curto e longo prazos, incluídas as debêntures e quaisquer outros títulos e valores mobiliários representativo de dívidas.

Em 31 de dezembro de 2023, o total de obrigações com os detentores das debêntures emitidas é de R\$ 382.855, líquido dos custos de emissão representa o montante de R\$ 375.638, inferior ao limite estabelecido.

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

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

f.iii. Grau de subordinação entre as dívidas

Não há grau de subordinação entre as dívidas atuais.

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

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

Evidenciamos abaixo, as principais cláusulas de vencimento antecipado automática e de vencimento antecipado não automática. Escritura da 2º emissão de debentures da Companhia. **Vencimento Antecipado Automático:**

- Declaração de vencimento antecipado de quaisquer dívidas contraídas pela Emissora por meio de operações no mercado financeiro ou de capitais, local ou internacional, com valor individual ou agregado, igual ou superior a R\$ 15.000.000,00 (quinze milhões de reais);
- Redução de capital social da Emissora, exceto se (i) para absorção de prejuízos; (ii) para refletir baixa de ativos decorrente de devolução ao acionista Governo do Estado de São Paulo (ou transferência a outro ente por ele indicado) de ativos afetados a linhas metroviárias não operadas comercialmente pela Emissora, incluindo, mas não limitado, a ativos das linhas 4 e 5 do sistema metroviário do Estado de São Paulo; ou (iii) previamente aprovado pelos Debenturistas, nos termos do artigo 174, §3º, da Lei das Sociedades por Ações;
- Cisão, fusão ou incorporação, inclusive incorporação de ações da Emissora, ou, ainda, qualquer outra forma de reorganização societária envolvendo a Emissora, exceto: (a) se previamente autorizado pelos Debenturistas; (b) em caso de cisão, fusão ou incorporação da Emissora, nos termos do artigo 231, parágrafos primeiro e segundo, da Lei das Sociedades por Ações, caso seja assegurado aos Debenturistas que assim desejarem, durante o prazo mínimo de 6 (seis) meses a contar da data da publicação das aprovações societárias relativas à operação societária em questão, o resgate das Debêntures de que forem titulares e, caso aplicável, a sociedade cindida e as sociedades que absorverem parcelas do patrimônio da Emissora respondam solidariamente pelo resgate das Debêntures; ou (c) caso a Emissora corresponda à sociedade incorporadora no âmbito da reorganização societária em questão;

Vencimento Antecipado não Automático:

- Distribuição de dividendos e/ou pagamento de juros sobre capital próprio e/ou qualquer outra forma de remuneração aos acionistas, inclusive mediante resgate ou amortização de ações de emissão da Emissora, em valor superior ao do dividendo mínimo obrigatório previsto atualmente no estatuto social da Emissora, caso a Emissora esteja inadimplente com qualquer das obrigações estabelecidas nesta Escritura de Emissão e/ou no Contrato de Cessão Fiduciária;

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

- Venda, alienação ou transferência de bens e ativos da Emissora, em valor agregado ou individual, superior a 5% (cinco por cento) do patrimônio líquido da Emissora, de acordo com as demonstrações financeiras consolidadas e auditadas da Emissora referentes ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2021, exceto (i) para devolução ao acionista Governo do Estado de São Paulo (ou transferência a outro ente por ele indicado) de ativos afetados a linhas metroviárias não operadas comercialmente pela Emissora, incluindo, mas não limitado, a ativos das linhas 4 e 5 do sistema metroviário do Estado de São Paulo; ou (ii) no caso de substituição e/ou reposição de bens ou ativos por outros de natureza similar, sendo certo que a Emissora deverá comprovar ao Agente Fiduciário, em até 15 (quinze) Dias Úteis contados do evento, que os novos equipamentos tenham valor de mercado, no mínimo, equivalentes aos dos equipamentos vendidos, alienados ou transferidos, conforme seja demonstrado em laudo de avaliação elaborado por empresa de avaliação independente especialmente contratada para este fim;
- Inadimplemento de quaisquer obrigações pecuniárias de natureza financeira a que a Emissora esteja sujeita, assim entendidas as dívidas contraídas pela Emissora por meio de operações no mercado financeiro ou de capitais, local ou internacional, com valor individual ou agregado, igual ou superior a R\$ 15.000.000,00 (quinze milhões de reais), não sanado no prazo de cura específico previsto no respectivo instrumento ou, em caso de não haver prazo de cura específico, em até 5 (cinco) Dias Úteis contados do inadimplemento;
- Alienação, alteração ou transferência do controle acionário (conforme definição de controle prevista no artigo 116 da Lei das Sociedades por Ações) direto ou indireto da Emissora;
- Caso a dívida bruta da Emissora ultrapasse R\$ 700.000.000,00 (setecentos milhões de reais) ("Índice Financeiro"). Para os fins deste item, dívida bruta consiste no saldo total dos empréstimos e financiamentos de curto e longo prazo da Emissora, incluídas as Debêntures e quaisquer outros títulos ou valores mobiliários representativos de dívida;

Na data deste Formulário de Referência, a Companhia não descumriu as cláusulas acima.

g. Limites dos financiamentos contratados e percentuais já utilizados

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

Em 31 de dezembro de 2023, possuíamos o montante de R\$ 382.855 mil de obrigações com debêntures, que representa 55% do limite imposto de R\$ 700.000 mil no instrumento particular de escritura da 2º emissão de debentures da Companhia.

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

Receita operacional, em R\$ MM	2023	2022	Var. % (2023 - 2022)	2021	Var. % (2022 - 2021)
Receita tarifária (*)	2.094,9	1.962,8	6,7%	1.404,0	39,8%
Receita não tarifária	293,9	265,9	10,5%	187,2	42,0%
Receita operacional bruta	2.388,8	2.228,6	7,2%	1.591,2	40,1%
(-) Deduções e impostos	(69,2)	(64,3)	7,7%	(46,2)	39,1%
Receita operacional líquida	2.319,6	2.164,4	7,2%	1.545,0	40,1%

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

A receita tarifária foi de R\$ 2.094,9 milhões no acumulado de 2023, com aumento de 6,7%, comparado a 2022 que alcançou R\$ 1.962,8 milhões, que por sua vez, foi superior a 2021 em 39,8%.

Em 2023, foram transportados 851 milhões de passageiros na rede do Metrô de São Paulo, considerando as entradas e as transferências entre linhas nas estações Sé, Paraíso, Ana Rosa e Vila Prudente, representando um aumento de 7,2% em relação ao ano de 2022, que por sua vez foi superior a 2021 em 37,8%. Nos dias úteis, a demanda média registrada foi de 2,86 milhão de passageiros transportados, 9,6% maior do que a média de 2022. Ao compararmos a demanda do ano de 2023 em relação ao ano de 2019 (pré-pandemia), houve queda de 22,5% no total de passageiros transportados. Na média dos dias úteis, a redução é de 22,7% quando comparada à média de 2019.

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

A receita não tarifária também apresentou aumento no período, alcançando R\$ 294 milhões em 2023, ante R\$ 266 milhões em 2022 e R\$ 187 milhões em 2021, em decorrência de acordos pontuais de recuperação de receita firmados com clientes.

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

Custos e despesas operacionais, em R\$ MM	2023	2022	Var. % (2023 - 2022)	2021	Var. % (2022 - 2021)
Pessoal	(1.917,3)	(1.770,4)	8,3%	(1.546,4)	14,5%
Materiais	(90,9)	(74,6)	21,9%	(63,3)	17,9%
Energia elétrica de tração	(189,1)	(196,5)	-3,7%	(153,5)	28,0%
Serviços	(330,8)	(286,4)	15,5%	(248,9)	15,1%
Gastos gerais	(293,0)	(377,7)	-22,4%	(215,3)	75,4%
Depreciação e amortização	(730,6)	(741,2)	-1,4%	(677,9)	9,3%
Total	(3.551,6)	(3.446,8)	3,0%	(2.905,2)	18,6%

Os custos e despesas operacionais apresentam acréscimo de 3,0% no período. Os principais ofensores que justificam o acréscimo nos custos e despesas do exercício são:

i) Aumento de gastos com pessoal em decorrência do reajuste salarial de 4,52%, por meio do dissídio coletivo de 2023 e provisão de participação nos resultados efetuada em 2023; ii) serviços, em razão do aumento de despesas com manutenção de equipamentos e vigilância patrimonial.

No comparativo 2022 e 2021, as principais variações decorrem dos seguintes itens: i) aumento de gastos com pessoal em decorrência do reajuste salarial de 12,26% devido ao dissídio coletivo concedido em maio de 2022, bem como dos gastos incorridos para a execução parcial do programa de demissão incentivada, gerando uma redução de 5% do quadro de colaboradores; ii) a energia elétrica de tração, que apresentou aumento de 28% em relação ao exercício comparativo devido ao aumento do custo médio efetivo do MWh, passando de R\$ 397 para R\$ 473,45 em 2022; iii) gastos gerais, com reflexo no aumento do montante provisionado para os processos judiciais, em decorrência da inclusão de novos processos e da atualização monetárias da carteira de processos.

Resultado líquido, em R\$ MM	2023	2022	Var. % (2023 - 2022)	2021	Var. % (2022 - 2021)
Prejuízo do exercício	(900,2)	(1.167,1)	-22,9%	(759,4)	53,7%

O Metrô de São Paulo reportou no período, prejuízo de R\$ 900,2 milhões, ante R\$ 1.167,1 milhões em 2022 e R\$ 759,4 milhões em 2021. Em 2023, o prejuízo reduziu 22,9% em relação a 2022. As principais razões para a redução do prejuízo foram: i) Aumento da receita líquida, principalmente em decorrência do maior volume de passageiros transportados; ii) Receita de subvenção para custeio aportada pelo GESB – Governo do Estado de São Paulo.

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

No exercício de 2022, o prejuízo foi de 1.167,1 milhões, aumento de 53,7% quando comparado com 2021. As principais razões para o acréscimo foram: i) aumento de gastos com pessoal em decorrência do reajuste salarial e adicionais de 12,26%, por meio do dissídio coletivo de 2022; ii) maiores despesas com processos judiciais quando comparado ao ano de 2021, principalmente devido ao ingresso de novos processos cíveis, e iii) aumento de gastos com Energia Elétrica de Tração.

Fluxo de caixa, em R\$ MM	2023	2022	Var. % (2023 - 2022)	2021	Var. % (2022 - 2021)
Atividades operacionais	(45,8)	(363,9)	-87,4%	(96,5)	277,1%
Atividades de investimento	(2.623,0)	(2.211,0)	18,6%	(1.474,6)	49,9%
Atividades de financiamento	2.613,8	2.740,0	-4,6%	1.581,3	73,3%
Aumento (redução) de caixa e equivalentes de caixa	(55,0)	165,1	-133,3%	10,2	1518,6%

Fluxos de caixa das atividades operacionais

Em 2023, as atividades operacionais da Companhia consumiram caixa de R\$ 45,8 milhões, ante o consumo de R\$ 363,9 milhões em 2022. O principal fator para a redução no consumo de caixa decorre do recebimento de subvenção para custeio de R\$ 318 milhões em 2023, que não ocorreu em 2022. Essa receita foi responsável pela redução do prejuízo líquido em relação ao período comparativo.

Fluxos de caixa das atividades de investimento

Os fluxos de caixa das atividades de investimento aumentaram o consumo de caixa em 18,6% em decorrência da execução do orçamento de investimentos em 2023, aprovada em 2022. Em 2023 a Companhia adicionou no ativo imobilizado R\$ 2.655,4 milhões, ante R\$ 2.322,4 milhões em 2022. As principais aplicações de recursos em 2023 ocorreram nas obras de expansão da malha metroferroviária das linhas: 2 -Verde, de R\$ 1.638,3 milhões, 15- Prata de R\$ 392,2 milhões e 17- Ouro de R\$ 147,7 milhões.

Fluxos de caixa das atividades de financiamento

Os fluxos de caixa das atividades de financiamento reduziram 4,6%. Embora os aportes de capital realizados pelo GESP para o financiamento da expansão tenham aumentado em 2023, em 2022, a captação de recursos via emissão de debêntures contribuiu para o maior fluxo de caixa de financiamento em 2022.

Em 2023, a Companhia recebeu R\$ 2.714,0 milhões de integralização de capital, ante R\$ 2.382,9 milhões recebidos em 2022, e teve saída de R\$ 100 milhões em amortização

2.1 Condições financeiras e patrimoniais

e pagamento de juros sobre as debêntures. Já em 2022 houve a captação líquida de custos de emissão de R\$ 390 milhões em debêntures, e saídas de caixa de R\$ 33 milhões referente pagamento de juros das debêntures.

Importante destacar que os aportes de capital são aprovados no orçamento do Governo do Estado de São Paulo previamente ao exercício de execução.

2.2 Resultados operacional e financeiro

As informações apresentadas no item 2.2 são apresentadas com base nas demonstrações financeiras da Companhia.

2.2 - Os diretores devem comentar:

No exercício de 2023, a Companhia apurou prejuízo de R\$ 900 milhões, ante prejuízo de R\$ 1.167 milhões em 2022, representando redução de 22,9% em relação à 2022, período comparativo.

Contribuiu para a redução do prejuízo os seguintes eventos:

i) A receita operacional líquida foi de R\$ 2.320 no exercício de 2023, aumento de 7,2%, em relação à 2022 que alcançou R\$ 2.164, o principal fator para esta recuperação foi o aumento no volume de passageiros, com o benefício de gratuidades, transportados no período. Destaque para o aumento de 38,6% (+ R\$124 milhões), na receita de gratuidades, impulsionada pela ampliação da concessão do benefício para passageiros maiores de 60 anos a partir de 01 de fevereiro de 2023. Entretanto, o volume de passageiros pagantes em 2023 ainda é 24,69% menor em relação ao período pré-pandemia (2019).

ii) Os custos e despesas aumentaram em 3,0% (+R\$104,9 milhões), impactados pelo dissídio salarial de 4,52% a partir maio de 2023 (+R\$146,9 milhões), em serviços (+R\$44,3 milhões), em materiais (+R\$16,3 milhões), compensados com uma redução em gastos gerais (-R\$92,1 milhões) devido à redução da provisão de processos judiciais e à reversão de provisão de IPTU.

iii) As outras receitas (despesas) apresentaram aumento de 174,6%, justificado pelo reconhecimento do montante de R\$ 318 milhões referente a subvenção para custeio das atividades operacionais da Companhia em 12M23, enquanto a receita de alienação de terrenos foi de R\$77,7 milhões, enquanto no mesmo período de 2022, foram reconhecidos R\$169 milhões (redução de 54%).

iv) O resultado financeiro apresentou piora de 155%, alcançando R\$ 74,2 milhões negativo, ante R\$ 29,1 milhões, principalmente devido a apropriação de juros e custo de emissão das debêntures no valor de R\$ 70,9 milhões em 2023.

2.2 Resultados operacional e financeiro

a. resultados das operações do emissor, em especial:

i. descrição de quaisquer componentes importantes da receita

A receita operacional bruta da Companhia é constituída por receita tarifária, gratuidades e receitas acessórias. A receita tarifária alcançou R\$ 1.650 milhões em 2023, enquanto a receita de gratuidade foi de R\$ 445 milhões, ambas as receitas são auferidas no transporte de passageiros e representam 88% da Receita bruta da Companhia, já as receitas acessórias alcançaram R\$ 294 milhões, e representam 12% da Receita Bruta da Companhia em 2023.

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

A tarifa pública vigente, regulamentada pela Resolução STM 064/19, é de R\$4,40 reais para

ambos os períodos comparativos. Importante destacar que as políticas públicas que ampliam o

acesso ao transporte para a população que se enquadra nos critérios de gratuidade são ressarcidas, de forma integral, pelo Governo do Estado de São Paulo por meio da Lei 17.614/22.

As receitas acessórias representam importante fonte de recursos para a Companhia, dado que não associadas a tarifas regulamentadas, e conforme demonstradas abaixo, alcançou R\$ 294 milhões em 2023, aumento de 10% em relação a 2022.

A composição das receitas acessórias segue abaixo:

Receitas acessórias, em R\$ MM	2023	2022	Var. % (2023 - 2022)	2021	Var. % (2022 - 2021)
Desenvolvimento imobiliário	128,9	128,9	0,0%	91,4	40,9%
Varejo	77,1	71,0	8,6%	39,9	77,8%
Mídia e publicidade	76,0	52,5	44,9%	42,7	22,9%
Outros negócios	11,9	13,5	-12,4%	13,2	2,9%
Total	293,9	265,9	10,5%	187,2	42,0%

2.2 Resultados operacional e financeiro

ii. fatores que afetaram materialmente os resultados operacionais

A operação da Companhia é impactada e depende essencialmente da circulação de pessoas, e após a fase crítica da pandemia houve a recuperação parcial no número de passageiros transportados em relação ao período anterior a pandemia.

Em 2023, o volume de passageiros pagantes transportados apresentou aumento de 7,4% em relação à 2022, alcançando 468 milhões, porém ainda 24,7% menor do que o exercício de 2019, período pré-pandemia. A média de passageiros transportados em dias úteis foi de 2,86 em 2023.

Esta recuperação parcial no volume de passageiros transportados, resultou em receita tarifária e gratuidades somadas de R\$ 2.094,9 milhões, crescimento de 6,7% em relação a 2022 que alcançou R\$ 1.962,8 milhões.

No exercício de 2022, a receita de transporte de passageiro foi de R\$ 1.962 milhões, crescimento de 39,8% em relação a 2021, que alcançou R\$ 1.404 milhões. No período a demanda de passageiros apresentou crescimento substancial em relação ao exercício anterior, após a passagem do período mais crítico da pandemia da COVID-19, anos de 2020 e 2021, a qual impôs restrições na mobilidade da população. Assim, a demanda de passageiros pagantes foi de 436 milhões, aumento de 119 milhões de passageiros pagantes que o ano anterior, que alcançou 317 milhões.

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

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

2.2 Resultados operacional e financeiro

Em 2023, com a extensão do benefício de gratuidade para a população acima de 60 anos a partir de 01 de fevereiro de 2023, houve aumento de 38,6% nessa modalidade de receita, R\$ 445 milhões em 2023, ante R\$ 321 milhões em 2022.

As demais receitas da Companhia, dentre elas a receita tarifária e a receita não tarifária, composta por exploração comercial de áreas das estações e adjacentes, não teve no período variação relevantes no volume, modificação de preços e não houve a introdução de novos serviços.

Em 2022, com o fim das restrições de mobilidade impostas pela pandemia da Covid-19, houve expressivo aumento no volume de passageiros transportados que alcançou 436 milhões, 37,4% maior que 2021. O impacto na receita de transporte de passageiros (receitas tarifárias e gratuidades) foi um aumento de 39,8%, alcançando R\$ 1.962,8 milhões.

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

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

A inflação pode gerar impactos significativos nas linhas de custos e despesas da Companhia, via aumento de preço dos insumos acima do reajuste das receitas. O principal componente da despesa afetada por efeitos inflacionário, é a despesa com pessoal, dado que a aplicação de dissídio coletivo pode resultar no aumento de despesa com folha de pagamento. Adicionalmente, os contratos com os prestadores de serviços da Companhia, tais como: manutenção, limpeza, vigilância e fornecimento de energia elétrica entre outros, os quais têm cláusulas de reajuste anuais baseados em índices de inflação, também expõe a Companhia aos efeitos da taxa de inflação.

A taxa de câmbio tem efeito pouco relevante no resultado da Companhia, visto que o volume financeiro de obrigações com fornecedores em moeda estrangeira é baixo em relação ao total, cerca de 6% em 2023. Em contrapartida, a taxa de juros tem efeito

2.2 Resultados operacional e financeiro

significativo no resultado financeiro da Companhia, em decorrência do índice de correção da remuneração das debêntures, o qual é de CDI + 4,50%.

2.3 Mudanças nas práticas contábeis/Opiniões modificadas e ênfases

2.3. Os diretores devem comentar:

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

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

Os Diretores da Companhia informam que não houve efeitos significativos decorrentes das alterações das práticas contábeis nos exercícios sociais encerrados em 31 de dezembro de 2023, 2022 e 2021.

Novas normas e interpretações em vigor a partir de 1º de janeiro de 2023:

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

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

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

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

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

b. opiniões modificadas e ênfases presentes no relatório do auditor

Demonstrações Financeiras referentes ao exercício findo em 31 de dezembro de 2023.

2.3 Mudanças nas práticas contábeis/Opiniões modificadas e ênfases

Os Diretores da Companhia informam que o relatório de opinião dos Auditores Independentes não apresenta ressalvas sobre a auditoria das demonstrações financeiras relativa ao exercício sociais findo em 31 de dezembro de 2023.

Ênfase

Delação premiada de ex-diretor da Companhia

O relatório dos Auditores Independentes das Demonstrações Financeiras de 2023 chama atenção para a Nota Explicativa nº 1., “Denúncias envolvendo o Metrô – Cartel do setor Metroferroviário e Empreiteiras (Operação Lava Jato)”, às demonstrações financeiras anuais, que apresentam informações atualizadas sobre as principais causas envolvendo a Companhia, bem como sobre a delação premiada de ex-diretor da Companhia celebrada com o Ministério Público Federal. A conclusão não está modificada em relação a esse tema.

Dependência econômica do acionista controlador

O relatório dos Auditores Independentes das Demonstrações Financeiras de 2023 chama atenção para as Notas Explicativas nº 1 e 28, ressalta que devido prejuízo do exercício findo em 31 de dezembro de 2023 e ao fato do passivo circulante exceder o ativo circulante principalmente pelo registro no passivo circulante de fornecedores, adiantamento de clientes e remunerações e encargos a pagar.

Também, salienta que mesmo com o fim da pandemia, a demanda de passageiros da Companhia continua em níveis inferiores ao período pré-pandemia e isso impacta a geração de caixa e receitas no curto prazo.

Contudo, destaca que a Companhia e o acionista controlador (GESP) mantem o compromisso de seguir o modelo de negócios pré-estabelecido que visa o equilíbrio econômico-financeiro da Companhia, através de aportes de capital e subvenções financeiras, com intuito da manutenção do seu fluxo de caixa operacional a curto e médio prazos. Também ressalta que o Metrô foi caracterizado como empresa estatal dependente a partir do exercício de 2024 e que isso corrobora com a busca pelo equilíbrio econômico-financeiro da empresa. A conclusão não está modificada em relação a esse tema.

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

2.3 Mudanças nas práticas contábeis/Opiniões modificadas e ênfases

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

Ênfase

Delação premiada de ex-diretor da Companhia

O relatório dos Auditores Independentes das Demonstrações Financeiras de 2022 chama atenção para a Nota Explicativa nº 1.1, “Denúncias envolvendo o Metrô – Cartel do setor Metroferroviário e Empreiteiras (Operação Lava Jato)”, às demonstrações financeiras anuais, que apresentam informações atualizadas sobre as principais causas envolvendo a Companhia, bem como sobre a delação premiada de ex-diretor da Companhia celebrada com o Ministério Público Federal. A conclusão não está modificada em relação a esse tema.

Incerteza relevante sobre a continuidade operacional da Companhia

O relatório dos Auditores Independentes das Demonstrações Financeiras de 2022 chama atenção para as Notas Explicativas nº 1 e 27, ressalta que devido prejuízo do exercício findo em 31 de dezembro de 2022 e ao fato do passivo circulante exceder o ativo circulante principalmente, pelo registro no passivo circulante de fornecedores, adiantamento de clientes e remunerações e encargos a pagar. Informa que todos esses eventos e condições juntamente com outros assuntos descritos e mencionados nas notas explicativas de nº 1 e 27, podem indicar, a existência de incerteza relevante que pode levantar dúvida significativa quanto à capacidade de continuidade operacional da Companhia.

Além disso, destaca que mesmo com o fim da pandemia, a demanda continua em níveis inferiores ao período pré-pandemia e isso impacta a geração de caixa e receitas no curto prazo. A conclusão não está modificada em relação a esse tema.

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

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

Ênfase

2.3 Mudanças nas práticas contábeis/Opiniões modificadas e ênfases

Delação premiada de ex-diretor da Companhia

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

Comentários adicionais sobre o relatório do auditor independente:

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

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

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

iii) **Fluxo de caixa:** a companhia considerou as projeções do fluxo de caixa aprovadas pela Administração,

que inclui todas as premissas de variação de receitas e despesas para os 4 (quatro) anos seguintes (plano plurianual). As projeções de fluxo de caixa foram extrapoladas

2.3 Mudanças nas práticas contábeis/Opiniões modificadas e ênfases

até o fim da vida útil da UGC, utilizando-se de taxa de crescimento constante para os anos subsequentes, descontados a valor presente pela taxa obtida no item ii.

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

2.4 Efeitos relevantes nas DFs

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

a. introdução ou alienação de segmento operacional

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

b. constituição, aquisição ou alienação de participação societária

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

c. eventos ou operações não usuais

Em 2023, a Companhia recebeu recursos de Governo do Estado de São Paulo GESP para suprir a queda do fluxo de caixa operacional, que foi fortemente impactado pela pandemia de COVID-19. Tais recursos, no montante de R\$ 317.976 mil, foram reconhecidos na Demonstração do Resultado do Exercício em Outras Receitas (despesas), líquidas.

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

2.7 Destinação de resultados

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

a. regras sobre retenção de lucros

A Companhia define as regras sobre retenção de lucros em seu Estatuto Social. No exercício de 2023 o resultado foi um prejuízo de R\$ 900,2 milhões, não havendo, portanto, retenção de lucros.

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

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

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

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

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

b. regras sobre distribuição de dividendos

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

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

2.7 Destinação de resultados

A distribuição de dividendos intermediários pode ocorrer por meio de aprovação pelo Conselho de Administração, sem prejuízo da posterior ratificação da Assembleia Geral, conforme Art. 14, Inciso XVI dos Estatutos Sociais. A Companhia pagará o dividendo de ações nominativas à pessoa que, na data do ato de declaração do dividendo, estiver inscrita como proprietária ou usufrutuária da ação. (Lei 6.404/76, art. 205).

c. periodicidade das distribuições de dividendos

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

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

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

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

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

Data de aprovação: 31/01/2018

Órgão de aprovação: Conselho de Administração

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

2.8 Itens relevantes não evidenciados nas DFs

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

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

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

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

iii. contratos de construção não terminada

iv. contratos de recebimentos futuros de financiamentos

b. outros itens não evidenciados nas demonstrações financeiras

No exercício findo em 31/12/2023 a Companhia não possui itens off-balance.

2.9 Comentários sobre itens não evidenciados

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

- a. como tais itens alteram ou poderão vir a alterar as receitas, as despesas, o resultado operacional, as despesas financeiras ou outros itens das demonstrações financeiras do emissor**
- b. natureza e o propósito da operação**
- c. natureza e montante das obrigações assumidas e dos direitos gerados em favor do emissor em decorrência da operação**

Não há itens não evidenciados no item 2.8.

2.10 Planos de negócios

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

a. Investimentos, incluindo:

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

No exercício de 2023 foi gasto o montante de R\$ 2.716,5 milhões em investimentos com recursos advindos do Governo do Estado de São Paulo por meio de aportes de capital. Os investimentos foram aplicados na implantação de seis linhas simultaneamente (Linhas 2 Verde, 4-Amarela, 5-Lilás, 15-Prata, 17-Ouro, 19-Celeste), bem como na modernização da frota de trens e no sistema de sinalização das linhas 1-Azul, 2-Verde e 3-Vermelha. Também faz parte dos investimentos realizados no período a instalação das portas de plataforma e estudos de projetos de expansão da rede metroviária. Todos os investimentos realizados visam o atendimento das exigências da demanda, bem como melhorar a qualidade do serviço e a segurança aos passageiros.

Para o exercício de 2024, há previsão de investimentos na ordem de R\$ 5.036,0 milhões, visando dar continuidade à execução dos projetos de Linhas em expansão, na continuidade da modernização das Linhas em operação e estudos de novos projetos de transporte metroviário.

Importante destacar que todos os investimentos previstos a serem realizados pela Companhia fazem parte do Plano Plurianual do Estado de São Paulo, no qual considera a expansão, modernização e melhorias operacionais do transporte metroviário, atendendo às políticas públicas de transporte.

ii. Fontes de financiamento dos investimentos

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

iii. Desinvestimentos relevantes em andamento e desinvestimentos previstos

Não há desinvestimentos relevantes previstos ou em andamento.

2.10 Planos de negócios

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

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

Com relação a patentes, a Companhia possui duas patentes concedidas: prancha de resgate e adaptação de sistema de Automatic Train Control e outros 9 pedidos de patentes em andamento.

Sobre ativos e equipamentos, destaca-se, o início da modernização do Centro de Controle Operacional, a implantação do Centro de Controle de Manutenção, o uso da tecnologia do sistema de sinalização e controle CBTC (Communication Based Train Control) implantados na Linha 1 – Azul e Linha 2 – Verde e em implantação na Linha 3 – Vermelha, o avanço na instalação das portas plataformas em três linhas operacionais, a solução integrada de armazém e almoxarifado dos estoques da Companhia e o Sistema de Monitoramento Eletrônico no qual supervisiona através de imagem de alta resolução e análise de de imagens das áreas da Companhia, com aumento de segurança, tempo de reação de ocorrências e atendimento aos cidadãos.

c. Novos produtos e serviços, indicando:

i. Descrição das pesquisas em andamento já divulgadas

Não se aplica.

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

A Lei Estadual Nº 17.863 de 22 de dezembro de 2023, que orça a receita e fixa a despesa do Estado de São Paulo para o exercício de 2024, destinou o orçamento de R\$ 1 milhão para ação de inovação.

2.10 Planos de negócios

iii. Projetos em desenvolvimento já divulgados

Não se aplica.

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

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

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

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

- Guia ASG da Companhia do Metropolitano de São Paulo: elaborado em 2021, apresenta definições e orientações sobre os fatores ASG e um histórico de ações do Metrô de São Paulo desde a sua fundação em 1968. Trata-se de uma declaração pública perante seus colaboradores e a sociedade em geral, reforçando o compromisso com as boas práticas ambientais, sociais, de governança e integridade.
- Indicadores ASG: Uma das ações criadas para atender a esse objetivo estratégico foi a adoção de nove indicadores ASG, que são acompanhados com a finalidade de orientar a gestão sustentável da Companhia. Foram definidos 3 indicadores para cada um dos fatores ASG, sem considerar a matriz de materialidade da Companhia.

2.10 Planos de negócios

Ambientais:

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

Sociais:

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

Governança e Integridade:

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

Em set/2022 foi contratada consultoria para apoiar a construção da Matriz de Materialidade do Metrô de São Paulo, cujos trabalhos incluíram a identificação de 90 novos indicadores qualitativos e quantitativos relacionados aos impactos causados pelo Metrô, bem como o mapeamento de indicadores ASG associados à estratégia corporativa. Dessa forma, foi estabelecida a correlação entre os temas materiais, os objetivos estratégicos, os fatores ASG e os objetivos ODS, indicando oportunidades e cenários de avanço para a Companhia.

Cabe ressaltar que em 2023 diversos indicadores ASG passaram a compor o conjunto de indicadores estratégicos / corporativos da Companhia, tendo sido obtidos resultados positivos ao término do período (vide quadro abaixo):

- ✓ **Execução do orçamento de investimento:** os investimentos dedicados à expansão e modernização da rede metroviária contribuem para o desenvolvimento urbano e com a melhoria dos serviços prestados aos passageiros, impactando positivamente na vida da metrópole.
- ✓ **Expansão da rede:** a contínua expansão e integração da rede de metrô contribui para a democratização do acesso à cidade e aos serviços oferecidos, ampliando a geração de valor.

2.10 Planos de negócios

- ✓ **Benefícios sociais:** a ampliação dos benefícios socioambientais, que representam as externalidades positivas para a qualidade de vida da metrópole (sociedade em geral, comunidades no entorno e passageiros), decorrentes da rede operada pela Companhia.
- ✓ **Eficiência energética de tração:** gestão do uso de energia focada na redução do consumo e aumento da eficiência energética, aspecto estratégico para o sistema metroviário em função dos impactos ambientais, financeiros e custos crescentes das tarifas de aquisição de energia elétrica.
- ✓ **Mulheres em cargos de liderança:** promoção da diversidade e sua inclusão na agenda estratégica de gestão de pessoas, apoiando a evolução e o desenvolvimento profissional e combatendo a discriminação no ambiente de trabalho.
- ✓ **Projetos adicionados ao portfólio de inovação:** incentivo à inovação com foco em eficiência, inovação aberta, intraempreendedorismo e disseminação de conceitos, conteúdos e ferramentas, além da identificação e reconhecimento de talentos.
- ✓ **Satisfação do passageiro:** o mapeamento da jornada e o monitoramento da satisfação do passageiro permite a adoção de medidas que garantam a segurança e a excelência no atendimento e, conseqüentemente, uma maior adesão ao sistema de transporte público e ao metrô.
- ✓ **Reclamações Gerais (mídias tradicionais e redes sociais):** reflete o relacionamento ativo com os passageiros e com as partes interessadas a fim de acompanhar a experiência de uso e eventuais impactos dos serviços oferecidos e da expansão da rede.
- ✓ **Favorabilidade nas redes sociais do Metrô:** a comunicação e o relacionamento com todas as partes interessadas. As principais redes sociais digitais -Twitter, Facebook, Instagram, Youtube, LinkedIn- estão entre os principais canais de informação e relacionamento com a população, passageiros e funcionários.
- ✓ **Clima Organizacional:** a adoção de ações para garantir aspectos relacionados à saúde, segurança e direitos humanos, impactando positivamente a satisfação dos empregados.
- ✓ **Demandas trabalhistas:** monitoramento das ações trabalhistas para identificar oportunidades de melhoria nos aspectos relacionados à saúde, segurança e direitos humanos, impactando positivamente a satisfação dos empregados.
- ✓ **Índice de Treinamento:** investimento no desenvolvimento pessoal e profissional dos empregados, apoiando o alcance do potencial pleno, impactando a satisfação e a retenção de profissionais qualificados com as competências necessárias à realização das estratégias de negócio.

2.10 Planos de negócios

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

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

Paralelamente, a Companhia acompanha indicadores que são reportados anualmente no Relatório Integrado, em conformidade com as Normas GRI revisadas em 2021, e apresenta de maneira integrada o valor que cria para todos os seus públicos, trazendo informações relevantes sobre o modelo de negócio, estratégia, riscos e oportunidades, governança e desempenho ambiental e social.

- Participação do Metrô de São Paulo no total de passageiros transportados no sistema de transporte na Região Metropolitana de São Paulo (RMSP)
- Km percorrido X Consumo de energia elétrica de tração
- Quantidade de viagens realizadas e intervalo médio realizado entre trens, em segundos
- Passageiros Transportados x Índice de Satisfação
- Crimes por milhão de entradas de passageiros
- Quantidade de atendimentos de passageiros em primeiros socorros
- Quantidade de objetos e documentos recebidos e devolvidos pela Central de Achados e Perdidos
- Quantidade de participantes nas visitas monitoradas aos bastidores de operação/manutenção e obras de expansão
- Quantidade total de atendimentos nos Canais de Relacionamento com seus públicos
- Emissões de gases do efeito estufa por passageiro-km (gco2e/pkm)
- Emissões de carbono evitadas líquidas / ano
- Monitoramento de resíduos classe I (perigosos) e classe II (não perigosos)

2.10 Planos de negócios

- Riscos Corporativos (quantidade total, total de fatores de riscos identificados, total de ações mitigatórias vigentes, total de controles existentes sobre os riscos, total de planos de ação de mitigação estabelecidos)
- Riscos de Engenharia (quantidade de matrizes, total de riscos identificados)
- Monitoramento das denúncias realizadas por meio do Canal de Denúncias (total, procedentes, desdobramentos e consequências)
- Composição do quadro de empregados (homens/mulheres, brancos/pretos e pardos)
- Total de Acidentes de trabalho, de empregados reabilitados e empregados examinados nos exames médicos ocupacionais
- O Painel de Dados GRI relacionados ao meio-ambiente está divulgado no Relatório Integrado 2023, nas páginas 179 a 185.

No portfólio de inovação da Companhia encontram-se em desenvolvimento ações específicas por meio de Termos de Cooperação Técnico-Científica, que visam formalizar e acelerar a conexão, o fornecimento, a troca e/ou a transferência de conhecimento, espaços, experiências entre o Metrô e as instituições de pesquisa, de ensino, científicas, de extensão e de tecnologia e na parceria em projetos estratégicos.

- **FEI – Faculdade de Engenharia Industrial**

Programa MetroDay: 32 desafios apresentados e 12 em desenvolvimento.

Concepção, implantação e cogestão do Observatório Metropolitano de Mobilidade Urbana – OMMU-SP, com Metrô de São Paulo e BID – Banco Interamericano de desenvolvimento, e apoio de CPTM, SPTrans, CET, EMTU, com fomento BID e EXIMBank.

Plim: Mentorias para a prototipação das 10 ideias finalistas.

Jornada de Hidrogênio.

- **FIA – Fundação Instituto de Administração**

Plim (Programa Laboratório de Ideias do Metrô) edições 2020, 2021, 2022 e 2023: total de 10 bolsas de estudo integrais em curso de pós-graduação, para metroviários participantes do Programa.

Cursos de introdução à Inovação e de Design de Serviços, por meio de EADs em parceria com a Unimetro.

- **IPT – Instituto de Pesquisa Tecnológica**

Testes de uso de drones com diferentes sensores, para inspeção de vias elevadas de monotrilho.

2.10 Planos de negócios

- **ITA – Instituto Tecnológico Aeroespacial**

PoC de turbina eólica para túneis de metrô.

- **UNIFESP - Universidade Federal de São Paulo**

Programa MetroDay: 1 desafio apresentado e 1 em desenvolvimento.

- **Universidade Presbiteriana Mackenzie**

Programa MetroDay: 8 desafios apresentados para 2024.

- **Parque de Inovação Tecnológica em São José dos Campos -PIT**

Empresa residente no Programa EBT – Empresa de Base Tecnológica.

Desenvolvimento de parcerias para o Centro de Desenvolvimento Tecnológico em Mobilidade – CDTMob.

Informações adicionais estão disponíveis nos endereços abaixo:

Portal de Governança Corporativa: <https://governancacorporativa.metrosp.com.br/Paginas/home.aspx>

Relatório Integrado Metrô 2023: <https://www.metro.sp.gov.br/wp-content/uploads/2024/03/Relatorio-integrado-2023.pdf>

2.11 Outros fatores que influenciaram de maneira relevantes o desempenho operacional

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

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

3.1 Projeções divulgadas e premissas

3.1 As projeções devem identificar:

a. objeto da projeção

b. período projetado e o prazo de validade da projeção

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

d. valores dos indicadores que são objeto da previsão

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

3.2 Acompanhamento das projeções

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

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

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

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

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

4.1 Descrição dos fatores de risco

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

a. emissor

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

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

Em 31 de dezembro de 2023, a Companhia possui capital circulante líquido negativo de R\$ 391.565 mil (R\$ 422.846 em 31 de dezembro de 2022). No exercício findo em 31 de dezembro de 2023 apurou prejuízo de R\$ 900.176 e fluxo de caixa operacional negativo de R\$ 45.773. Em 31 de dezembro de 2022, o prejuízo apurado foi de R\$ 1.167.147 e o fluxo de caixa operacional negativo em R\$ 363.862.

Em abril de 2022, a Companhia captou R\$ 400.000 mil, por meio da 2ª emissão de debêntures, não conversíveis em ações, com o objetivo de garantir o nível de liquidez de suas atividades operacionais. As debêntures possuem cláusula de vencimento antecipado relacionado ao limite máximo de empréstimo contratado estabelecido em R\$ 700.000 mil. Em novembro de 2023 a Companhia passou a realizar o pagamento dos juros e principal da dívida.

A emissão conta com garantia de cessão fiduciária do fluxo de venda de bilhetes unitários (*QR Code*), sendo que o valor mínimo para fazer frente aos pagamentos dos juros remuneratórios são mantidos em caixa restrito. No exercício findo em 31 de dezembro de 2023, a Companhia possui o montante de R\$ 45.879 mantido como caixa restrito.

4.1 Descrição dos fatores de risco

Em 31 de dezembro de 2023, a Companhia possui passivo oneroso de R\$ 375.638 mil para fins de apuração do índice de endividamento. O índice de cobertura apurado é de 86,37% no exercício findo em 31 de dezembro de 2023.

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

Neste contexto, considerando o modelo de negócio da Companhia, aliado ao fato de que parcela significativa dos prejuízos anuais são ocasionados pelos encargos de depreciação ora gerada por investimentos custeados pelo GESP e a uma política pública de tarifas determinada pelo Estado, a Companhia poderá incrementar o volume de prejuízos acumulados, contudo, sem necessariamente comprometer sua liquidez. As demais obrigações para a manutenção das atividades operacionais correspondem a gastos com pessoal, fornecedores de serviços, energia elétrica, dentre outros.

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

- Atuação com foco no corte de despesas e na renegociação de contratos de determinados serviços;
- Adoção do teletrabalho permanente para alguns setores administrativos e a entrega de imóveis corporativos, bem como a venda de imóveis com finalidade administrativa;
- Intensificação das ações que visam o incremento de receitas não tarifárias;
- Plano de Demissão Incentivada (PDI), no exercício de 2023 a Companhia disponibilizou um novo Programa de Desligamento Incentivado – PDI, cujo prazo de adesão se encerrou em 22 de dezembro de 2023. Nesse período, 488 empregados aderiram ao programa. A estimativa de conclusão dos desligamentos é de R\$ 166.970 mil ao longo de 2024.
- Captação de recursos financeiros por meio de emissão de debêntures.
- Dependência orçamentária do Governo do Estado de São Paulo:

À edição da Lei estadual nº 17.863 de 22 de dezembro de 2023, que Orça a Receita e fixa Despesa do Estado para o exercício de 2024 (LOA 2024), caracteriza a Companhia,

4.1 Descrição dos fatores de risco

no exercício de 2024, na condição de empresa estatal dependente, nos termos da Lei Complementar 101, de 4 de maio de 2000, e Portaria nº 589, de 27 de dezembro de 2001, da Secretaria do Tesouro Nacional qualificando a Companhia na condição de dependente orçamentária do Governo do Estado de São Paulo - GESP a partir do exercício social de 2024.

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

Em 11 de março de 2020, a Organização Mundial de Saúde “OMS” declarou situação de pandemia mundial em decorrência da velocidade de propagação da contaminação pelo novo coronavírus (“COVID-19”), causando forte impacto financeiro na Companhia em razão da redução do volume de passageiros transportados, afetando diretamente as receitas tarifária e assessoria.

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

A receita operacional líquida foi de R\$ 2.320 milhões no exercício de 2023, com aumento de 7,2%, comparado ao exercício de 2022, que alcançou R\$ 2.164 milhões, menor em 17,5% quando comparado ao exercício de 2019 (período pré-pandemia), que alcançou R\$ 2.811 milhões.

No exercício findo em 31 de dezembro de 2023, a Companhia possui capital circulante líquido negativo de R\$ 391.565 (R\$ 422.846 em 31 de dezembro de 2022). No exercício findo em 31 de dezembro de 2023 apurou prejuízo de R\$ 900.176 e fluxo de caixa operacional negativo de R\$ 45.773. Em 31 de dezembro de 2022, o prejuízo apurado foi de R\$ 1.167.147 e o fluxo de caixa operacional negativo em R\$ 363.862.

4.1 Descrição dos fatores de risco

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

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

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

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

Com a finalidade de mitigar estes efeitos, a Companhia trabalha de forma integrada junto à STM para formular estudos de viabilidade econômica e aplicação de ajustes tarifários, quando aplicáveis, aos preços das tarifas de forma a buscar o equilíbrio, tanto da parte da Companhia quanto para a sociedade, porém não é possível garantir que o preço da tarifa sempre se manterá em patamares benéficos para o resultado financeiro do Metrô.

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

Atualmente, a Companhia é parte em 4.772 processos legais relacionados a ações cíveis (judicial e arbitral), trabalhista e previdenciários onde atuamos no polo passivo. Embora tenhamos uma quantidade significativa de processos, aproximadamente 68%

4.1 Descrição dos fatores de risco

do passivo provisionado de R\$1.533.600 mil é representado por apenas 2 processos, conforme divulgação na nota explicativa 21.2 de nossas Demonstrações Financeiras de 31 de dezembro de 2023.

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

Adicionalmente há o montante estimado de R\$5.198.392 mil em processos judiciais classificados pela Administração como de "perda possível" que, também de acordo com avaliação dos assessores jurídicos, não possuem todos os elementos que requerem o registro de uma provisão contábil.

Qualquer julgamento desfavorável em relação a esses processos pode ter um efeito adverso relevante sobre a condição financeira da Companhia. Assim, caso haja decisão definitiva em favor do litigante para parte significativa destes processos em um curto espaço de tempo, há risco de desequilíbrio financeiro da Companhia, visto que a totalidade dos processos classificados como "provável" e "possível" é de R\$6.731.992 mil, o que representa cerca de 22 vezes o montante de caixa da empresa, que é de R\$307.497 mil.

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

A Companhia, na condição de participante do Convênio do Sistema Bilhete Único - BU, gerido pela SPTrans, é parte integrante do Comitê Gestor de Integração - CCI. O Comitê Gestor de Integração é formado por 4 representantes da SPTrans, 1 representante de cada partícipe que são: Metrô, CPTM, ViaQuatro, ViaMobilidade (linha 5 e linhas 8 e 9), Linha Uni, além de 2 representantes da Secretaria Municipal de Mobilidade e Transportes - SMT e finalmente por 1 representante da Secretaria de Transportes Metropolitanos - STM.

A Companhia do Metrô, de forma independente ao CGI notificou extrajudicialmente a SPTrans sobre eventuais desvios de valores na arrecadação do sistema BU. O CGI

4.1 Descrição dos fatores de risco

deliberou pela realização de auditoria financeira independente e na qualidade de partícipe do convênio, a Companhia do Metrô realizou a contratação em nome do CCI. A referida contratação foi encerrada, em 2020, sem o cumprimento de seu escopo por indisponibilidade dos dados pela SPTrans, empresa municipal proprietária e gerenciadora do Sistema de Bilhetagem do BU.

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

Em 11 de março de 2020, a Organização Mundial de Saúde “OMS” declarou situação de pandemia mundial em decorrência da velocidade de propagação da contaminação pelo novo coronavírus (“COVID-19”), causando forte impacto financeiro na Companhia em razão da redução do volume de passageiros transportados, afetando diretamente as receitas tarifária e assessória.

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

O valor total arrecadado com receitas não-tarifárias em 2023, somado às alienações de imóveis, foi de R\$236,3 milhões, cerca de 40% abaixo do resultado obtido em 2022.

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

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

4.1 Descrição dos fatores de risco

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

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

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

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

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

A infração de leis e regulamentos aos quais a Companhia está sujeita (contra corrupção, suborno, lavagem de dinheiro, antitruste, entre outros) pode ter um efeito adverso significativo em sua reputação, seus resultados operacionais e sua condição financeira.

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

Não é possível garantir que suas políticas e procedimentos internos sejam suficientes para evitar ou detectar práticas inapropriadas, fraudes ou infrações às leis e regulamentos por parte de seus empregados, diretores, executivos, parceiros, agentes

4.1 Descrição dos fatores de risco

e prestadores de serviços, nem que essas pessoas não agirão de forma contrária às suas políticas e procedimentos.

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

Durante o terceiro trimestre de 2019, a Companhia tomou conhecimento de que o ex-diretor Sérgio Correia Brasil, firmou acordo de delação premiada junto à Justiça Federal na operação Lava Jato para prestar esclarecimentos sobre fatos ocorridos durante os períodos de licitação e construção das linhas 2 - Verde, 5 - Lilás e 6 - Laranja. Segundo o delator, os episódios envolvendo o pagamento de propina teriam ocorrido entre 2004 e 2014. Embora Sérgio Correia Brasil tenha negociado o pagamento de aproximadamente R\$ 6.600 a título de ressarcimento aos cofres públicos, devido ao fato de o processo tramitar em segredo de justiça, a Companhia ainda não possui elementos materiais que possam ser utilizados como base para qualquer avaliação sobre os impactos decorrentes de eventuais perdas a serem refletidas nas Demonstrações Financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2023.

Houve discussão sobre a competência entre a Justiça Federal e a Justiça Estadual para julgar as ações penais nº 0107992-40.2018.8.26.0050 e 0033961-49.2018.8.26.0050 que tramitavam na esfera Estadual, nas quais o Sr. Sérgio Correa Brasil é réu, tendo sido declarada a competência da Justiça Federal.

O processo nº 0005803-30.2017.4.03.6181, em curso perante a 3ª Vara Criminal Federal, originado por denúncia do Ministério Público Federal contra 14 (quatorze) réus, entre eles o Sr. Sergio Correa Brasil, tendo por objeto suposta prática de ilícitos de corrupção passiva e ativa, e do qual contam acordos de colaboração premiada dos réus e respectivos documentos comprobatórios das práticas ilícitas, encontra-se na fase de instrução, ainda sem decisão de 1ª instância, e que estava em curso em segredo de justiça, teve o sigilo dos autos transferido para os documentos, tendo sido concedida vista de algumas peças processuais. A Companhia do Metrô teve acesso as peças processuais consistentes em respostas dos acusados à denúncia, despachos judiciais, pronunciamentos do Ministério Público Federal, habeas corpus impetrados por alguns dos réus e respectivos julgamentos, mas não lhe foi dado conhecer o Acordo de

4.1 Descrição dos fatores de risco

Colaboração Premiada de seu ex-empregado, nem de seus Anexos, e nem mesmo dos outros réus.

Tendo em vista as decisões favoráveis nos habeas corpus impetrados pelos Réus não colaboradores e por dois réus colaboradores para trancamento da ação penal, sob o argumento que a denúncia estava alicerçada somente em elementos oriundos da palavra de colaboradores, neste momento processual, só restaram no polo passivo cinco Réus que celebraram acordo de colaboração premiada com o MPF: Fábio Andreani Gandolfo; Benedicto da Silva Júnior; Celso da Fonseca Rodrigues; Arnaldo Cumplido de Souza e Sergio Correa Brasil. Logo, não há na ação penal nenhum réu não colaborador O processo criminal está suspenso aguardando o trânsito em julgado do HC impetrado pelo Réu colaborador Anuar Benedito Caram que teve a ordem concedida para trancar a ação penal contra ele e aguarda julgamento do recurso do MPF.

Há uma ação de improbidade administrativa ajuizada pelo Ministério Público do Estado de São Paulo, contra Sergio Correa Brasil, Gilmar Alves Tavares e AVBS Consultoria e Representação – Eireli, processo nº 1037523-40.2018.8.26.0053, 9ª Vara da Fazenda Pública, que tem origem na colaboração feita pelos representantes da empresa Camargo Correa, perante o Ministério Público Estadual, acerca do conluio havido entre as empresas que participaram da licitação para as obras civis da Linha 5 – Lilás (Concorrência nº 41428212). O valor da ação é de R\$ 336.916, com determinação de bloqueio de bens dos réus da ação. O pedido da ação foi julgado procedente, condenando os réus ao pagamento de multa civil equivalente ao acréscimo patrimonial de R\$ 2.500, bem como condenando de forma solidária ao ressarcimento integral do dano material causado, de R\$ 326.915. O recurso de apelação foi provido em parte para adequar o valor da condenação a título de ressarcimento ao Erário, adotando o mesmo percentual adotado no julgamento dos recursos de apelação interpostos nos autos 0041369-29.20188.8.26.0053.

Tendo em vista o apurado em procedimento correccional da Corregedoria Geral da Administração (“CGA”), que o ex-empregado do Metrô Sérgio Correa Brasil teria praticado atos de improbidade com aumento desproporcional de patrimônio, foi proposta ação judicial indenizatória por ato de improbidade, processo nº 1071192-45.2022.8.26.0053, que visa ao reconhecimento da prática de atos ímprobos e ressarcimento de danos, com o pedido de condenação ao perdimento de bens

4.1 Descrição dos fatores de risco

acrescidos ilicitamente pela conduta praticada. O processo está na fase postulatória, com a citação do demandado.

Falhas de equipamentos, execução inadequada de procedimentos operacionais, riscos ambientais ou outros fenômenos naturais podem afetar adversamente as atividades, ativos e reputação da Companhia e podem não estar cobertos por suas apólices de seguros.

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

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

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

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

A Companhia está sujeita a perdas de receitas decorrente de interrupções das operações ou de degradação da prestação do serviço.

4.1 Descrição dos fatores de risco

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

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

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

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

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

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

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

A interrupção de controles críticos de segurança cibernética, tecnologia da informação, tecnologia operacional ou sistemas de telecomunicações, bem como violações de

4.1 Descrição dos fatores de risco

dados, podem prejudicar a reputação da Companhia e ter um efeito adverso significativo no desempenho operacional, receitas e condição financeira da Companhia.

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

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

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

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

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

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

4.1 Descrição dos fatores de risco

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

A Companhia está sujeita às leis de privacidade e proteção de dados pessoais, como o Marco Civil da Internet no Brasil (Lei nº 12.965/2014) e a Lei Geral de Proteção de Dados Pessoais (Lei nº 13.709 / 2018) e seus respectivos regulamentos, incluindo regulamentos expedidos pela Autoridade Nacional de Proteção de Dados (ANPD).

A LGPD passou a vigorar em 18 de setembro de 2020 e traz um regulamento abrangente para o uso de dados pessoais no Brasil, que transformou significativamente o sistema de proteção de dados brasileiro, tendo sido inspirada na legislação europeia (Regulamento Geral sobre a Proteção de Dados – “GDPR”).

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

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

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

4.1 Descrição dos fatores de risco

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

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

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

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

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

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

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

4.1 Descrição dos fatores de risco

b. seus acionistas, em especial os acionistas controladores

O Estado de São Paulo tem o poder de nomear a maioria dos membros do Conselho de Administração da Companhia e, por meio deles, influenciar a escolha da maioria dos diretores executivos responsáveis pela administração cotidiana.

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

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

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

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

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

4.1 Descrição dos fatores de risco

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

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

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

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

c. suas controladas e coligadas

O Metrô não tem empresas controladas e coligadas.

d. seus administradores

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

Conforme previsto no artigo 46 do nosso Estatuto Social, a Companhia poderá celebrar acordos de indenidade com certos Beneficiários ("Acordos de Indenidade"), por meio dos quais assume compromisso de indenidade em caráter suplementar à apólice de

4.1 Descrição dos fatores de risco

seguro de responsabilidade civil de diretores e administradores ("Apólice D&O") contratada pela Companhia.

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

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

e. seus fornecedores

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

Cartel do setor Metroferroviário

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

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

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

Em 10 de julho de 2019, foi proferida decisão pelo CADE condenando empresas pela formação de cartel e apresentados recursos em face da decisão proferida. Houve

4.1 Descrição dos fatores de risco

interposição de recursos de Embargos de Declaração com efeito suspensivo; após análise os recursos foram rejeitados parcialmente. Em 22 de dezembro de 2020 houve o trânsito em julgado do caso perante o CADE.

Em 17 de março de 2023, foi prolatado despacho pela Corregedoria do CADE para informar que o registro da inscrição da sanção aplicada à empresa ALSTOM Brasil Energia e Transporte Ltda. foi suspensa, conforme decisão proferida no seio do processo judicial n. 1050563-97.2020.4.01.3400 (TRF 1 Região).

Diante do curso do processo, a Companhia analisa eventuais reflexos e perdas em seu patrimônio líquido no exercício findo em 31 de dezembro de 2023, sendo que há expectativa de êxito à Companhia para ressarcimento dos eventuais prejuízos decorrentes da conduta das empresas envolvidas, uma vez que os contratos tidos por irregulares estão incluídos na ação judicial supracitada.

Cartel de Empreiteiras — Operação Lava Jato

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

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

O suposto esquema envolvia cinco empresas principais (“G-5”): Construções e Comércio Camargo Correa S.A.; Construtora Andrade Gutierrez S.A.; Construtora Norberto Odebrecht S.A.; Construtora OAS S.A.; Construtora Queiroz Galvão S.A com autorização para operar o equipamento “Shield”, comumente conhecido como “Tatuzão”, utilizado para projetos de construção de túneis metroviários, entre 1998 e 2014. Tais empresas teriam se organizado para se tornarem vencedoras de certames licitatórios, evitando descontos nas licitações e burlando a competitividade, com suposto envolvimento de agentes públicos. O relato dos signatários do Acordo de Leniência indica a concretização de acordos anticompetitivos para as obras das linhas 2 – Verde (Concorrência nº 40208212) e 5 - Lilás do Metrô (Concorrência nº 41428212).

4.1 Descrição dos fatores de risco

Há uma ação de improbidade administrativa proposta pelo Ministério Público Estadual, em 2011, que foi julgada procedente em 1º grau e confirmada pelo Tribunal de Justiça de São Paulo. Foram interpostos recursos às instâncias extraordinárias pelas empresas. A condenação imposta às contratadas das obras civis da Linha 5 – Lilás, ainda não transitada em julgado, foi no percentual de 17% do valor de cada contrato.

Em janeiro de 2021, a Companhia do Metrô, deu início a um cumprimento provisório do julgado em face das empresas Construtora Andrade Gutierrez S.A., Construções e Comércio Camargo Corrêa S.A., Construtora Norberto Odebrecht Brasil S.A; Construtora Queiroz Galvão S.A. e Construtora OAS Ltda., no valor de R\$ 1.502.903, conforme condenação do julgado. A execução, contudo, foi suspensa em 10 de fevereiro de 2021 por decisão do Superior Tribunal de Justiça, não houve atualizações materiais deste a citada data. No estágio atual, aguarda-se o julgamento dos recursos interpostos pelas empreiteiras no Superior Tribunal de Justiça e no Supremo Tribunal Federal.

Em 11 de dezembro 2023, houve a publicação, no Diário Oficial da União, de decisão que determinou a suspensão do Processo Administrativo n. 08700.003241/2017-81 do CADE em virtude de ordem judicial proferida no bojo do Mandado de Segurança Cível de nº 1109894-05.2023.4.01.3400 (que tramita na Seção Judiciária do Distrito Federal).

f. seus clientes

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

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

4.1 Descrição dos fatores de risco

g. setores da economia nos quais o emissor atue

O governo brasileiro exerceu e continua a exercer influência significativa sobre a economia brasileira. Essa influência, bem como as condições políticas e econômicas brasileiras, pode afetar adversamente a Companhia.

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

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

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

4.1 Descrição dos fatores de risco

- ix. eleições políticas e instabilidade social e política;
- x. inflação;
- xi. liquidez dos mercados de capitais e empréstimos brasileiros;
- xii. políticas e leis tributárias e regulatórias;
- xiii. instabilidade econômica e social;
- xiv. a resposta do governo brasileiro à pandemia de COVID-19 e, entre outros, seus impactos nos deslocamentos das pessoas, leis trabalhistas e outros regulamentos que afetam o setor da Companhia;
- xv. outros acontecimentos políticos, de política externa e social e econômica no Brasil ou que o afetem;
- xvi. incertezas em relação à implementação pelo governo brasileiro de mudanças relacionadas às políticas monetária e tributária, reforma previdenciária aprovada e possível desenvolvimento decorrente dessa reforma e outras legislações relevantes, agravada pelos impactos da pandemia da COVID-19, podem contribuir para a incerteza econômica.

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

h. regulação dos setores em que o emissor atue

A Companhia atua como interveniente do Governo do Estado no transporte metroferroviário da Região Metropolitana de São Paulo. Dessa forma, a Companhia está sujeita ao cumprimento de determinações baseadas nas políticas públicas de transporte e às decisões tomadas pela Secretaria de Transportes Metropolitanos (STM).

4.1 Descrição dos fatores de risco

i. países estrangeiros onde o emissor atue

Não se aplica.

j. questões sociais

As medidas de responsabilidade social adotadas pelo Metrô de São Paulo podem não ser suficientes para evitar efeitos negativos na imagem da Companhia.

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

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

Possibilidade de ocorrência de greve de empregados pode levar à paralisação parcial ou total das Linhas operadas pelo Metrô (Linhas 1, 2, 3 e 15)

4.1 Descrição dos fatores de risco

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

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

Na mitigação desses riscos ocorrem negociações com sindicatos e implantação de Planos de Contingência Operacionais.

k. questões ambientais

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

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

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

4.1 Descrição dos fatores de risco

Os impactos ambientais associados às atividades de construção civil pesada e respectivos métodos construtivos, previstos e analisados nos estudos ambientais que subsidiam o licenciamento ambiental dos novos empreendimentos, são monitorados e controlados durante a fase de planejamento e implantação. Além disso, na fase de operação da linha, os aspectos e impactos ambientais do empreendimento são monitorados no contexto do sistema de gestão ambiental. O processo de análise e mitigação dos impactos ambientais é constante e sistemático e permeia todo o ciclo de vida de uma nova linha de metrô.

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

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

I. questões climáticas, incluindo riscos físicos e de transição

Condições climáticas extremas e mudanças climáticas podem ter um impacto adverso sobre a expansão e a operação do sistema metroferroviário.

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

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

4.1 Descrição dos fatores de risco

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

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

A mitigação de riscos compõe a Política de Governança Corporativa da Companhia e em atendimento às exigências de órgãos reguladores e de financiamento das novas Linhas de Metrô, nos projetos atuais e futuros são consideradas as mudanças climáticas e adotadas tecnologias para mitigarem esses impactos.

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

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

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

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

4.1 Descrição dos fatores de risco

m. outras questões não compreendidas nos itens anteriores

Não há outras questões.

4.2 Indicação dos 5 (cinco) principais fatores de risco

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

Destacam-se os seguintes fatores de riscos:

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

4.3 Descrição dos principais riscos de mercado

4.3 Descrição dos principais riscos de mercado

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

Risco de taxas de juros

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

A Companhia possui empréstimos e financiamentos contratados na data das demonstrações financeiras, e portanto, está exposta a risco de taxa de juros de forma significativa. Os valores abaixo demonstram os impactos nos resultados de acordo com o cenário aplicado:

Risco	Taxas referenciais	Efeito no resultado
Valores expostos ^(a)	11,65%	(250.998)
Cenário favorável (-50%)	5,825%	14.621
Cenário favorável (-25%)	8,738%	7.310
Cenário adverso (+50%)	17,475%	(14.621)
Cenário adverso (+25%)	14,563%	(7.310)

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

Risco de taxas de câmbio

A Companhia, eventualmente, no curso natural de seus negócios pode contratar serviços e comprar materiais e equipamentos de fornecedores estrangeiros através de seus processos de licitação, substancialmente ligados aos programas de investimentos em novas linhas metroviárias, sistemas e frota de trens, ficando desta

4.3 Descrição dos principais riscos de mercado

forma exposta a oscilações cambiais quando do câmbio da data de compra até a efetiva data de liquidação das obrigações. A Companhia possui exposição cambial somente para fornecedores em moeda estrangeira, sujeitos à variação do dólar norte-americano.

Em 31 de dezembro de 2023, a Companhia adotou a taxa de câmbio de R\$ 4,8413/US\$1,00, correspondente à taxa de fechamento do mês divulgada pelo Banco Central do Brasil como cenário provável.

O quadro a seguir demonstra a análise de sensibilidade e o possível efeito no resultado da oscilação do câmbio no valor exposto em moeda estrangeira em 31 de dezembro de 2023:

Risco	Aumento da taxa de câmbio
Taxas de câmbio referencial	4,8413
Fornecedores internacionais	34.909
Valores expostos^(a)	7.211
Cenário favorável (-50%)	17.454
Cenário favorável (-25%)	26.181
Cenário adverso (+50%)	52.363
Cenário adverso (+25%)	43.636

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

4.4 Processos não sigilosos relevantes

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

- a. juízo
- b. instância
- c. data de instauração
- d. partes no processo⁷¹
- e. valores, bens ou direitos envolvidos
- f. principais fatos
- g. resumo das decisões de mérito proferidas
- h. estágio do processo
- i. se a chance de perda é:
 - i. provável
 - ii. possível
 - iii. remota
- j. motivo pelo qual o processo é considerado relevante
- k. análise do impacto em caso de perda do processo

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

4.4 Processos não sigilosos relevantes

Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 1.165.140.421,22
Principais fatos	<p>Indenização por perdas e danos contratos nºS 4170221401 e 4170221302</p> <p>1) Antecipação da tutela para suspender a aplicação pelo Metrô ou, no caso da inidoneidade, pelo Secretário de Transportes Metropolitanos, das penalidades constantes dos 7 processos administrativos instaurados em face das Autoras (Processos Administrativos nº 4170221401/003/2016, 4170221302/003/2015, 4170221302/004/2016, 4170221302/002/2015, 4170221401/002/2016, 4170221302/001/2016 e 4170221401/001/2015, os quais deverão ter sua tramitação também suspensa até final julgamento desta ação, sem advento de prescrição</p> <p>2) ao final a total procedência da ação para:</p> <p>a) ratificar a antecipação parcial dos efeitos da tutela acima formulada;</p> <p>b) declarar a culpa do Metrô pela inviabilização da execução dos contratos nos termos em que foram pactuados originalmente, obstando a Administração de aplicar sanções em face das Autoras, uma vez que reconhecida a culpa do próprio Metrô pela inviabilização da execução dos mesmos;</p> <p>c) declarar a rescisão dos contratos administrativos n.º 4170221401 e Nº 4170221302 celebrados entre as partes com fundamento no inciso XVI do art. 78 da Lei nº 8.666/93;</p> <p>d) condenar o Metrô no pagamento da indenização por perdas e danos e lucros cessantes, na forma estabelecida no art. 79, § 2º, do mesmo diploma legal, em montantes a serem apurados em regular instrução. Linha 17 - Ouro Atraso na aprovação de projetos, atraso na liberação de espaços e reformas, entrega de espaços inutilizados, extensão de prazo, alteração de método construtivo, atraso de liberação de frente de obra.</p>

4.4 Processos não sigilosos relevantes

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

Processo Número	1050088-41.2015.8.26.0053
Juízo	5ª Vara - São Paulo, SP/FAZENDA PÚBLICA
Instância	2ª Instância
Data de Instauração	08/12/2015
Autor	CR ALMEIDA S.A ENGENHARIA DE OBRAS
Réu	Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 77.607.205,33

4.4 Processos não sigilosos relevantes

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

4.4 Processos não sigilosos relevantes

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

4.4 Processos não sigilosos relevantes

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

Processo Número	0710572-44.1995.8.26.0100
Juízo	26ª Vara Cível - São Paulo, SP/CENTRAL
Instância	2ª Instância
Data de Instauração	31/03/2000
Autor	EMTEL RECURSOS E SERVIÇOS TERCEIRIZADOS LTDA
Réu	Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 562.741.352,72
Principais fatos	EMTEL - TURMA DA RUA - desconstituição de duplicatas e restituição de valores pagos indevidamente e reconvenção da Emtel-contrato mis 0000007
Resumo das decisões de mérito proferidas	A ação foi julgada parcialmente procedente, para declarar inexigíveis as duplicatas de números 7087 a 7104, tornando definitiva a sustação do respectivo protesto. Assim, o Metrus sucumbiu em 2/3 (dois terços) do seu pedido, razão pela qual foi condenado ao pagamento de honorários de sucumbência arbitrados em 10% (dez por cento) do valor atualizado da causa. A

4.4 Processos não sigilosos relevantes

Reconvenção foi julgada parcialmente procedente para condenar o Metrus ao pagamento de R\$ 19.778.656,00, corrigido desde março de 1995, acrescido de juros de mora, desde a intimação para o oferecimento de resposta à Reconvenção (em junho 95). Além disso, o Metrus foi condenado ao pagamento de honorários advocatícios de sucumbência na importância de 15% desse valor.

Sentença foi parcialmente reformada pelo Extinto 1º Tribunal de Alçada Civil, somente para reduzir os honorários advocatícios de sucumbência relativos ao pedido reconvenicional, para o percentual de 10% sobre a condenação.

Interposto Recurso Especial contra o acórdão, teve seu seguimento negado. Manejado Agravo contra o despacho denegatório do Recurso Especial (nº 418.964-SP), foi improvido no STJ. Foi interposto e admitido Recurso Extraordinário (RE nº 559.547) para o STF, e que teve seu seguimento negado por r. decisão monocrática do Min. Relator Cezar Peluso.

A sentença transitou em julgado em 27/04/2009.

4.4 Processos não sigilosos relevantes

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

Processo Número	1009940-75.2021.8.26.0053
Juízo	6ª Vara - São Paulo, SP/FAZENDA PÚBLICA
Instância	1ª Instância
Data de Instauração	22/02/2021
Autor	INEPAR S/A INDÚSTRIA E CONSTRUÇÕES
Réu	Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 545.562.715,75
Principais fatos	Pretende-se a revisão do contrato nº 0039231001 (Concessão de Uso de Imóvel de Propriedade da Companhia do Metrô, destinado à Construção, Implantação, Operação e Manutenção de uma Subestação Primária Necessária à Transformação de Tensão e Transporte de Energia para Alimentação Elétrica das Estações Sumaré e Clínicas da Linha VilaMadalena Oratório e da Estação Barra Funda da Linha Leste-Oeste, ambas do Metrô de São Paulo), contrato nº 0076121000 (Serviço de Engenharia, Fornecimento e Montagem de Equipamentos/ Materiais/Componentes da Via Permanente, Destinados às Obras de Implantação da Extensão Norte da Linha Norte/Sul do Metrô de São Paulo) e contrato 5408921000 (modificação do Sistema de Alimentação Elétrica de Tração da Linha Norte-Sul do Metrô), para estabelecer erros materiais, no entender das autoras, ocorridos quando da aplicação das fórmulas paramétricas que determinaram a atualização monetária para pagamento dos serviços e fornecimento, especialmente no período de implantação do PLANOREAL. Basicamente nos dois primeiros contratos (5408921000 e 0076121000), a diferença está na interpretação do Artigo 15 da Lei 8.880/94 onde as Autoras entendem que a atualização monetária

4.4 Processos não sigilosos relevantes

	deveria considerar até o dia 31/03/94 (INCLUSIVE). Adecomposição dos valores pagos pelo Metrô não reflete a fórmula desse reajuste, mas sim algo que induz a desconsideração da correção monetária dos inúmeros itens de cada contrato. Variação cambial.
Resumo das decisões de mérito proferidas	Em 07/04/2022 foi proferida sentença que reconheceu a prescrição trienal.
Estágio do processo	Recursal em 2ª Instância
Chance de perda	Possível
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Materialidade dos valores envolvidos
Análise do impacto em caso de perda do processo	Pagamento atualizado dos valores envolvidos

Processo Número	ICC 21331/ASM
Juízo	CCI - Câmara de Comércio Internacional- São Paulo, SP/Não se Aplica
Instância	1ª Instância
Data de Instauração	30/09/2015
Autor	CORSAN-CORVIAM CONSTRUCCION S.A. DO BRASIL
Réu	Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 441.713.088,86
Principais fatos	Concorrências internacionais nºs 41261294 e 41271294 relativos aos contratos administrativos nºs I42-01 4126129401 e I42-02 4127129401. Linha 4 - Amarela. Atraso na aprovação de projetos,

4.4 Processos não sigilosos relevantes

	atraso na liberação de espaços e reformas, entrega de espaços inutilizados, extensão de prazo.
Resumo das decisões de mérito proferidas	Foi proferida sentença parcial de mérito, reconhecendo parte dos pleitos iniciais da Requerente, e parte dos pleitos do Metrô a serem apurados em posterior perícia de contabilidade (a ser realizada)
Estágio do processo	Instrutória
Chance de perda	Possível
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Materialidade dos valores envolvidos
Análise do impacto em caso de perda do processo	Pagamento atualizado dos valores envolvidos

Processo Número	1034268-16.2014.8.26.0053
Juízo	13ª Vara - São Paulo, SP/FAZENDA PÚBLICA
Instância	1ª instância
Data de Instauração	11/09/2014
Autor	CONSÓRCIO METROPOLITANO 5
Réu	Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 318.545.858,64
Principais fatos	Indenização pelo desequilíbrio econômico-financeiro em razão do atraso na execução das obras civis - Contrato administrativo nº 4142821207 - lote 7. Linha 5 - Lilás. Atraso em licenciamento ambiental, extensão de prazo, atraso de liberação de frente de obra
Resumo das decisões de mérito proferidas	Foi proferida sentença de improcedência, não reconhecendo valores indenizáveis.
Estágio do processo	Instrutória
Chance de perda	Possível
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Materialidade dos valores envolvidos
Análise do impacto em caso de perda do processo	Pagamento atualizado dos valores envolvidos

Processo Número	0727078-90.1998.8.26.0100
Juízo	15ª Vara Cível - São Paulo, SP/CENTRAL
Instância	STJ

4.4 Processos não sigilosos relevantes

Data de Instauração	11/06/1999
Autor	EMTEL RECURSOS E SERVIÇOS TERCEIRIZADOS LTDA
Réu	Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 289.123.767,25
Principais fatos	CONTRATO N.º 0000007 - Declaratória de relação jurídica combinado com cobrança
Resumo das decisões de mérito proferidas	<p>Sentença e acórdão de mérito condenando ao pagamento de valores referentes à contratação de terceirizada do Metrus.</p> <p>A sentença julgou os pedidos da Emtel parcialmente procedentes. Foram interpostos recursos de apelação por ambas as partes (Recurso de Apelação nº 0094097-22.2005.8.26.0000). Após ficar suspenso por um tempo, até que fosse julgada a ACP, a ação retomou seu curso, uma vez que ultrapassado o prazo de suspensão previsto no artigo 265, do CPC/1973, sendo julgadas as apelações.</p> <p>Ao recurso da Emtel, negou-se provimento. Já o do Metrus, foi dado parcial provimento, reduzindo-se a condenação imposta e submetendo o início da execução do julgado à fase prévia de liquidação.</p> <p>A fim de realizarem o prequestionamento de matérias para acesso às instâncias extraordinárias, o Metrus e a Emtel opuseram embargos de declaração. Estes foram acolhidos, para que fossem sanadas as omissões apontadas. Não houve efeito modificativo.</p> <p>A Companhia do Metrô interpôs recursos especial e extraordinário. Ambos foram fundamentados na nulidade do Acórdão, diante da não intimação/citação da Fazenda do Estado para ingressar no feito. Foi negado seguimento para os dois. A Companhia do Metrô interpôs ADDREsp (95149/SP) e ADDRE, foi negado provimento monocraticamente pelo Ministro Relator Marco Buzzi, interposto Agravo Interno também foi negado provimento.</p> <p>O Metrus interpôs Recurso Extraordinário no Agravo Interno, o qual teve seu seguimento negado. Interposto Agravo Interno não foi provido.</p> <p>Os autos foram remetidos ao STF para apreciação do Agravo contra despacho denegatório do Recurso Extraordinário. O STF determinou a devolução dos autos para aplicação do Tema nº 660 - ARE 748371(repercussão geral).</p>
Estágio do processo	Execução
Chance de perda	Provável
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Materialidade dos valores envolvidos com alta probabilidade de desembolso financeiro
Análise do impacto em caso de perda do processo	Pagamento atualizado dos valores envolvidos

Processo Número	1026126-23.2014.8.26.0053
Juízo	9ª Vara - São Paulo, SP/FAZENDA PÚBLICA

4.4 Processos não sigilosos relevantes

Instância	1ª instância
Data de Instauração	01/09/2014
Autor	ÁLYA CONSTRUTORA S/A. (ANTIGA CONSTRUTORA QUEIROZ GALVÃO S.A.)
Réu	Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 57.999.800,46
Principais fatos	<p>Indenização pelo desequilíbrio econômico-financeiro em razão (i) o tempo transcorrido entre a celebração da contratação administrativa e o período em que foi executada a maior parte do escopo contratual (cerca de 20 anos); e a (ii) a mudança de tecnologia do material rodante naquele trecho em que executadas as obras civis pela contratada, que, inicialmente, seria de Metrô convencional e, durante a execução dos contratos, foi alterada para Monotrilho. A mudança da tecnologia do material rodante para Monotrilho acarretou diversas alterações no projeto das obras executadas pela Autora. Considerando, no entanto, que a licitação que escolheu o fornecedor do material rodante (Monotrilho) somente foi responsável pela definição da geometria da via e do fornecimento dos projetos executivos das vigas pré-moldadas, componente</p>

4.4 Processos não sigilosos relevantes

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

Processo Número	1007264-67.2015.8.26.0053
Juízo	9ª Vara - São Paulo, SP/FAZENDA PÚBLICA
Instância	2ª Instância
Data de Instauração	04/03/2015
Autor	CONSÓRCIO CONSTRUCAP-CONSTRAN
Réu	Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 182.983.161,47
Principais fatos	EQUILIBRIO FINANCEIRO - CONTRATO Nº 4142821201 - Pagamento de indenização em razão do desequilíbrio econômico-financeiro gerado pelo aumento do prazo da obra de 25,53 meses (aditivos 1, 2, 4 e 5), bem como pagamento de indenização pelos 66 dias a mais de obra que não foram objeto de aditivo contratual e declaração de nulidade da multa imposta após regular processo administrativo em decorrência do atraso de 66 dias na execução do objeto contratado. Linha 5 Lilás. Atraso na aprovação de projetos, atraso na liberação de espaços e reformas, entrega de espaços inutilizados, extensão de prazo - influência de outros contratos, extensão de prazo, serviços adicionais, alteração de método construtivo, atraso de liberação de frente de obra

4.4 Processos não sigilosos relevantes

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

Processo Número	ICC 24479/GSS
Juízo	CCI - Câmara de Comércio Internacional- São Paulo, SP/Não se Aplica
Instância	1ª instância
Data de Instauração	10/06/2019
Autor	BOMBARDIER TRANSPORTATION BRASIL LTDA.

4.4 Processos não sigilosos relevantes

Réu	Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 150.102.654,66
Principais fatos	Reequilíbrio econômico-financeiro por supostos atrasos e outras condutas e inadimplementos imputáveis ao Metrô ocorridos no contrato 4220821301 (prestação de serviços especializados de engenharia para execução do projeto executivo, fornecimento e implantação do sistema de sinalização e controle de trens, do sistema de controle centralizado, do sistema de transmissão de dados e do sistema de portas de plataforma para a linha 5 - Lilás da Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô. Serviços adicionais, atraso de liberação de frente de obra.
Resumo das decisões de mérito proferidas	Não há decisão de mérito
Estágio do processo	Instrutória
Chance de perda	Possível
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Materialidade dos valores envolvidos
Análise do impacto em caso de perda do processo	Pagamento atualizado dos valores envolvidos

4.4 Processos não sigilosos relevantes

Processo Número	CPCB 03/2017
Juízo	CAM-CPCB - Câmara de Arbitragem e Medição da Câmara Portuguesa de Comércio do Brasil- São Paulo, SP/CENTRO DE MEDIAÇÃO E ARBITRAGEM
Instância	1ª instância
Data de Instauração	25/09/2017
Autor	CONSÓRCIO VIA AMARELA
Réu	Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 146.048.829,17
Principais fatos	Pedido de indenização por supostas despesas extraordinárias, decorrentes do reparo de imóveis danificados em razão da mudança de método Shield para NATM - Contratos nºs 4130121201 e 4130121202. Linha 4 - Amarela. Atraso na aprovação de projetos, ausência de pagamento de reajuste, extensão de prazo, atraso de liberação de frente de obra.
Resumo das decisões de mérito proferidas	Foi proferida sentença de mérito de improcedência, não reconhecendo nenhum dos pedidos iniciais do Requerente.
Estágio do processo	Instrutória
Chance de perda	Possível
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Materialidade dos valores envolvidos
Análise do impacto em caso de perda do processo	Pagamento atualizado dos valores envolvidos

4.4 Processos não sigilosos relevantes

Processo Número	1028320-25.2016.8.26.0053
Juízo	2ª Vara - São Paulo, SP/FAZENDA PÚBLICA
Instância	STJ
Data de Instauração	02/09/2016
Autor	CONSÓRCIO ANDRADE GUTIERREZ - CAMARGO CORRÊA
Réu	Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 147.599.633,37
Principais fatos	Recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato administrativo nº 4142821203. Linha 5 - Lilás. Atraso na aprovação de projetos, extensão de prazo,atraso de liberação de frente de obra.
Resumo das decisões de mérito proferidas	Houve sentença de mérito por força da renúncia a 50% do direito à suposta indenização, externada pela Construções e Comércio Camargo Corrêa S. A. Decisão recorrida apenas em relação aos honorários advocatícios. Processo suspenso por força de determinação do MM. Juízo de primeiro grau.
Estágio do processo	Instrutória
Chance de perda	Possível
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Materialidade dos valores envolvidos
Análise do impacto em caso de perda do processo	Pagamento atualizado dos valores envolvidos

4.4 Processos não sigilosos relevantes

Processo Número	CCI 23268/GSS
Juízo	CCI - Câmara de Comércio Internacional- São Paulo, SP/Não se Aplica
Instância	Não se aplica
Data de Instauração	27/11/2017
Autor	CONSÓRCIO LINHA AMARELA (CLA)
Réu	Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 119.981.687,57
Principais fatos	Ação de reequilíbrio econômico-financeiro por suposto aumento de custo indireto e outras despesas decorrente da extensão de prazo no contrato nº. 4130121203. Linha 4 - Amarela. Extensão de prazo, variação cambial, alteração do cronograma com aceleração ou realocação de etapas, atraso de liberação de frente de obra.
Resumo das decisões de mérito proferidas	Julgados procedentes os pedidos da Requerente (consórcio), reconhecendo seu direito à indenização relativa ao reequilíbrio econômico-financeiro do Contrato e condenando a Requerida (metrô) ao ressarcimento dos custos e despesas incorridas pela Requerente no período compreendido entre novembro de 2007 e julho de 2009, no valor de R\$ 77.743.935,93, atualizado até junho/2020, que deverá ser corrigido monetariamente pelo IGP-M e acrescido de juros de mora de 0,5% ao mês contados da data de cada um dos eventos respectivos até a data do efetivo pagamento. Condena ainda, a Requerida, nos termos do item 100 da Ata de Missão, ao pagamento dos honorários sucumbenciais no percentual de 10% do valor de R\$ 77.743.935,93, atualizado até junho/2020, que deverá ser corrigido monetariamente e acrescido de juros de mora contados da data de cada um dos eventos respectivos até a data do efetivo pagamento. Por fim, condena a Requerida ao pagamento das custase despesas da presente arbitragem, fixadas pela Corte em R\$ 860.000,00 em 20 de janeiro de 2021, nos termos do artigo 38(4) do Regulamento326.
Estágio do processo	Sentença arbitral final proferida
Chance de perda	Possível

4.4 Processos não sigilosos relevantes

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

Processo Número	ICC 24110/GSS
Juízo	CCI - Câmara de Comércio Internacional- São Paulo, SP/Não se Aplica
Instância	1ª Instância
Data de Instauração	09/01/2019
Autor	CONSÓRCIO VIA AMARELA
Réu	Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 94.088.020,21
Principais fatos	Ação de reequilíbrio econômico-financeiro por suposto aumento de custo diretos e outras despesas nos contratos nºs 4130121201 e 4130121202 - pleito de indenização decorrente de quebra do equilíbrio econômico-financeiro do contrato, decorrente da extensão de prazo contratual constantes das revisões 2 e 5 no cronograma. O CVA alega que com a extensão, houve a majoração dos custos de mão de obra direta, equipamentos e elaboração dos projetos. OCVA apresentou pleito de recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato que, todavia, foi negado. A questão foi submetida à junta de revisão de litígios, que dispôs no sentido de caber ao Metrô reconhecer eventual aumento de custos indiretos sobre os custos diretos do CVA. Houve recomendação da junta favorável ao CVA, recomendando que o Metrô efetuassem o pagamento da indenização e que o CVA apresentasse uma série de documentos, a fim de avaliar o quanto é devido. Linha 4 - Amarela. Extensão de prazo - influência de outros contratos, extensão de prazo - alteração do plano de investimento do governo, extensão de prazo, serviços adicionais, alteração do cronograma com aceleração ou realocação de etapas, alteração de método construtivo, atraso de liberação de frente de obra.
Resumo das decisões de mérito proferidas	Não há decisão de mérito
Estágio do processo	Instrutória
Chance de perda	Possível
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Materialidade dos valores envolvidos
Análise do impacto em caso de perda do processo	Pagamento atualizado dos valores envolvidos

4.4 Processos não sigilosos relevantes

Processo Número	1023224-87.2020.8.26.0053
Juízo	14ª Vara - São Paulo, SP/FAZENDA PÚBLICA
Instância	1ª Instância
Data de Instauração	11/05/2020
Autor	SNEF SERVIÇOS E MONTAGENS LTDA
Réu	Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 101.269.269,30
Principais fatos	Ação declaratória cumulada com pedido de indenização ajuizada pelo consórcio Snef Isolux linha 15, que visa a recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato administrativo nº 4215221301, cujo escopo consiste no fornecimento e implantação dos sistemas de alimentação elétrica e auxiliares para o trecho São Lucas - Hospital Cidade Tiradentes, Pátio Ragueb Chohfi, as subestações primárias Iguatemi e São Lucas, alteamento da linha de transmissão 345kv do trecho da Av. Ragueb Chohfi x Córrego Caguassu e complementações no trecho existente da linha 15 - Prata da Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô. Requerimento de indenização por: - custos com descumprimento do planejamento contratual; - custos com atraso nas obras civis e alteração de sequenciamento; - custos indiretos de canteiro central e administração local; - custos com mobilização e desmobilização de mão-de-obra direta (mod); - custos com armazenamento de equipamentos; - custos com variação de dólar e cobre incidentes nos preços de cabos; - custos com extensão de seguros e garantias contratuais; - custos com impactos na execução de lista de pendências; - custos diretos e indiretos com redução do escopo contratual; - custos de capital; e - custos de oportunidade. Linha 15 - Prata. Extensão de prazo, variação cambial.
Resumo das decisões de mérito proferidas	Não há decisão de mérito, apenas agravo - DATA DA DECISÃO: 04/10/2022 - AGRAVO PROVIDO DATA DA DECISÃO: 17/12/2021 - AGRAVO NÃO PROVIDO Não cabe agravo contra decisão do juiz sobre provas
Estágio do processo	Instrutória
Chance de perda	Possível
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Materialidade dos valores envolvidos
Análise do impacto em caso de perda do processo	Pagamento atualizado dos valores envolvidos

4.4 Processos não sigilosos relevantes

Processo Número	1038911-12.2017.8.26.0053
Juízo	14ª Vara - São Paulo, SP/FAZENDA PÚBLICA
Instância	1ª Instância
Data de Instauração	18/06/2018
Autor	BOMBARDIER TRANSPORTATION BRASIL LTDA.
Réu	Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 98.067.828,30
Principais fatos	Reequilíbrio econômico-financeiro no contrato administrativo nº. 4137721302, que tem por objeto prestação de serviços de modernização de 26 (vinte e seis) trens com elaboração de projeto executivo e fornecimento de equipamentos para a frota da linha 1 - Azul. Ausência de pagamento de reajuste, extensão de prazo, serviços adicionais, atraso de liberação de frente de obra.
Resumo das decisões de mérito proferidas	Não há decisão de mérito
Estágio do processo	Instrutória
Chance de perda	Possível
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Materialidade dos valores envolvidos
Análise do impacto em caso de perda do processo	Pagamento atualizado dos valores envolvidos

Processo Número	1035233-86.2017.8.26.0053
Juízo	14ª Vara - São Paulo, SP/FAZENDA PÚBLICA
Instância	1ª Instância
Data de Instauração	02/08/2017
Autor	BOMBARDIER TRANSPORTATION BRASIL LTDA.
Réu	Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 97.103.243,28
Principais fatos	Recomposição do equilíbrio econômico-financeiro do contrato nº 4137721302. Reequilíbrio contratual decorrente de serviços prestados fora do escopo contratual. Atraso na aprovação de projetos, atraso na liberação de espaços e reformas, entrega de espaços inutilizados, ausência de pagamento de reajuste, extensão de prazo, serviços adicionais, atraso de liberação de frente de obra.
Resumo das decisões de mérito proferidas	Não há decisão de mérito

4.4 Processos não sigilosos relevantes

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

Processo Número	1050869-58.2018.8.26.0053
Juízo	11ª Vara - São Paulo, SP/FAZENDA PÚBLICA
Instância	1ª Instância
Data de Instauração	28/02/2019
Autor	INEPAR S/A INDÚSTRIA E CONSTRUÇÕES
Réu	Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 95.384.264,19
Principais fatos	Desequilíbrio econômico-financeiro do contrato e, conseqüentemente, determinando o pagamento da diferença das alíquotas de PIS/COFINS em razão da majoração das alíquotas em 01/02/99, 01/12/2004 e 01/02/2002 - contrato administrativo n.º 0039231001. Ausência de pagamento pela retenção de impostos.
Resumo das decisões de mérito proferidas	Não há decisão de mérito - processo em fase de perícia - aguardando julgamento do recurso especial no stj sobre a prescrição
Estágio do processo	Instrutória
Chance de perda	Possível
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Materialidade dos valores envolvidos
Análise do impacto em caso de perda do processo	Pagamento atualizado dos valores envolvidos

4.4 Processos não sigilosos relevantes

Processo Número	CAM-CCBC 84/2020/SEC3
Juízo	CAM-CCBC - Câmara de Arbitragem e Medição da Câmara de Comércio Brasil Canadá- São Paulo, SP/Não se Aplica
Instância	1ª Instância
Data de Instauração	26/10/2020
Autor	CONSÓRCIO TSEA/TIISA
Réu	Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 79.725.949,04
Principais fatos	Pedido de reequilíbrio contratual em decorrência de extensão do prazo de execução e prorrogação de diversas atividades, tais como custos indiretos, aumento dos preços de insumos e equipamentos importados ou indexados em moeda estrangeira, em virtude de deságios sofridos com a variação cambial. Além disso, pretende o afastamento de qualquer apenamento (o que inclui multas, rescisão antecipada do contrato e a eventual execução das garantias contratuais) que porventura venha a ser aplicado pelo Metrô à requerente no contrato nº 4218921301 para a execução do projeto executivo, fornecimento e implantação do sistema de alimentação elétrica para o trecho Adolfo Pinheiro Chácara Klabin, incluindo a Subestação Primária Bandeirantes e Pátio Guido Caloi da linha 5 - Lilás da Companhia do Metropolitano de São Paulo-Metrô. Extensão de prazo, variação cambial, aumento extraordinário do custo dos insumos.
Resumo das decisões de mérito proferidas	Não há decisão de mérito
Estágio do processo	Instrutória
Chance de perda	Possível
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Materialidade dos valores envolvidos
Análise do impacto em caso de perda do processo	Pagamento atualizado dos valores envolvidos

4.4 Processos não sigilosos relevantes

Processo Número	1064188-54.2022.8.26.0053
Juízo	4ª Vara da Fazenda Pública - São Paulo, SP/TJSP
Instância	2ª Instância
Data de Instauração	03/11/2022
Autor	CONSÓRCIO EXPRESSO MONOTRILHO LESTE
Réu	Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 77.204.636,01
Principais fatos	Recomposição do preço do contrato a partir da indenização do sobrecusto imposto à bombardier, ou o "reequilíbrio" econômico-financeiro do contrato, em razão dos prejuízos sofridos especificamente pela bombardier com a suspensão de todas as atividades referentes ao trecho 2, incluindo a fabricação e o fornecimento de material rodante correspondente a metade dos trens a serem fornecidos no contrato nº 4118021301 para "implantação de um sistema monotrilho, incluindo o projeto, as obras civis, a fabricação, o fornecimento de sistemas e material rodante, contemplando uma frota de 54 trens".
Resumo das decisões de mérito proferidas	Não há decisão de mérito
Estágio do processo	Instrutória
Chance de perda	Possível
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Materialidade dos valores envolvidos
Análise do impacto em caso de perda do processo	Pagamento atualizado dos valores envolvidos

4.4 Processos não sigilosos relevantes

Processo Número	1013811-26.2015.8.26.0053
Juízo	7ª Vara - São Paulo, SP/FAZENDA PÚBLICA
Instância	1ª Instância
Data de Instauração	15/05/2015
Autor	TRENDS ENGENHARIA E INFRAESTRUTURA LTDA.
Réu	Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 70.793.272,54
Principais fatos	<p>Contrato administrativo Nº 4234721201. Declaração de nulidade da decisão administrativa que rescindiu unilateralmente o contrato com imposição de sanção de suspensão temporária de participar em licitação e impedimento para contratar com a Companhia do Metrô pelo prazo de 2 anos. Pagamento de R\$ 3.736.729,81 pelos serviços já prestados e peças já fornecidas; pagamento de R\$ 17.381.471,11 por danos materiais; pagamento de indenização por danos morais a serem arbitrados por este juízo e pagamento de lucros cessantes, considerando a margem de lucro que as Autoras deixaram de perceber em razão do término do contrato. Reconvenção no processo 1023657-67.2015.8.26.0053: indenização por dano moral e material em decorrência do não cumprimento do contrato. Atraso de liberação de frente de obra.</p>
Resumo das decisões de mérito proferidas	Fase pericial - não há decisão
Estágio do processo	Instrutória
Chance de perda	Possível
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Materialidade dos valores envolvidos
Análise do impacto em caso de perda do processo	Pagamento atualizado dos valores envolvidos

4.4 Processos não sigilosos relevantes

Processo Número	11/2021/SEC2/UNCITRAL
Juízo	CAM-CCBC - Câmara de Arbitragem e Medição da Câmara de Comércio Brasil Canadá- São Paulo, SP/Não se Aplica
Instância	1ª Instância
Data de Instauração	10/02/2021
Autor	ALSTOM TRANSPORT S.A.
Réu	Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 63.339.887,78
Principais fatos	Indenização em função de expurgos e glosas de ICMS decorrentes do previsto no Decreto nº. 52.191/2007 - 4130121201, 4130121202e 41301212034. Linha 4 - Amarela. Ausência de pagamento pela retenção de impostos.
Resumo das decisões de mérito proferidas	Não há decisão de mérito
Estágio do processo	Instrutória
Chance de perda	Possível
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Materialidade dos valores envolvidos
Análise do impacto em caso de perda do processo	Pagamento atualizado dos valores envolvidos

4.4 Processos não sigilosos relevantes

Processo Número	1013037-93.2015.8.26.0053
Juízo	14ª Vara - São Paulo, SP/FAZENDA PÚBLICA
Instância	STJ
Data de Instauração	30/04/2015
Autor	CONSÓRCIO MTTRENS
Réu	Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 63.235.300,90
Principais fatos	<p>CONCORRÊNCIA Nº 41377212 Sustenta o Demandante que, logo no início do contrato, bem como ao longo de sua execução, o Consórcio constatou que para a realização dos serviços e fornecimento dos bens contratados, seria necessária a execução de outros serviços técnicos, elevando assim os encargos inicialmente assumidos. Alega que por ocasião da necessária desmobilização dos trens, verificou que diversos equipamentos/componentes/materiais, não inclusos no objeto do contrato, deveriam obrigatoriamente ser revisados ou substituídos.</p> <p>Serviços adicionais</p>
Resumo das decisões de mérito proferidas	Sentença de procedência para condenar o não pagamento dos serviços executados e não remunerados. Acórdão manteve a procedencia.
Estágio do processo	Recursal no STJ
Chance de perda	Provável
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Materialidade dos valores envolvidos com alta probabilidade de desembolso financeiro
Análise do impacto em caso de perda do processo	Pagamento atualizado dos valores envolvidos

4.4 Processos não sigilosos relevantes

Processo Número	0109185-33.2008.8.26.0053
Juízo	4ª Vara - São Paulo, SP/FAZENDA PÚBLICA
Instância	2ª Instância
Data de Instauração	08/08/2008
Autor	SERVTEC ENGENHARIA LTDA
Réu	Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 54.391.842,11
Principais fatos	<p>CONCORRÊNCIA Nº 41377212 Sustenta o Demandante que, logo no início do contrato, bem como ao longo de sua execução, o Consórcio constatou que para a realização dos serviços e fornecimento dos bens contratados, seria necessária a execução de outros serviços técnicos, elevando assim os encargos inicialmente assumidos. Alega que por ocasião da necessária desmobilização dos trens, verificou que diversos equipamentos/componentes/materiais, não inclusos no objeto do contrato, deveriam obrigatoriamente ser revisados ou substituídos.</p> <p>Serviços adicionais</p>
Resumo das decisões de mérito proferidas	Não há decisão de mérito
Estágio do processo	Instrutória
Chance de perda	Possível
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Materialidade dos valores envolvidos
Análise do impacto em caso de perda do processo	Pagamento atualizado dos valores envolvidos

4.4 Processos não sigilosos relevantes

Processo Número	1010667-97.2022.8.26.0053
Juízo	6ª Vara da Fazenda Pública - São Paulo, SP / TJSP
Instância	STJ
Data de Instauração	03/03/2022
Autor	DEFENSORIA PÚBLICA DO ESTADO DE SÃO PAULO
Réu	Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 56.260.790,68
Principais fatos	Abstenção de usar qualquer mecanismo ou sistema de captação de dados biométricos para reconhecimento facial dos usuários do metrô no âmbito das suas estações, composições, vagões e quaisquer instalações adjacentes onde haja circulação de usuários, em dependências sob supervisão da Companhia do Metropolitano de São Paulo, além de condenação ao pagamento de indenização por danos morais coletivos, em valor não inferior a R\$ 42.798.438,63, no âmbito do Contrato nº 1001455701, cujo objeto é a concepção do sistema de monitoração eletrônica-sme etapa 3 das Linhas 1 - Azul, 2 - Verde e 3 - Vermelha do Metrô.
Resumo das decisões de mérito proferidas	Não há decisão de mérito.
Estágio do processo	Instrutória
Chance de perda	Possível
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Materialidade dos valores envolvidos
Análise do impacto em caso de perda do processo	Pagamento atualizado dos valores envolvidos

4.4 Processos não sigilosos relevantes

Processo Número	1016519-83.2014.8.26.0053
Juízo	4ª Vara - São Paulo, SP / FAZENDA PÚBLICA
Instância	1ª Instância
Data de Instauração	02/07/2014
Autor	ALYA CONSTRUTORA S/A. (ANTIGA CONSTRUTORA QUEIROZ GALVÃO S.A.)
Réu	Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 56.133.187,67
Principais fatos	Indenização pelo desequilíbrio econômico-financeiro em razão (i) a percurso maior do que o previsto para o transporte de materiais necessário à execução de seu escopo contratual; (ii) os acessos aos locais de trabalho não foram liberados da forma prevista; (iii) houve convívio com outras contratadas nos locais de execução das obras; (iv) houve liberação fracionada dos trechos de obra, pelo Metrô, com atrasos e descontinuidades das frentes de serviços, ocasionando dilação do prazo contratual, ao qual os Autores não deram causa; (v) foi necessária a realização de trabalhos em horários noturnos e finais de semana, para estrito atendimento ao cronograma contratual; (vi) fatos que não são de responsabilidade do Consórcio impediram a adoção da metodologia de execução originalmente prevista para a obra; e, por fim, (vii) a extensão do prazo e alteração da metodologia de execução elevou os custos com transporte de materiais, remuneração do trabalho noturno, mobilização integral de pessoal, equipamentos e estrutura a cargo do Consórcio.
Resumo das decisões de mérito proferidas	Sentença de improcedência dos pedidos, acolhendo o laudo pericial que Não reconheceu valores indenizáveis.
Estágio do processo	Sentença proferida
Chance de perda	Possível
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Materialidade dos valores envolvidos
Análise do impacto em caso de perda do processo	Pagamento atualizado dos valores envolvidos

4.4 Processos não sigilosos relevantes

Processo Número	CAM-CCBC Arb. 44/2022/SEC2
Juízo	CAM-CCBC - Câmara de Arbitragem e Medição da Câmara de Comércio Brasil Canadá
Instância	1ª Instância
Data de Instauração	19/05/2022
Autor	CBPO ENGENHARIA LTDA
Réu	Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô
Valores, bens ou direitos envolvidos	R\$ 57.130.908,48
Principais fatos	Cobrança de saldo dos contratos nº 4130121201 e nº 4130121202, oriundo da diferença entre o valor total incluído pelas requerentes nas planilhas 1 e 2, constantes de sua proposta comercial, e o valor remunerado pelo metrô, via faturamento direto, em favor das requerentes. O saldo contratual é composto de custos indiretos, tais como, impostos, juros, lucros etc. O pedido das requerentes está baseado também nos relatórios de recomendação drb.029.2014 e drb.030.2014, emitidos pela junta de revisão de litígios
Resumo das decisões de mérito proferidas	Não há decisão de mérito até o momento.
Estágio do processo	Postulatória
Chance de perda	Possível
Motivo pelo qual o processo é considerado relevante	Materialidade dos valores envolvidos
Análise do impacto em caso de perda do processo	Pagamento atualizado dos valores envolvidos

4.5 Valor total provisionado dos processos não sigilosos relevantes

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

A Companhia provisiona apenas valores para processos cuja classificação de risco é provável. O valor total provisionado dos processos descritos no item 4.4 é de R\$1.098.083.582,34.

4.6 Processos sigilosos relevantes

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

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

4.7 Outras contingências relevantes

4.7. Descrever outras contingências relevantes não abrangidas pelos itens anteriores

No âmbito do jurídico, não há outras contingências relevantes não abrangidas em itens anteriores para descrever.

5.2 Descrição dos controles internos

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

- a. as principais práticas de controles internos e o grau de eficiência de tais controles, indicando eventuais imperfeições e as providências adotadas para corrigi-las**
- b. as estruturas organizacionais envolvidas**
- c. se e como a eficiência dos controles internos é supervisionada pela administração do emissor, indicando o cargo das pessoas responsáveis pelo referido acompanhamento**

Itens a, b e c não são obrigatórios para companhias registradas na categoria B.

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

No relatório circunstanciado do exercício de 2023 foi identificado pelo auditor a necessidade de aprimoramento dos controles internos dos seguintes itens:

- (a) Ausência de plano de recuperação de desastre e realização de testes periódicos de contingências:** foi identificado pelo auditor a necessidade de formalização pela Companhia de planos de contingências para desastres e para a preservação dos dados e informações de ataques cibernéticos.
- (b) Utilização em alguns servidores de sistemas operacionais que não possuem mais suporte do fabricante:** foi identificado pelo auditor que a Companhia utiliza em parte dos servidores sistemas operacionais Windows e Linux que não recebem mais suporte dos fabricantes.

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

5.2 Descrição dos controles internos

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

- (a) **Ausência de plano de recuperação de desastre e realização de testes periódicos de contingências:** (i) A Companhia conta com um conjunto de diretrizes, normas, processos e procedimentos voltados à segurança e ao contingenciamento de dados e sistemas, para mitigar o impacto de possíveis interrupções ou falhas, assegurando que as atividades essenciais da Companhia continuem em operação. (ii) Com relação ao Plano de Recuperação de Desastres: planeja desenvolver um *BIA - Business Impact Analysis*, para entender e identificar as necessidades da Companhia e também pretende realizar a modernização da infraestrutura corporativa de TIC (Tecnologia da Informação e Comunicação).
- (b) **Utilização em alguns servidores de sistemas operacionais que não possuem mais suporte do fabricante:** A Companhia possui como plano de ação estabelecer, durante o exercício de 2024, um projeto e cronograma para atualização dos referidos servidores cujo suporte do fabricante expirou.

5.3 Programa de integridade

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

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

A Companhia possui diversos instrumentos normativos, a saber: NOR-01-202 - Delegação de Competências (DC); NOR-08-221- Requisição de Pagamento de Contratações Diretas; NOR-08-222 - Requisição de Pagamento de Despesas Específica; NOR-04-203 - Formação do Processo de Contratação; NOR-04-204 - Processo de Contratação; Tabela de Referência - Níveis de Competência que definem processos e alçadas de aprovação provendo, controles e responsabilidades de modo a evitar fraude, atos ilícitos, segregação de funções e conflito de interesses.

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

- Código de Conduta e Integridade;
- Regulamento de Gestão de Riscos Corporativos;
- Regulamento de Licitações, Contratos e Demais Ajustes;
- Regulamento do Programa de Integridade;
- Regulamento Matriz de Riscos para Contratos de Serviços Engenharia;
- Política de Conformidade;
- Política de Consequências;
- Política de Gestão de Riscos Corporativos;
- Política de Governança Corporativa;

5.3 Programa de integridade

- Política de Transações com Partes Relacionadas;
- Norma de Apuração Interna de Denúncia;
- Norma de Regulamento Disciplinar;
- Norma de Sindicância Administrativa;
- Norma de Due Diligence de Integridade;
- Normal Geral de Plano de Continuidade de Negócios (PCN);
- Política de Divulgação de Ato ou Fato Relevante da Companhia do Metrô;
- Manual de Premissas de Conformidade para Estrutura Organizacional.

Em 2023 foram revisados diversos normativos, entre os quais destacamos, Código de Conduta e Integridade, Regulamento do Programa de Integridade, Política de Transações com Partes Relacionadas, Norma de Due Diligence de Integridade e Norma de Apuração Interna de Denúncia.

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

- a) Estrutura de governança corporativa;
- b) Diretrizes e ações de Segurança da Informação para proteção de informações sensíveis, confidenciais e restritas através de criptografia e tarja de classificação, em atendimento à legislação;
- c) Comitê de Auditoria Estatutário — CAE, órgão técnico independente para avaliação da aderência das práticas empresariais ao Código de Conduta e Integridade;
- d) Código de Conduta e Integridade a ser observado por todos os empregados da Companhia, colaboradores e terceiros contratados, com treinamento bienal obrigatório;
- e) Canal para encaminhamento de denúncias;
- f) Obrigatoriedade de seus gestores aderirem à prática de conformidade com o compromisso de confidencialidade e de ausência de conflito de interesses;
- g) Comitê de Elegibilidade e Aconselhamento responsável pela indicação e avaliação de Administradores e Conselheiros Fiscais;

5.3 Programa de integridade

- h) Programa de Integridade observando as recomendações da Organização para Cooperação e Desenvolvimento Econômico (OCDE), do Escritório das Nações Unidas (UNODC) e do Banco Mundial para combate à fraude e corrupção;
- i) Declaração de Independência da Proposta que estabelece que as proponentes devem se comprometer a elaborar proposta de maneira independente e não informar e discutir o seu conteúdo; não tentar ou influir na decisão de qualquer outro licitante ou interessado; confirmar que o conteúdo da proposta apresentada não foi informado ou discutido com qualquer integrante do órgão licitante antes da abertura oficial das propostas.

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

Promovemos ainda processos de Due Diligence para todos os gestores de contratos.

Para 2024, a meta da Companhia é realizar Due Diligence para:

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

Além dos mecanismos de controles anteriormente citados a Companhia dispõe do SAP - Sistema Integrado de Gestão Empresarial que entre outras funções possui, controle de alçadas de aprovação, módulos de controles de perfis de acesso e de processo (este último em implantação).

5.3 Programa de integridade

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

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

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

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

No exercício de 2023, com relação à gestão de Riscos Corporativos, a Companhia realizou a atualização do mapa com a consequente identificação de novos riscos. Atendendo a respectiva política de risco. Foram mapeados os fatores causadores dos riscos, os controles vigentes, as ações mitigatórias existentes de todos os processos da empresa e estabelecido, em conjunto com as unidades responsáveis pelos riscos, novas ações necessárias para equacionamento em níveis aceitáveis.

No mês de junho de 2023 foram apresentados os resultados da avaliação do nível da maturidade dos controles internos frente ao padrão COSO 2013 do Painel de Controle Interno — ferramenta informatizada com acesso liberado à gestão, dando início a uma divulgação contínua da evolução destes índices aderência.

5.3 Programa de integridade

Após 15 meses, o nível de aderência dos controles corporativos frente ao padrão COSO 2013 foi de 93,94%.

Em maio 2022 foi realizado treinamento para Certificação em Compliance de todos os empregados da área de Conformidade, para atender o estabelecido no Artigo 33 do Estatuto Social da Companhia do Metrô que exige conhecimentos técnicos específicos para execução das atividades das áreas de Conformidade, Gestão de Riscos e de Controle Interno.

Em 2022 houve capacitação em Due Diligence tanto para os empregados da GRC, que é a responsável pela sua gestão e execução, como para os que demandam essa atividade em outras áreas da empresa.

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

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

5.3 Programa de integridade



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

O Conselho de Administração é o órgão de deliberação colegiada responsável pela orientação superior da Companhia, composto por 7 a 11 membros, eleitos pela Assembleia Geral, todos com mandato unificado de dois anos a contar da data da eleição, permitida a reeleição.

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

O Conselho Fiscal é órgão de funcionamento permanente cujas principais atribuições são fiscalizar as atividades da Administração, examinar as demonstrações contábeis e emitir opiniões sobre os relatórios financeiros, nos termos das Leis n.º 6.404/1976 e 13.303/2016, suas alterações posteriores, e nos Estatutos Sociais. O Conselho Fiscal

5.3 Programa de integridade

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

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

O Comitê de Ética, constituído também em 2018, tem por atribuições o recebimento de denúncias, avaliação e julgamento de violações ao Código de Conduta e Integridade, com o objetivo de aprimorar continuamente a governança e os padrões éticos.

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

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

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

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

5.3 Programa de integridade

iii. se o emissor possui código de ética ou de conduta formalmente aprovado, indicando:

- **se ele se aplica a todos os diretores, conselheiros fiscais, conselheiros de administração e empregados e se abrange também terceiros, tais como fornecedores, prestadores de serviço, agentes intermediários e associados**

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

- **as sanções aplicáveis na hipótese de violação ao código ou a outras normas relativas ao assunto, identificando o documento onde essas sanções estão previstas**

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

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

Em caso de pessoa jurídica o processo, após análise, em caso confirmado, as sanções serão aplicadas conforme normativo NOR-04-202 - Sanções no Processo Licitatório e Nos Contratos.

- **órgão que aprovou o código, data da aprovação e, caso o emissor divulgue o código de conduta, locais na rede mundial de computadores onde o documento pode ser consultado.**

5.3 Programa de integridade

O Código de Conduta e Integridade da Companhia foi aprovado pela alta administração - Ata da Reunião Ordinária do Conselho de Administração da “Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô”, realizada no dia 24/01/2008. Atualmente o documento encontra-se em sua 6ª revisão com vigência a partir de 29/05/2023. Documento de Aprovação: Reunião do Conselho de Administração RCA-017/2023. O Código de Conduta e Integridade pode ser consultado no site da Companhia no seguinte endereço eletrônico:

<https://governancacorporativa.metrosp.com.br/Paginas/Conduta-e-Integridade.aspx>

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

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

O Canal de Denúncias é interno e está a cargo do Comitê de Ética.

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

O Canal de Denúncias está disponível para os públicos interno e externo, através do site da Companhia, com amplo acesso pela rede mundial de computadores e pode ser acessado pelo endereço eletrônico: <https://www.metro.sp.gov.br/fale-conosco/denuncia/>

e pessoalmente/Carta: Rua Boa Vista, 175 - Bloco B - 3º Andar – GRC - São Paulo (de segunda a sexta-feira, exceto feriados), das 08h00 às 16h30.

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

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

5.3 Programa de integridade

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

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

iv. órgão do emissor responsável pela apuração de denúncias

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

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

Nenhum caso ocorreu na Companhia no período indicado. Porém, cumpre informar as notas I, II e III das demonstrações financeiras do exercício 2023.

Cabe salientar que a alta Administração reforça constantemente junto aos colaboradores, clientes e fornecedores seu compromisso de melhoria contínua nos seus programas de controles internos e conformidade, e vem tomando medidas internas para que haja o reforço de ações que tenham condições de mitigar atos de improbidade ou contrários às regras de governança estabelecidas pela Companhia.

Medidas corretivas adotadas:

5.3 Programa de integridade

Em janeiro de 2020 a Deloitte, contratada pela Companhia do Metrô, iniciou o projeto de levantamento de riscos de integridade e de não conformidade com as leis, regulamentos e instrumentos organizacionais, abrangendo os principais processos da Companhia.

Adicionalmente foi estabelecido um programa de trabalho para revisão dos riscos e controles de integridade de 17 (dezesete) processos que mereciam maior atenção, principalmente em função das características das atividades, denominados riscos inerentes. A atividade consistiu na identificação dos principais riscos dessa categorização e avaliação detalhada dos controles mitigatórios.

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

Não se aplica.

5.5 Outras informações relevantes

5.5. Fornecer outras informações que o emissor julgue relevantes

Não há informações adicionais a serem prestadas.

6.1/2 Posição acionária

CONTROLADORA / INVESTIDORA						
ACIONISTA						
CPF/CNPJ acionista	Nacionalidade-UF	Participa de acordo de acionistas	Acionista controlador	Última alteração		
Acionista Residente no Exterior	Nome do Representante Legal ou Mandatário		Tipo de pessoa	CPF/CNPJ		
Detalhamento de ações Unidade						
Qtde. ações ordinárias Unidade	Ações ordinárias %	Qtde. ações preferenciais Unidade	Ações preferenciais %	Qtde. total de ações Unidade	Total ações %	
CONTROLADORA / INVESTIDORA				CPF/CNPJ acionista	Composição capital social	
BNDES PARTICIPAÇÕES S.A.						
00.383.281/0001-09	Brasil	Não	Não	29/02/2024		
Não						
1.171	0,013	0	0,000	1.171	0,013	
Classe Ação	Qtde. de ações Unidade	Ações %	Ações (%) da espécie	Ações (%) do capital social		
TOTAL	0	0.000				
FAZENDA DO ESTADO DE SÃO PAULO - FESP						
46.379.400/0001-50	Brasil	Não	Sim	29/02/2024		
Não						
8.906.665	97,769	0	0,000	8.906.665	97,769	
Classe Ação	Qtde. de ações Unidade	Ações %	Ações (%) da espécie	Ações (%) do capital social		
TOTAL	0	0.000				
PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO						
46.395.000/0001-39	Brasil	Não	Não	29/02/2024		
Não						
202.032	2,218	0	0,000	202.032	2,218	
Classe Ação	Qtde. de ações Unidade	Ações %	Ações (%) da espécie	Ações (%) do capital social		
TOTAL	0	0.000				
AÇÕES EM TESOURARIA						

6.1/2 Posição acionária

CONTROLADORA / INVESTIDORA						
ACIONISTA						
CPF/CNPJ acionista	Nacionalidade-UF	Participa de acordo de acionistas	Acionista controlador	Última alteração		
Acionista Residente no Exterior	Nome do Representante Legal ou Mandatário	Tipo de pessoa	CPF/CNPJ			
Detalhamento de ações Unidade						
Qtde. ações ordinárias Unidade	Ações ordinárias %	Qtde. ações preferenciais Unidade	Ações preferenciais %	Qtde. total de ações Unidade	Total ações %	
CONTROLADORA / INVESTIDORA				CPF/CNPJ acionista	Composição capital social	
4	0,000	0	0,000	4	0,000	
OUTROS						
0	0,000	0	0,000	0	0,000	
TOTAL						
9.109.872	100,000	0	0,000	9.109.872	100,000	

6.1/2 Posição acionária

CONTROLADORA / INVESTIDORA						
ACIONISTA						
CPF/CNPJ acionista	Nacionalidade-UF	Participa de acordo de acionistas	Acionista controlador	Última alteração		
Acionista Residente no Exterior	Nome do Representante Legal ou Mandatário		Tipo de pessoa	CPF/CNPJ		
Detalhamento de ações Unidade						
Qtde. ações ordinárias Unidade	Ações ordinárias %	Qtde. ações preferenciais Unidade	Ações preferenciais %	Qtde. total de ações Unidade	Total ações %	
CONTROLADORA / INVESTIDORA				CPF/CNPJ acionista	Composição capital social	
FAZENDA DO ESTADO DE SÃO PAULO - FESP				46.379.400/0001-50		
AÇÕES EM TESOURARIA						
0	0,000	0	0,000	0	0,000	
OUTROS						
1	100,000	0	0,000	1	100,000	
TOTAL						
1	100,000	0	0,000	1	100,000	

6.3 Distribuição de capital

Data da última assembleia / Data da última alteração	29/04/2024
Quantidade acionistas pessoa física	0
Quantidade acionistas pessoa jurídica	3
Quantidade investidores institucionais	0

Ações em Circulação

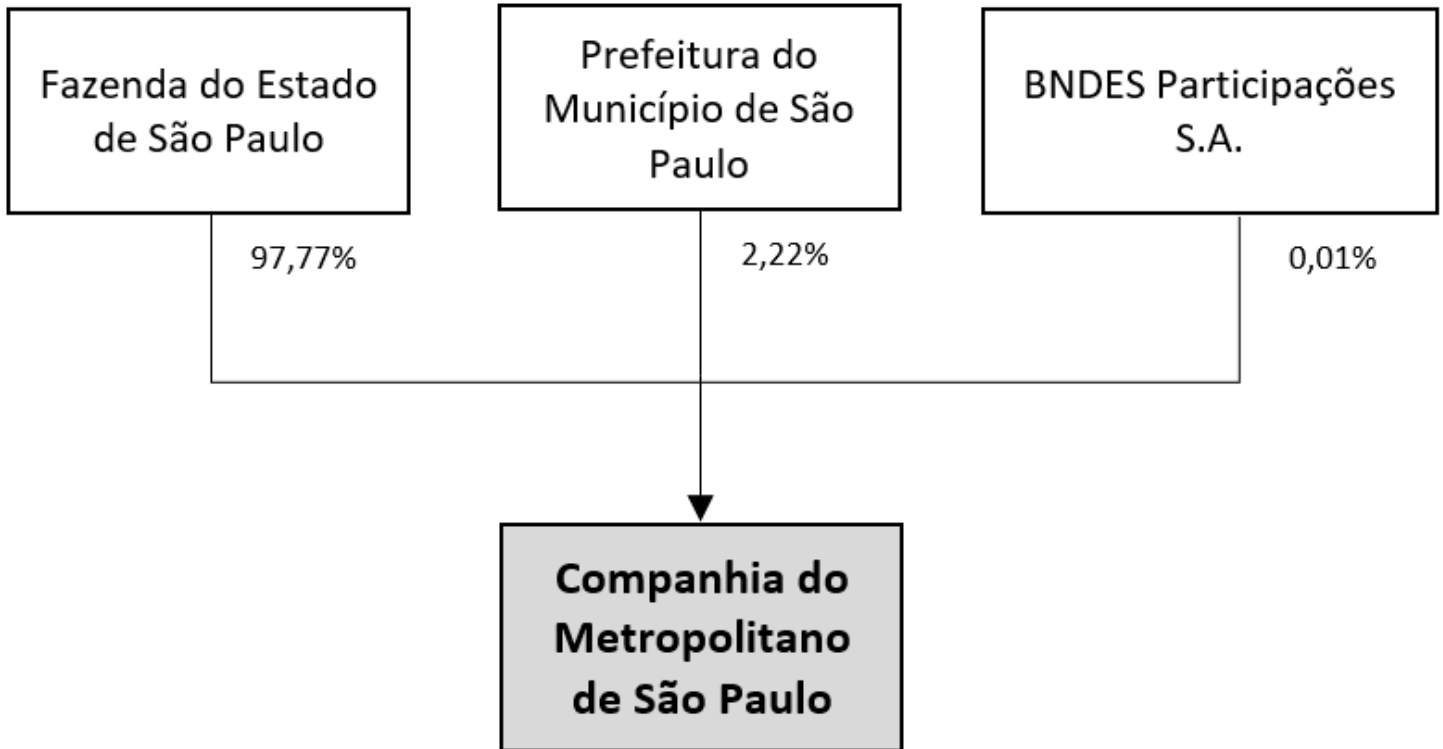
Ações em circulação correspondente a todas ações do emissor com exceção das de titularidade do controlador, das pessoas a ele vinculadas, dos administradores do emissor e das ações mantidas em tesouraria

Quantidade ordinárias	0	0,000%
Quantidade preferenciais	0	0,000%
Total	0	0,000%

6.5 Organograma dos acionistas e do grupo econômico

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

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



6.6 Outras informações relevantes

6.6. Fornecer outras informações que o emissor julgue relevantes

Não existem informações relevantes adicionais a serem reportadas.

7.1 Principais características dos órgãos de administração e do conselho fiscal

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

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

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

i. a periodicidade das avaliações e sua abrangência

ii. metodologia adotada e os principais critérios utilizados nas avaliações

iii. se foram contratados serviços de consultoria ou assessoria externos

c. regras de identificação e administração de conflitos de interesses

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

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

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

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

7.1 Principais características dos órgãos de administração e do conselho fiscal

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

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

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

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

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

Atualmente o SGA conta com os seguintes objetivos ambientais:

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

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

7.1 Principais características dos órgãos de administração e do conselho fiscal

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

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

Quantidade de membros por declaração de gênero

	Feminino	Masculino	Não binário	Outros	Preferê não responder
Diretoria	0	5	0	0	0
Conselho de Administração - Efetivos	0	11	0	0	0
Conselho de Administração - Suplentes	Não se aplica	Não se aplica	Não se aplica	Não se aplica	Não se aplica
Conselho Fiscal - Efetivos	0	5	0	0	0
Conselho Fiscal - Suplentes	1	4	0	0	0
TOTAL = 26	1	25	0	0	0

Quantidade de membros por declaração de cor e raça

	Amarelo	Branco	Preto	Pardo	Indígena	Outros	Preferê não responder
TOTAL = 0	0	0	0	0	0	0	0

7.3 Composição e experiências profissionais da administração e do conselho fiscal

Funcionamento do conselho fiscal: Permanente

Nome ADOLFO CASCUDO RODRIGUES **CPF:** 912.884.017-87 **Passaporte:** **Nacionalidade:** Brasil **Profis são:** Bacharelado em Administração **Data de Nascimento:** 27/11/1966

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

Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Descrição de outro cargo/função	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Conselho Fiscal	29/04/2024	1 ano, até a AGO de 2025.	C.F.(Efetivo)Eleito p/Minor.Ordinaristas		03/05/2024	Sim	26/04/2022

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	

Nome ALFREDO FALCHI NETO **CPF:** 012.526.428-30 **Passaporte:** **Nacionalidade:** Brasil **Profis são:** Economista **Data de Nascimento:** 18/02/1956

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

Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Descrição de outro cargo/função	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Diretoria	12/08/2022	2 anos	Outros Diretores	Não exerce outro cargo ou função no emissor.	12/08/2022	Sim	13/03/2015

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	

Nome ANDRÉ DA SILVA CURCIO **CPF:** 286.406.588-62 **Passaporte:** **Nacionalidade:** Brasil **Profis são:** Bacharel em Direito, Licenciado em Letras **Data de Nascimento:** 24/07/1980

Experiência Profissional: André da Silva Curcio é bacharel em Direito, Licenciado em Letras e pós graduando em Neurociências e Comportamento. Com mais de 14 anos de atuação na Secretaria da Fazenda do estado de São Paulo, é Corregedor Geral na Corregedoria de Fiscalização Tributária desde março de 2024 e Juiz do Tribunal de Impostos e Taxas desde janeiro de 2022. Exerceu, entre outros, o cargo de Auditor Fiscal da Receita Estadual e foi professor de contabilidade convidado pela FUNDACE/USP. / N/A.

Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Descrição de outro cargo/função	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Conselho Fiscal	29/04/2024	1 ano, até a AGO de 2025.	C.F.(Suplent)Eleito p/Controlador		03/05/2024	Sim	03/05/2024

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação

N/A

Nome ANTONIO JULIO CASTIGLIONI NETO **CPF:** 054.462.337-19 **Passaporte:** **Nacionalidade:** Brasil **Profis são:** Advogado **Data de Nascimento:** 26/02/1980

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

Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Descrição de outro cargo/função	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Diretoria e Conselho de Administração	29/04/2024	Até 11/08/2024.	Conselheiro(Efetivo) e Dir. Presidente		30/04/2024	Sim	19/04/2023

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	

Nome BETY TICHAUER **CPF:** 176.874.818-79 **Passaporte:** **Nacionalidade:** Brasil **Profis são:** Administrador de Empresas **Data de Nascimento:** 26/04/1976

Experiência Profissional: Bety Tichauer é formada em Administração de Empresas pela Fundação Getúlio Vargas (FGV), com extensão em Marketing pela UC Berkeley. Possui vasta experiência no mercado corporativo, ocupando atualmente o cargo de Diretora de Projetos Especiais na Fundação para o Desenvolvimento da Educação – FDE e é, além disso, Conselheira Fiscal da EMTU. Foi Diretora de Marketing da VISA do Brasil e VISA Internacional México e exerceu o cargo de CEO - Diretora Superintendente da Junior Achievement Brasil. / N/A.

Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Descrição de outro cargo/função	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Conselho Fiscal	29/04/2024	1 ano, até a AGO de 2025.	C.F.(Suplent)Eleito p/Controlador		03/05/2024	Sim	03/05/2024

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	

Nome CARLOS ROBERTO DE ALBUQUERQUE SÁ **CPF:** 212.107.217-91 **Passaporte:** **Nacionalidade:** Brasil **Profis são:** Economista e Contador **Data de Nascimento:** 31/01/1950

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

Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Descrição de outro cargo/função	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Conselho de Administração	29/04/2024	Até a AGO de 2026.	Conselho de Adm. Independente (Efetivo)		30/04/2024	Sim	27/04/2023

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	

Nome CLEYTON RICARDO BATISTA **CPF:** 169.593.798-81 **Passaporte:** **Nacionalidade:** Brasil **Profis são:** Advogado **Data de Nascimento:** 14/06/1973

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

Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Descrição de outro cargo/função	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Conselho de Administração	29/04/2024	Até a AGO de 2026.	Conselho de Administração (Efetivo)		30/04/2024	Sim	27/04/2023

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	

Nome DANIEL RODRIGUES ALDIGUERI **CPF:** 725.511.433-49 **Passaporte:** **Nacionalidade:** Brasil **Profis são:** Servidor Público e Engenheiro **Data de Nascimento:** 13/02/1976

Experiência Profissional: Daniel Rodrigues Aldigueri possui 24 anos de experiência profissional com infraestrutura e serviços de transportes. No Ministério de Portos e Aeroportos, é Coordenador Geral de Planejamento e Gestão Fundiária desde dezembro de 2023 e Diretor Substituto de Novas Outorgas desde agosto de 2020. É Conselheiro Fiscal da Autoridade Portuária de Santos. De 2019 a 2022, foi Conselheiro de Administração e Presidente do Conselho da Codesa e Coordenador-Geral de Modelagem de Desestatizações do Ministério da Infraestrutura. Atuou nas 5 primeiras rodadas de concessões de aeroportos como gerente, sendo, desde março/2010, servidor da carreira de Especialista em Regulação da ANAC. É Doutor em Transportes pela UnB, Mestre em Logística e Gestão Portuária pela UPV/Espanha, Mestre em Engenharia de Transportes pela POLI/USP, Certificado em Planejamento e Projeto de Transporte Urbano pela JICA/Japan e Engenheiro Civil pela UFC. / N/A.

Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Descrição de outro cargo/função	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Conselho de Administração	29/04/2024	Até AGO de 2026.	Conselho de Administração (Efetivo)		30/04/2024	Sim	21/07/2023

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	

Nome FABIANO MARTINS DE OLIVEIRA **CPF:** 183.062.728-70 **Passaporte:** **Nacionalidade:** Brasil **Profis são:** Servidor Público e Administrador **Data de Nascimento:** 16/05/1977

Experiência Profissional: Fabiano Martins de Oliveira é Auditor-Fiscal Tributário Municipal, exercendo atualmente o cargo de Secretário Adjunto da Fazenda da Prefeitura de São Paulo. Foi Subsecretário de Planejamento e Orçamento do Município de São Paulo por mais de quatro anos, onde também exerceu o cargos de Diretor de Administração Financeira. Atua desde 2019 como Conselheiro de Administração da São Paulo Transportes. Também atuou como Conselheiro Fiscal da Companhia de Engenharia de Tráfego e da São Paulo Urbanismo. Especialista em Gestão Financeira e possui MBA em Gestão Tributária Moderna. / N/A.

Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Descrição de outro cargo/função	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Conselho de Administração	29/04/2024	Até a AGO de 2026.	Conselho de Administração (Efetivo)		30/04/2024	Não	23/11/2023

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	

Nome FÁBIO HENRIQUE GALINARI CPF: 113.677.868-35 **Passaporte:** **Nacionalidade:** Brasil **Profis são:** Engenheiro, advogado e Auditor Fiscal da Receita Estadual **Data de Nascimento:** 17/11/1964

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

Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Descrição de outro cargo/função	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Conselho Fiscal	29/04/2024	1 ano, até a AGO de 2025.	C.F.(Suplent)Eleito p/Controlador		03/05/2024	Sim	27/04/2023

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	

Nome FÁBIO SIQUEIRA NETTO **CPF:** 150.987.578-60 **Passaporte:** **Nacionalidade:** Brasil **Profis são:** Engenheiro **Data de Nascimento:** 18/10/1971

Experiência Profissional: Fábio Siqueira Netto possui graduações nas áreas da Computação e Engenharia, especializações nas áreas de Gestão de Negócios, TI e Tecnologias Metroviárias, além de Mestrado em Engenharia Elétrica. É profissional de carreira na Companhia do Metropolitano de São Paulo-Metrô há mais de 30 anos, tendo atuado como gestor em diversas áreas e como Assessor Técnico da Presidência. Recentemente, foi eleito Diretor-Presidente do Observatório Metropolitano da Mobilidade Urbana de São Paulo, OMMUSP, entidade que está sendo instituída com o objetivo de promover melhorias nos sistemas de mobilidade urbana do estado.

Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Descrição de outro cargo/função	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Diretoria	09/04/2024	Até 11/08/2024	Outros Diretores	Não exerce outro cargo ou função no emissor.	10/04/2024	Sim	10/04/2024

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	

Nome GUILHERME MURARO DERRITE **CPF:** 312.006.068-25 **Passaporte:** **Nacionalidade:** Brasil **Profis são:** Bacharel em Direito, em Ciências Policiais e Segurança Pública **Data de Nascimento:** 10/10/1984

Experiência Profissional: Guilherme Muraro Derrite é Bacharel em Ciências Policiais e Segurança Pública, bacharel em Direito e pós-graduado em Ciências Jurídicas e em Direito Constitucional. Oficial da Reserva da Polícia Militar do Estado de São Paulo, onde ingressou em 2003, comandou o Pelotão de Rota e Pelotão de Força Tática do 49º BPM, passando a servir no Corpo de Bombeiros em 2016. Foi eleito Deputado Federal por São Paulo em 2018, compondo as comissões mais relevantes da casa. Reeleito em 2022, licenciou-se para assumir o cargo de Secretário de Segurança Pública no Estado de São Paulo em janeiro de 2023. Também é Conselheiro Fiscal da Companhia Ambiental do Estado de São Paulo - CESTESB. / N/A.

Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Descrição de outro cargo/função	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Conselho Fiscal	29/04/2024	1 ano, até a AGO de 2025.	C.F.(Efetivo)Eleito p/Controlador		03/05/2024	Sim	03/05/2024

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	

Nome GUSTAVO VILLAÇA VARGAS SAMPAIO BRAGA **CPF:** 719.824.001-10 **Passaporte:** **Nacionalidade:** Brasil **Profis são:** Advogado **Data de Nascimento:** 06/02/1981

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

Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Descrição de outro cargo/função	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Conselho de Administração	29/04/2024	Até a AGO de 2026.	Conselho de Administração (Efetivo)		30/04/2024	Sim	27/04/2023

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	

Nome JOÃO JORGE FADEL FILHO **CPF:** 227.504.358-62 **Passaporte:** **Nacionalidade:** Brasil **Profis são:** Advogado **Data de Nascimento:** 10/01/1983

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

Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Descrição de outro cargo/função	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Conselho de Administração	29/04/2024	Até a AGO de 2026.	Conselho de Adm. Independente (Efetivo)		30/04/2024	Sim	27/04/2023

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação

N/A

Nome LUCIANO GARCIA MIGUEL **CPF:** 045.725.278-22 **Passaporte:** **Nacionalidade:** Brasil **Profis são:** Advogado e Auditor Fiscal da Receita Estadual **Data de Nascimento:** 27/01/1963

Experiência Profissional: Luciano Garcia Miguel é graduado em Direito, com mestrado em Direito e doutorado em Direito do Estado. Foi, dentre outros, Diretor Adjunto da Consultoria Tributária da Secretaria da Fazenda do Estado de São Paulo e, desde abril de 2019, é Subcoordenador Adjunto da Administração Tributária./ N/A.

Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Descrição de outro cargo/função	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Conselho Fiscal	29/04/2024	1 ano, até a AGO de 2025.	C.F.(Efetivo)Eleito p/Controlador		03/05/2024	Sim	27/04/2023

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	

Nome MARCELO SOARES DE SOUZA **CPF:** 075.073.037-48 **Passaporte:** **Nacionalidade:** Brasil **Profis são:** Contador **Data de Nascimento:** 05/04/1978

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

Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Descrição de outro cargo/função	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Conselho Fiscal	29/04/2024	1 ano, até a AGO de 2025.	C.F.(Suplent)Eleito p/Minor.Ordinaristas		03/05/2024	Sim	26/04/2022

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	

Nome MAURO ANTÔNIO GUMIERO **CPF:** 220.127.738-93 **Passaporte:** **Nacionalidade:** Brasil **Profis são:** Administrador **Data de Nascimento:** 24/05/1981
 VOLTARELLI

Experiência Profissional: Mauro Antônio Gumiero Voltarelli é administrador, com MBA em Gestão Empresarial e pós-graduado em PEC-Controladoria e Finanças. Foi proprietário da Pura Transporte e Logística entre maio de 2002 e novembro de 2011, consultor em gestão empresarial, finanças e comercial da Landits Gestão de Shopping Centers- Ltda entre janeiro de 2012 a dezembro de 2014, e Presidente-proprietário da OutCome Consultoria Empresarial entre janeiro de 2015 e março de 2017. Foi Gerente Setorial do Departamento Estadual de Trânsito – DETRAN-SP por seis anos e atualmente é Assessor da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM. / N/A.

Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Descrição de outro cargo/função	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Conselho de Administração	29/04/2024	Até a AGO de 2026.	Conselho de Administração (Efetivo)		30/04/2024	Sim	27/04/2023

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	

Nome MILTON FRASSON **CPF:** 949.937.268-72 **Passaporte:** **Nacionalidade:** Brasil **Profis são:** Administrador **Data de Nascimento:** 04/02/1958

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

Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Descrição de outro cargo/função	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Conselho de Administração	29/04/2024	Até a AGO de 2026.	Presidente do Conselho de Administração		30/04/2024	Sim	27/04/2023

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	

Nome PAULO MAURICIO MACULEVICIUS FERREIRA **CPF:** 157.661.058-60 **Passaporte:** **Nacionalidade:** Brasil **Profis são:** Bacharel em Direito, em Ciências Policiais e Segurança Pública **Data de Nascimento:** 25/12/1976

Experiência Profissional: Paulo Maurício Maculevicius Ferreira é bacharel em Ciências Policiais e Segurança Pública, bacharel em Direito, possui MBA Executivo e é Mestre em Ciências Policiais. Ingressou na Polícia Militar do Estado de São Paulo em 1996, com carreira consolidada no Corpo de Bombeiros desde o ano 2000. Foi, por dois anos, Assessor Parlamentar na Câmara dos Deputados e atualmente é Chefe de Gabinete da Secretaria de Segurança Pública do Estado de São Paulo. Além disso, é membro suplente do Conselho Fiscal do Instituto de Pesquisa Tecnológicas do Estado de São Paulo – IPT. / N/A.

Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Descrição de outro cargo/função	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Conselho Fiscal	29/04/2024	1 ano, até a AGO de 2025.	C.F.(Suplent)Eleito p/Controlador		03/05/2024	Sim	03/05/2024

Condenações:

Tipo de Condenação

Descrição da Condenação

N/A

Nome PAULO MENEZES FIGUEIREDO **CPF:** 004.236.568-64 **Passaporte:** **Nacionalidade:** Brasil **Profis são:** Administrador e Advogado **Data de Nascimento:** 19/01/1959

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

Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Descrição de outro cargo/função	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Diretoria	12/08/2022	2 anos	Diretor de Relações com Investidores	Não exerce outro cargo ou função no emissor.	12/08/2022	Sim	09/02/2022

Condenações:

Tipo de Condenação

Descrição da Condenação

N/A

Nome PAULO SÉRGIO AMALFI MECA **CPF:** 029.834.748-28 **Passaporte:** **Nacionalidade:** Brasil **Profis são:** Engenheiro **Data de Nascimento:** 22/11/1961

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

Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Descrição de outro cargo/função	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Diretoria	12/08/2022	2 anos	Outros Diretores	Não exerce outro cargo ou função no emissor.	12/08/2022	Sim	29/06/2015

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	

Nome RODRIGO BEZERRA DA SILVA **CPF:** 059.398.074-37 **Passaporte:** **Nacionalidade:** Brasil **Profis são:** Administrador **Data de Nascimento:** 24/04/1986

Experiência Profissional: Rodrigo Bezerra da Silva é administrador de empresas, pós-graduado em Planejamento e Gestão Pública e mestre em Gestão de Políticas Públicas, e servidor público. Foi Diretor da Escola Fazendária do Estado de São Paulo/Assessor Especial IV de abril de 2016 a março de 2019; Diretor da Escola de Governo do Estado de São Paulo de março de 2019 a maio de 2021. É Secretário Executivo do Conselho do Banco do Povo desde agosto de 2022, Secretário Executivo do Conselho do FUNAC desde agosto de 2022. Na Secretaria da Fazenda e Planejamento do Estado de São Paulo, foi Assistente Fiscal no Gabinete do Secretário de junho de 2021 a outubro de 2023 e é Subsecretário de Planejamento desde novembro de 2023./ N/A.

Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Descrição de outro cargo/função	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Conselho de Administração	29/04/2024	Até a AGO de 2026.	Conselho de Administração (Efetivo)		30/04/2024	Sim	27/04/2023

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	

Nome TZUNG SHEI UE **CPF:** 022.829.408-81 **Passaporte:** **Nacionalidade:** China **Profis são:** Economista **Data de Nascimento:** 21/04/1964

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

Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Descrição de outro cargo/função	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Conselho Fiscal	29/04/2024	1 ano, até a AGO de 2025.	C.F.(Efetivo)Eleito p/Controlador		03/05/2024	Sim	27/04/2023

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	

Nome VINÍCIUS FARAJ **CPF:** 327.378.228-58 **Passaporte:** **Nacionalidade:** Brasil **Profis são:** Engenheiro Civil **Data de Nascimento:** 19/10/1983

Experiência Profissional: Vinicius Faraj é Engenheiro Civil pela Escola Politécnica da USP, com pós-graduação em Gestão Industrial, MBA em Finanças e em gestão de Empresas pela Fundação Getulio Vargas e MBA Executivo Internacional. Com carreira de 20 anos em posições de liderança em operações, obras e suprimentos em construtoras e incorporadoras, atualmente é Diretor de Obras e Serviços na Fundação para o Desenvolvimento da Educação - FDE. Foi Conselheiro Fiscal da Prodesp e é Conselheiro Fiscal Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano – CDHU. / N/A.

Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Descrição de outro cargo/função	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Conselho Fiscal	29/04/2024	1 ano, até a AGO de 2025.	C.F.(Efetivo)Eleito p/Controlador		03/05/2024	Sim	03/05/2024

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	

Nome WAGNER FAJARDO PEREIRA **CPF:** 906.525.258-49 **Passaporte:** **Nacionalidade:** Brasil **Profis são:** Técnico em segurança do trabalho **Data de Nascimento:** 30/11/1956

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

Órgãos da Administração:

Órgão da Administração	Data da Eleição	Prazo do mandato	Cargo eletivo ocupado	Descrição de outro cargo/função	Data de posse	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Conselho de Administração	29/04/2024	Até a AGO de 2026.	Conselho de Administração (Efetivo)		30/04/2024	Não	16/02/2023

Condenações:

Tipo de Condenação

Descrição da Condenação

N/A

7.4 Composição dos comitês

Nome: ALEXANDRE AKIO MOTONAGA **CPF:** 104.458.748-21 **Passaporte:** **Nacionalidade:** Brasil **Profissão:** Advogado **Data de Nascimento:** 10/09/1966

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

Comitês:

Tipo comitê	Tipo auditoria	Cargo ocupado	Data posse	Prazo mandato	Descrição de outros comitês	Descrição de outro cargo/função	Data da eleição	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Comitê de Auditoria	Comitê de Auditoria Estatuário aderente a Resolução CVM nº 23/21	Membro do Comitê (Efetivo)	29/06/2018	Sem mandato fixo			29/06/2018	Sim	29/06/2018

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	

Nome: CARLOS ROBERTO DE ALBUQUERQUE SÁ **CPF:** 212.107.217-91 **Passaporte:** **Nacionalidade:** Brasil **Profissão:** Economista e Contador **Data de Nascimento:** 31/01/1950

Experiência Profissional:

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

Comitês:

Tipo comitê	Tipo auditoria	Cargo ocupado	Data posse	Prazo mandato	Descrição de outros comitês	Descrição de outro cargo/função	Data da eleição	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Comitê de Auditoria	Comitê de Auditoria Estatuário aderente a Resolução CVM nº 23/21	Membro do Comitê (Efetivo)	27/04/2023	Sem mandato fixo.			27/04/2023	Sim	27/04/2023

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	

Nome: CINTYA CRISTINA FERREIRA MARQUES PINTO **CPF:** 488.279.913-87 **Passaporte:** **Nacionalidade:** Brasil **Profissão:** Contadora **Data de Nascimento:** 20/04/1972

Experiência Profissional:

Cintya Cristina Ferreira Marques Pinto é contadora, com vinte anos de experiência, incluindo a execução de serviços de auditoria interna com realização de relatórios e fiscalização de atividades na Companhia Docas do Maranhão – CODOMAR. Desde maio de 2016 é contadora na Confisc Consultoria Fisco Contábil, realizando escrituração contábil, fiscal, contas a pagar e receber (financeiro), conciliação bancária e departamento pessoal./ É membro do Comitê de Auditoria Estatutário do Metrô de São Paulo.

Comitês:

Tipo comitê	Tipo auditoria	Cargo ocupado	Data posse	Prazo mandato	Descrição de outros comitês	Descrição de outro cargo/função	Data da eleição	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Comitê de Auditoria	Comitê de Auditoria Estatuário aderente a Resolução CVM nº 23/21	Membro do Comitê (Efetivo)	14/08/2023	Sem mandato fixo.			14/08/2023	Sim	14/08/2023

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
--------------------	-------------------------

N/A

Nome: JANAINA SCHOENMAKER **CPF:** 268.773.978-27 **Passaporte:** **Nacionalidade:** Brasil **Profissão:** Advogada **Data de Nascimento:** 14/04/1977

Experiência Profissional: Janaina Schoenmaker é advogada, especialista em Direito Administrativo Empresarial pela Fundação Getúlio Vargas – FGV, Mestre pela Universidade de São Paulo e formada no curso Program for Management Development - PMD no IESE Business School, Universidade de Navarra. Entre 2019 e 2023 foi Conselheira Suplente no Conselho Deliberativo do Instituto de Seguridade Social Metrus. Desde 2019 exerce o cargo de Gerente Jurídica na Companhia do Metrô. / N/A.

Comitês:

Tipo comitê	Tipo auditoria	Cargo ocupado	Data posse	Prazo mandato	Descrição de outros comitês	Descrição de outro cargo/função	Data da eleição	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Outros Comitês		Membro do Comitê (Efetivo)	30/04/2024	Sem mandato fixo.	Comitê de Elegibilidade		29/04/2024	Sim	30/04/2024

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	

Nome: MARCELO CARDONA SOBRAL **CPF:** 148.672.038-23 **Passaporte:** **Nacionalidade:** Brasil **Profissão:** Contador e Auditor **Data de Nascimento:** 11/02/1974

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

Comitês:

Tipo comitê	Tipo auditoria	Cargo ocupado	Data posse	Prazo mandato	Descrição de outros comitês	Descrição de outro cargo/função	Data da eleição	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Comitê de Auditoria	Comitê de Auditoria Estatuário aderente a Resolução CVM nº 23/21	Membro do Comitê (Efetivo)	27/04/2023	Sem mandato fixo.			27/04/2023	Sim	27/04/2023

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	

Nome: MARISA CARLA AYRES CAMARINI **CPF:** 119.589.198-96 **Passaporte:** **Nacionalidade:** Brasil **Profissão:** Psicóloga **Data de Nascimento:** 31/12/1969

Experiência Profissional: Marisa Carla Ayres Camarini é Psicóloga e Pós-graduada em Administração de Recursos Humanos. Possui 30 anos de experiência em gestão na área de Recursos Humanos em empresas de diversos segmentos como GA.MA Italy, Televisão Cidade (NET) e Atento do Brasil e atuou por 12 anos como Diretora de Recursos Humanos na Interfile BPO. Desde 2019 exerce o cargo de Gerente de Recursos Humanos na Companhia do Metropolitano de São Paulo./ N/A.

Comitês:

Tipo comitê	Tipo auditoria	Cargo ocupado	Data posse	Prazo mandato	Descrição de outros comitês	Descrição de outro cargo/função	Data da eleição	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Outros Comitês		Membro do Comitê (Efetivo)	30/04/2024	Sem mandato fixo.	Comitê de Elegibilidade.		29/04/2024	Sim	30/04/2024

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	

Nome: RICARDO DOS SANTOS **CPF:** 128.402.808-92 **Passaporte:** **Nacionalidade:** Brasil **Profissão:** Engenheiro Elétrico **Data de Nascimento:** 25/05/1970

Experiência Profissional:

Ricardo dos Santos é engenheiro eletricista pela Universidade Paulista, pós-graduado em Engenharia de Projetos em Sistemas de Informação pela Faculdade Radial e possui Especialização em Tecnologia Metroferroviária pela Universidade de São Paulo - USP e Gestão de Negócios pela Fundação Dom Cabral - FDC. Atua há trinta anos na área de Transporte Metroferroviário com vasta experiência na implantação de novos sistemas de sinalização e telecomunicações. Foi Coordenador de Implantação e Testes de Sistemas, Chefe do Departamento de Adequações, Implantações e Testes de Sistemas e ocupou por 5 anos, o cargo de Gerente de Manutenção da Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô. Atualmente ocupa o cargo de Gerente de Gestão de Riscos Corporativos e Conformidade / N/A.

Comitês:

Tipo comitê	Tipo auditoria	Cargo ocupado	Data posse	Prazo mandato	Descrição de outros comitês	Descrição de outro cargo/função	Data da eleição	Foi eleito pelo controlador	Data de início do primeiro mandato
Outros Comitês		Membro do Comitê (Efetivo)	30/04/2024	Sem mandato fixo.	Comitê de Elegibilidade.		29/04/2024	Sim	30/04/2024

Condenações:

Tipo de Condenação	Descrição da Condenação
N/A	

7.5 Relações familiares

Justificativa para o não preenchimento do quadro:

Informações dispensadas para emissores listados na categoria B.

7.6 Relações de subordinação, prestação de serviço ou controle

Justificativa para o não preenchimento do quadro:

Informações dispensadas para emissores listados na categoria B.

7.8 Outras informações relevantes

7.8. Fornecer outras informações que o emissor julgue relevantes

Não existem informações relevantes adicionais a serem reportadas.

8.2 Remuneração total por órgão

Remuneração total prevista para o Exercício Social corrente 31/12/2024 - Valores Anuais

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal	Total
Nº total de membros	11	6	5	22,00
Nº de membros remunerados	11	6	5	22,00
Esclarecimento				
Remuneração fixa anual				
Salário ou pró-labore	1.411.794,67	4.149.989,61	427.816,35	5.989.600,63
Benefícios direto e indireto	0,00	590.071,23	0,00	590.071,23
Participações em comitês	0,00	0,00	0,00	0,00
Outros	0,00	697.198,25	0,00	697.198,25
Descrição de outras remunerações fixas	N/A	O valor apontado no campo "Outros" inclui os encargos de INSS e FGTS sobre folha de pagamento.	N/A	
Remuneração variável				
Bônus	0,00	0,00	0,00	0,00
Participação de resultados	0,00	0,00	0,00	0,00
Participação em reuniões	0,00	0,00	0,00	0,00
Comissões	0,00	0,00	0,00	0,00
Outros	0,00	0,00	0,00	0,00
Descrição de outras remunerações variáveis	N/A	N/A	N/A	
Pós-emprego	0,00	0,00	0,00	0,00
Cessação do cargo	0,00	0,00	0,00	0,00
Baseada em ações (incluindo opções)	0,00	0,00	0,00	0,00
Observação	N/A	N/A	N/A	
Total da remuneração	1.411.794,67	5.437.259,09	427.816,35	7.276.870,11

Remuneração total do Exercício Social em 31/12/2023 - Valores Anuais

	Conselho de Administração	Diretoria Estatutária	Conselho Fiscal	Total
Nº total de membros	11	6	5	22,00
Nº de membros remunerados	11	6	5	22,00
Esclarecimento				
Remuneração fixa anual				
Salário ou pró-labore	1.201.153,73	3.234.519,46	420.466,37	4.856.139,56
Benefícios direto e indireto	0,00	473.242,31	0,00	473.242,31
Participações em comitês	0,00	0,00	0,00	0,00
Outros	0,00	503.855,70	0,00	503.855,70
Descrição de outras remunerações fixas		O valor apontado no campo "Outros" inclui os encargos de INSS e FGTS sobre folha de pagamento.		
Remuneração variável				
Bônus	0,00	0,00	0,00	0,00
Participação de resultados	0,00	0,00	0,00	0,00
Participação em reuniões	0,00	0,00	0,00	0,00
Comissões	0,00	0,00	0,00	0,00
Outros	0,00	0,00	0,00	0,00
Descrição de outras remunerações variáveis				
Pós-emprego	0,00	0,00	0,00	0,00
Cessação do cargo	0,00	0,00	0,00	0,00
Baseada em ações (incluindo opções)	0,00	0,00	0,00	0,00
Observação				
Total da remuneração	1.201.153,73	4.211.617,47	420.466,37	5.833.237,57

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

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

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

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

8.3 Remuneração variável

Justificativa para o não preenchimento do quadro:

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

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

Justificativa para o não preenchimento do quadro:

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

8.11 Ações entregues

Justificativa para o não preenchimento do quadro:

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

8.15 Remuneração mínima, média e máxima

Justificativa para o não preenchimento do quadro:

Informações dispensadas para emissores listados na categoria B.

8.17 Percentual partes relacionadas na remuneração

8.17. Em relação aos 3 últimos exercícios sociais e à previsão para o exercício social corrente, indicar o percentual da remuneração total de cada órgão reconhecida no resultado do emissor referente a membros do conselho de administração, da diretoria estatutária ou do conselho fiscal que sejam partes relacionadas aos controladores, diretos ou indiretos, conforme definido pelas regras contábeis que tratam desse assunto

	Previsão 2024	31/12/2023	31/12/2022	31/12/2021
Conselho Fiscal	60,00%	64,91%	78,69%	66,07%
Conselho de Administração	27,27%	21,92%	10,00%	10,26%

8.19 Remuneração reconhecida do controlador/controlada

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

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

8.20 Outras informações relevantes

8.20. Fornecer outras informações que o emissor julgue relevantes

Não existem informações relevantes adicionais a serem reportadas.

9.1/9.2 Identificação e Remuneração

Código CVM do Auditor	010723		
Razão Social	Tipo Auditor	CPF/CNPJ	
MAZARS AUDITORES INDEPENDENTES - SOCIEDADE SIMPLES LTDA	Juridica	07.326.840/0001-98	
Data de contratação do serviço	Data de início da prestação de serviço		
16/06/2021	13/07/2021		
Descrição dos serviços prestados			
Prestação de serviços de auditoria das demonstrações contábeis de exercícios sociais para a Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô, compreendendo: (A) Serviços de Auditoria Independente: Auditoria das Demonstrações financeiras intermediárias; Auditoria dos Controles Internos e emissão de carta de recomendações; Auditoria dos Ambientes Informatizados; Auditoria das Demonstrações Financeiras; Revisão da Escrituração Contábil Digita ECD; Revisão da Escrituração Contábil Fiscal ECF; Revisão dos formulários para registro na CVM.			
Montante total da remuneração dos auditores independentes, segregada por serviços, no último exercício social			
O montante total de remuneração para a empresa Mazars Auditores Independentes Sociedade Simples, no último exercício social (2023) foi de R\$ 152.460,04. O valor é referente aos seguintes serviços de auditoria: (I) Relatório auditor independente da demonstração contábil 2022 (R\$ 72.251,43); (II) Relatório de auditoria dos controles internos 2022 (R\$ 4.383,84); (III) Relatório auditoria dos ambientes informatizados 2022 (R\$ 9.863,64); (IV) Informações trimestrais referentes ao 1ºITR 2023 + CVM (R\$ 20.068,17); (V) Revisão Formulários para Registro na CVM das demonstrações financeiras de 31 de dezembro de 2022 (R\$ 2.974,54); (VI) Informações trimestrais referentes ao 2ºITR 2023 + CVM (R\$ 20.596,84); (VII) Revisão Escrituração Contábil Digital - ECD 2022 (R\$ 4.699,28); (VIII) Informações trimestrais referentes ao 3ºITR 2023 (R\$ 17.622,30).			
Justificativa da substituição			
Não aplicável, considerando que não houve substituição do auditor independente.			
Razão apresentada pelo auditor em caso da discordância da justificativa			
Não aplicável, considerando que não houve substituição do auditor independente.			

Código CVM do Auditor	010324		
Razão Social	Tipo Auditor	CPF/CNPJ	
BDO RCS AUDITORES INDEPENDENTES - SOCIEDADE SIMPLES LIMITADA	Juridica	54.276.936/0001-79	
Data de contratação do serviço	Data de início da prestação de serviço		
23/05/2024	01/04/2024		
Descrição dos serviços prestados			

Prestação de serviços de auditoria das demonstrações contábeis de exercícios sociais para a Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô, compreendendo:
(A) Serviços de Auditoria Independente:
Auditoria das Demonstrações financeiras intermediárias;
Auditoria dos Controles Internos;
Auditoria dos Ambientes Informatizados;
Auditoria das Demonstrações Financeiras;
Revisão da Escrituração Contábil Digital ECD;
Revisão da Escrituração Contábil Fiscal ECF;
Revisão do formulário de referência.

Montante total da remuneração dos auditores independentes, segregada por serviços, no último exercício social

Não aplicável.

Justificativa da substituição

Término do contrato com a Mazars, sendo realizado processo licitatório, cuja empresa vencedora foi a BDO.

Razão apresentada pelo auditor em caso da discordância da justificativa

Não aplicável.

.....

9.3 Independência e conflito de interesses dos auditores

9.3. Caso os auditores ou pessoas a eles ligadas, segundo as normas de independência do Conselho Federal de Contabilidade, tenham sido contratados pelo emissor ou pessoas de seu grupo econômico, para prestar outros serviços além da auditoria, descrever a política ou procedimentos adotados pelo emissor para evitar a existência de conflito de interesse, perda de independência ou objetividade de seus auditores independentes

Não aplicável, considerando que não houve a prestação de outros serviços além da auditoria pelo auditor independente.

9.4 Outras informações relevantes

9.4. Fornecer outras informações que o emissor julgue relevantes

Não aplicável, considerando que não há informações adicionais a serem prestadas.

10.1 Descrição dos recursos humanos

10.1. Descrever os recursos humanos do emissor, fornecendo as seguintes informações:		
10.1.a.i identidade autodeclarada de gênero	Liderança	Não Liderança
Masculino	433	4911
Feminino	137	1181
10.1.a.ii identidade autodeclarada de cor ou raça	Liderança	Não Liderança
Amarela	28	306
Branca	444	4045
Preto	0	6
Pardo	82	1327
Indígena	16	408
10.1.a.iii faixa etária	Liderança	Não Liderança
Menor do que 30	1	189
Entre 30 e 50	292	3145
Acima de 50	277	2758
10.1.a.iv outros indicadores de diversidade que o emissor entenda relevantes	N/A	N/A
Total empregados	6662	

10.5 Outras informações relevantes

10.5. Fornecer outras informações que o emissor julgue relevantes

Não há informações adicionais a serem prestadas.

11.1 Regras, políticas e práticas

11.1 Descrever as regras, políticas e práticas do emissor quanto à realização de transações com partes relacionadas, conforme definidas pelas regras contábeis que tratam desse assunto, indicando, quando houver uma política formal adotada pelo emissor, o órgão responsável por sua aprovação, data da aprovação e, caso o emissor divulgue a política, locais na rede mundial de computadores onde o documento pode ser consultado

Na execução das transações as partes relacionadas, a Companhia do Metrô segue o Artigo 8º, inciso VII, da Lei Federal nº 13.303/2016, nos termos do Estatuto Social do Metrô, o Pronunciamento Técnico CPC 05 (R1) - Divulgação sobre Partes Relacionadas, as melhores práticas de Governança Corporativa e os Instrumentos Normativos internos POL-08-202-rev 03 - Política de Transações com Partes Relacionadas e NOR-08-231-rev 00 - Gestão de Transações com Partes Relacionadas, que contém os principais procedimentos referente a identificação de partes relacionadas no processo de contratação.

A POL-08-202 é a norma interna que estabelece diretrizes para transações com partes relacionadas com o objetivo de proteger a Companhia do Metrô, respeitando os parâmetros de preços e prazos usuais de mercado ou de negociações com condições comutativas, prezando a transparência, equidade, a condução sem conflito de interesses e em consonância com as diretrizes dispostas no Código de Conduta e Integridade.

A política determina que transações com partes relacionadas são aquelas originadas por transferência de recursos, serviços ou obrigações entre uma entidade que reporta a informação, independentemente de ser cobrado um preço em contrapartida com a pessoa, membro próximo da família ou sociedade definidos na política.

A política veda transações distintas das condições de mercado e/ou de forma a prejudicar os interesses da Companhia do Metrô com sociedades: i) cujo administrador ou sócio detentor de mais de 5% (cinco por cento) do capital social seja administrador ou empregado do Metrô ou, ainda, tenha terminado seu prazo de gestão ou rompido seu vínculo com o Metrô há menos de 6 (seis) meses; ii) que resulta em concessões de empréstimos e garantias de qualquer espécie a Acionistas Controladores e Administradores; iii) que tenha participação de administradores e funcionários do Metrô em negócios de natureza particular ou pessoal, que interfiram ou conflitem com os

11.1 Regras, políticas e práticas

interesses da Companhia do Metrô ou que resultem da utilização de informações confidenciais obtidas em razão do exercício do emprego ou função que ocupem no Metrô.

Além dos mecanismos citados anteriormente, a Companhia também conta com um programa de treinamento aplicado anualmente para o corpo executivo e/ou pessoas expostas politicamente, seguindo critérios de exigibilidade detalhados na política.

A Política é revisada anualmente e submetida para aprovação do Conselho de Administração. Seu acesso está disponível aos públicos interno e externo no endereço eletrônico

<https://transparencia.metrosp.com.br/dataset/pol%C3%ADticas-corporativas/resource/f8b19931-248c-4fec-820e-55732d600109>

Acesso aos demais códigos e regimentos da Empresa disponível aos públicos interno e externo no endereço eletrônico:

<https://transparencia.metrosp.com.br/dataset/pol%C3%ADticas-corporativas>

11.2 Transações com partes relacionadas

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido no Negócio Real	Saldo existente	Montante corresp. ao interesse Real	Duração	Taxa de juros cobrados
Fazenda do Estado de São Paulo - FESP	31/12/2023	0,00	444.618.000,00	0	N/A	0,000000
Relação com o emissor	O Governo do Estado de São Paulo – GESP, através da Secretaria da Fazenda é o controlador da Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô.					
Objeto contrato	Transporte de passageiros que possui o benefício de gratuidade. Convênio para ressarcimento de gratuidades.					
Garantia e seguros	N/A					
Rescisão ou extinção	N/A					
Natureza e razão para a operação	Reconhecimento no período de receita proveniente do transporte de passageiros com benefício de gratuidade. Conforme legislações vigentes, este benefício alcança, estudante, idosos, desempregados e alguns profissionais como policiais militares. Receita reconhecida ao longo do período de 12 meses.					
Posição contratual do emissor	Credor					
Especificação Posição Contratual						
Fazenda do Estado de São Paulo - FESP	31/12/2023	0,00	317.976.000,00	0	N/A	0,000000
Relação com o emissor	O Governo do Estado de São Paulo – GESP, através da Secretaria da Fazenda é o controlador da Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô.					
Objeto contrato	Refere-se a receita de subvenção para custeio de atividades operacionais da Companhia do Metrô.					
Garantia e seguros	N/A					
Rescisão ou extinção	N/A					
Natureza e razão para a operação	Receita de subvenção para custeio das atividades operacionais recebido do GESP.					
Posição contratual do emissor	Credor					
Especificação Posição Contratual						
Metrus - Instituto de Seguridade Social	01/01/1993	0,00	24.256.000,00	0	N/A	0,000000
Relação com o emissor	Metrus - Instituto de Seguridade Social tem patrocínio majoritário do Metrô.					
Objeto contrato	Contribuição de plano de previdência privada e assistência médica.					
Garantia e seguros	N/A					

11.2 Transações com partes relacionadas

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido no Negócio Real	Saldo existente	Montante corresp. ao interesse Real	Duração	Taxa de juros cobrados
Rescisão ou extinção	N/A					
Natureza e razão para a operação	Montantes a pagar ao Metrô – Instituto de Seguridade Social, referente à contribuição da patrocinadora sobre os planos de previdência privada (Plano I e Plano II) e assistência médica de seus empregados.					
Posição contratual do emissor	Devedor					
Especificação Posição Contratual						
Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU	28/12/2007	270.000.000,00	218.913.000,00	0	57 anos e 6 meses.	0,000000
Relação com o emissor	Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU é vinculada ao Ministério dos Transportes.					
Objeto contrato	O convênio tem por objeto o prosseguimento do Linha 2 - Verde, Vila Madalena-Oratório/Tatuapé com a implantação do Trecho Alto do Ipiranga - Vila Prudente do Metrô de São Paulo.					
Garantia e seguros	N/A.					
Rescisão ou extinção	Convênio encerrado em 2012.					
Natureza e razão para a operação	Subvenção para investimento originado de convênio firmado com a Companhia Brasileira de Trens Urbanos – CBTU, no montante de R\$ 270 milhões. A apropriação da receita de subvenção é realizada de forma linear durante a vida útil do imobilizado adquirido, conforme CPC 07 - Subvenção e Assistência Governamental.					
Posição contratual do emissor	Devedor					
Especificação Posição Contratual						
Fazenda do Estado de São Paulo - FESP	30/10/2015	0,00	72.863.000,00	0	N/A	0,000000
Relação com o emissor	O Governo do Estado de São Paulo – GESP, através da Secretaria da Fazenda é o controlador da Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô.					
Objeto contrato	Terno de acordo que entre si celebram o Estado de São Paulo e a Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô, tendo em vista a recomposição da receita tarifária. O saldo existente representa o montante a receber calculado por meio da diferença entre os valores arrecadados por meio da clearing do Bilhete Único versus os valores estabelecidos pela tarifa pública (recomposição tarifária) em 31/12/2021.					
Garantia e seguros	N/A					
Rescisão ou extinção	N/A					
Natureza e razão para a operação	Recomposição da receita tarifária em complemento aos convênios firmados com concessionárias privadas no âmbito da câmara de compensação do bilhete único.					
Posição contratual do emissor	Credor					

11.2 Transações com partes relacionadas

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido no Negócio Real	Saldo existente	Montante corresp. ao interesse Real	Duração	Taxa de juros cobrados
Especificação Posição Contratual						
Metrus - Instituto de Seguridade Social	01/01/1993	159.670.000,00	64.506.000,00	0	N/A.	0
Relação com o emissor	Metrus - Instituto de Seguridade Social tem patrocínio majoritário do Metrô.					
Objeto contrato	Pagamento dos valores depositados pela Credora no âmbito do processo denominado "Programa turma da rua".					
Garantia e seguros	N/A.					
Rescisão ou extinção	N/A.					
Natureza e razão para a operação	Refere-se ao valor de principal ressarcido pela Companhia ao Metrus em decorrência de acordo de ressarcimento do depósito judicial realizado no âmbito do processo movido pela EMTEL.					
Posição contratual do emissor	Credor					
Especificação Posição Contratual						
Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano do Estado de São Paulo	28/12/2023	76.388.000,00	76.388.000,00	N/A	N/A	0
Relação com o emissor	A Companhia de Desenvolvimento Habitacional e Urbano do Estado de São Paulo, assim como a Companhia do Metrô é uma empresa do Governo do Estado de São Paulo – GESP.					
Objeto contrato	Refere-se a receita de alienação de imóvel pertencente à Companhia do Metrô para a CDHU.					
Garantia e seguros	N/A					
Rescisão ou extinção	N/A					
Natureza e razão para a operação	Refere-se a alienação de imóveis localizados na região metropolitana de São Paulo à CDHU.					
Posição contratual do emissor	Credor					
Especificação Posição Contratual						
Metrus - Instituto de Seguridade Social	01/01/1993	0,00	29.336.000,00	0	N/A	0
Relação com o emissor	Metrus - Instituto de Seguridade Social tem patrocínio majoritário do Metrô.					
Objeto contrato	N/A					

11.2 Transações com partes relacionadas

Parte relacionada	Data transação	Montante envolvido no Saldo existente Negócio Real	Montante corresp. ao interesse Real	Duração	Taxa de juros cobrados
Garantia e seguros	N/A				
Rescisão ou extinção	N/A				
Natureza e razão para a operação	Refere-se a acordo firmado entre a Companhia e o Metrus para reembolso de despesas específicas no âmbito do processo movido pela EMTEL.				
Posição contratual do emissor	Devedor				
Especificação Posição Contratual					

11.2 Itens 'n.' e 'o.'

11.2 Com exceção das operações que se enquadrem nas hipóteses do art. 3º, II, “a”, “b” e “c”, do anexo 30-XXXIII, informar, em relação às transações com partes relacionadas que, segundo as normas contábeis, devam ser divulgadas nas demonstrações financeiras individuais ou consolidadas do emissor e que tenham sido celebradas no último exercício social ou estejam em vigor no exercício social corrente:

n. Identificação de medidas adotadas para tratamento de conflitos

Para tratamento de conflitos, a Companhia do Metrô segue os ditames dispostos nas legislações vigentes, as melhores práticas de governança corporativa, bem como, Instrumentos Normativos internos, como seu Código de Conduta e Integridade, a POL-08-202-rev 02 - Política de Transações com Partes Relacionadas e NOR-08-231-rev 00 - Gestão de Transações com Partes Relacionadas.

O Código de Conduta e Integridade tem o objetivo de reforçar os princípios e valores adotados pela Companhia do Metrô, bem como orientar o comportamento ético de todos os membros da alta administração, conselho fiscal, comitê de auditoria estatutário, comitê de elegibilidade e aconselhamento, colaboradores, prepostos e terceiros contratados. Assim sendo, aquele que praticar quaisquer violações às disposições nele contidas estará sujeito a sanções disciplinares ou administrativas.

A alta administração da Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô está comprometida com todos os princípios, valores e regras descritos neste Código e determina o cumprimento por todos os envolvidos.

A Política de Transações com Partes Relacionadas traz uma série de diretrizes a serem seguidas nestas relações, bem como vedações a transações onde haja conflitos de interesses e outras situações que esteja em desacordo com as boas práticas de mercado e às adotada internamente pelo Companhia do Metrô.

Consta ainda na Política que qualquer violação a suas disposições será submetida ao Comitê de Auditoria Estatutário para avaliação quanto à necessidade de averiguações, dentro do escopo de suas atividades, e eventual monitoramento da aplicação de penalidades, nos termos da legislação vigente.

11.2 Itens 'n.' e 'o.'

o. Demonstrar o caráter estritamente comutativo das condições pactuadas ou o pagamento compensatório adequado

Conforme definido na POL-08-202-rev 03 - Política de Transações com Partes Relacionadas, a Companhia do

Metrô segue os ditames constantes na Carta Diretriz 4, do Instituto Brasileiro de Governança Corporativa (IBGC), a qual instrui que as condições pactuadas com as partes relacionadas têm caráter comutativo pois são proveitosas às partes contratantes, observados todos os fatores relevantes.

Segundo esta Política, as transações obedecem ao pagamento compensatório adequado e seguem as condições de mercado pois, suas relações comerciais são caracterizadas por:

- ✓ Ocorrerem dentro dos padrões geralmente adotados no mercado em negócios similares, quando for possível realizar tal comparação;
- ✓ Realizadas com o objetivo de atender os melhores interesses da Companhia; e
- ✓ A operação ter sido concluída com a diligência e integridade que se esperaria de partes efetivamente independentes.

A Política de Transações com Partes Relacionadas é revisada anualmente e submetida para aprovação do Conselho de Administração. Seu acesso está disponível aos públicos interno e externo no endereço eletrônico.

<https://transparencia.metrosp.com.br/dataset/pol%C3%ADticas-corporativas/resource/f8b19931-248c-4fec-820e-55732d600109>

O Código de Conduta e Integridade pode ser encontrado no seguinte endereço web:

<https://transparencia.metrosp.com.br/dataset/c%C3%B3digo-de-conduta-e-integridade/resource/3c603800-611a-45a9-aa48-4ae63f2233>

11.3 Outras informações relevantes

11.3. Fornecer outras informações que o emissor julgue relevantes

Não existem informações relevantes adicionais a serem reportadas.

12.1 Informações sobre o capital social

Tipo Capital		Capital Autorizado	
Data da autorização ou aprovação	Prazo de integralização	Valor do capital	
23/10/2018		52.674.522.453,75	
Quantidade de ações ordinárias	Quantidade de ações preferenciais	Quantidade total de ações	
0	0	0	

Tipo Capital		Capital Emitido	
Data da autorização ou aprovação	Prazo de integralização	Valor do capital	
31/12/2023	-	48.404.387.144,40	
Quantidade de ações ordinárias	Quantidade de ações preferenciais	Quantidade total de ações	
9.109.872	0	9.109.872	

Tipo Capital		Capital Subscrito	
Data da autorização ou aprovação	Prazo de integralização	Valor do capital	
29/02/2024	-	48.404.387.144,40	
Quantidade de ações ordinárias	Quantidade de ações preferenciais	Quantidade total de ações	
9.109.872	0	9.109.872	

Tipo Capital		Capital Integralizado	
Data da autorização ou aprovação	Prazo de integralização	Valor do capital	
31/12/2023	-	48.404.387.144,40	
Quantidade de ações ordinárias	Quantidade de ações preferenciais	Quantidade total de ações	
9.109.872	0	9.109.872	

12.3 Outros valores mobiliários emitidos no Brasil

Valor mobiliário	Debêntures
Identificação do valor mobiliário	MTRO12
Data de emissão	25/04/2022
Data de vencimento	25/04/2027
Quantidade	400.000
Valor nominal global R\$	400.000.000,00
Saldo Devedor em Aberto	381.652.319,14
Restrição a circulação	Sim
Descrição da restrição	Conforme Instrução CVM 476
Conversibilidade	Não
Possibilidade resgate	Sim
Hipótese e cálculo do valor de resgate	Apenas em caso de vencimento antecipado. Pagamento do Valor Nominal Unitário ou saldo do Valor Nominal Unitário, acrescido da Remuneração, calculada pro rata temporis desde a Data da Primeira Integralização ou a Data de Pagamento da Remuneração imediatamente anterior, conforme o caso, até a data do efetivo pagamento, sem prejuízo, quando for o caso, da cobrança dos Encargos Moratórios e de quaisquer outros valores eventualmente devidos.

12.3 Outros valores mobiliários emitidos no Brasil

Características dos valores mobiliários de dívida

- i) Data de Vencimento da Operação: 25 de abril de 2027. ii) Vencimento Antecipado Automático: Na data em que o Agente Fiduciário tomar ciência da ocorrência de qualquer uma das hipóteses de vencimento antecipado automático, sendo:
- (a) descumprimento, pela Emissora, de qualquer obrigação pecuniária devida aos Debenturistas na respectiva data de pagamento prevista na Escritura de Emissão ou no Contrato de Cessão Fiduciária, não sanado no prazo de até 2 (dois) Dias Úteis contado de seu descumprimento;
 - (b) pedido de falência formulado por terceiros em face da Emissora ou em face das sociedades do seu Grupo Econômico e não devidamente elidido no prazo legal;
 - (c) pedido de autofalência formulado pela Emissora ou pelas sociedades do seu Grupo Econômico, independentemente do deferimento do respectivo pedido;
 - (d) se a Emissora, ou as sociedades do seu Grupo Econômico, propuserem plano de recuperação extrajudicial a qualquer credor ou classe de credores, independentemente de ter sido requerida ou obtida homologação judicial do referido plano, ou se a Emissora ou as sociedades do seu Grupo Econômico ingressar em juízo com requerimento de recuperação judicial, independentemente de deferimento do processamento da recuperação ou de sua concessão pelo juiz competente;
 - (e) se a Emissora, ou as sociedades de seu Grupo Econômico, por qualquer motivo, encerrarem suas atividades;
 - (f) intervenção, liquidação, dissolução, extinção ou decretação de falência da Emissora ou das sociedades de seu Grupo Econômico, ou ainda, a ocorrência de qualquer evento análogo que caracterize estado de insolvência, nos termos da legislação aplicável;
 - (g) transformação do tipo societário da Emissora, inclusive transformação da Emissora em sociedade limitada, nos termos dos artigos 220 a 222 da Lei das Sociedades por Ações;
 - (h) transferência ou qualquer forma de cessão ou promessa de transferência ou de cessão a terceiros, pela Emissora, no todo ou em parte, das obrigações assumidas na Escritura de Emissão e/ou no Contrato de Cessão Fiduciária, sem a prévia autorização dos Debenturistas, salvo pela transferência a terceiros, no todo ou em parte, das respectivas obrigações relativas às Debêntures nos casos de sucessão previstos em lei, desde que tal sucessão decorra de operação realizada em consonância com os termos e condições previstos na Escritura;
 - (i) declaração de vencimento antecipado de quaisquer dívidas contraídas pela Emissora por meio de operações no mercado financeiro ou de capitais, local ou internacional, com valor individual ou agregado, igual ou superior a R\$ 15.000.000,00;
 - (j) redução de capital social da Emissora, exceto se (i) para absorção de prejuízos; (ii) para refletir baixa de ativos decorrente de devolução ao acionista Governo do Estado de São Paulo (ou transferência a outro ente por ele indicado) de ativos afetados a linhas metroviárias não operadas comercialmente pela Emissora, incluindo, mas não limitado, a ativos das linhas 4 e 5 do sistema metroviário do Estado de São Paulo; ou (iii) previamente aprovado pelos Debenturistas, nos termos do artigo 174, §3º, da Lei das Sociedades por Ações;
 - (k) cisão, fusão ou incorporação, inclusive incorporação de ações da Emissora, ou, ainda, qualquer outra forma de reorganização societária envolvendo a Emissora, exceto:
 - (a) se previamente autorizado pelos Debenturistas;
 - (b) em caso de cisão, fusão ou incorporação da Emissora, nos termos do artigo 231, parágrafos primeiro e segundo, da Lei das Sociedades por Ações, caso seja assegurado aos Debenturistas que assim desejarem, durante o prazo mínimo de 6 (seis) meses a contar da data da publicação das aprovações societárias relativas à operação societária em questão, o resgate das Debêntures de que forem titulares e, caso aplicável, a sociedade cindida e as sociedades que absorverem parcelas do patrimônio da Emissora respondam solidariamente pelo resgate das Debêntures; ou
 - (c) caso a Emissora corresponda à sociedade incorporadora no âmbito da reorganização soc

12.3 Outros valores mobiliários emitidos no Brasil

Condições para alteração dos direitos assegurados por tais valores mobiliários

A modificação relativa às características das Debêntures que implique em alteração de (i) Remuneração; (ii) Datas de Pagamento da Remuneração ou quaisquer valores previstos nesta Escritura de Emissão; (iii) Data de Vencimento ou prazo de vigência; (iv) supressão de quaisquer das Hipóteses de Vencimento Antecipado; (v) alteração dos quóruns de deliberação previstos nesta Escritura de Emissão; (vi) disposições desta Cláusula; e (vii) criação de evento de repactuação poderá ser aprovada pela Assembleia Geral de Debenturistas, mediante deliberação favorável de Debenturistas representando, no mínimo, 90% (noventa por cento) das Debêntures em Circulação, seja em primeira ou segunda convocação. As demais decisões deverão ser aprovadas em Assembleia Geral de Debenturistas por Debenturistas detentores de, no mínimo, 75% (setenta e cinco por cento) mais um das Debêntures em Circulação em primeira convocação ou 2/3 (dois terços) das Debêntures em Circulação em segunda convocação.

Outras características relevantes

Debêntures Simples, em Série Única.
Pagamento de amortização mensal com carência de 18 meses e pagamento de juros semestrais durante a carência e mensal após carência.

12.4 Número de titulares de valores mobiliários

Valor Mobiliário	Pessoas Físicas	Pessoas Jurídicas	Investidores Institucionais
Debêntures	42	40	136

12.5 Mercados de negociação no Brasil

12.5. Indicar os mercados brasileiros nos quais valores mobiliários do emissor são admitidos à negociação

As debêntures da Companhia são negociadas na B3 S.A. – Brasil, Bolsa, Balcão.

12.6 Negociação em mercados estrangeiros

Justificativa para o não preenchimento do quadro:

Item não preenchido pois a Companhia não possui negociação de valores mobiliários em nenhum mercado estrangeiro.

12.7 Títulos emitidos no exterior

Justificativa para o não preenchimento do quadro:

Item não preenchido pois a Companhia não possui títulos emitidos no exterior.

12.9 Outras informações relevantes

12.9. Fornecer outras informações que o emissor julgue relevantes

Não existem informações relevantes adicionais a serem reportadas.

13.1 Identificação dos Responsáveis pelo Conteúdo do FRE

Nome do responsável pelo conteúdo do formulário	Cargo do responsável
Paulo Menezes Figueiredo	Diretor de Relações com Investidores
Antonio Julio Castiglioni Neto	Diretor Presidente