



Carta de Políticas Públicas

Identificação

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

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

A Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô é empresa pública, de capital fechado, instituída inicialmente como Sociedade de Economia Mista pela Lei Municipal nº 6.988/66, vinculada à Secretaria dos Transportes Metropolitanos (STM) do Estado de São Paulo, regida pela Lei nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976 (Lei das S.A.) e pela Lei nº 13.303, de 30 de junho de 2016 (Lei das Estatais) e demais disposições legais aplicáveis

Todos os esforços da organização estão voltados para a consecução de sua área de atuação dentro da melhor qualidade e tecnologia existente, para proporcionar o retorno econômico, social e ambiental de sua finalidade, que abrange planejamento, projeto, construção, implantação, operação e manutenção de transportes públicos na Região Metropolitana de São Paulo com qualidade, regularidade, segurança e eficiência operacional dentro de parâmetros reconhecidos de confiabilidade.

Políticas Públicas

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 concepção, planejamento 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. Alicerce imprescindível dessa atividade são as pesquisas decenais. A Pesquisa Origem e Destino é aplicada desde 1967 na RMSP, com periodicidade de dez anos e tem por objetivo o levantamento de informações sobre as viagens realizadas pela população da metrópole.

Levando em consideração as alterações que a pandemia de Covid-19 causou na mobilidade da população, o METRÔ decidiu antecipar para 2023 a edição da Pesquisa Origem e Destino que seria realizada em 2027.

A Pesquisa Origem e Destino insere-se na fase de levantamento de informações dentro do processo cíclico das atividades de planejamento de transporte. Essas informações permitem conhecer o padrão de viagens da população em áreas urbanas, a distribuição espacial dos fluxos de viagens e suas relações com as atividades que as motivam – trabalho, educação, compras, lazer, saúde e outros, assim como as características socioeconômicas das pessoas que se deslocam – de modo que, projetando-se essas variáveis, sejam produzidas estimativas dos fluxos futuros.



A área de estudo da Pesquisa Origem e Destino 2023 é a Região Metropolitana de São Paulo - RMSP, que corresponde à área geográfica considerada de interesse para o desenvolvimento de planos e projetos de transporte. Esta área foi dividida em 527 zonas de pesquisa ou zonas OD, segundo critérios que consideram o sistema de transporte e características homogêneas no uso e ocupação do solo.

A Pesquisa Origem e Destino fornece elementos para o diagnóstico atualizado e os parâmetros e indicadores necessários para a definição da expansão da rede metropolitana de transportes no horizonte dos próximos 20 anos. Os dados levantados alimentam os modelos de simulação de demanda, a qualificação e quantificação da necessidade de investimentos, bem como os seus impactos sociais, ambientais, econômico-financeiros e urbanísticos, para o período de projeção.

Outra vertente da política setorial do Estado é a operação pelo Metrô de São Paulo de parcela da malha metroviária da RMSP, que, em 2023, respondeu pelos deslocamentos diários de 851,2 milhões de passageiros (16,7%), dentro de rígidos padrões de qualidade, confiabilidade e segurança. Tais padrões são referenciais técnicos, tecnológicos, procedimentais e estratégicos de operação de serviços de transporte de alta capacidade, aplicados à Companhia e aos demais concessionários.

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

Em abril o Metrô foi eleito, pela sexta vez consecutiva, o melhor serviço público da cidade. A premiação O Melhor de São Paulo, realizada pelo jornal Folha de São Paulo em parceria com o Datafolha, reconheceu a atuação da Companhia, focada em atender o passageiro de maneira humanizada, proporcionando viagens seguras, rápidas e com confiabilidade, assim como, os passageiros atendidos em 2023, com índice de satisfação do cliente apurado com 65% de avaliações "Muito Bom" e "Bom" traduzem a adequação dos investimentos realizados nos treinamentos de empregados, na modernização de equipamentos e vias, bem como na expansão da rede metroviária.

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

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



Os significativos investimentos para as linhas 4-Amarela, 5-Lilás, 15-Prata e 17-Ouro, os estudos para a futura Linha 19-Celeste, os investimentos na recapacitação e modernização das linhas as instalações de portas de plataforma, bem como o sistema de sinalização das Linhas 1-Azul, 2-Verde e 3-Vermelha, entre outros, demonstram a preocupação do Governo do Estado em ampliar o atendimento do transporte urbano, para atender as necessidades de deslocamento da população, cabendo ao Metrô de São Paulo, a aplicação dos recursos, garantindo o retorno, na forma de expansão da rede e melhor oferta de transporte público. Em destaque, está a implantação da Extensão de Linha 2 – Vila Prudente – Penha e a retomadas das obras com a Linha 17 – Ouro.

O Governo do Estado destina, por meio de seu Orçamento, recursos financeiros à Companhia do Metrô, referentes ao ressarcimento de gratuidades e subsídio aos usuários estudantes, gerados pela utilização do sistema metroviário por esses usuários. Além das gratuidades, foi firmado, em 20 de julho de 2022, novo termo de acordo entre Estado, Metrô e CPTM visando o repasse de recursos financeiros para recomposição da receita tarifária, em decorrência dos impactos das operações das linhas metroferroviárias concedidas à iniciativa privada.

A receita contábil pela utilização do sistema metroviário alcançou, em 2023, o montante de R\$ 1.650 milhões, enquanto a arrecadação tarifária efetiva totalizou cerca de R\$ 740,7 milhões (caixa). Isso decorre, principalmente, da diferença entre a venda de direito de viagem do sistema metroferroviário, com a aplicação da tarifa pública vigente, e a quota-parte financeira recebida por esta Companhia, de acordo com as regras de rateio do Convênio de Integração, vigente entre a Companhia do Metrô, a Companhia de Trens Metropolitanos – CPTM, a Concessionária ViaQuatro, a Concessionária ViaMobilidade Linhas 5 e 17, a Concessionária ViaMobilidade Linhas 8 e 9 e a São Paulo Transportes S/A – SPTrans.

Política de Preços

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

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

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

Em 20/07/2022 foi firmado novo Termo de Acordo entre o Estado de São Paulo, a Companhia do Metrô e a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos-CPTM, para o equacionamento dos



efeitos das regras de rateio dos valores arrecadados na Câmara de Compensação do Sistema de Bilhetagem Eletrônica do Bilhete Único, em face das novas concessões de operação das linhas de transporte do sistema metroferroviário.

Nesse processo, as empresas das concessionárias da Linha 4-Amarela, da Linha 5-Lilás e das Linhas 8-Diamante e 9-Esmeralda têm prioridade de saque dos valores arrecadados para efeito de remuneração contratual estabelecida no contrato de concessão firmado com o Governo do Estado de São Paulo (poder concedente).

Pelo novo Termo de Acordo, o Estado repassará o montante da diferença apurada no mês corrente no mês subsequente, na forma de ressarcimento. Em 2023, o Tesouro do Estado de São Paulo repassou o montante de R\$ 887,6 milhões, referente à apuração do período de dezembro de 2022 a novembro de 2023.

Ainda em relação as futuras concessões e minimizar os impactos, a Companhia do Metrô vem estudando a adoção de um Contrato de Gestão, baseado em tarifas de remuneração relacionada a indicadores de desempenho.

Compromissos de Consecução de Objetivos das Políticas Públicas

Programa de Investimentos e Ressarcimentos

Valores Realizados 2022 e 2023 (R\$ milhões)

Programa de Investimentos	2023	2022
1. Rede Atual (Modernização e Recapitação)	277,3	291,0
Linha 1-Azul	10,2	34,0
Linha 2-Verde	31,6	2,2
Linha 3-Vermelha	29,7	33,1
Modernização das Linhas Metroviárias	136,2	187,7
Portas de Plataforma	69,6	34,0
	2.391,2	1.946,1
2. Expansão da Rede		
Linha 2-Verde (VI. Prudente/Dutra)	1.638,6	1.154,3
Linha 4-Amarela (fase II VI. Sônia/Luz)	63,1	125,0
Linha 5-Lilás (Ilg. Treze/Chác. Klabin)	30,8	39,4
Linha 15-Prata (Ipiranga/Tiradentes)	291,2	358,7
Linha 17-Ouro (Jabaquara/São Paulo-Morumbi)	208,7	206,0
Linha 19-Celeste (Anhangabaú/Bosque Maia)	68,7	36,8
Elaboração de Projetos de Expansão	90,1	25,9
3. Investimentos Vinculados a realizar	48,0	186,1
Total de Investimentos (R\$ milhões)	2.716,5	2.423,2



Fontes de Captação	2023	2022
Governo do Estado de São Paulo - Captação para Investimentos	2.716,5	2.423,2
Tesouro do Estado de São Paulo ⁽¹⁾	997,9	2.020,4
Corporação Andina de Fomento - CAF ⁽²⁾	1.718,6	402,8
Governo do Estado de São Paulo - Recursos para Custeio	1.652,2	1.091,4
Ressarcimento de Gratuidades	446,7	250,6
Apoio às Concessões	887,6	840,8
Subvenção Econômica	317,9	
Total (R\$ milhões)	4.368,7	3.514,6

1 - Considera as integralizações realizadas como aportes de capital para Investimentos com a finalidade Administração de Obras; Sendo em 2022 - R\$ 135,9 milhões e em 2023 R\$ 137,0 milhões.

2 - Em 2023, considera as integralizações realizadas como aportes de capital para Investimentos com a finalidade Administração de Obras no valor de R\$ 107,1 milhões, recursos de Ressarcimento CAF.

Plano Orçamentário para 2024

Para o exercício de 2024, a Companhia do Metrô terá recursos orçamentários, da ordem de R\$ 6.537,7 milhões: R\$ 5.036,0 milhões, para investimentos, e R\$ 1.501,6 milhões, referentes a ressarcimentos de gratuidades e apoio às concessões.

Estão contemplados no montante total para 2024, os valores que foram publicados na Lei n. 17.863, de 22 de dezembro de 2023, que orça a receita e fixa a despesa do Estado para o exercício de 2024, para os Investimentos bem como os valores referentes aos ressarcimentos de gratuidades de usuários beneficiados por isenção no pagamento da tarifa pública de transporte e os recursos do apoio em decorrência dos impactos das operações das linhas metroferroviárias concedidas à iniciativa privada.

Além dos valores publicados na referida Lei, estão incluídos também e os valores de Restos a Pagar para os Investimentos e para os ressarcimentos de gratuidades dos passageiros das linhas metroviárias conforme quadros a seguir:



RECURSOS PREVISTOS	ORÇAMENTO 2024 (FINANC BANCOS) + (RESTOS A PAGAR)	RESTOS A PAGAR - GESP ¹				LEI 17.863/23 - LOA - 2024	
		2021	2022	2023	TOTAL	GESP ²	FINANCIAMENTOS BANCOS
1. Recapacitação e Modernização das Linhas	539.352	60.051	10.962	14.695	85.708	453.644	
Linha 1 - Azul	65.251		10.962		10.962	54.289	
Linha 2 - Verde	16.731			1.518	1.518	15.213	
Linha 3 - Vermelha	19.458			2.286	2.286	17.172	
Operação das Linhas Metroviárias	127.015			10.891	10.891	116.124	
Portas de Plataforma - Linhas 1,2 e 3	310.897	60.051			60.051	250.846	
2. Expansão do Sistema Metroviário	4.496.688	88.386	179.997	92.746	361.129	2.395.526	1.740.033
Linha 2 - Verde (VI. Prudente/Dutra)	1.846.720			12.062	12.062	866.617	968.041
Linha 4 - Amarela (Fase II VI. Sônia/Luz)	117.295			1.242	1.242	116.053	
Linha 5 - Lilás (Lg. Treze / Chác. Klabin)	57.718			1.680	1.680	56.038	
Linha 15 - Prata (Ipiranga/Tiradentes)	1.073.100			72.817	72.817	1.000.283	
Linha 17 - Ouro (Jabaquara/São Paulo-Morumbi)	1.276.793	38.487	179.997		218.484	286.317	771.992
Linha 19 - Celeste (Praça Bandeira - Guarulhos)	49.899	49.899			49.899		
Elaboração de Projetos de Expansão	75.163			4945	4945	70218	
3. Outros	1					1	
Inovação	1				0	1	
Total de Investimentos	5.036.041	148.437	190.959	107.441	446.837	2.849.171	1.740.033

¹ Restos a Pagar - Sobre de Dotação Orçamentária de Exercícios Anteriores.

² O valor da LOA (GESP) - Do montante R\$ 2.849.171 mil foram contingenciados R\$ 2.279.336 mil, restando R\$ 569.834 mil disponível.

³ Fonte 7 - Financiamentos realizados junto a bancos de desenvolvimento/fomento nacionais e internacionais

Programa de Ressarcimentos e Apoio à Concessão – 2024 –

LEI 17.863/2023 - LOA

LEI 17.863/23 - LOA - 2024		R\$ mil
RESSARCIMENTO DE GRATUIDADES		517.407
Ressarcimento de gratuidades a usuários das linhas metroviárias		377.331
Ressarcimento aos usuários estudantes das linhas metroviárias		140.076
Apoio às Concessões		980.586
SUBTOTAL (GRATUIDADES E APOIO ÀS CONCESSÕES)		1.497.993

RESTOS A PAGAR 2023		R\$ mil
RESSARCIMENTO DE GRATUIDADES		3.651
Ressarcimento de gratuidades a usuários das linhas metroviárias		1.651
Ressarcimento aos usuários estudantes das linhas metroviárias		2.000
Apoio às Concessões		98.878
SUBTOTAL (GRATUIDADES E APOIO ÀS CONCESSÕES)		102.529

TOTAL GERAL - LOA 2024 + RAP 2023	1.600.522
--	------------------

Estratégia de Captação de Recursos

A estratégia de captação de recursos em 2023 foi pautada pela continuidade em atuar juntamente com o Governo do Estado de São Paulo no desenvolvimento e estruturação de fontes adicionais de recursos para investimento com custo competitivo de financiamento, de forma a desonerar os montantes já repassados na fonte do Tesouro do Estado de São Paulo.



A expansão da Linha 2-Verde entre Vila Prudente e Penha conta com recursos financeiros da Corporação Andina de Fomento - CAF no valor de US\$ 550,0 milhões, viabilizados por meio do contrato de financiamento CFA 11815, assinado em 15 de setembro de 2022, cujos recursos são destinados majoritariamente ao pagamento das obras civis dos Lotes 1 ao 6. O esgotamento dos recursos desse financiamento está previsto para o primeiro semestre de 2024.

Assim, estamos solicitando a viabilização de recursos de financiamentos adicionais necessários à continuidade das obras civis da Expansão da Linha 2-Verde que consiste em um projeto prioritário para o Governo do Estado de São Paulo.

Neste sentido, estamos pleiteando a COFLEX a aprovação de garantia da União para um novo financiamento junto a CAF, no valor de US\$ 300,0 milhões, destinado a obtenção de recursos para usos na continuidade das obras civis dos Lotes 1 ao 6. Para tanto, a Carta Consulta correspondente foi encaminhada em 18/01/2024 e deverá ser apreciada na 171ª reunião da COFLEX prevista para 14/03/2024. Estamos pleiteando ainda o enquadramento para um novo financiamento junto ao BNDES no valor de R\$ 2,0 bilhões cujos recursos também serão destinados às obras civis.

Considerando a necessidade de compatibilizar o cronograma de implantação das obras civis com a implantação dos sistemas para a operação comercial da expansão da Linha 2-Verde, ações estão sendo tomadas pela Companhia do Metrô em conjunto com a Secretaria de Transportes Metropolitanos - STM, visando a publicação dos editais por parte da STM, para a contratação do sistema de sinalização e controle de tráfego na modalidade CBTC (*Communications-Based Train Control*), bem como para a aquisição de material rodante (44 Trens).

Para a implantação do sistema CBTC, dos sistemas de alimentação elétrica, dos sistemas auxiliares e de telecomunicações da expansão da Linha 2-Verde, a Companhia do Metrô e a Secretaria da Fazenda e Planejamento - SEFAZ têm buscado a contratação de um financiamento externo junto ao Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento – BIRD no valor US\$ 250,0 milhões. Desta forma, foi aprovada a concessão de garantia da União por ocasião da 170ª reunião da COFLEX realizada em 07/12/2023, cuja Resolução nº 74 foi publicada no D.O.U em 19/12/2023. Atualmente encontram-se em curso as tratativas e missões do BIRD para a aprovação do acordo de empréstimo pela Diretoria do Banco.

Também como parte da estratégia para obtenção de recursos de financiamentos adicionais destinados à expansão da Linha 2-verde, a Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô e a SEFAZ aprovaram junto ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES um financiamento de R\$ 3,6 bilhões para a aquisição de material rodante (44 trens). Atualmente este financiamento encontra-se em fase de aprovação pela Secretaria do Tesouro Nacional – STN.

Diante do exposto, é de grande importância que o Governo do Estado de São Paulo, na qualidade de tomador dos financiamentos, obtenha êxito nas aprovações pelo Governo Federal/STN dos financiamentos junto ao BNDES, para o fornecimento de 44 trens e para as obras civis, bem como a aprovação pela Coflex do financiamento junto ao CAF, destinado a continuidade das obras civis da Expansão da Linha 2-Verde.



Posição Acionária em 2023

O capital social integralizado da Companhia em 31 de dezembro de 2023 é composto por um total de 9.109.872 (nove milhões, cento e nove mil, oitocentas e setenta e duas) ações ordinárias de classe única, nominativas, sem valor nominal e com direito a um voto cada. A seguir, apresenta-se a composição do capital social da Companhia: Participação até 31/12/2023.

Participação Acionária

PRINCIPAIS ACIONISTAS	AÇÕES - ON	%
Fazenda do Estado de São Paulo – FESP	8.906.665	97,77%
Prefeitura do Município de São Paulo – PMSP	202.032	2,22%
BNDES Participações S.A. – BNDESPAR	1.171	0,01%
Outros - Ações em Tesouraria	4	0,0%
Ações Subscritas e Integralizadas	9.109.872	100,0%

Posição: 31 de dezembro de 2023

Conselho de Administração

Presidente do Conselho
MILTON FRASSON

Conselheiro de Administração e Diretor-Presidente
ANTONIO JULIO CASTIGLIONI NETO

Conselheiro de Administração Independente
CARLOS ROBERTO DE ALBUQUERQUE SÁ

Conselheiro de Administração
CLEYTON RICARDO BATISTA

Conselheiro de Administração
DANIEL RODRIGUES ALDIGUERI

Conselheiro de Administração Eleito Minoritário
FABIANO MARTINS DE OLIVEIRA

Conselheiro de Administração
GUSTAVO VILLAÇA VARGAS SAMPAIO BRAGA

Conselheiro de Administração
MAURO ANTÔNIO GUMIERO VOLTARELLI

Administração Independente
JOÃO JORGE FADEL FILHO

Conselheiro de Administração
RODRIGO BEZERRA DA SILVA

Conselheiro de Administração Eleito Empregados
WAGNER FAJARDO PEREIRA