



RELATÓRIO
INTEGRADO
2018



METRÔ



SUMÁRIO

APRESENTAÇÃO DO RELATÓRIO INTEGRADO 2018.....	3
ABRANGÊNCIA	3
MATERIALIDADE.....	3
MENSAGEM DO PRESIDENTE.....	4
CARTA ANUAL.....	5
IDENTIFICAÇÃO	5
POLÍTICAS PÚBLICAS	5
COMPROMISSOS DE CONSECUÇÃO DE OBJETIVOS DAS POLÍTICAS PÚBLICAS	6
PLANO ORÇAMENTÁRIO PARA 2019.....	6
FATORES DE RISCO	7
REMUNERAÇÃO DOS ADMINISTRADORES	8
VISÃO GERAL	8
PERFIL DA EMPRESA.....	8
RELAÇÃO COM O ACIONISTA CONTROLADOR	9
POSIÇÃO ACIONÁRIA EM 2018.....	9
ESTRUTURA DE GOVERNANÇA CORPORATIVA.....	10
POLÍTICA DE PREÇOS.....	13
CONCESSÕES	14
ESTRUTURA OPERACIONAL	14
MATRIZ DO TRANSPORTE METROPOLITANO E O METRÔ DE SÃO PAULO.....	15
GRANDES NÚMEROS.....	17
REALIZAÇÕES 2018	21
PLANEJAMENTO E PROJETOS DE TRANSPORTES.....	21
ENGENHARIA E CONSTRUÇÃO.....	25
OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO.....	34
NEGÓCIOS E RECEITAS ACESSÓRIAS	44
SISTEMAS DE GESTÃO	46
RELACIONAMENTO COM PÚBLICOS DE INTERESSE	48
GESTÃO DE PESSOAS	57
BALANÇO SOCIAL	63
IMPACTOS SOCIOECONÔMICOS	63
BENEFÍCIOS SOCIAIS.....	64
IMPACTOS AMBIENTAIS	66
ESTRATÉGIA CORPORATIVA	74
ESTRATÉGIA DE LONGO PRAZO 2018-2022 E PLANO DE NEGÓCIOS 2018 -	
RESULTADOS.....	75
ESTRATÉGIA DE LONGO PRAZO 2019-2023 E PLANO DE NEGÓCIOS 2019.....	77
MAPA ESTRATÉGICO	81
MISSÃO	82
VISÃO	82
PRINCÍPIOS ÉTICOS	82
VALORES.....	83
DESEMPENHO ECONÔMICO-FINANCEIRO	83
ANÁLISE ECONÔMICO-FINANCEIRA	83
INVESTIMENTOS E CAPTAÇÃO DE RECURSOS	86
DIVIDENDOS	89
AGRADECIMENTOS	90
DISPOSIÇÕES FINAIS	90
ÍNDICE GRI.....	91
ADMINISTRADORES.....	98
DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS	99



APRESENTAÇÃO DO RELATÓRIO INTEGRADO 2018

O relatório de gestão da Companhia do Metropolitano de São Paulo - METRÔ passou a ser construído, desde 2017, como um relatório integrado abrangendo uma visão de seu plano de negócios e de suas estratégias de longo prazo, os valores criados com o uso dos recursos e os impactos na dimensão da sustentabilidade, atendendo às disposições da Lei das Estatais, Lei 13.303/2016.

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

O relatório encontra-se disponível no site: www.metro.sp.gov.br/metro/institucional/pdf/relatorio-integrado-2018. Opiniões, informações e sugestões sobre o relatório integrado poderão ser registradas no endereço: www.metro.sp.gov.br/fale-conosco/registro-manifestacao.aspx.

ABRANGÊNCIA

Os dados e as informações correspondem à gestão do Metrô de São Paulo no período de 1º de janeiro a 31 de dezembro de 2018. Esses dados se referem à atuação da empresa no setor de transporte metropolitano como responsável pelo planejamento, projeto, construção, implantação, operação e manutenção de rede metroviária.

Os dados de terceiros e fornecedores envolvidos nas atividades da empresa não estão contemplados, assim como as informações da Linha 4-Amarela e da Linha 5-Lilás (a partir de 4 de agosto de 2018), que são operadas por concessionárias do setor privado.

MATERIALIDADE

Para a definição dos temas relevantes e estratégicos para o relato foram considerados o Plano de Negócios e a Estratégia de Longo Prazo, o contexto de sustentabilidade e de manifestações de *stakeholders* (registradas nos diversos canais de comunicação e mídia), bem como o resultado econômico-financeiro da Companhia em 2018 e 2017.

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



MENSAGEM DO PRESIDENTE

O ano 2018 foi marcante na história da Companhia do Metropolitano de São Paulo. Em abril a Companhia celebrou seus 50 anos de existência presenteando ao longo do ano seus usuários com a inauguração de 13 novas estações e ampliação de 15,7 quilômetros de vias em três diferentes linhas (4-Amarela, 5-Lilás e 15-Prata) e concluindo o processo de modernização dos 98 trens da frota das linhas 1-Azul, 2-Verde e 3-Vermelha.

Importante registrar que o Metrô de São Paulo, modal preferencial de mobilidade na região Metropolitana de São Paulo, transportou 1,092 bilhão de passageiros em 2018 o que gerou R\$ 12,1 bilhões em benefícios sociais, ou seja, valores que deixaram de ser dispendidos pela sociedade por meio da redução do tempo em transporte, de despesas com acidentes, consumo de combustíveis, manutenção de vias públicas e custo operacional dos outros modos de transporte como ônibus e demais veículos

Os investimentos em obras foram de R\$ 2,5 bilhões para expandir a rede, mesmo em um cenário econômico adverso que afetou o País em diversos setores. A recuperação ainda lenta, porém progressiva da economia brasileira, atraiu novas fontes de recursos. A marca de 11% da receita operacional com receitas não tarifárias foi alcançada, que aliada à redução sistêmica de despesas, com destaque à economia de energia de tração e outras ações em revisões dos modelos de operações e manutenção, trouxeram melhorias nos processos e conseqüentemente melhor performance nos indicadores de custo e contribuíram com a manutenção do equilíbrio financeiro. O desafio para 2019 é continuar e expandir esta atuação.

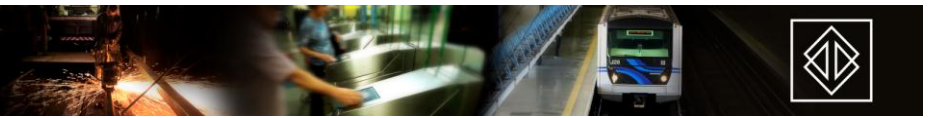
No âmbito corporativo, o desenvolvimento das iniciativas do Plano de Negócios coloca o Metrô como empresa que adota rigoroso e contínuo processo de gestão, em linha com as melhores práticas de mercado, com estratégia e otimização de recursos, gerando aumento de produtividade e melhores resultados operacionais.

Com a entrada efetiva em vigor da Lei das Estatais em junho de 2018 (Lei 13.303/16), mudanças relevantes na estrutura de governança da Companhia e a implementação de Políticas Corporativas estão garantindo maior eficácia e controle, além do lançamento do Regulamento de Licitações e Contratos do Metrô de São Paulo, que foi considerado pela Procuradoria Geral do Estado – PGE como manual de referência a ser seguido como *benchmarking* para as demais empresas de capital misto ou públicas do Estado de São Paulo.

O caminho está trilhado para 2019, quando serão entregues mais cinco novas estações e a malha metroviária paulistana atingirá a relevante marca de 100 quilômetros de extensão. Esses resultados só foram possíveis graças ao engajamento, foco e dedicação de todos os metroviários.

Tão relevante quanto os resultados descritos é a percepção e a satisfação das pessoas que utilizam nossos serviços. Essas pessoas são o motivo do nosso empenho e dedicação e nos mostram o quanto ainda podemos evoluir. É isso que nos motiva todos os dias a oferecer melhores serviços, pois o Brasil passa pelo Metrô de São Paulo, conectando pessoas e construindo caminhos.

Silvani Pereira
Diretor-Presidente
Companhia do Metropolitano de São Paulo - METRÔ



CARTA ANUAL

IDENTIFICAÇÃO

Em conformidade com o art. 8º, incisos I e VIII, da Lei 13.303, de 30 de junho de 2016, o Conselho de Administração subscreve a presente Carta Anual sobre Políticas Públicas e Governança Corporativa.

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

Todos os esforços da organização estão voltados para 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 cidade.

Alicerce imprescindível dessa atividade são as pesquisas decenais que são realizadas desde a criação da Companhia do Metrô e cuja 6ª edição é a **Pesquisa Origem e Destino 2017**, recém-concluída. Esta fornecerá o diagnóstico atualizado e os parâmetros e indicadores necessários para a definição da expansão da rede metropolitana de transportes no horizonte dos próximos vinte anos.

Os dados levantados alimentarão os modelos de simulação de demanda, a qualificação e quantificação da necessidade de investimentos, bem como 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 responde pelos deslocamentos diários de 3,7 milhões de passageiros, dentro de rígidos padrões de qualidade, confiabilidade, segurança e equilíbrio econômico-financeiro. 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 a um meio de transporte



rápido, seguro e confortável, com qualidade e eficiência, em consonância com a preocupação com a mobilidade urbana.

Os mais de um bilhão de passageiros atendidos no ano de 2018 e o índice de satisfação do cliente na ordem de 60% de avaliações “Muito Bom” e “Bom” traduzem a adequação dos investimentos realizados na modernização de equipamentos e vias, bem como na expansão da rede metroviária. Aumentar a oferta e ampliar a rede de transporte público sobre trilhos tem sido uma das prioridades do Governo do Estado para oferecer transporte público rápido e seguro para a população.

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

Os significativos investimentos na implantação de quatro linhas simultaneamente (linhas 4-Amarela, 5-Lilás, 15-Prata e 17-Ouro) e os investimentos na modernização da frota de trens e no sistema de sinalização das linhas 1-Azul, 2-Verde e 3-Vermelha, demonstram o interesse e a preocupação do Governo do Estado em ampliar o atendimento do transporte urbano para atender às exigências da demanda, cabendo ao Metrô de São Paulo a aplicação dos recursos, garantindo o retorno na forma de expansão da rede e melhor oferta de transporte.

O Governo do Estado destina, através de seu Orçamento, recursos financeiros à Companhia do Metrô, referentes ao ressarcimento de gratuidades e subsídio aos usuários estudantes, visando compensar a perda de arrecadação gerada pelo transporte desses usuários. Além das gratuidades, o termo de acordo firmado em 30 de outubro de 2015 entre o Estado e o Metrô visa o repasse de recursos financeiros pelo apoio à PPP da Linha 4-Amarela.

A receita pela utilização do sistema metroviário alcançou, em 2018, o montante de R\$ 2.023 milhões, enquanto a arrecadação efetiva totalizou R\$ 1.881 milhões. Os números diversos entre a utilização do sistema e a arrecadação efetiva decorrem, 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 pela Companhia, de acordo com as regras de rateio do convênio de integração vigente entre a Companhia do Metrô, a Companhia de Trens Metropolitanos – CPTM, as concessionárias ViaQuatro, ViaMobilidade, e a São Paulo Transportes S/A – SPTrans, que é compensada conforme Termo de Acordo acima citado.

COMPROMISSOS DE CONSECUÇÃO DE OBJETIVOS DAS POLÍTICAS PÚBLICAS

Para consecução dos objetivos das Políticas Públicas, foram elaborados a Estratégia de Longo Prazo e o Plano de Negócios 2019, constantes deste Relatório Integrado, considerando o Orçamento para 2019 e o Plurianual vigentes.

PLANO ORÇAMENTÁRIO PARA 2019

De acordo com a Lei 16.923, de 7 de janeiro de 2019, que orça a receita e fixa a despesa do Estado para o exercício de 2019, o montante de recursos previstos a serem destinados à Companhia do Metrô é da ordem de R\$ 2.058 milhões, conforme quadro a seguir:



				(R\$ mil)
RECURSOS PREVISTOS - 2019	LOA	Resto a pagar	Resto a pagar	FINANCIAMENTOS
	2019	FONTE 1 ¹	FONTE 6 ²	FONTE 7 ³
1. Recapitação e Modernização da Linha	298.749	198.749	100.000	
Linha 1 - Azul	33.000	33.000	-	
Linha 2 - Verde	30.000	30.000	-	
Linha 3 - Vermelha	35.000	35.000	-	
Linha 5 - Lilás	749	749	-	
Operação das Linhas Metroviárias	200.000	100.000	100.000	
2. Expansão do Sistema Metroviário	1.759.258	350.251	200.000	1.209.007
Linha 2 - Verde (VI. Prudente/Dutra)	121.251	71.251	50.000	-
Linha 4 - Amarela (Fase II VI. Sônia/Luz)	457.040	16.000	-	441.040
Linha 5 - Lilás (Lg. Treze / Chác. Klabin)	265.847	8.000	-	257.847
Linha 15 - Prata (Ipiranga/Tiradentes)	275.000	175.000	100.000	-
Linha 17 - Ouro (Congonhas/Morumbi)	585.120	75.000	-	510.120
Linha 19 – Celeste (Praça Bandeira - Guarulhos)	50.000	-	50.000	-
Elaboração de Projetos de Expansão	5.000	5.000	-	-
Total de Investimentos	2.058.007	549.000	300.000	1.209.007

¹ Fonte 1 – Governo do Estado de São Paulo – GESP, determinado pela Secretaria da Fazenda e Planejamento.

² Fonte 6 – DREM – Desvinculação de Receitas de Estados e Municípios.

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

A Lei 16.923 também contemplou valores referentes ao ressarcimento de gratuidades de usuários beneficiados por isenção ou subsídio no pagamento da tarifa pública de transporte e ao apoio à PPP de operação da Linha 4-Amarela e da Linha 5-Lilás conforme quadro a seguir:

ITENS		(R\$ mil)
RESSARCIMENTO DE GRATUIDADES		727.200
Ressarcimento de gratuidades a usuários das linhas metroviárias		408.371
Ressarcimento do subsídio aos usuários estudantes das linhas metroviárias		318.829
Apoio à PPP operação da Linha 4-Amarela		204.741
TOTAL GERAL (GRATUIDADES E APOIO À PPP LINHA 4 e Linha 5)		931.941

FATORES DE RISCO

Os investimentos previstos para 2019 foram afetados por diversos fatores. Dentre esses citam-se:

- O cenário de recessão econômica do País, que ainda produz reflexos negativos sobre o nível de atividade econômica, lentidão na retomada do nível de pleno emprego, a redução da renda da população e do consumo. Tais aspectos que afetam negativamente a



arrecadação do Estado, gerando certas dificuldades na alocação de recursos para execução das obras previstas para 2018 e que ainda guardam restrições para 2019, mesmo as perspectivas sendo mais positivas para o novo ciclo. A crise também afetou a arrecadação tarifária da Companhia dada a queda na demanda, sensibilizando o seu equilíbrio financeiro.

- Atrasos na liberação dos recursos financeiros previstos afetaram em certo ponto o desenvolvimento na execução das obras metroviárias dentro das curvas planejadas de cronograma.

REMUNERAÇÃO DOS ADMINISTRADORES

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

VISÃO GERAL

PERFIL DA EMPRESA

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

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

Constitui objeto da empresa:

- I. Planejamento, projeto, construção, implantação, operação e manutenção de sistemas de transportes públicos metroviário, ferroviário e sobre pneus, na Região Metropolitana de São Paulo.
- II. Execução das obras e dos serviços complementares ou correlatos necessários à integração do sistema de transporte de passageiros ao complexo urbanístico da região metropolitana.
- III. Construção e operação de terminais de passageiros; implantação e operação de estacionamentos.
- IV. Construção e comercialização, direta e indireta, admitida a coparticipação da iniciativa privada, de prédios residenciais e ou comerciais, bem como projetar, executar, administrar, direta ou indiretamente, outra qualquer obra de interesse público e da empresa.
- V. Comercialização de marca, patente, nome e insígnia; comercialização de áreas e espaços para propaganda; prestação de serviços complementares de suporte ao usuário, por si ou através de permissionários, com ou sem cessão de uso predial.
- VI. Comercialização de tecnologia, direta ou indireta, inclusive em sociedade ou consórcios, bem como a prestação de serviços de consultoria, apoio técnico e prestação de serviços na operação e na manutenção de equipamentos; construção e



implantação de sistemas de transporte e de terminais de passageiros, no país e no exterior.

VII. Edição, vedada a impressão, de jornais, revistas e outras publicações de cunho técnico e comercial, permitida a propaganda.

RELAÇÃO COM O ACIONISTA CONTROLADOR

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

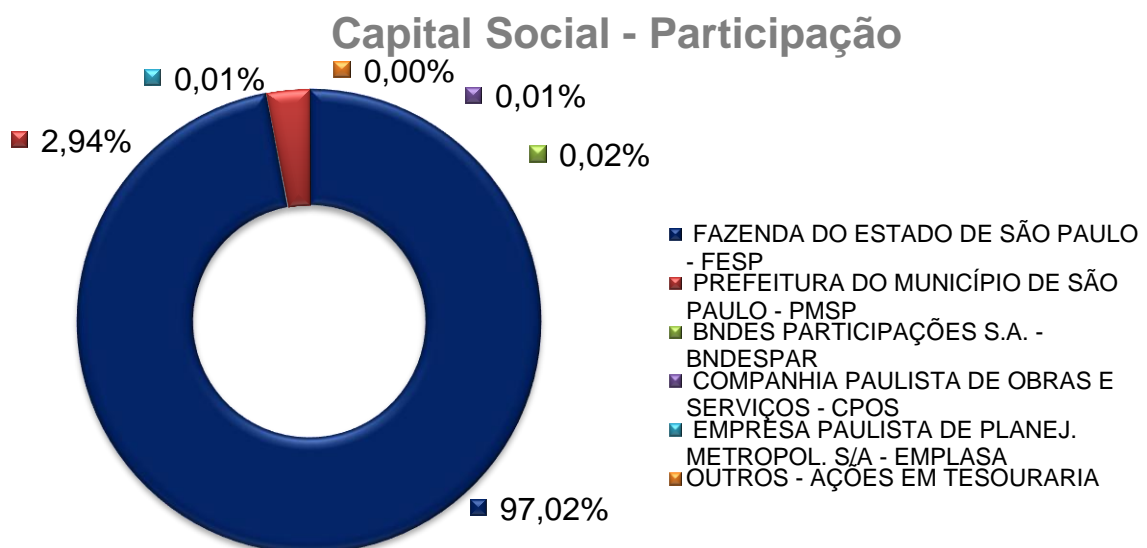
Em 2018, a Companhia do Metrô de São Paulo, orientada pela Secretaria da Fazenda – CODEC, seguiu o que foi publicado na Lei 13.303/2016, parágrafo 1º do artigo 91, que dispõe: “as sociedades de economia mista que tiverem capital fechado na data de sua entrada em vigor poderão ser transformadas em empresa pública, mediante resgate da totalidade das ações de titularidade de acionistas privados”. Sendo assim, foi efetuado o resgate da totalidade das ações dos acionistas considerados privados e, dessa maneira, o capital social da Companhia é composto somente de acionistas públicos.

A Lei define que o acionista controlador é aquele que detenha a maioria das ações ordinárias com direito a voto, tendo o poder de eleger a maioria dos integrantes do Conselho de Administração e, conseqüentemente, por meio deste, os diretores responsáveis pela gestão da Companhia, com observância das prerrogativas impostas pela Lei 13.303/2016.

POSIÇÃO ACIONÁRIA EM 2018

A composição do capital social integralizado da Companhia em 31 de dezembro de 2018 é composto por um total de 6.865.556 (seis milhões, oitocentas e sessenta e cinco mil, quinhentas e cinquenta e seis) ações ordinárias de classe única, nominativas, sem valor nominal e com direito a um voto cada.

A seguir apresenta-se a composição do capital social da Companhia em 31/12/2018.





A Companhia atua sob o regime de capital social autorizado, o qual foi fixado em Assembleia Geral Extraordinária realizada em 23 de outubro de 2018, no montante de R\$ 52.674.522.453,75 (cinquenta e dois bilhões, seiscientos e setenta e quatro milhões, quinhentos e vinte e dois mil, quatrocentos e cinquenta e três reais e setenta e cinco centavos), conforme retratado no art. 3º do Estatuto Social.

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

Em 31 de dezembro de 2018, o capital social integralizado da Companhia é de R\$ 38.516.495.114,25 (trinta e oito bilhões, quinhentos e dezesseis milhões, quatrocentos e noventa e cinco mil, cento e quatorze reais e vinte e cinco centavos).

ESTRUTURA DE GOVERNANÇA CORPORATIVA

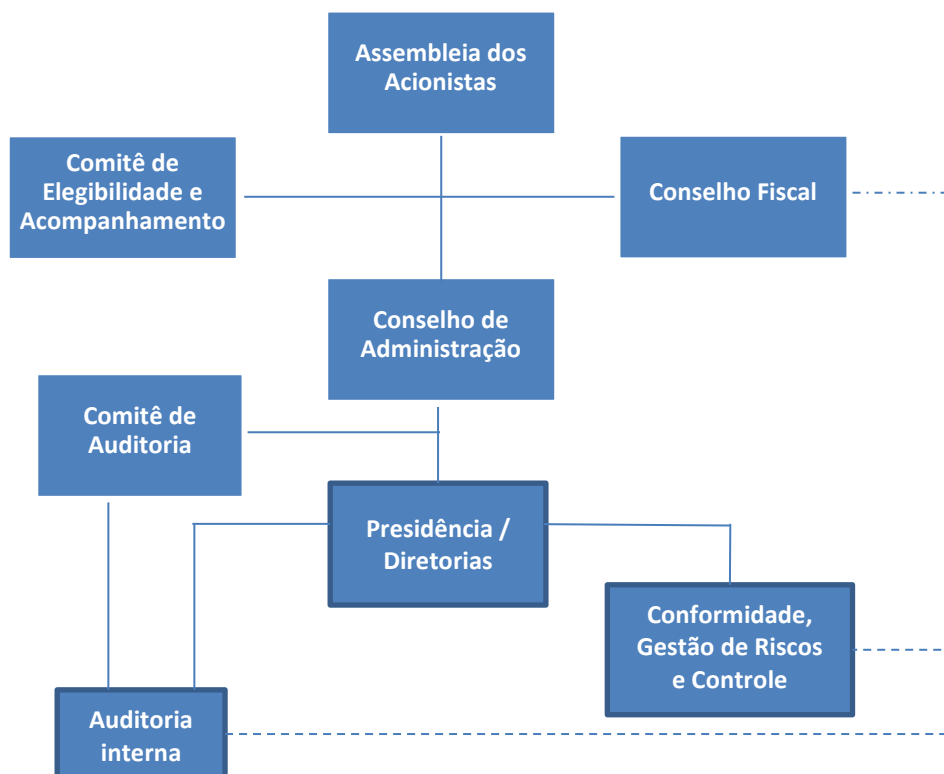
A Companhia é administrada pelo Conselho de Administração e pela Diretoria Executiva.

O Conselho de Administração é o órgão de deliberação colegiada responsável pela orientação superior da Companhia, composto por três a onze 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. Além das atribuições definidas em Lei, é responsável 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 6.404/1976, e 13.303/2016, suas alterações posteriores e nos Estatutos Sociais. O Conselho Fiscal 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 Auditoria Estatutário, órgão técnico de auxílio permanente ao Conselho de Administração, foi instituído no exercício de 2018 em cumprimento à Lei 13.303/2016, e tem como principais atribuições referendar a escolha do responsável pela auditoria interna, 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, zelar pelo cumprimento do Código de Conduta e Integridade, monitorando os procedimentos apuratórios de infração a este. Ele é formado por três membros, eleitos e destituídos pelo Conselho de Administração, sem mandato fixo e coordenado por um conselheiro da administração independente com reconhecida experiência em assuntos de contabilidade societária.



O Comitê de Elegibilidade e Acompanhamento, também 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 13.303/2016.

Também constituído em 2018, o Comitê de Ética tem por atribuições o recebimento de denúncias, avaliação e julgamento de violações ao Código de Conduta e Integridade, com o objetivo de aprimorar continuamente a governança e os padrões éticos. É supervisionado pelo Comitê de Auditoria Estatutário e reportado ao Conselho de Administração.

Para apoiar os trabalhos foram criados dois canais de comunicação para solicitação de esclarecimento de dúvidas e encaminhamento de denúncias de situações irregulares com a garantia de confidencialidade das informações ao Comitê de Ética:

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

As seguintes políticas foram implantadas em 2018:

- Política de Porta Voz e Divulgação de Informações
- Política de Distribuição de Dividendos
- Política de Gestão de Pessoal
- Política de Preços e Tarifas
- Política de Transações com Partes Relacionadas

CÓDIGO DE CONDUTA E INTEGRIDADE

O Código de Conduta e Integridade do Metrô de São Paulo (CCI), revisado e aprovado em 2018, (disponível em: <https://transparencia.metrosp.com.br/dataset/c%C3%B3digo-de-conduta-e-integridade>) define o conjunto de princípios de ética, respeito às leis, transparência e interesse público que orientam a conduta e o comportamento ético de todos os administradores, conselheiros fiscais, empregados, estagiários, jovens cidadãos, aprendizes, terceiros a serviço do Metrô, prestadores de serviço e fornecedores no relacionamento com as partes interessadas, visando o combate à prática de atos ilícitos, com destaque à corrupção, fraude, lavagem de dinheiro, suborno, assédio moral ou sexual.

Além da implantação do CCI foi desenvolvido o treinamento anual no formato de ensino à distância, e disponibilizado nos computadores da empresa em rede para o fortalecimento do comportamento ético dos envolvidos, executado com sucesso por 95% do público até 31/12/2018.

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO (31 de dezembro de 2018)

Almino Monteiro Álvares Affonso - Presidente

Membros:

Ana Regina Rivas Vega

Gilmario Ribeiro

Jerônimo Antunes

Marcus Vinicius Vannucchi

Paulo Menezes Figueiredo

Ruy Martins Altenfelder Silva

CONSELHO FISCAL (31 de dezembro de 2018)

Membros efetivos:

Altamiro Francisco da Silva

Arlinton Nakazawa

Cicera Souza Veloso

Clodoaldo Pelissioni

Membros suplentes:

Keli Regina Della Torre Soler

Marcoantonio Marques de Oliveira

Milton Frasson,

Tzung Shei Ue

COMITÊ DE ELEGIBILIDADE E ACONSELHAMENTO (31 de dezembro de 2018)

Membros:

Michael Sotelo Cerqueira

Marcos Antonio de Albuquerque

Roberta Campedelli Ambiel Gonçalves

AUDITORIA INTERNA

O Departamento de Auditoria Interna tem por objetivo examinar de forma contínua e independente a integridade, adequação e eficácia dos controles e processos internos, a fim de mitigar e detectar riscos materiais às informações contábeis, financeiras e operacionais, mediante planejamento anual aprovado pelo Comitê de Auditoria Estatutário.

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

POLÍTICA DE PREÇOS

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

Em 2018, todos os bilhetes da grade tarifária no sistema metroviário foram reajustados, conforme Resolução STM-01, de 03/01/2018. Para 2019, também ocorreu reajuste tarifário em todos os bilhetes da estrutura tarifária da Companhia, de acordo com a Resolução STM-01, de 11/01/2019, que aumentou a tarifa base de R\$ 4,00 para R\$ 4,30.



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

Nesse processo, a empresa concessionária da Linha 4-Amarela tem prioridade de saque dos valores arrecadados para efeito de remuneração contratual estabelecida no contrato de concessão firmado entre o Governo do Estado de São Paulo (poder concedente) e a ViaQuatro (concessionária da Linha 4-Amarela). Pelo termo de acordo, o Estado repassa o montante da diferença apurada no exercício corrente no exercício subsequente.

Em 2018, o Tesouro do Estado de São Paulo repassou o montante de R\$ 177,1 milhões referente a apuração de 2017. Já a apuração de 2018 é de R\$ 204,7 milhões, com previsão de recebimento



em 2019. Nesse contexto, a Companhia do Metrô desenvolveu uma proposta para a implantação do Contrato de Gestão com o Governo do Estado de São Paulo, visando estabelecer uma nova forma de remuneração à Companhia pela prestação dos serviços de transporte, que consiste em estabelecer uma tarifa desvinculada da tarifa pública e condicionada ao cumprimento de indicadores de desempenho.

CONCESSÕES

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 4 de agosto de 2018, o Consórcio ViaMobilidade iniciou a operação comercial da Linha 5-Lilás, no âmbito do contrato de concessão firmado com o Governo de São Paulo. O Consórcio ViaMobilidade também detém a concessão da Linha 17-Ouro.

Em relação à implantação da Linha 18-Bronze, que ligará as estações Tamanduateí, em São Paulo, e Djalma Dutra, no centro de São Bernardo do Campo, o Governo do Estado busca alternativas de recursos para financiamento das desapropriações e obras do monotrilho. O projeto será realizado pelo Consórcio VemABC – Vidas em Movimento, que irá construir e operar a linha.

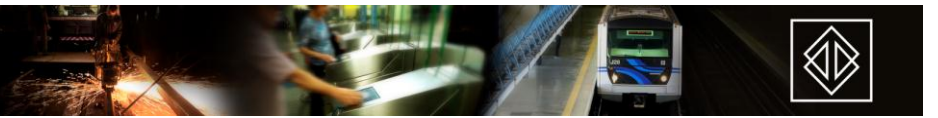
Em 2018, o Governo do Estado publicou o edital de concessão da Linha 15-Prata. A sessão de abertura das propostas está marcada para 21 de março de 2019.

Na 14ª Reunião Extraordinária do Conselho Gestor do Programa Estadual de Parcerias Público-Privadas, realizada em 1º de novembro de 2018, foi recomendada a caducidade do contrato de concessão para a implantação da Linha 6-Laranja, celebrado com o Consórcio Move São Paulo, em decorrência do não cumprimento das obrigações assumidas no contrato de concessão e operação da linha.

ESTRUTURA OPERACIONAL

A Companhia é responsável pela operação e manutenção das linhas 1-Azul (Jabaquara – Tucuruvi), 2-Verde (Vila Prudente – Vila Madalena), 3-Vermelha (Corinthians-Itaquera – Palmeiras-Barra Funda) e 15-Prata (Vila Prudente – Vila União). Foi responsável pela operação da Linha 5-Lilás até o início do mês de agosto de 2018, quando a linha passou a ser operada pelo Consórcio ViaMobilidade em regime de concessão. Na expansão da rede metroviária, gerencia as obras da estação Campo Belo da Linha 5-Lilás, da fase II da Linha 4-Amarela, e das linhas 15-Prata e 17-Ouro, em sistema monotrilho.

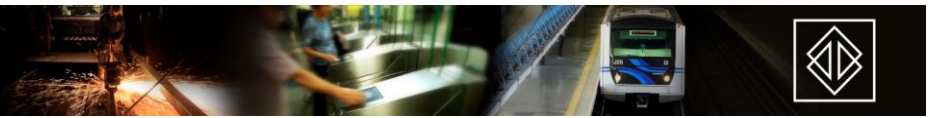
Em 2018, as linhas metroviárias operadas pelo Metrô de São Paulo transportaram mais de 3,7 milhões de passageiros por dia útil.



MATRIZ DO TRANSPORTE METROPOLITANO E O METRÔ DE SÃO PAULO

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





Mapa do Transporte Metropolitano

Metropolitan Transport Network



Legenda Legend

	Linha 1 - Azul Line 1-Blue	METRÔ
	Linha 2 - Verde Line 2-Green	METRÔ
	Linha 3 - Vermelha Line 3-Red	METRÔ
	Linha 4 - Amarela Line 4-Yellow	VIAQUATRO
	Linha 5 - Lilás Line 5-Lilac	VIAMOBILIDADE
	Linha 7 - Rubi Line 7-Ruby	CPTM
	Linha 8 - Diamante Line 8-Diamond	CPTM
	Linha 9 - Esmeralda Line 9-Emerald	CPTM
	Linha 10 - Turquesa Line 10-Turquoise	CPTM
	Linha 11 - Coral Line 11-Coral	CPTM
	Linha 11 - Coral - Expresso Leste Line 11-Coral - East Express	CPTM
	Linha 12 - Safira Line 12-Sapphire	CPTM
	Linha 13 - Jade Line 13-Jade	CPTM
	Expresso Aeroporto Airport Express	CPTM
	Connect Aeroporto Airport Connect	CPTM
	Linha 15 - Prata Line 15-Silver	METRÔ
	Expresso Turístico Touristic Express	CPTM
	Ponte ORCA - tarifada Ora Shuttle Service	EMTU

	Corredor Metropolitano de Ônibus Metropolitan Bus Corridor	EMTU
	Trecho do viário com tráfego compartilhado Street sector with shared traffic	EMTU
	Terminal Metropolitano de Ônibus Metropolitan Bus Terminal	
	Estação Station	
	Estações com elevador Station with elevator	
	Integração - gratuita Integration - Free Interchange	
	Integração - tarifada Integration - Paid Interchange	
	Integração - gratuita: Horário Especial (veja no site: METRÔ/CPTM) Integration - Free Interchange during off-peak hours (see website: METRÔ/CPTM)	
	Terminal Rodoviário Road Terminal	
	Bicicletário Bike Parking Terminal	
	Paraciclos Bike Attaching Post	
	Estacionamento de Carro Integrado Integrated Car Parking	
	Estacionamento de Carro Integrado/ Paraciclos Integrated Car Parking/ Bike Attaching Post	

Informações úteis Useful Information

CPTM	www.cptm.sp.gov.br	0800 055 0121
EMTU	www.emtu.sp.gov.br	0800 724 0555
METRÔ	www.metro.sp.gov.br	0800 770 7722
VIAQUATRO	www.viaquatro.com.br	0800 770 7100
VIAMOBILIDADE	www.viamobilidade.com.br	0800 770 7106



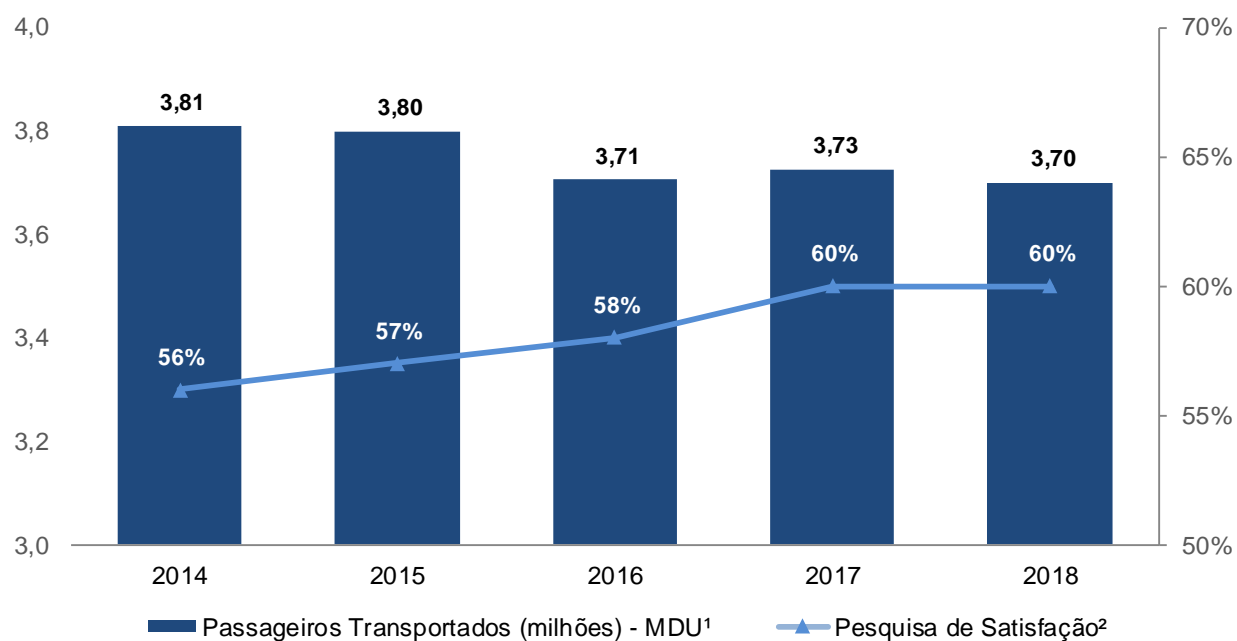
Utilize o código ao lado para obter a versão digital deste mapa e outros conteúdos. Consulte no site das empresas os horários de funcionamento das estações e transferências entre linhas.
Please use the QR Code to get the digital version of this map and other contents. Address the websites of the metropolitan transport companies for stations service hours and line interchange information.



GRANDES NÚMEROS

REDE METROVIÁRIA	2014	2015	2016	2017	2018
REDE METROVIÁRIA (METRÔ DE SÃO PAULO, VIAQUATRO E VIA MOBILIDADE)					
km de extensão	75,1	77,4	77,4	80,4	96,0
nº de estações	66	68	68	71	84
nº de linhas	6	6	6	6	6
LINHAS OPERADAS PELO METRÔ DE SÃO PAULO					
km de extensão	66,2	68,5	68,5	71,5	64,7
nº de estações	59	61	61	64	58
nº de linhas	5	5	5	5	4
PASSAGEIROS TRANSPORTADOS PELO METRÔ DE SÃO PAULO					
Média nos dias úteis (milhão)	3,8	3,8	3,7	3,7	3,7
Total anual (bilhão)	1,1	1,1	1,1	1,1	1,09

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS x ÍNDICE DE SATISFAÇÃO

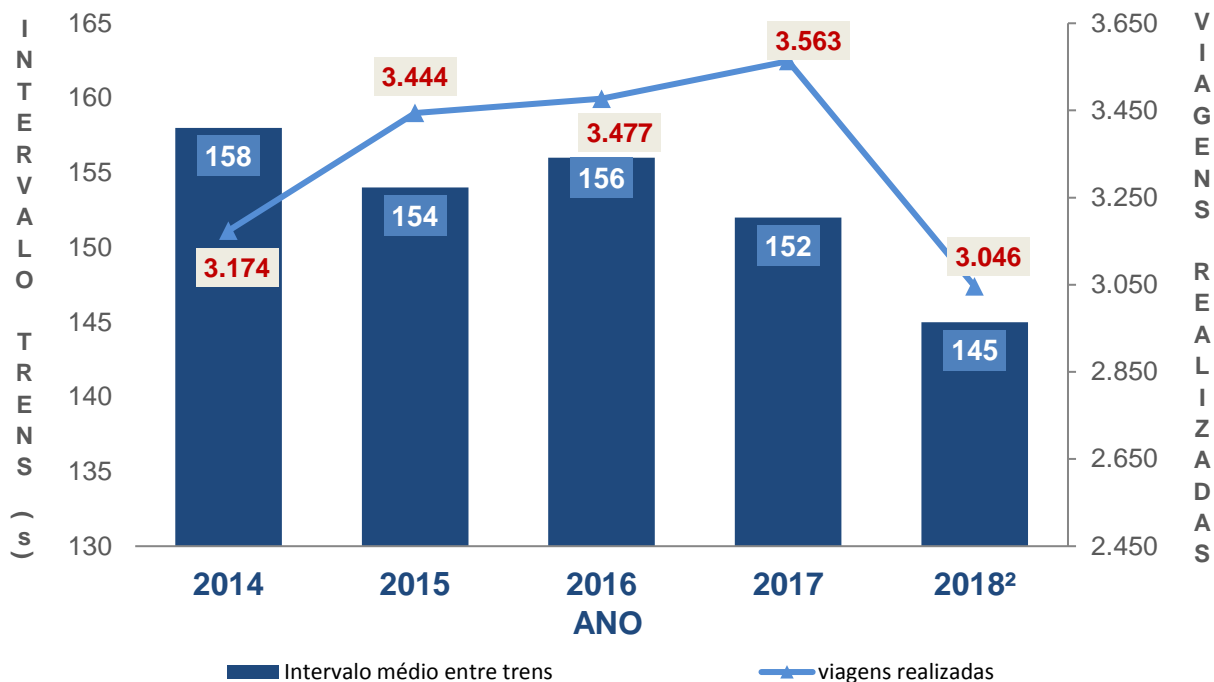


¹ Média dias úteis

² Top two box. Corresponde ao somatório dos percentuais das avaliações "Muito Bom" e "Bom"



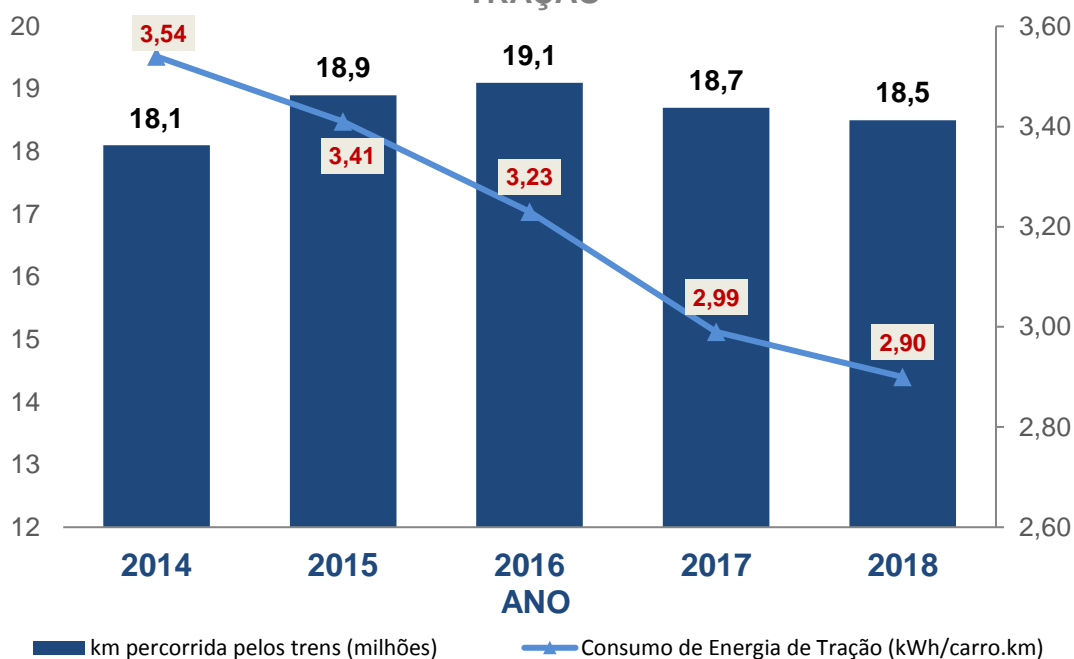
VIAGENS REALIZADAS e INTERVALO MÉDIO REALIZADO ENTRE TRENS¹



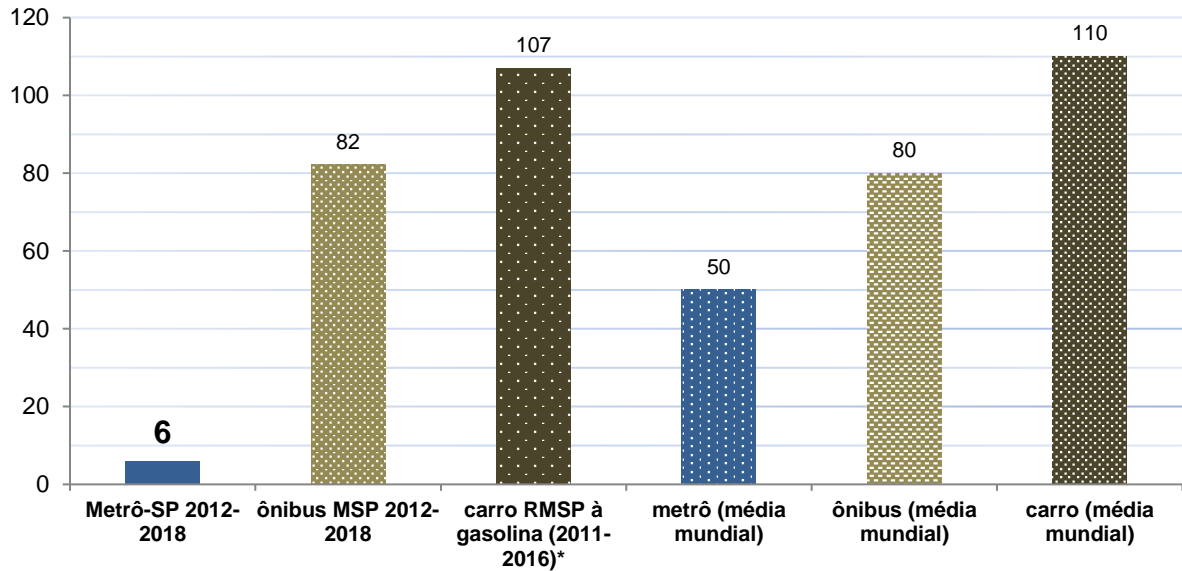
¹ Corresponde à média ponderada dos intervalos realizados em todas as linhas da rede

² Não inclui os dados da Linha 5 - Lilás que passou a ser operada em regime de concessão pela Via Mobilidade em 04/08/2018

KM PERCORRIDO x CONSUMO DE ENERGIA ELÉTRICA DE TRAÇÃO

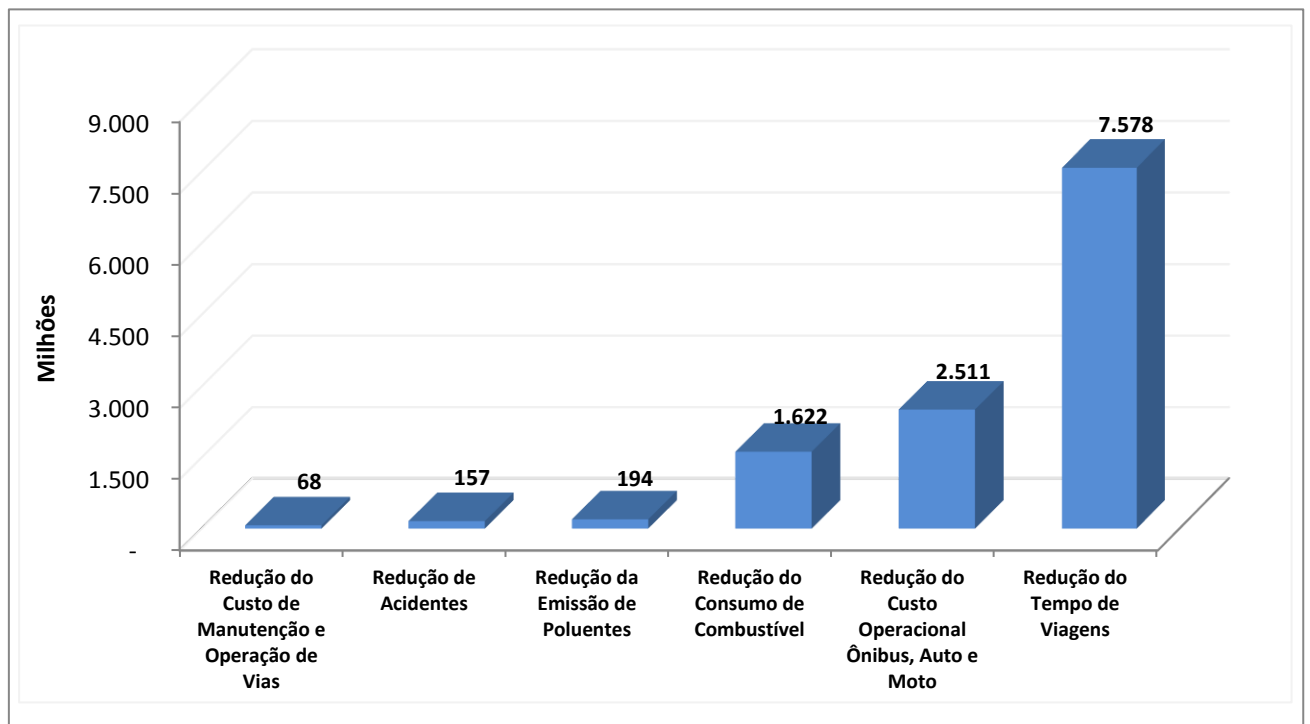


**Emissões de gases de efeito estufa por passageiro-km
(gCO₂e por p.km)***



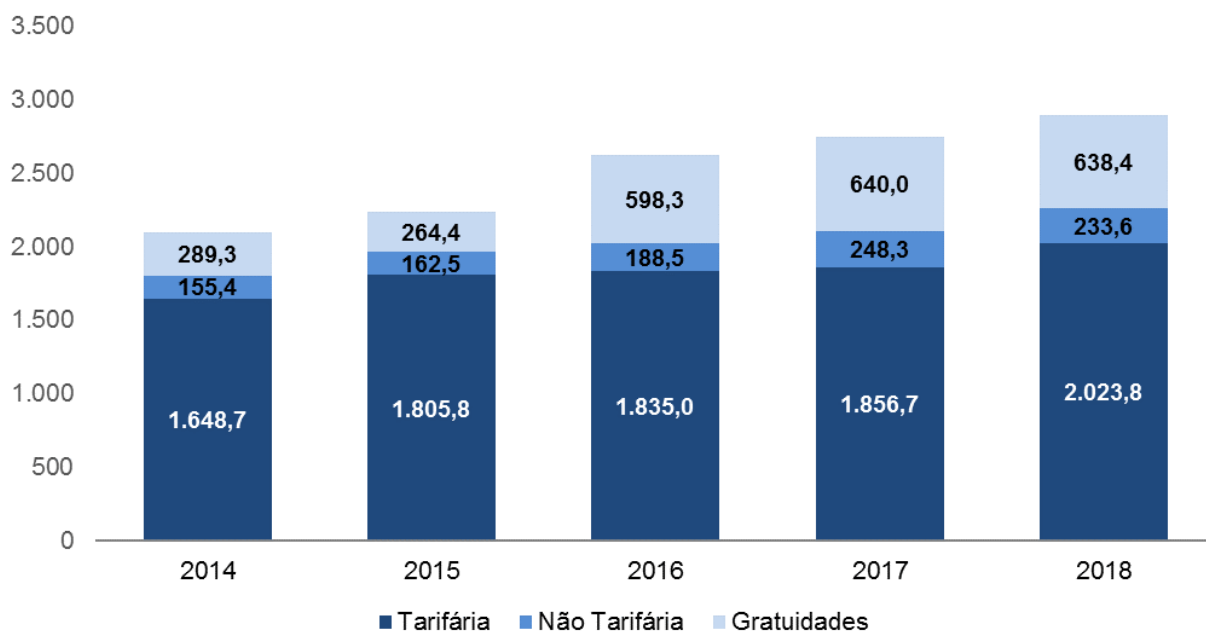
*Dados de emissão de veículos a gasolina, considerando-se atualizações de autonomia e frota de veículos da RMSP

**Benefícios Sociais 2018 – total de R\$ 12,1bilhões
Preços médios de 2018**

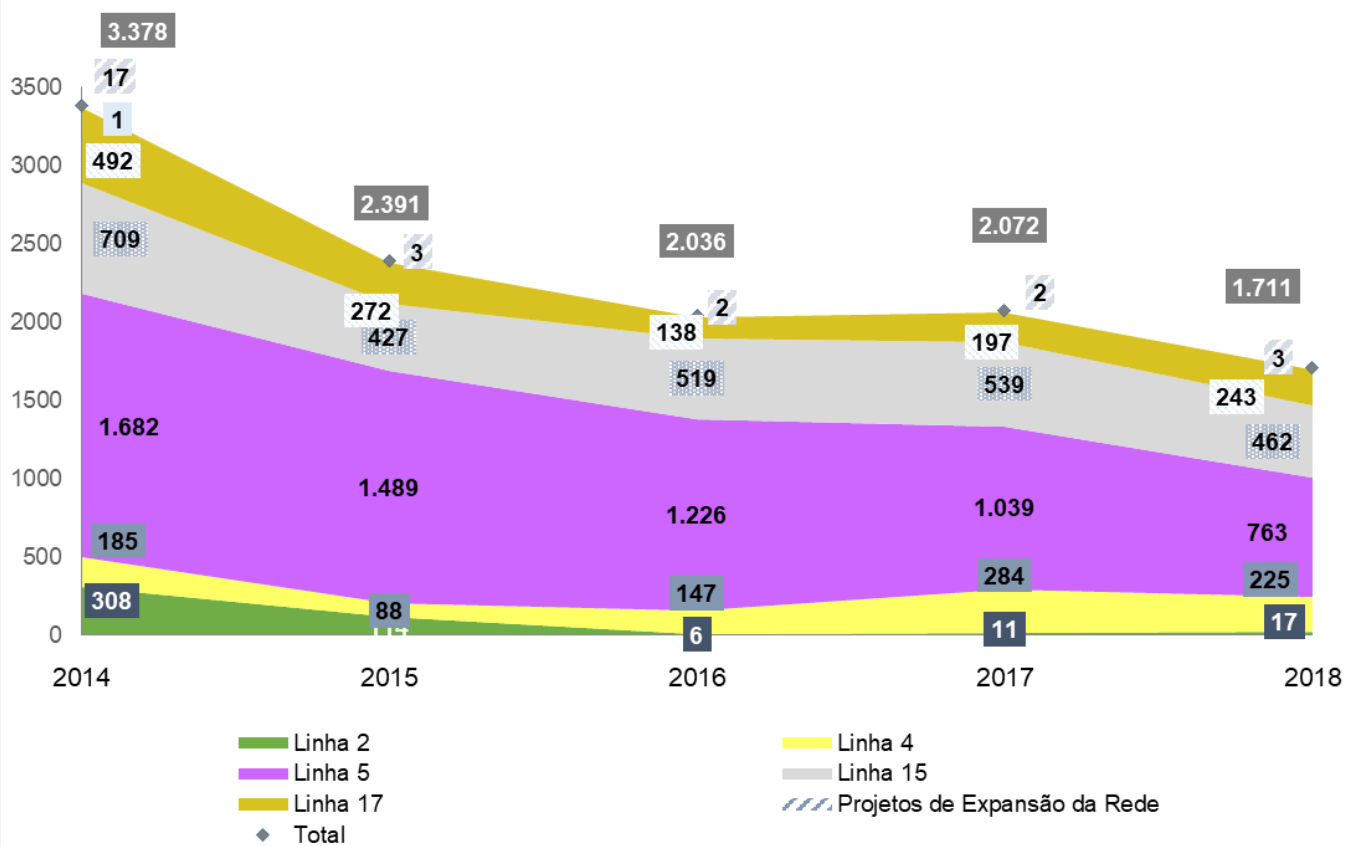




RECEITA OPERACIONAL

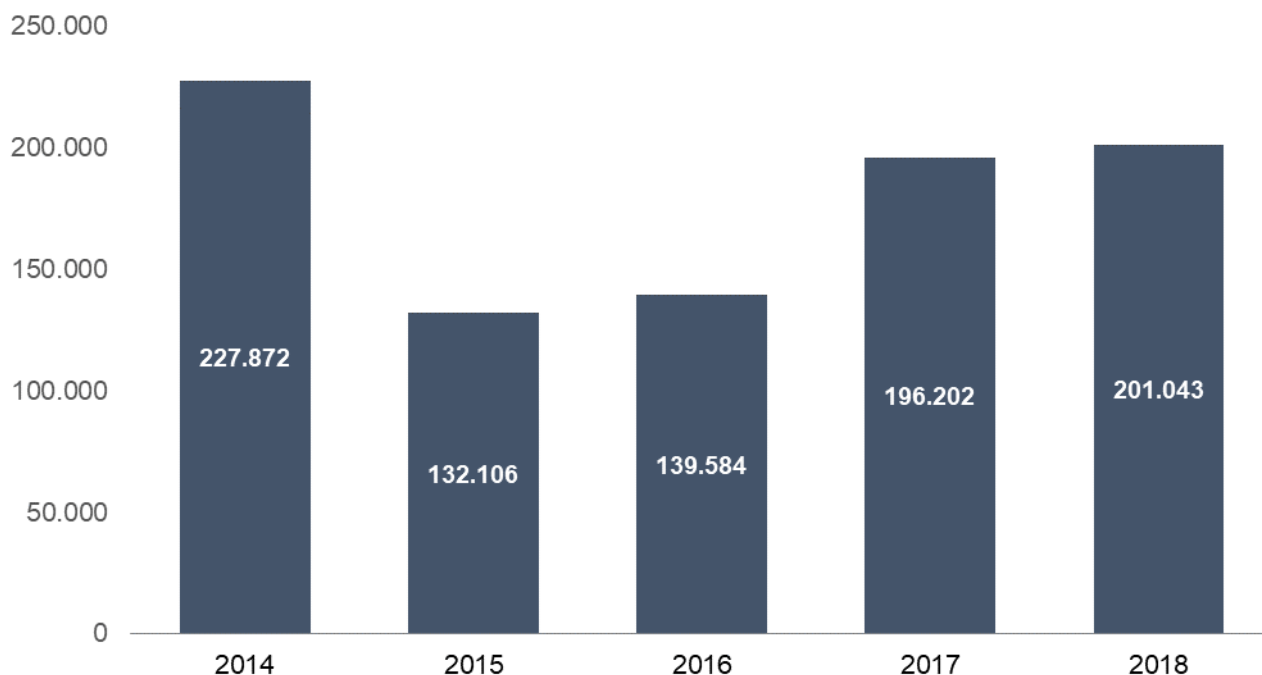


INVESTIMENTOS REALIZADOS (CAIXA) - EXPANSÃO DA REDE





EBITDA AJUSTADO



REALIZAÇÕES 2018

PLANEJAMENTO E PROJETOS DE TRANSPORTES

Em 2018, a Companhia ampliou sua atuação no pilar de planejamento de transporte, tanto no âmbito interno como no externo, subsidiando diversos órgãos da administração pública e empresas relacionadas a mobilidade urbana na Região Metropolitana de São Paulo.

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

PESQUISA ORIGEM DESTINO 2017 – REGIÃO METROPOLITANA DE SÃO PAULO

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

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

Como permite detectar e mensurar as principais linhas de deslocamentos de viagens que se processam em âmbito regional, os resultados da Pesquisa OD determinam a projeção da evolução da demanda na rede de transporte em operação, bem como da expectativa de demanda em novas ligações com origem, destino ou passagem na Região Metropolitana de São



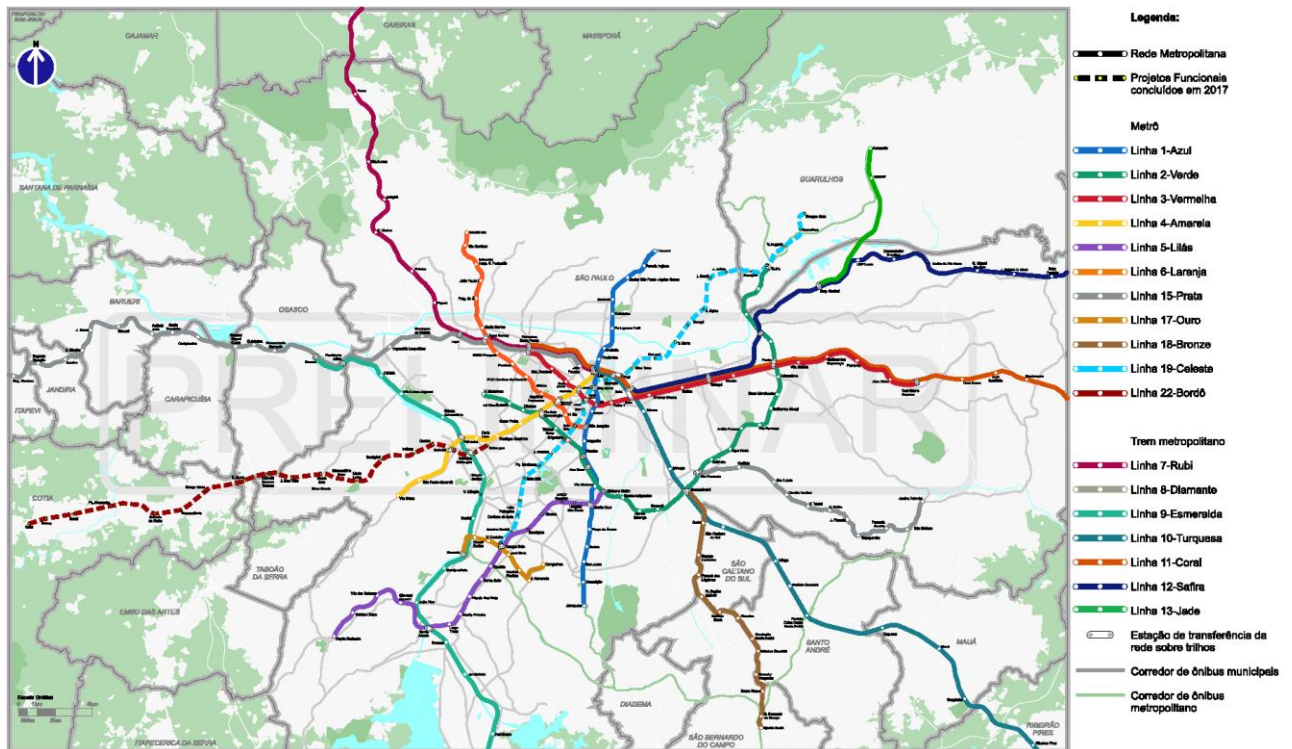
Paulo – RMSP. Os resultados desta Pesquisa constituem assim a base para a formulação de novos projetos para o setor de transporte de passageiros, seja sob operação estatal ou privada.

A finalização dos levantamentos de campo da Pesquisa Origem Destino 2017 ocorreu em outubro de 2018. O Balanço da Realização e Primeiros Resultados da Pesquisa foram apresentados em audiência pública, em 12 de dezembro de 2018, tendo recebido ampla cobertura da imprensa. No primeiro semestre de 2019 serão divulgados e disponibilizados para consulta da população a Matriz Origem e Destino e o Banco de Dados contendo os microdados da pesquisa.

ESTUDOS E PROJETOS FUNCIONAIS

Em 2018, foi concluída a etapa de validação do Projeto Funcional da Linha 19-Celeste, no trecho entre a Praça da Bandeira (centro do município de São Paulo) e o Bosque Maia (centro do município de Guarulhos).

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



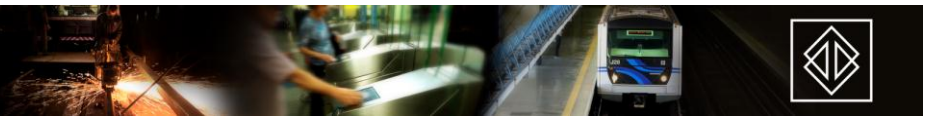
ESTUDOS E PROJETOS BÁSICOS

Linha 2-Verde

- Elaboração do projeto básico de arquitetura, civil e sistemas para adequação do mezanino e plataformas da Estação Vila Prudente.
- Estudo de redução de custos da implantação da extensão da Linha 2-Verde.

Linha 4-Amarela

- Elaboração do relatório técnico para apoio ao processo de contratação do projeto básico de sistemas no túnel de interligação entre as estações Consolação e Paulista.



- Análise dos projetos executivos de superestrutura de via permanente da Fase II do Pátio Vila Sônia.
- Análise dos projetos executivos de superestrutura de via permanente do trecho Vila Sônia - Poço David Matarazzo.

Linha 5-Lilás

- Projeto preliminar da passarela de pedestres na Estação Brooklin para a travessia da Avenida Vicente Rao e integração com parada de ônibus do corredor da EMTU.
- Estudos de alternativa de implantação da passarela de pedestres para travessia da Estrada de Itapecerica na Estação Capão Redondo.
- Homologação dos sistemas de superestrutura de via permanente, com a passagem dos trens (em operação), para o lote 7 (Poço Bandeirantes até Poço Dionísio da Costa).
- Análise dos projetos executivos de superestrutura de via permanente da Fase II do Pátio Guido Caloi.
- Homologação das medidas mitigadoras de ruído primário na Fase II do Pátio Guido Caloi, com passagem de veículo de via (em operação).

Linha 6-Laranja

- Estudos para a viabilização técnica da integração da Linha 6-Laranja com a Linha 1-Azul na Estação São Joaquim.
- Estudo preliminar para viabilizar a retomada das obras e estudos para definição do melhor modelo de contratação.

Linha 15-Prata

- Projeto básico em Modelagem da Informação de Construção (*Building information Modelling* - BIM) da Estação Ipiranga, contemplando a gestão do contrato e a solução de interfaces.
- Gestão técnica e aprovação do projeto básico civil da Estação Ipiranga para futura integração com a Linha 10-Turquesa da CPTM.
- Estudo de alternativas de traçado e caixa de sistema viário para duplicação da Avenida Ragueb Chohfi, no trecho Estação Jardim Colonial – Pátio Ragueb Chohfi.
- Análise de propostas para o projeto básico de monitoramento dos ventos.
- Elaboração do projeto básico dos contadores de transferência para a Estação Vila Prudente do monotrilho.

Linha 17-Ouro

- Elaboração do projeto básico de estruturas das vigas do Pátio Água Espriada e do trecho de via.
- Elaboração do projeto básico de geotecnia, de contenções da margem do Rio Pinheiros.
- Elaboração do projeto básico de sistemas para contratação do projeto executivo e a retomada do empreendimento.

Linha 19-Celeste

- Elaboração de documentação para a contratação do projeto básico civil e de sistemas em BIM.
- Estudos preliminares para elaboração do projeto básico.



Edifício Sede Administrativa Unificada da Companhia do Metrô

- Desenvolvimento de estudos e anteprojeto como subsídio à contratação de projeto básico do edifício sede.

Estação Memória na Estação Sé

- Desenvolvimento de estudos e documentação do anteprojeto para apoio à contratação dos serviços de execução e implantação de espaço expositivo comemorativo do cinquentenário da Companhia do Metrô.

Sistema de Comunicação Móvel Digital

- Desenvolvimento do projeto básico do sistema de comunicação móvel digital das linhas 1-Azul, 2-Verde e 3-Vermelha.

Desenvolvimento de projetos BIM

- Desenvolvimento do Projeto Modular BIM de VSE (Ventilação e Saída de Emergência) Padrão.
- Desenvolvimento de estudos iniciais para projeto tipificado em BIM modular de estação em vala de céu aberto – VCA.
- Revisão e atualização dos projetos padrão de elementos de acabamento e arquitetura e respectiva modelagem para compor a “Biblioteca de Componentes”.

Premiação

O projeto básico da Estação Ipiranga da Linha 15-Prata foi selecionado pela equipe técnica da Frente Parlamentar em Defesa da Utilização, por Órgãos Governamentais, da Tecnologia de Modelagem de Informação da Construção da Câmara dos Deputados do Congresso Nacional e obteve o 1º Prêmio BIM da Administração Pública, entre as empresas finalistas na categoria Contratante, destinada a órgãos da administração pública que contrataram a elaboração de projetos, execução de obras ou ainda o gerenciamento de edificações ou de infraestrutura em BIM.

ESCRITÓRIO CORPORATIVO DE EMPREENDIMENTOS – PMO CORPORATIVO

Durante o ano de 2018, a equipe do PMO Corporativo dedicou esforços aos trabalhos da Iniciativa de Revisão do Modelo de Implantação de Empreendimentos – PMO do Plano de Negócios 2018, cujo objetivo é consolidar o novo modelo de implantação de empreendimentos de expansão a partir dos subsídios recebidos da reavaliação e proposição de melhorias para os processos de todas as etapas que compõem o empreendimento, desde o planejamento de rede e de linhas até a implantação de obras civis, de sistemas e de comissionamento das instalações. Como resultado desse trabalho, o ciclo de vida do empreendimento foi revisado, bem como a metodologia para operacionalização do novo modelo.

Os processos implantados até o momento (Gestão de Riscos da Expansão, Controle Integrado de Mudanças e Gestão de Lições Aprendidas) foram reavaliados durante os trabalhos. As melhorias identificadas foram integradas na estratégia da Companhia no Plano de Negócios 2019.

Além disso, os processos de Planejamento e Controle do Escopo, Cronograma e do Custo foram reestruturados com o objetivo de torná-los mais previsíveis e confiáveis, aumentando a integração entre as áreas e reduzindo as incertezas. A aferição, calibração e normatização desses processos também fazem parte do Plano de Negócios 2019 da Companhia.



Certificações

As certificações PMP (*Project Management Professional*), CAPM (*Certified Associate in Project Management*) e PMI-RMP (*PMI Risk Management Professional*) são algumas das oferecidas pelo PMI – *Project Management Institute*, uma das maiores e mais reconhecidas associações certificadoras de profissionais em gerenciamento de projetos no mundo. Uma certificação profissional comprova e formaliza os conhecimentos, habilidades e atitudes, previamente definidas como padrão, para uma determinada competência.

O Metrô conta atualmente com 38 colaboradores certificados em PMP/CAPM, dos quais dois também são certificados em PMI-RMP. Em 2018, as ações de capacitação direcionadas às certificações profissionais resultaram em 10 novos PMP à Companhia do Metrô.

ENGENHARIA E CONSTRUÇÃO

Em 2018, a Companhia manteve forte seu ritmo de andamento de projetos de expansão da rede metroviária, com foco nas expansões da Linha 5-Lilás, Linha 15-Prata, Linha 17-Ouro e Fase II da Linha 4-Amarela. As obras da Linha 2-Verde se mantiveram paralisadas em 2018.

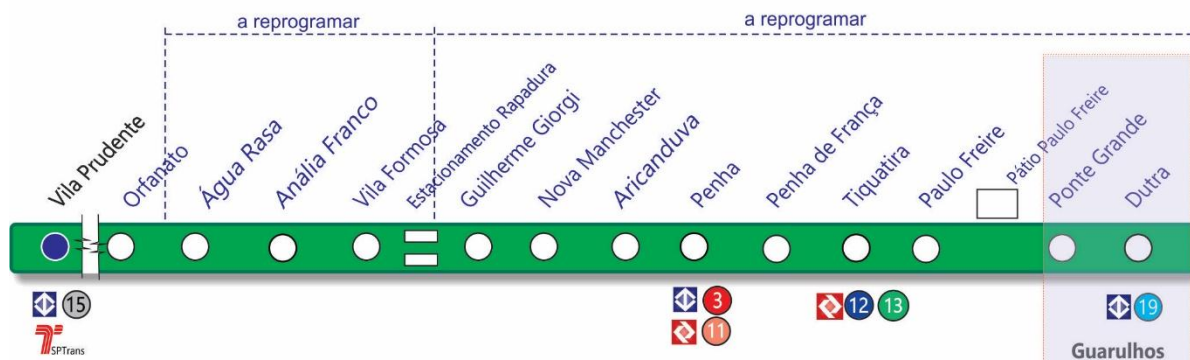
Expansão 2018

Linha	Estações	Quilômetros operacionais
4-Amarela	3	2,5
5-Lilás	6	7,7
15-Prata	4	5,5
Total	13	15,7

As linhas 5, 15 e 17 encontravam-se em processo de licitação para concessão em 2017. Em janeiro de 2018, o Consórcio ViaMobilidade, liderado pela empresa CCR, venceu a licitação com lance de R\$ 553,8 milhões pela outorga das linhas 5 e 17, ágio de 185% sobre o preço inicial. A partir de 04/08/2018, o Consórcio passou a operar a Linha 5-Lilás.



LINHA 2-VERDE – TRECHO VILA PRUDENTE – DUTRA



O trecho Vila Prudente – Dutra do empreendimento da Linha 2-Verde está projetado para uma extensão de 14,4 km de extensão, um Pátio de Manutenção, 13 estações e 36 trens adicionais; ligará a Estação Vila Prudente do Metrô ao município de Guarulhos e atenderá os moradores dos bairros Jardim Anália Franco, Vila Formosa, Vila Manchester, Aricanduva, Penha e Tiquatira em São Paulo, e Ponte Grande e Vila Augusta em Guarulhos. São previstas conexões com a Linha 3-Vermelha (Estação Penha) do Metrô, com as linhas 12-Safira e 13-Jade da CPTM (Estação Tiquatira) e a futura Linha 19-Celeste do Metrô (Estação Dutra).

Os contratos de implantação dos oito lotes do projeto executivo e da obra civil do empreendimento da Linha 2-Verde continuam suspensos até 31/03/2019 aguardando o redirecionamento e revisão de recursos financeiros, oriundos do orçamento do GESP.

Em relação a desapropriações/demolição dos imóveis necessários, dos 521 imóveis, 308 estão com imissão na posse, conferindo ao Metrô a posse dos mesmos. No trecho Vila Prudente – Penha, foram demolidos 191 imóveis. O contrato para demolição dos imóveis contidos no trecho Aricanduva – Pátio Paulo Freire, assinado em 11/06/2018, está em andamento.

Benefícios

- Atendimento direto à população dos bairros de Jardim Anália Franco, Vila Formosa, Vila Manchester, Aricanduva, Penha e Tiquatira em São Paulo e Ponte Grande e Vila Augusta em Guarulhos, além de outros bairros e municípios da Região Metropolitana de São Paulo atendidos pelas linhas 11-Coral, 12-Safira e 13-Jade da CPTM, integradas à Linha 2-Verde.
- Distribuição do fluxo concentrado de passageiros que ocorre nas linhas 3-Vermelha do Metrô, 11-Coral, 12-Safira e 13-Jade da CPTM, que compõem a ligação radial do serviço metroferroviário
- Distribuição dos fluxos de viagens de transporte coletivo por ônibus e transportes motorizados individuais que atualmente utilizam os vários eixos viários da região.
- Implantação de equipamentos de integração intermodal ao longo de todo o novo eixo, notadamente com o serviço de ônibus.



- Seu traçado “em arco” possui uma característica de ligação perimetral, proporcionando opções de deslocamentos na malha metroviária que hoje são realizados através de movimentação radial, minimizando a saturação das linhas 3-Vermelha e 1-Azul.

Reduções

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

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



O trecho Luz – Vila Sônia do empreendimento da Linha 4-Amarela está projetado para uma extensão de 14,4 km, com 11 estações, um pátio de manutenção e uma frota total de 29 trens.

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

Fase 1:

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

Fase 2:

- **Trecho Luz – Vila Sônia**, (1,5 km complementares), quatro estações, 15 trens e complementação do Pátio Vila Sônia;
 - Estação **Fradique Coutinho** em operação desde novembro de 2014.
 - Estação **Higienópolis-Mackenzie** em operação desde janeiro de 2018.
 - Estação **Oscar Freire** em operação pelo Acesso Jardins desde abril de 2018.
 - Estações **São Paulo-Morumbi** em operação desde outubro de 2018.



- Estação **Vila Sônia** com um Terminal de Ônibus (Vila Sônia) e prolongamento de 1,5 km de túnel para entrega em 2020.
- Frota complementada pela concessionária em 2017, totalizando os 29 trens disponíveis para operação.

As estações Higienópolis-Mackenzie, Oscar Freire e São Paulo-Morumbi foram liberadas à operação. As obras civis do Acesso Clínicas da Estação Oscar Freire estão em execução, com meta de entrega para 2019.

Na região do Prolongamento Vila Sônia, prossegue a obra bruta do corpo da estação e dos acessos da Estação Vila Sônia, os acabamentos do Terminal de Ônibus e a escavação de 1,5 km dos túneis de via.

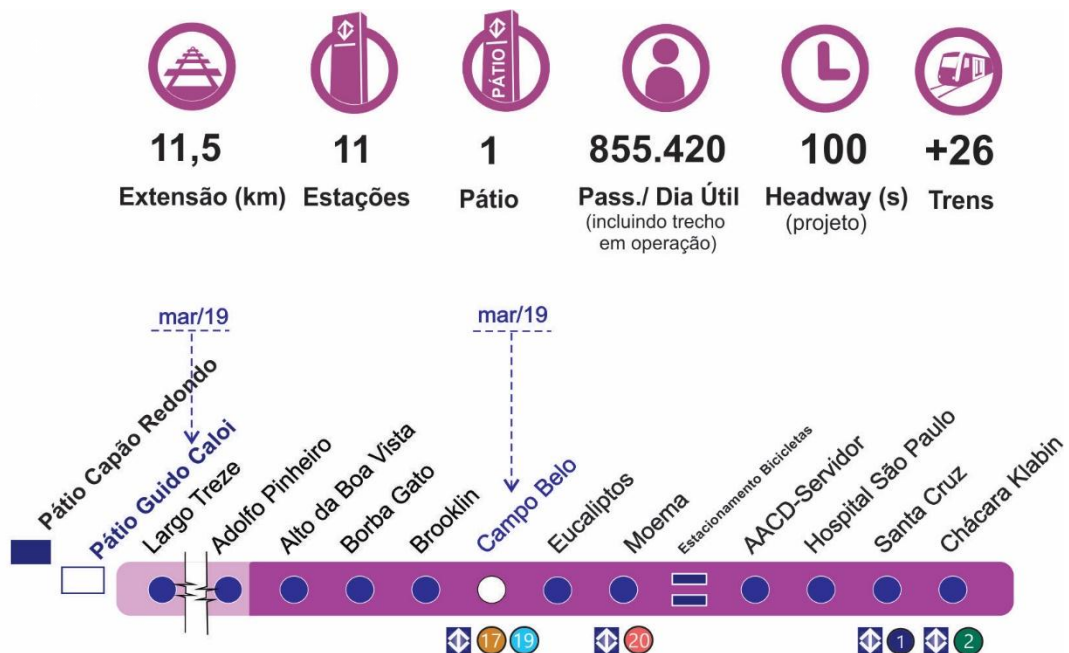
Benefícios

- Conexão do bairro da Vila Sônia, na zona oeste, com as regiões de Pinheiros, Paulista, Consolação e centro da cidade de São Paulo.
- Integração dos centros comerciais de Butantã, Pinheiros, Faria Lima, Paulista e centro da cidade de São Paulo.
- Facilitação de acesso a importantes centros médicos como o Hospital das Clínicas, Instituto do Coração e Hospital do Câncer.
- Importante linha integradora na Rede Metropolitana de Transportes, articulando as linhas 1, 2 e 3 do Metrô e linhas 7, 9 e 11 da CPTM.

Reduções

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

LINHA 5-LILÁS – TRECHO LARGO TREZE – CHÁCARA KLABIN





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

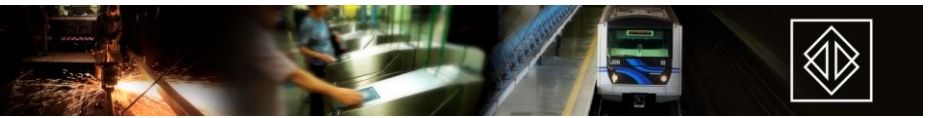
Entregas realizadas:

- **Trecho Largo Treze – Estação Adolfo Pinheiro (0,64 km)** em operação comercial desde 02/08/2014.
- **Trecho Adolfo Pinheiro – Estação Brooklin (3,70 km)**, com três estações – Alto da Boa Vista, Borba Gato e Brooklin inauguradas em 06/09/2017 – e em operação comercial desde 27/11/2017.
- **Trecho Brooklin – Estação Eucaliptos (exclusive Campo Belo) (2,05 km)**, com uma estação inaugurada em 02/03/2018 e em operação comercial plena desde 02/04/2018.
- **Trecho Eucaliptos – Estação Moema (0,97 km)**, com uma estação inaugurada em 05/04/2018 e em operação comercial plena desde 31/08/2018.
- **Trecho Moema – Estação AACD-Servidor (1,31 km)**, com uma estação inaugurada em 31/08/18 e em operação comercial plena desde 15/09/2018.
- **Trecho AACD-Servidor – Estação Chácara Klabin (2,84 km)**, com três estações – Hospital São Paulo, Santa Cruz (interligação com a Linha 1-Azul) e Chácara Klabin (interligação com a Linha 2-Verde) inauguradas em 28/09/2018 e em operação comercial plena desde 13/10/2018.
- **Material rodante:** entrega dos 26 trens CAF concluída em 30/11/2017. Instalados e testados os sistemas de sinalização (CBTC) e o sistema de telecomunicação (SCMVD) de bordo. O total de 26 trens foi disponibilizado para a operação no trecho Capão Redondo – Chácara Klabin desde março/2018.
- **Viaduto Rodoviário Santo Amaro:** executado juntamente com a Estação Campo Belo, sobre a Av. Jornalista Roberto Marinho, no cruzamento com a Av. Santo Amaro; a liberação do viário ocorreu em 18/12/2018. As passarelas de pedestre e urbanização estão em execução.

Próximas entregas previstas:

- **Estação Campo Belo** (futura interligação com a Linha 17-Ouro), prevista para mar/2019. Obra civil: acabamento e cobertura metálica em execução. Sistemas: alimentação elétrica (painéis, equipamentos elétricos/eletrônicos, cabos), auxiliares (infraestrutura, iluminação/tomadas, escadas rolantes, elevadores, ventilação) e telecomunicações estão em instalação.
- **Pátio Guido Caloi**, previsto para mar/2019. Edificações/blocos: obra civil concluída. Sistemas-auxiliares (bandejamento, iluminação/tomadas, elevadores, detecção de incêndio, pontes rolantes, ar condicionado), alimentação elétrica (painéis, equipamentos elétricos/eletrônicos, cabos), telecomunicações e sinalização em instalação. Via permanente: obra civil concluída. Sistemas: em instalação.

Assinado contrato de concessão das linhas 5-Lilás e 17-Ouro entre o Governo do Estado, representado pela Secretaria dos Transportes Metropolitanos – STM, e o Consórcio ViaMobilidade (CCR S.A e RuasInvest Participações S.A) em 05/04/2018 com a outorga de R\$ 553,9 milhões.



O Consórcio ViaMobilidade assumiu a operação do trecho Capão Redondo – Estação Moema (exceto Estação Campo Belo) e do Pátio Capão Redondo em 04/08/2018, do trecho Moema – Estação AACD-Servidor em 31/08/2018 e do trecho AACD-Servidor – Estação Chácara Klabin em 28/09/2018.

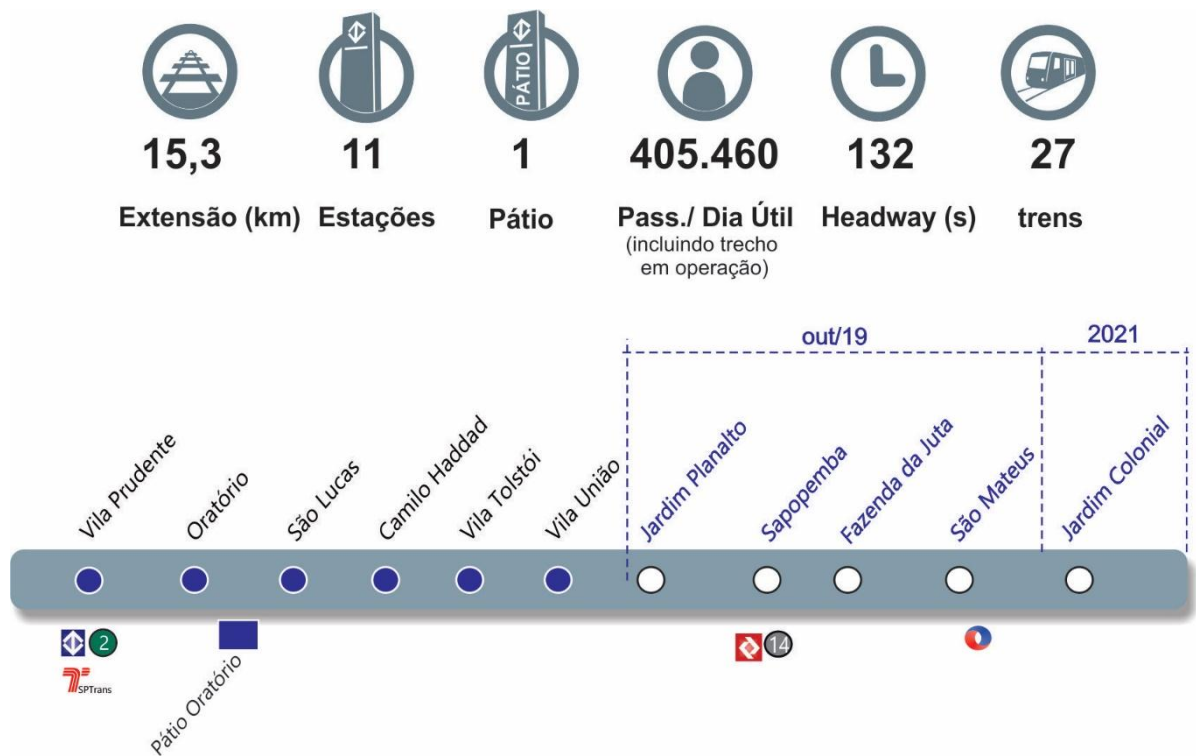
Benefícios

- Acesso a complexos hospitalares como Santa Casa de Misericórdia de Santo Amaro, Hospital Alvorada, Hospital do Servidor Público Estadual, Hospital Edmundo Vasconcelos, Hospital de Rim e Hipertensão, Maternidade do Amparo Maternal, Hospital São Paulo, Hospital Santa Cruz e centros especializados para tratamentos como AACD, APAE e Lar Escola São Francisco.
- Acesso a centros empresariais localizados no Largo Treze, avenidas Santo Amaro, Vereador José Diniz, Roque Petroni Jr., Morumbi e Marginal Pinheiros e os centros comerciais de Moema, Ibirapuera, Vila Clementino e Vila Mariana.
- Tem importância estratégica na reorganização do sistema de transporte sobre pneus, particularmente nas avenidas Santo Amaro e Ibirapuera.
- Está integrado às linhas 1-Azul e 2-Verde do Metrô, 9-Esmeralda da CPTM, e também ao Corredor Metropolitano Diadema-Brooklin.

Reduções

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

LINHA 15-PRATA – TRECHO VILA PRUDENTE – JARDIM COLONIAL





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

A implantação da linha está sendo realizada como segue:

- **Trecho Vila Prudente – Oratório** (2,9 km), duas estações – Vila Prudente e Oratório – e um Pátio de Manutenção e Estacionamento (Pátio Oratório), em operação comercial plena desde outubro de 2016.
- **Trecho Oratório – São Mateus** (10,1 km): as quatro primeiras estações – São Lucas, Camilo Haddad, Vila Tostói e Vila União – iniciaram a operação assistida em 06/04/2018 (das 9h às 15h) e, em 01/12/2018, a operação comercial das 6h às 20h. A operação das quatro estações restantes – Jardim Planalto, Sapopemba, Fazenda da Juta e São Mateus – está prevista para outubro de 2019.
- **Trecho São Mateus – Jardim Colonial** (2,3 km), uma estação, Jardim Colonial, com previsão de entrega até 2021.
- **Material rodante:** do total de 27 trens entregues, 19 foram liberados para a operação em 2017 e sete em 2018. Um trem encontra-se em testes e comissionamento.
- **Terminais de ônibus** de Vila Prudente entregues à SPTrans: terminal norte em setembro de 2017 e terminais sul e central em março de 2018.

Também fazem parte do empreendimento:

- **Subestações primárias:** São Lucas e Iguatemi.
- **Ciclovía:** em toda a extensão do trecho operacional.

No trecho Jardim Planalto – São Mateus encontram-se em implantação os sistemas de alimentação elétrica, auxiliares, escadas rolantes, elevadores, sinalização e controle e telecomunicações. Já foram iniciados os testes dos sistemas integrados trem-via. Está em andamento o processo de contratação da complementação do acabamento das quatro estações – Jardim Planalto, Sapopemba, Fazenda da Juta e São Mateus – e da ciclovía/canteiro central, com o edital publicado em 19/12/2018 e abertura de propostas 29/01/2019.

O processo de concessão da Linha 15-Prata encontra-se em licitação. O edital foi disponibilizado para consulta em 23/03/2018 e a abertura das propostas, inicialmente prevista para 26/06/2018, foi postergada para 11/03/2019.

Benefícios

- Conexão de bairros populosos, como São Mateus, Sapopemba e Cidade Tiradentes à região central da cidade de São Paulo com integração à Linha 2-Verde na Estação Vila Prudente.
- Modernos conceitos de inserção urbana, com menos desapropriações, desafogando o sistema viário urbano.
- O sistema monotrilho utiliza tração elétrica e circula sobre pneus, com baixos índices de poluição atmosférica e sonora.



Reduções

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

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



O trecho 1 Jardim Aeroporto – Congonhas – Morumbi (CPTM) do empreendimento da Linha 17-Ouro está projetado para uma extensão de 7,7 km, um Pátio de Estacionamento e Manutenção, oito estações e 14 trens, utilizando tecnologia monotrilho. O sistema monotrilho tem as mesmas especificações técnicas e de conforto do sistema da Linha 15-Prata.

A implantação da linha está sendo realizada como segue:

- **Trecho Jd. Aeroporto–Congonhas–Morumbi (CPTM)** (7,7 km), com oito estações – Congonhas, Jd. Aeroporto, Brooklin, Vereador José Diniz, Campo Belo, Vila Cordeiro, Chucrí Zaidan e Morumbi/CPTM – e um Pátio de Estacionamento e Manutenção (Água Espreiada).

As estações estão com a obra bruta concluída, exceto a Morumbi (CPTM). A instalação das estruturas metálicas de cobertura e passarelas de acesso às estações, obras de acabamento, instalações hidráulicas e bandejamento de cabos encontram-se em andamento.

No Pátio Água Espreiada encontram-se em andamento as obras civis da laje de cobertura sobre o piscinão, estrutura do Bloco A (Oficina), Bloco B (Administração) e laje dos *track-switches* (aparelhos de mudança de via).



- **Estação Morumbi (CPTM):** As obras civis foram iniciadas em jan/2018, estando em execução as fundações, pilares da estação até o nível do mezanino e estaqueamento no acesso da estação.

Num único contrato estão contempladas as implantações das obras civis nas vias elevadas e, entre os principais itens de sistemas, a fabricação, entrega e testes da frota de trens, do sistema de sinalização, do Centro de Controle Operacional – CCO, do sistema de captação de energia e das portas de plataforma.

Este contrato encontra-se paralisado, em negociação junto à contratada, embora a Justiça tenha determinado a retomada das obras.

O prazo de entrega para a concessionária deve ser reprogramado, considerando também a aprovação, em 2019, de financiamento através da Corporação Andina de Fomento – CAF. Em 4 de dezembro de 2018, foi aprovado o Acordo de Empréstimo na Diretoria do Banco, aguardando autorização por parte do Senado Federal, estando prevista a assinatura do contrato no mês de maio de 2019.

Também fazem parte do empreendimento:

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

Foi assinado o **contrato de concessão** das linhas 5–Lilás e 17–Ouro entre o Governo do Estado de São Paulo, representado pela Secretaria dos Transportes Metropolitanos – STM, e o Consórcio ViaMobilidade (CCR S.A e RuasInvest Participações S.A) em 05/04/2018, tendo sido pago efetivamente, a título de outorga fixa, R\$ 554,3 milhões, que representa o valor atualizado de outorga indicado no edital de concessão, de R\$ 553,9 milhões.

Benefícios

- Agrega novas articulações de deslocamento.
- Modernos conceitos de inserção urbana, com menos desapropriações, desafogando o sistema viário urbano.
- O sistema monotrilho utiliza tração elétrica e circula sobre pneus, com baixos índices de poluição atmosférica e sonora.

Reduções

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

MODERNIZAÇÃO DO SISTEMA DE SINALIZAÇÃO E CONTROLE

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

A implantação do sistema possibilitará o aumento do número de trens operando simultaneamente e conseqüentemente a redução dos intervalos entre trens, com aumento da oferta de lugares, melhoria do conforto na viagem e redução no desgaste de equipamentos de via e trens devido ao perfil contínuo de velocidade, redução da energia consumida em virtude do controle mais efetivo da movimentação dos trens, viabilidade de comunicações audiovisuais em tempo real e maior eficiência e segurança nas comunicações de dados para todos os outros sistemas interconectados.



Evolução do sistema

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

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

O andamento dos projetos e a continuidade dos testes para consolidar o sistema CBTC permitiram a implantação da versão intermediária do software na Linha 2-Verde. Em relação à retirada de pendências e realização de testes dos sistemas de telecomunicações, as atividades dos sistemas de monitoração eletrônica, radiocomunicação e telefonia da Linha 2-Verde foram concluídas e entregues, conforme datas previstas, bem como foram retomadas as atividades dos sistemas multimídia e de controle de acesso para antecipação das entregas.

OPERAÇÃO E MANUTENÇÃO

O sistema de transporte metropolitano, composto por metrô, trem metropolitano, ônibus municipal de São Paulo, ônibus intermunicipal e ônibus - outros municípios, foi responsável pelo transporte de 6,5 bilhões de passageiros em 2018. Desse total, o transporte sobre trilhos garantiu a mobilidade de .2,2 bilhões de passageiros, representando uma participação de 34% do total de viagens realizadas no transporte metropolitano.

A rede metroviária operada pelo Metrô de São Paulo, ViaQuatro e ViaMobilidade, com 96,0 km de extensão, seis linhas e 84 estações, foi responsável por 20% das viagens na RMSP. O Metrô de São Paulo é responsável pela operação e manutenção das linhas 1-Azul, 2-Verde, 3-Vermelha e 15-Prata (monotrilho), que somam 64,7 km de extensão. A ViaQuatro, empresa concessionária privada, opera e mantém a Linha 4-Amarela, com 11,3 km e a empresa concessionária privada ViaMobilidade opera e mantém a Linha 5-Lilás, com 20 km.

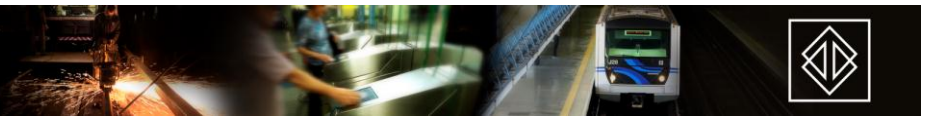
As linhas operadas pelo Metrô de São Paulo estão integradas com as linhas 4-Amarela, e 5-Lilás, operadas, respectivamente, pela ViaQuatro e ViaMobilidade, aos trens metropolitanos operados pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM, aos ônibus urbanos da capital, gerenciados pela SPTrans, e aos ônibus metropolitanos, gerenciados pela EMTU. Além das ligações com o trem metropolitano da CPTM nas estações Luz, Pinheiros, Tamanduateí, Brás, Palmeiras-Barra Funda, Tatuapé, Corinthians-Itaquera e Santo Amaro, as linhas possuem estações integradas com terminais rodoviários nas estações Portuguesa-Tietê, Jabaquara e Palmeiras-Barra Funda e com estacionamentos de automóveis.

O relacionamento do Metrô de São Paulo com os operadores concessionários de linhas da rede metroviária é realizado através da Comissão de Monitoramento das Concessões e Permissões de Serviços Públicos dos Sistemas de Transportes de Passageiros – CMCP, que monitora e fiscaliza a concessão das linhas. Instituída pelo Decreto 51.308/2006, a CMCP é vinculada à Secretaria dos Transportes Metropolitanos do Estado de São Paulo.

A Diretoria de Operações estabeleceu em seu planejamento três objetivos estratégicos:

- Melhoria do desempenho.
- Melhoria da imagem do serviço.
- Redução do custeio.

Para a melhoria do desempenho operacional dos serviços ofertados foi constituído um grupo de trabalho permanente que monitora o cumprimento da oferta programada e as ocorrências com



os principais sistemas envolvidos, priorizando ações preventivas, em especial relacionadas ao desempenho dos trens.

As ações contemplaram a capacitação dos operadores para atuação mais rápida e eficaz em ocorrências operacionais, bem como a melhoria dos processos de manutenção preventiva e corretiva dos trens, com destaque para o sistema de portas, promovendo um aumento constante do MKBF (tempo médio entre falhas) das frotas de trens ao longo de 2018.

Para atingir o objetivo de melhoria da imagem do serviço, foi estabelecida uma marca com o objetivo de implementar, de forma homogênea, o modelo de prestação de serviço voltado à gentileza, cordialidade e cortesia, o jeito Metrô de atender o cliente:



Conte comigo!

As ações ocorreram em duas frentes: a primeira, com foco no atendimento do empregado e a segunda visando oferecer um ambiente de qualidade aos clientes e nossos empregados.

Foi implantado um forte plano de desenvolvimento dos empregados com o intuito de aprimorar o atendimento na busca por um serviço de excelência. No total foram treinados cerca de 7.000 empregados operativos além de 400 novos empregados.

Foi implantado também um programa de revitalização das estações, com diretrizes diretamente ligadas ao rejuvenescimento do serviço para alcançar um maior reconhecimento dos clientes, que abrangeram um cuidado ainda maior com estações e trens. No total passaram pelo processo de revitalização nove estações, sendo que em 2018 foram concluídas as estações Artur Alvim, Consolação, Vila Mariana, Anhangabaú, Jabaquara e Brigadeiro. As melhorias resultaram no reparo de mais de 3.000 itens que incluíram: adoção de lâmpadas “led”, mais eficientes e econômicas, pintura das áreas internas e externas, troca de vidros, comunicação visual etc. Foi um grande passo para o projeto e a maior prova disso foram os elogios recebidos por bom atendimento, que tiveram um expressivo aumento de 91% em relação ao ano de 2017.

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

As ações em 2018 abrangeram a otimização dos processos operacionais e de serviços contratados, obtendo redução de custos com pessoal, materiais e contratos, destacando-se a redução de R\$ 22 milhões (10%) no consumo de energia elétrica, mesmo com a inauguração de novas estações e a ampliação da quantidade de trens em circulação.



PASSAGEIROS TRANSPORTADOS NO SISTEMA DE TRANSPORTE NA RMSP – 2016, 2017 E 2018.

	Passageiros (milhões) 2016	(%)	Passageiros (milhões) 2017	(%)	Passageiros (milhões) 2018	(%)
Transporte sobre trilhos	2.127,5	32,5	2.123,1	33,0	2.222,0	34,2
Metrô de São Paulo ¹	1.107,3	16,9	1.095,7	17,0	1.092,0	16,8
ViaQuatro ²	200,5	3,1	199,7	3,1	217,0	3,3
Via Mobilidade ²	-	-	-	-	49,6	0,8
Trem metropolitano – CPTM	819,7	12,5	827,7	12,9	863,3	13,3
Transporte sobre pneus	4.428,2	67,5	4.319,3	67,0	4.261,1	65,8
Município de São Paulo	2.915,3	44,5	2.864,3	44,4	2.797,8	43,2
Subsistema estrutural (ônibus comum)	1.671,3	25,5	1.630,6	25,3	1.577,8	24,3
Subsistema local (bairro a bairro e lotação)	1.244,0	19	1.233,7	19,1	1.220,0	18,9
Ônibus intermunicipal - EMTU	524,2	8	504,2	7,8	507,0	7,9
Aeroporto e corredor (trólebus e diesel)	86,0	1,3	80,5	1,2	78,3	1,2
Empresas particulares	438,2	6,7	423,7	6,6	428,7	6,7
Ônibus - outros municípios	988,7	15	950,9	14,8	956,2	14,7
Total de transportados	6.555,7	100	6.442,4	100	6.483,0	100

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

Fonte: GPF/PFE

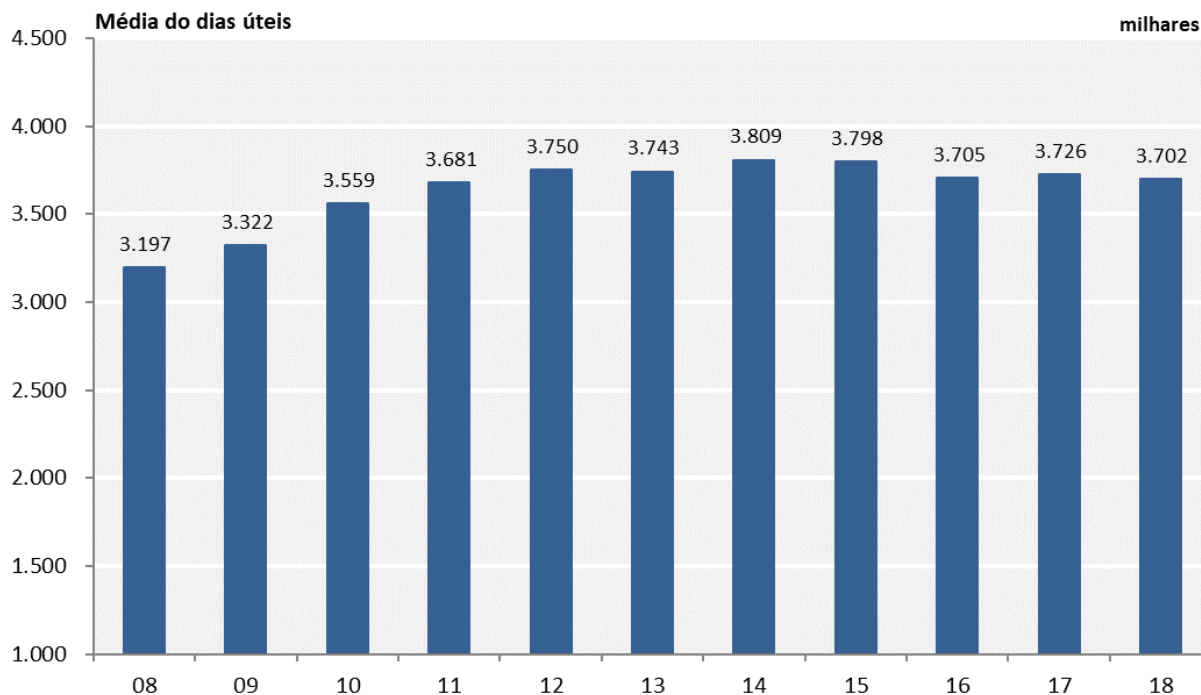
¹ Corresponde ao total de entradas na rede + transferências entre linhas nas estações Sé, Paraíso, Ana Rosa e Vila Prudente.

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

DEMANDA DE PASSAGEIROS NO METRÔ

Em 2018, a Companhia do Metrô registrou a entrada de 869 milhões de passageiros em sua rede. Considerando as transferências entre linhas nas estações Sé, Paraíso, Ana Rosa e Vila Prudente, este número atinge 1.092 milhões de passageiros transportados, apresentando uma ligeira queda de 0,3% em relação ao ano anterior, mesmo com a concessão da operação da Linha 5-Lilás para a ViaMobilidade a partir de 04/08/2018. A recuperação da demanda foi devida, principalmente, ao início das transferências com a Linha 5-Lilás nas estações Santa Cruz e Chácara Klabin em set/2018 e também pela ampliação da operação comercial da Linha 15-Prata para o trecho Vila Prudente-Vila União em dez/2018. Nos dias úteis, a demanda média registrada foi de 3,70 milhões de passageiros transportados, apresentando um aumento de 0,6% em relação ao resultado de 2017.

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



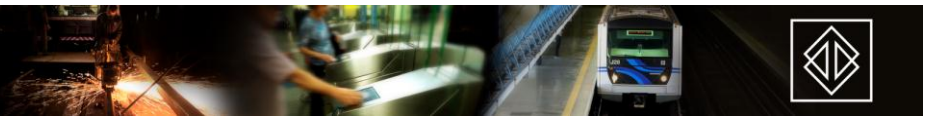
Inclui as entradas nas linhas de bloqueios e as transferências entre linhas nas estações Sé, Paraíso, Ana Rosa e Vila Prudente.

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

A Linha 15-Prata foi a que apresentou o maior crescimento de demanda no ano: 10,3%. Inaugurada em 10 de agosto de 2015, operando o trecho Vila Prudente-Oratório, a linha teve sua operação comercial ampliada com a inauguração de quatro novas estações: São Lucas, Camilo Haddad, Vila Tolstói e Vila União. Isto resultou no aumento da demanda, atingindo um total de 5,6 milhões de passageiros transportados neste ano, com média de 22 mil passageiros transportados por dia útil, 17,8% superior ao resultado de 2017.

As demais linhas também apresentaram crescimento em 2018: a Linha 1-Azul atingiu uma média de passageiros transportados em dias úteis de 1,406 milhão, a Linha 2-Verde teve 692 mil e a Linha 3-Vermelha 1,414 milhão. Em 2017, estas médias foram de 1,381 milhão, 666 mil e 1,406 milhão, respectivamente. Em 2018, as três linhas perfizeram um total de 3,512 milhões de passageiros transportados, representando um avanço de 1,7% em relação a 2017, quando foram transportados 3,454 milhões de passageiros.

Do volume total da demanda transportada, a utilização do Bilhete Único atingiu, em 2018, a média de 1,709 milhão nos dias úteis, sendo 3,2% inferior ao resultado de 2017, correspondendo a 57,7% do total de entradas na rede distribuídas da seguinte forma: 20,5% das viagens exclusivas de metrô, 24,0% de viagens integradas metrô-ônibus e 13,2% de viagens gratuitas (estudantes, idosos e pessoa com deficiência). Em relação ao cartão BOM, foi registrada, em 2018, a média de 174 mil entradas com sua utilização nos dias úteis, representando 5,9% do total de entradas na rede. Os demais 36,4% utilizaram são representados pela utilização dos bilhetes Edmonson (11,2%) e pelas transferências não bilhetadas provenientes da CPTM, EMTU, Via Quatro e Via Mobilidade (25,2%).



No sistema metroviário, 33% do total de embarques ocorrem nos períodos das 7h00 às 9h00 e das 17h00 às 19h00, caracterizados como horários de pico. Nesses horários, todos os trens disponíveis da frota são colocados em operação, garantindo o máximo de eficiência ao sistema, cobertura da demanda e conforto aos passageiros.



PASSAGEIROS TRANSPORTADOS - 2018 x 2017 (milhares)

DEMANDA	Linha 1 Azul	Linha 2 Verde	Linha 3 Vermelha	Linha 5 Lilás ¹	Linha 15 Prata	Total Rede
2018						
Média Diária						
Média dos dias úteis	1.406	692	1.414	288	22	3.704
Média dos sábados	815	318	862	165	7	2.095
Média dos domingos	468	205	517	74	3	1.235
Máxima diária	1.611	804	1.571	335	37	4.105
Total Ano						
Total	415.466	197.762	423.429	49.796	5.567	1.092.020

2017

Média Diária						
Média dos dias úteis	1.381	666	1.406	253	19	3.726
Média dos sábados	790	301	846	150	7	2.094
Média dos domingos	445	191	493	69	2	1.201
Máxima diária	1.506	731	1.532	290	24	4.083
Total Ano						
Total	407.028	190.040	419.294	74.331	5.052	1.095.745

¹ Dados relativos ao período de 01/01 a 03/08/2018. A partir de 04/08/2018 a Linha 5 - Lilás passou a ser operada em regime de concessão pela consórcio Via Mobilidade.

OFERTA DE TRANSPORTE NO METRÔ

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



PASSAGEIROS TRANSPORTADOS - 2018 (milhares)

OFERTA		Linha 1 Azul	Linha 2 Verde	Linha 3 Vermelha	Linha 5 Lilás ³	Linha 15 Prata
2018						
DIA ÚTIL						
Número de trens em operação	Pico	43	26	41	-	10
	Vale	35	17	35	-	7
Intervalo entre trens (s)	Pico	118	127	118	-	240
	Vale	143	194	137	-	340
Viagens programadas/dia		1.016	851	1.063	-	473
Oferta no pico (lugares/hora/sentido) ¹		49.600	46.100	48.800	-	15.000
SÁBADO						
Número de trens em operação	Pico	31	12	34	-	7
	Vale	29	12	27	-	7
Intervalo entre trens (s)	Pico	158	270	140	-	340
	Vale	169	270	171	-	340
Viagens programadas/dia		762	536	767	-	406
Oferta no pico (lugares/hora/sentido) ²		26.700	15.700	29.700	-	7.500
DOMINGO						
Número de trens em operação	Pico	24	11	18	-	7
	Vale	18	11	16	-	7
Intervalo entre trens (s)	Pico	203	295	229	-	340
	Vale	271	295	257	-	340
Viagens programadas/dia		531	477	525	-	406
Oferta no pico (lugares/hora/sentido) ²		20.800	14.300	18.200	-	7.500

¹ Considera lotação de 6 passageiros em pé por m²

² Considera lotação de 4 passageiros em pé por m²

³ Em 04/08/2018 a Linha 5 - Lilás paassou a ser operada em regime de concessão pela Via Mobilidade





ESTRUTURA OPERACIONAL POR LINHA

2018	Extensão em Operação - km	Qtde de Estações ¹	km Percorrida pelos trens	Passageiros Transportados
Linha 1 - Azul	20,2	23	6.093.842	415.465.992
Linha 2 - Verde	14,7	14	3.579.594	197.761.667
Linha 3 - Vermelha	22	18	7.240.496	423.428.755
Linha 5 - Lilás ²	-	-	1.323.106	49.796.350
Linha 15 - Prata	7,8	6	236.894	5.566.750
Total	64,7	58	18.743.932	1.092.019.514

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

² Desde 04/08/2018 a Linha 5 - Lilás está sendo operada em regime de concessão pelo Consórcio Via Mobilidade. Em função disso, a extensão e o número de estações da linha não foram considerados para o total da rede. A quilometragem percorrida pelos trens e os passageiros transportados apresentados na tabela correspondem ao período de 01/01 a 03/08/2018, quando a linha era operada pelo Metrô de São Paulo.

INDICADORES OPERACIONAIS – PERFORMANCE

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

Material rodante

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

A oferta de trens é medida pelo índice de disponibilidade, cuja meta é assegurar o cumprimento, nos horários de pico, do percentual estabelecido para todas as linhas em operação. Os resultados obtidos em 2018 estão na tabela abaixo:

Disponibilidade de Trens para Atendimento dos Picos

LINHAS	Meta (≥) (%)	2016 (%)	2017 (%)	2018 (%)
Linha 1-Azul	98,0	99,3	99,5	99,5
Linha 2-Verde	98,0	99,7	99,8	99,9
Linha 3-Vermelha	98,0	99,2	98,9	98,8
Linha 5-Lilás ¹	97,0	97,7	98,6	99,8

¹ Dados relativos ao período de Jan a Jul/2018. A partir do mês de Agosto a linha passou a ser operada em regime de concessão pela Via Mobilidade

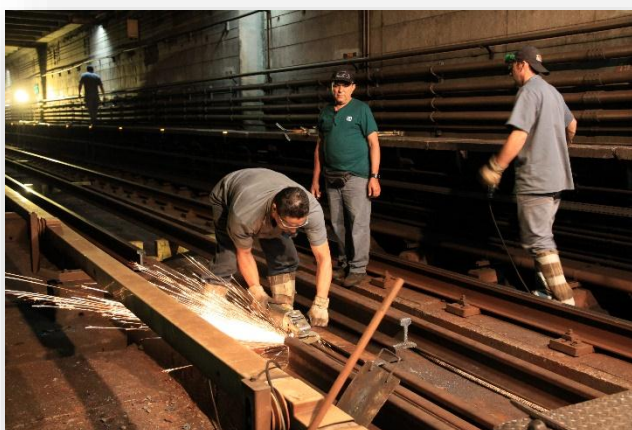


Via permanente

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

Além dos aparelhos de mudança de via (AMV) e das máquinas de chave, que são os responsáveis pela mudança de trajetória das composições metroviárias e veículos de manutenção, consideram-se ainda como parte deste sistema os lubrificadores de trilhos, responsáveis pela injeção de graxa na lateral dos trilhos para diminuir o desgaste provocado pelo contato roda-trilho e o terceiro trilho, seccionadores e contadores de terceiro trilho, responsáveis pela transmissão de energia elétrica para alimentar as composições metroviárias.

Um dos indicadores utilizados na avaliação da disponibilidade da via é o número de atrasos superiores a cinco minutos na liberação da via para o início da operação comercial. Em 2018, os resultados do indicador estiveram dentro da meta estabelecida.



Disponibilidade da via permanente

LINHAS	Meta (<)	2016	2017	2018
Linha 1-Azul	1 atraso/mês	0,3	0,3	0,3
Linha 2-Verde	1 atraso/mês	0,2	0,4	0,3
Linha 3-Vermelha	1 atraso/mês	0,6	0,9	0,9
Linha 5-Lilás*	1 atraso/mês	0,2	0,1	0,3

¹ Dados relativos ao período de Jan a Jul/18. A partir do mês de Agosto a linha passou a ser operada em regima de concessão pela Via Mobilidade

Sinalização

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

A disponibilidade do sistema de sinalização também pode ser avaliada em conjunto com os equipamentos de via permanente por meio de um indicador que representa a duração das



restrições à circulação de trens na via, computado em minutos/mês. Em 2018, os resultados mantiveram-se satisfatórios.

Disponibilidade do sistema de sinalização

LINHAS	Meta (\leq)	2016	2017	2018
Linha 1-Azul	250 min	84	59	101
Linha 2-Verde	250 min	75	26	46
Linha 3-Vermelha	350 min	170	156	160
Linha 5-Lilás*	200 min	130	136	203

¹ Dados relativos ao período de Jan a Jul/18. A partir do mês de Agosto a linha passou a ser operada em regima de concessão pela Via Mobilidade

Alimentação elétrica

O sistema de alimentação elétrica é composto pelas subestações elétricas primárias, retificadoras e auxiliares, e pelos sistemas de distribuição de energia para os trens conhecidos por “3º trilho” e “rede aérea”, bem como os equipamentos envolvidos em cada subsistema tais como: para-raios, disjuntores, seccionadores, transformadores de potência, transformadores de potencial TP, transformadores de corrente TC, barramentos, cubículos e painéis, cabos de energia, barramentos do 3º trilho e cabos e acessórios da rede aérea.

A disponibilidade do sistema de alimentação elétrica é medida pela duração das restrições de potência mensal (em minutos) na operação comercial. O resultado de 2018 é mostrado abaixo.

Disponibilidade do sistema de alimentação elétrica

LINHAS	Meta (\leq)	2016	2017	2018
Linha 1-Azul	50 min	14,2	8,5	6,5
Linha 2-Verde	35 min	7,8	5,7	8,9
Linha 3-Vermelha	55 min	26,6	1,8	3,6
Linha 5-Lilás*	30 min	20,7	0	12,7

¹ Dados relativos ao período de Jan a Jul/18. A partir do mês de Agosto a linha passou a ser operada em regima de concessão pela Via Mobilidade

Equipamentos auxiliares de estação

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

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



Disponibilidade de escadas rolantes

LINHAS	Meta (>) (%)	2016 (%)	2017 (%)	2018 (%)
Linha 1-Azul	99,0	99,6	99,6	99,4
Linha 2-Verde	97,0	98,6	98,6	98,2
Linha 3-Vermelha	98,7	99,4	99,3	98,9
Linha 5-Lilás*	98,3	99,5	99,5	98,4

¹ Dados relativos ao período de Jan a Jul/18. A partir do mês de Agosto a linha passou a ser operada em regima de concessão pela Via Mobilidade

Modernização da frota de 98 trens

O processo de modernização dos trens iniciou-se em 2009 e foi concluído em 2018 com a modernização de 98 trens das frotas das Linhas 1-Azul e 3-Vermelha.

Os resultados alcançados com a modernização são:

- Maior disponibilidade e confiabilidade.
- Maior conforto para os clientes.
- Melhor ergonomia para os operadores dos trens.
- Economia de energia.
- Rapidez na resolução de falhas.



NEGÓCIOS E RECEITAS ACESSÓRIAS

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

Desenvolvimento Imobiliário – desenvolvimento e exploração de novos empreendimentos edificadas nas áreas remanescentes à implantação da rede metroviária como, por exemplo, shopping centers, terminais rodoviários, estacionamentos, entre outros.

Varejo – exploração dos espaços no interior das estações e terminais urbanos destinados a lojas, quiosques, ações promocionais, entre outros.



Publicidade – exploração dos espaços nas estações, trens e túneis para veiculação de campanhas publicitárias.

Telecomunicações – exploração dos espaços das estações e túneis para o desenvolvimento de projetos de telecomunicação focados em proporcionar aos usuários maior disponibilidade de acesso a serviços de telefonia, internet e sistemas de fibra ótica.

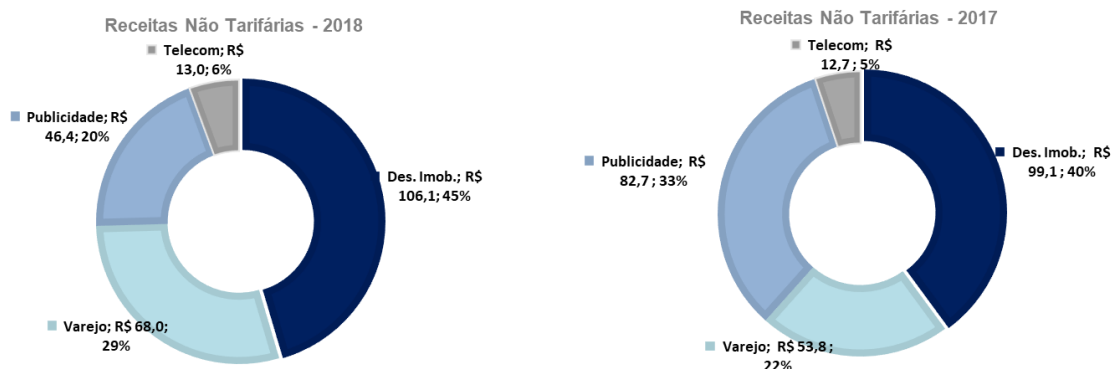


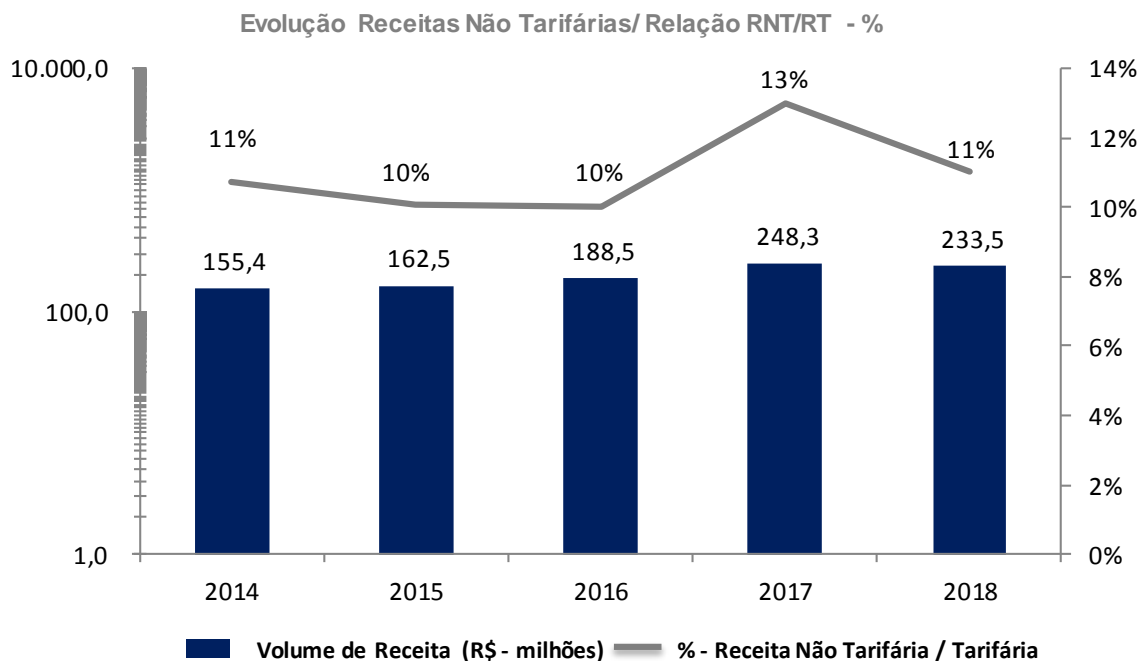
A obtenção de receitas acessórias tem papel relevante na busca do equilíbrio financeiro da Companhia, alinhada a diversas outras medidas para a redução do custos e despesas. O resultado de 2018 foi da ordem de R\$ 233,5 milhões, representando 11% das receitas tarifárias. A queda em relação ao ano anterior deve-se ao fato de 2017 ter sido um ano excepcional, marcado pelo valor recorde de R\$ 248,3 milhões (13% das receitas tarifárias), dos quais R\$ 51 milhões referem-se ao pagamento da remuneração inicial da concessão de publicidade, licitação vencida pela JCDecaux.

Principais ações que contribuíram para esse resultado:

- Como resultado do uso da modalidade pregão eletrônico através da BEC (Bolsa Eletrônica de Compras), iniciado em 2017, o segmento de Varejo apresentou um crescimento de 28% no ano (cerca de R\$ 12 milhões).
- Performance consistente dos contratos dos shoppings e terminais rodoviários em 2018, representando receitas no segmento Imobiliário pela primeira vez superiores a R\$ 100 milhões, equivalentes a 45% das receitas acessórias do ano.
- Contratação e finalização de estudo referente à exploração comercial de fibra ótica no Metrô (INFOVIA), que permitirá geração de receitas acessórias adicionais em um horizonte de dois anos.

A evolução de participação dos segmentos de negócios na construção da receita não tarifária de 2017 e 2018, além da série histórica de evolução das receitas não tarifárias pode ser observada nos gráficos a seguir:





SISTEMAS DE GESTÃO

GESTÃO DE RISCOS CORPORATIVOS

A Lei 13.303 de 30/06/2016 estabelece que as empresas públicas e as sociedades de economia mista adotem estruturas e práticas de gestão de riscos e controle interno. Em 2018, a Companhia do Metrô criou, diretamente ligada à Presidência, a Gerência de Gestão de Riscos Corporativos, Segurança da Informação e Conformidade com a missão de 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.

SISTEMA INTEGRADO DE GESTÃO – ERP SAP

Com a entrada em produção do Sistema Integrado de Gestão Empresarial, ocorrida em novembro de 2017, o ano de 2018 foi de avanços e plena implementação dos módulos:

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

Ainda durante o ano de 2018, melhorias foram introduzidas no módulo em produção ECC – plataforma de produção integrada do sistema de gestão com o objetivo de adequação a revisão de processos, bem como foi elaborado e concluído o planejamento para implementação do



Módulo PM – gestão de manutenção, que inclui as adequações específicas às atividades da Gerência de Manutenção. Esse módulo estará em produção durante o ano de 2019.

Houve também a implementação de Sistema de Solução Fiscal e sua integração ao ERP que atendeu a todas as recomendações e obrigações fiscais dos órgãos do Governo Federal, Estadual e Municipal.

INFOVIA – MODERNIZAÇÃO DA REDE DE DADOS METRONET

A INFOVIA está diretamente associada aos sistemas de gestão, pois oferecerá maior desempenho e capacidade no tráfego de dados dos sistemas, garantia de disponibilidade dos serviços de tecnologia da informação, monitoramento de equipamentos fixos das estações, dentre outros serviços, e também integração de todas as dependências da Companhia do Metrô: prédios, estações, bases de manutenção e pátios.

Em 2018, foram lançados 57 km de fibra ótica, correspondentes a 90% do total previsto para as linhas 1-Azul, 2-Verde e 3-Vermelha. Em dezembro de 2018, foram iniciados o recebimento, instalação e configuração dos equipamentos de comunicação. A entrega operacional da INFOVIA está prevista para 2019.

Além do atendimento das necessidades dos sistemas, a INFOVIA foi concebida com características tecnológicas que permitirão a comercialização de serviços de tráfego de dados da internet e com isso o aumento de receitas não tarifárias.

METRODIGITAL

Em 2018, houve a implementação de uma plataforma colaborativa de *software* que, além de atualizar a suíte básica de escritório, permite o compartilhamento de arquivos e trabalho conjunto entre as equipes, e ainda traz mais garantias no aspecto de segurança da informação e mobilidade com o armazenamento das informações em nuvem e acesso *on-line* a qualquer momento e de qualquer lugar.

Além de atualizar e estender os benefícios da suíte de escritório, o METRODIGITAL ainda trouxe ferramentas adicionais, como por exemplo:

- O comunicador corporativo instantâneo e assíncrono com o relevante diferencial de atender aos requisitos de segurança da informação e que também permite o compartilhamento de arquivos e realização de videoconferência.
- Aplicativo BI utilizado para construção de painéis de controle de dados analíticos a partir dos sistemas de informação de apoio à decisão, configurando-se como ferramenta de uso estratégico corporativo.
- Ferramenta que permite a construção de uma rede social corporativa, criação de comunidades, discussão de temas de interesse da empresa, compartilhamento de iniciativas, e de grande utilidade para ações de gestão do conhecimento.



SISTEMAS DE GESTÃO CERTIFICADOS

O Metrô dispõe atualmente dos seguintes sistemas de gestão certificados:

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

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

Os sistemas certificados são anualmente auditados por organismo certificador acreditado pelo INMETRO e encontram-se, conforme evidenciado na auditoria de abril/2018, aderentes às versões vigentes das normas de referência.

Ao longo de 2018 deu-se início à adequação do Sistema de Gestão da Segurança e Saúde Ocupacional visando sua futura certificação pela ISO 45001 PT (Sistema de gestão de saúde e segurança ocupacional), publicada pela ABNT em maio de 2018.

RELACIONAMENTO COM PÚBLICOS DE INTERESSE

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

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

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



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

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

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

- **Atendimento:** disseminação do Programa de Melhoria da Imagem do Serviço "Conte Comigo" a todos os empregados com o objetivo de melhorar o atendimento prestado e oferecer um ambiente de qualidade aos clientes. Foi criado um programa para disseminar as novas diretrizes de atendimento alinhadas ao novo modelo de prestação de serviço com foco em gentileza e cordialidade.
- **Confiabilidade:** continuidade das reciclagens dos operadores de trem para agilizar a atuação em ocorrências e garantir a rápida normalização do sistema.
- **Rapidez:** ampliada a quantidade de trens em operação nos picos (de 106 para 121) possibilitando a redução do intervalo nas Linhas 1 – Azul, 2 – Verde e 15 - Prata, com consequente melhoria da oferta de serviço (ampliação de 12.200 lugares/hora/sentido nos dias úteis).
- **Conforto:** revitalização e melhoria do ambiente de seis estações: Artur Alvim, Consolação, Vila Mariana, Anhangabaú, Jabaquara e Brigadeiro.
- **Segurança:** intensificação de ações para o combate do comércio irregular nos trens e estações e campanhas de combate ao abuso sexual em conjunto com o Tribunal de Justiça e outras operadoras de transporte.
- **Informação:** melhoria do atendimento às solicitações enviadas pelos usuários no momento de sua viagem a partir da disponibilização do aplicativo mobile "Metrô Conecta".



COMUNICAÇÃO COM A SOCIEDADE

Em 2018, o Sistema Corporativo de Atendimento ao Cliente (CRM-Sugar) registrou 18.386 manifestações dos cidadãos, representando um aumento de 25% no total em comparação ao ano de 2017, envolvendo reclamações (12.094), demanda que sinalizou um acréscimo de 59%, solicitações de informações (4.011), elogios (1.186), sugestões (951), agradecimentos (106) e denúncias (38). O aumento significativo no número de manifestações refere-se, em sua maioria, às demandas relacionadas ao “som ambiente nas estações e trens”, ora de insatisfação, ora de elogio.

Na tipologia “elogio”, que apresentou um acréscimo de 135% em relação ao ano anterior, além do representativo número de manifestações com relação ao “som ambiente nas estações e trens”, merecem destaque os direcionados ao atendimento de empregados, tanto de segurança quanto de bloqueios.

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

Canais de relacionamento com usuários / cidadãos

CANAL	CONTATOS ¹	
	2017	2018
SMS-Denúncia		
Mensagens recebidas	59.943	61.070
Metrô Conecta		
Mensagens recebidas ²	19.171	28.164
Telefone do usuário		
Ligações recebidas	2.391	2.412
Caixa de sugestões		
Cartas recebidas	749	976
Atendimento pessoal		
Atendimentos realizados	292	169
Central de Informações		
Atendimentos realizados	119.715	119.705
Redes Sociais		
Atendimentos realizados	17.809	15.657
Fale Conosco		
Manifestações recebidas	14.684	18.386
SIC - Serviço de Informação ao Cidadão		
Atendimentos realizados	1.498	1.752

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

Serviço de informações ao Cidadão – SIC

Desde a implantação do SIC em 06/07/2012, todos os anos subsequentes apresentaram um aumento no número de solicitações. Em 2018, foi atingida a marca de 1.752 manifestações, o que representa um crescimento de 17% em comparação aos atendimentos realizados em 2017.



CIDADÃOS E USUÁRIOS NAS REDES

A Companhia está presente nas principais redes sociais digitais (Twitter, Facebook, Instagram e Youtube), onde realiza um intenso trabalho de comunicação e relacionamento com os seus seguidores, a maioria usuários do sistema. Em 2018, o perfil no Twitter alcançou a marca de **1.826.754** seguidores em dezembro, crescimento de **4,46%** comparado com o ano passado. Já no Facebook, o ano encerrou com **248.411** seguidores, aumento de **8,01%** em relação a 2017.

Em comparação com outras empresas e autarquias do Governo do Estado de São Paulo, ao final de 2018, o Metrô se manteve na liderança no Twitter e em oitavo lugar no Facebook:

Twitter		Seguidores	Facebook		Curtidas
1º	Metrô	1.826.754	1º	Polícia Militar	1.027.431
2º	TV Cultura	789.875	2º	TV Cultura	973.788
3º	CPTM	700.544	3º	Polícia Civil	642.857
4º	Polícia Militar	580.925	4º	Governo SP	558.515
5º	Governo SP	366.297	5º	Sec. Seg. Pública	397.092
6º	Sec. da Cultura	191.606	6º	Sec. da Educação	340.441
7º	Sec. da Educação	64.207	7º	Poupatempo	270.915
8º	Sec. Seg. Pública	59.663	8º	Metrô	248.411
9º	Biblioteca Virtual	27.139	9º	CPTM	178.294
10º	Imprensa Oficial	25.939	10º	Sabesp	141.798

Já em relação às empresas/órgãos do setor de transporte e tráfego no Brasil, o Metrô continua à frente no Twitter e no Facebook:

Twitter		Seguidores	Facebook		Curtidas
1º	Metrô	1.826.754	1º	Metrô	248.411
2º	CET-SP	1.300.424	2º	Metrô - Rio	229.170
3º	SPTTrans	713.306	3º	CPTM	178.294
4º	CPTM	700.544	4º	Trensurb - Porto Alegre	99.876
5º	Metrô - Rio	207.335	5º	SPTTrans	92.185
6º	Trensurb - Porto Alegre	77.008	6º	CET-SP	27.869

O perfil do Instagram, criado em agosto de 2016, também tem crescido de forma significativa e fechou 2018 com **14.324 seguidores** (número 215% maior que o ano anterior) e **175 publicações**, muitas delas enviadas pelos próprios empregados da Companhia. No Youtube, a empresa registrou 5.449 inscritos em dezembro, com 132.614 visualizações.

Relacionamento pelas redes sociais

Em 2018, foram realizados **15.657** atendimentos a internautas, contra 17.809 do ano anterior, diminuição devida à necessidade de interromper este canal por três meses, em função da Lei Eleitoral. De 7 de julho a 29 de outubro, os perfis nas mídias sociais não puderam mais ser atualizados; a única exceção foram as publicações automáticas do Direto do Metrô.



Conteúdo e engajamento

Em 2018, as postagens realizadas no Facebook somaram 11,37 milhões de impressões (soma da quantidade de vezes em que cada publicação apareceu no *feed* dos internautas), contra 27,23 milhões do ano anterior, redução de 58,24%. Já o perfil do Twitter gerou 36,9 milhões de impressões, redução de 20,98% em relação ao ano anterior.

Entre as postagens do ano destacam-se as comemorações dos 50 anos da Companhia, que contou com diversos posts em vídeo com informações e curiosidades históricas e atuais sobre o sistema metroviário (<https://goo.gl/D86jD9>), além da divulgação da Estação Memória (<https://goo.gl/aNcPSv>) e do Projeto Aplauso (<https://goo.gl/yMXXCG>). A inauguração de 13 novas estações durante o ano também foi informada nas mídias sociais, com posts de imagens e vídeos para que os usuários pudessem conhecer as novas instalações delas.

Vale destacar também postagens divertidas como o tweet comparando o carrossel do Metrô ao relacionamento de Neymar e Bruna Marquezine (<https://goo.gl/j8kgvj>), a recomendação de segurança em caso de queda de objeto na via que brincou com uma frase dita no programa Big Brother Brasil (<https://goo.gl/Uh1oPq>), e o trem iluminado com luzes led para o Natal (<https://goo.gl/iMr1d5>). Também gerou engajamento o *pocket show* da banda Capital Inicial na Estação Paraíso, transmitido ao vivo pelo perfil do Metrô no Facebook (<https://goo.gl/zUGrRi>).

Igualmente, foram publicados posts em datas comemorativas específicas, além de tweets utilizando GIFs animados e imagens. Destacam-se ainda posts com jingles informando sobre a realização da Pesquisa Origem e Destino.

No Instagram, boa parte das fotos veiculadas foi enviada pelos próprios empregados, o que ajuda as pessoas a conhecerem um pouco mais sobre o Metrô, além da rotina do dia-a-dia, mostrando lugares que o usuário não vê. Fotos de pátios, trens, túneis, ângulos diferentes das estações, bem como o trem iluminado de Natal foram destaque.

CULTURA E CAMPANHAS SOCIAIS

Cultura e ações de interesse social e educativo do Metrô são associados à experiência de viagem no sistema. São organizadas atrações artístico-culturais em diversas estações, humanizando e ativando o espaço de passagem para se tornar um lugar de lazer, convivência e conhecimento.

Ações culturais

Linha da Cultura: programa mensal com diferentes formas de expressões artístico-culturais: exposições, música, dança, circo e teatro. Em 2018, foram realizadas 722 ações culturais.

Exposições: Em 2018, aconteceram 268 mostras com uma média de 22 exposições mensais.

Mostras fixas: Estação Alto do Ipiranga: O Metrô e Seus Bairros - Ipiranga: O Bairro do Grito!, durante todo ano de 2018. Estação Largo Treze: O Metrô e Seus Bairros - Santo Amaro e Estação Adolfo Pinheiro: O Bonde em Santo Amaro, até julho de 2018.

Parcerias e convênios com museus:

- Vitrine Lasar Segall é uma parceria do Metrô com o Museu Lasar Segall e está localizada na Estação Santa Cruz. Em 2018, ocorreram quatro exposições.
- Vitrine do MASP é uma parceria do Metrô com o Museu de Arte de São Paulo – Masp localizada na Estação Trianon-Masp. Em 2018, aconteceram quatro exposições.
- Sala Metrô Tiradentes é uma parceria com o Museu de Arte Sacra – MAS, localizado na Estação Tiradentes. Em 2018, foram realizadas quatro exposições.



- Vitrine de Ikebana é uma parceria do Metrô com a Associação de Ikebana do Brasil, localizada na Estação Liberdade. A cada semana, um novo arranjo é apresentado aos usuários da estação. Em 2018, foram 54 arranjos.
- Museu da Diversidade Sexual é o primeiro equipamento cultural da América Latina relacionado à temática, criado por meio do Decreto 58.075/2012 e vinculado à Secretaria da Cultura do Estado de São Paulo. Está localizado na Estação República. Em 2018, foram organizadas três exposições.
- Vitrine de Figurinos de Ópera é resultado de uma parceria com o Theatro São Pedro, vinculado à Secretaria da Cultura do Estado de São Paulo, Santa Marcelina – Organização Social de Cultura e EMESP Tom Jobim. Está localizada na Estação Marechal Deodoro. No ano de 2018, foram expostos quatro figurinos.

Banda dos Seguranças do Metrô: formada a partir de encontros casuais na empresa, a Banda dos Seguranças ultrapassa os limites de suas instalações, trens e estações e revela o talento dos empregados para os usuários. Em 2018, realizou 15 apresentações em diferentes estações do Metrô de São Paulo.



Música, teatro, dança e oficina: apresentações de espetáculos musicais, teatrais e de dança nas estações. Foram realizadas 454 apresentações artísticas e projetos especiais em 2018.

Poesia no Metrô: é um programa de leitura de poemas em língua portuguesa que acontece nas estações da Linha 2-Verde. São expostas obras de poetas, brasileiros e portugueses, como Augusto dos Anjos, Camões, Castro Alves, Fernando Pessoa, Haroldo de Campos, Sá de



Miranda e Alphonsus de Guimarães. Dez poesias permanecem expostas nas estações Ana Rosa, Paraíso e Vila Madalena.

Metrô Mobilidade: A Estação Sé também contou com a instalação “Metrô Mobilidade”, uma maquete de 7,50 m x 5,50 m que mostra diversos pontos turísticos da capital paulista e as linhas do Metrô com miniaturas de trens.

Estação Memória: Inaugurada no dia 7 de novembro, a "Estação Memória" na Estação Sé conta a história do primeiro Metrô do Brasil por meio de painéis, totens, telas interativas e uma reprodução da cabine do trem A35 em tamanho real.

Projeto Arte no Metrô: As estações do Metrô compõem uma diversificada galeria de arte contemporânea, proporcionando ao cidadão o convívio diário com expressivos artistas plásticos do cenário brasileiro e internacional. Ao longo das estações está disposto um acervo permanente de obras de arte, composto de murais, instalações, pinturas e esculturas. Atualmente, o acervo possui 87 obras de arte. A partir de 04/08/2018, quatro obras de arte instaladas na Linha 5-Lilás estão sob a guarda da concessionária da linha, ViaMobilidade.

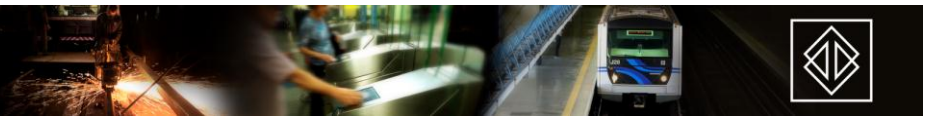
Restauro de obras de arte: Parceria entre a Secretaria de Cultura de São Paulo através da Pinacoteca do Estado e o Metrô, tendo como objetivo a restauração de 14 obras de artes localizadas nas estações Liberdade, Ana Rosa e Santuário N. Senhora de Fátima-Sumaré, com a finalidade de preservar o acervo público que compõe o patrimônio museológico do Estado.

Museu Subterrâneo: consiste na elaboração de quatro roteiros para visitação de 28 obras de arte do Acervo de Arte Contemporânea do Metrô, pelo valor de um bilhete, com a finalidade de difundir o patrimônio museológico do Estado e democratizar o acesso do público aos bens culturais. Foram selecionadas esculturas, painéis, pinturas e instalações que estão integradas à arquitetura das estações nas linhas 1-Azul, 2-Verde e 3-Vermelha. As 49 visitas foram orientadas por arte-educadores da Pinacoteca do Estado percorrendo sobre todos os aspectos das obras, levando em consideração os contextos históricos, biográficos e artísticos.

Campanhas e Ações de Marketing Social

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

Em 2018, foram produzidas 15 campanhas, com destaque para temas como Novas Tarifas, Pauta Positiva dos Serviços do Metrô, Novas Máquinas Novos Bilhetes, 50 Anos da Fundação do Metrô de São Paulo, SP Cultura no Metrô, Nossas Histórias se Conectam, Músicos de Rua, Museu Subterrâneo, Comet



2018, Remoção das Esteiras Rolantes (Consolação/Paulista), Estação Memória, Juntos Podemos parar o Abuso Sexual nos Transportes – Fase 2, Novas Estações da Linha 5-Lilás, Novas Estações da Linha 15-Prata, Segurança no Final de Ano 2018.

METRÔ NA MÍDIA

Diariamente, quase 4 milhões de usuários e a população de São Paulo precisam ficar bem informados sobre os assuntos relacionados ao Metrô. Este intenso e constante trabalho é realizado para informar a população sobre a prestação de serviços, campanhas, andamento de obras, ações culturais, entre outros assuntos. As atividades abrangem a divulgação de informações junto a veículos tradicionais (jornais, TVs, rádios, sites etc.), às mídias sociais digitais (Twitter, Facebook, Instagram etc.), bem como aos mais de nove mil funcionários, com produção de conteúdo interno (clipping, notícias e Jornal Mural).

Em 2018, foram divulgados 247 releases (textos de cunho jornalístico, enviados como sugestões de pautas e matérias para aproveitamento pelos diversos veículos de comunicação). Os assuntos foram variados: prestação de serviço (operações especiais, alterações pontuais de circulação e notas informativas), personagens e histórias de vida de usuários e funcionários, serviços de manutenção, bastidores da megaoperação metroviária, campanhas de conscientização e ações sociais, eventos culturais nas estações, andamento de obras de expansão e inauguração de estações e trechos.



Muitas das notícias captadas pelo serviço de clipagem (ou “*clipping*”), que é a seleção das notícias veiculadas sobre o Metrô na imprensa) são frutos de sugestões de pauta e matérias produzidas internamente. A maioria dessas matérias conta com o acompanhamento de assessores de imprensa e são publicadas no *clipping* disponível no Metrôclick (intranet corporativa do Metrô) após sua divulgação.



Além das pautas proativas oferecidas, os veículos de comunicação também procuram atendimento para obter informações sobre ocorrências no sistema, situação das linhas, andamento de obras, autorizações para gravação e informações para pautas específicas. Em 2018, foram feitos 1.303 atendimentos, considerando aqueles feitos em campo (nas estações, trens, trechos, pátios de manutenção, obras de expansão etc.), por telefone, e-mail, dentro e fora das dependências do Metrô.

Temas em destaques nas matérias com maior repercussão originadas junto aos principais veículos de imprensa em 2018:

- Saída de operação, em janeiro, do trem A35 para modernização e posterior retorno da composição renovada, como J35.
- Inauguração, em janeiro, da Estação Higienópolis-Mackenzie, da Linha 4-Amarela.
- Inauguração, em abril, de quatro estações da Linha 15-Prata (São Lucas, Camillo Haddad, Vila Tolstói e Vila União).
- Matéria do jornal *Agora São Paulo*, de maio, destaca nova geração de funcionários do Metrô.
- Inauguração, nos meses de agosto e setembro, das estações AACD Servidor, Hospital São Paulo, Santa Cruz e Chácara Klabin, da Linha 5-Lilás.
- Transferência da operação da Linha 5-Lilás para a ViaMobilidade.
- Inauguração, em outubro, da Estação São Paulo-Morumbi, da Linha 4-Amarela.
- Divulgação, em dezembro, dos primeiros resultados da Pesquisa Origem e Destino 2017.
- Trem do Metrô iluminado para o Natal e com Papai Noel operador apareceu, em dezembro, pela primeira vez na cidade de São Paulo.
- Funcionário do Metrô se prepara para a São Silvestre correndo todos os dias para o trabalho no Pátio Jabaquara.

Em relação ao trabalho voltado aos empregados e colaboradores, foram produzidas 55 publicações. O número leva em conta os seguintes produtos: Jornal Mural, notas e comunicados, bem como a coprodução das publicações dos boletins internos.

AÇÕES EM COMUNIDADES LINDEIRAS ÀS OBRAS DE EXPANSÃO

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



Em 2018, efetuaram-se 1.376 atendimentos e atividades referentes à desapropriação, reassentamento, comunicação social e impacto de obras.

Neste ano, os atendimentos e atividades referentes à desapropriação abrangeram primordialmente a consultas de munícipes quanto à desapropriação de imóveis e orientações gerais. Em relação aos assuntos de reassentamento, trabalhou-se no equacionamento dos convênios a serem firmados com a

Companhia de Desenvolvimento e Habitacional Urbana – CDHU para os impactados pelas linhas 5-Lilás, 15-Prata e 17-Ouro, em resposta à inviabilidade econômico-financeira de implantação de empreendimento habitacional destinado aos convênios das duas primeiras linhas, por baixa adesão do público. Paralelamente, disponibilizaram-se unidades habitacionais remanescentes do convênio da Linha 17-Ouro, resultando em mudanças nos atendimentos em curso .

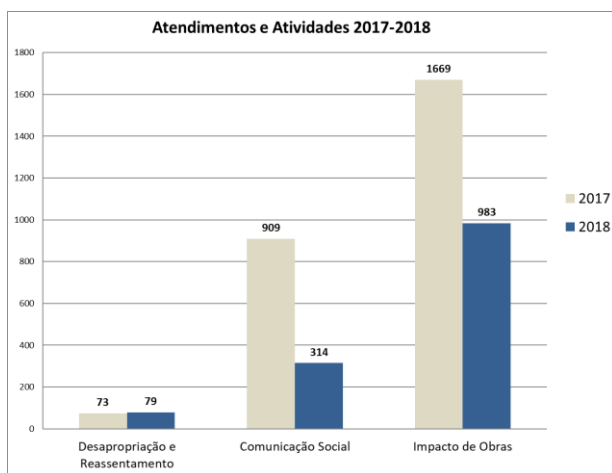
Ao longo de 2018, mantiveram-se as tratativas para estabelecimento do convênio para reassentamento referente à Linha 2-Verde, que depende, em parte, das alterações em andamento nos convênios das linhas 5-Lilás e 15-Prata.

Encerrou-se o ano de 2018 com 131 famílias vulneráveis atendidas pelos planos de reassentamento, removidas em áreas das linhas 5-Lilás, 15-Prata e 17-Ouro, e que atualmente recebem auxílio moradia até o reassentamento definitivo.

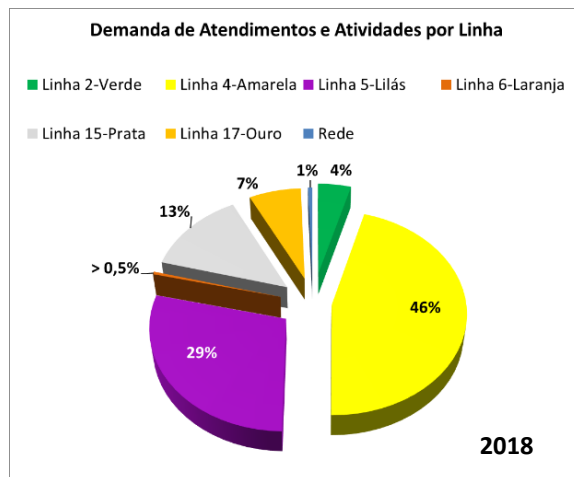
Dentro desse processo de relacionamento e comunicação, destacou-se em 2018 o Programa Institucional de Visita às Obras, aberto aos interessados em conhecer a expansão da rede metroriária.



Foram realizadas 25 visitas às estações das linhas 4-Amarela (São Paulo-Morumbi e Vila Sônia); 5-Lilás (Santa Cruz e Chácara Klabin, Campo Belo e Pátio Guido Caloi). Ainda, realizou-se visita pré-abertura da Estação Hospital São Paulo da Linha 5-Lilás, que contou com a presença de 52 moradores da região e membros da Universidade Federal do Estado de São Paulo - UNIFESP.



Quadro. Atendimentos por macroprocesso em 2017 e 2018



GESTÃO DE PESSOAS

Em 2018, o Metrô implementou um conjunto de ações voltadas à melhoria de processos e revisão de políticas e instrumentos de RH. As competências gerenciais, alinhadas ao Planejamento Estratégico e ao Plano de Negócios foram desdobradas para os demais cargos até o nível



administrativo. Concomitantemente, houve a inclusão de metas e potencial na avaliação de desempenho da liderança.

As alterações estruturais necessárias para o atendimento à Lei 13.303/2016 foram concluídas, com a composição do Comitê de Auditoria Estatutário e a criação de um órgão de auditoria interna e de uma área de gestão de riscos e conformidade. Além disso, um empregado da Companhia, por votação direta, foi empossado como Representante dos Empregados e passou a ter assento no Conselho de Administração, com mandato de dois anos, a partir de 29/06/2018.

O Metrô de São Paulo encerrou o ano com uma equipe de 8.817 profissionais.

Distribuição do Quadro de Empregados¹	2015	2016	2017	2018
Operação	4.511	4.446	4.526	4.399
Manutenção	2.806	2.822	2.769	2.633
Administração	1.295	1.228	1.161	1.381
Expansão	774	758	697	404
Indicadores do Quadro de Empregados¹				
Número de Empregados¹	9.386	9.254	9.153	8.817
Admissões no Exercício¹	16	86	336	404
Demissões no Exercício^{1 e 2}	199	240	439	652
Divisão por sexo e cor¹				
Masculino	7.509	7.417	7.363	7.104
Feminino	1.877	1.837	1.790	1.713
% de cargos de chefia ocupados por mulheres	16%	16%	15%	20%
Nº de negros⁴				
% de cargos de chefia ocupados por negros	13%	14%	15%	16%
Faixa etária¹				
até 20 anos	0	2	27	24
de 21 a 30 anos	1.181	1.045	1.022	998
de 31 a 40 anos	1.722	1.695	1.766	1849
de 41 a 50 anos	2.494	2.293	2.086	2018
de 51 a 60 anos	3.151	3.213	3.223	2951
acima de 61 anos	838	1.006	1.029	977
Tempo médio de empresa¹				
nº de empregados com até cinco anos de empresa	2.278	1.712	1.590	1.028
Escolaridade				
Ensino Fundamental	345	331	309	221
Ensino Médio Incompleto	375	363	347	369
Ensino Médio Completo	3.842	3.783	3.727	3.274
Superior Incompleto	1.319	1.318	1.339	1.127
Superior Completo	2.917	2.890	2.730	3.327
Pós-Graduação	489	476	459	736
Demais Graus (Mestrado/Doutorado)	99	93	76	142
Não cadastrados			166	4
Número de aprendizes				
	50	325	249	252
Número de estagiários³				
	198	109	127	175
Número de empregados com deficiência e reabilitados				
	279	270	300	278
Número de dependentes de empregados				
	13.469	13.047	12.613	10.160

¹ Dados não contemplam os aprendizes.

² Em 2016, tiveram início as demissões do PDV.

³ Estagiários de nível universitário e médio.

⁴ Considerados os empregados que se declaram pretos e pardos.



Zona geográfica de moradia dos empregados	2015	2016	2017	2018
Centro	455	452	427	424
Norte	1.111	1094	1.084	998
Sul	1.633	1617	1.558	1436
Leste	2.947	2894	2.898	2726
Oeste	668	662	647	619
Outros (municípios)	2.622	2535	2.539	2.614

eSocial

Projeto do Governo federal que reúne em um sistema todo o fluxo de informações de empregados e prestadores de serviço. As ações do eSocial evoluíram ao longo do ano, seguindo o cronograma estabelecido pelo Governo. Dessa forma, no final de fev/2018 foram enviadas ao Governo todas as tabelas-base do Metrô (cargos, horários, estabelecimentos). Em mar/2018, o Governo publicou a versão 2.4.02 e o Metrô iniciou o envio dos eventos não periódicos (admissão, desligamento, movimentações internas, afastamentos médicos e administrativos). Em mai/2018, foi iniciado o envio das informações da folha de pagamento demonstrando todos os recolhimentos (INSS, IR, FGTS). No final de mai/2018, o Governo publicou a Nota de Documentação Evolutiva 01/2018 trazendo alterações significativas no bloco de Saúde e Segurança Ocupacional (52% de alterações). Em ago/2018, houve a substituição da GFIP INSS pela DCTFWeb INSS para o recolhimento de INSS. Em set/2018, foi publicada a versão 2.0 da Nota de Documentação Evolutiva 01/2018 – Eventos de Saúde e Segurança do Trabalho; a consultoria contratada realizou os ajustes de processo e sistema para atendimento às novas exigências. Em out/2018, foi publicado novo cronograma do eSocial em que a substituição GFIP FGTS foi postergada para fev/2019 e os eventos de Saúde e Segurança do Trabalho para jul/2019. Em nov/2018, o Governo publicou a versão 2.5 do leiaute. Nesta versão, foram incorporadas as Notas Técnicas de 1 a 9, além de outras melhorias vigentes a partir de 21/01/2019.

TREINAMENTO, CAPACITAÇÃO E UNIVERSIDADE CORPORATIVA

Universidade Corporativa – Unimetro

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

Além de treinamentos que capacitam os empregados para exercerem suas funções, foram desenvolvidos projetos voltados à modernização e mudança cultural, tais como: SAP, eSocial, BIM, PMO, capacitação para criação do NIT – Núcleo de Inovação Tecnológica, desenvolvimento da liderança, gestão do conhecimento, oficinas de *design thinking* para resolução de problemas complexos e a remodelagem de treinamentos voltados à capacitação para a excelência no atendimento ao usuário.

Em 2018, foram realizadas 751.944 Hh de treinamentos com 43.166 participações, uma média de 76 horas por empregado.



Ciclo de Desenvolvimento da Liderança

Tem como propósito desenvolver líderes capazes de conduzir a transformação organizacional e atingir os objetivos estratégicos do Plano de Negócios, tendo como premissas:

- A reflexão sobre o futuro da sociedade, do mercado, o seu papel e estilo de liderar.
- Uma visão de novos modelos de negócio e renovação das atuais práticas de gestão.
- Atitude de dono, responsabilização pelos resultados, gestão de custos, otimização de recursos.
- Aumento de produtividade num ambiente colaborativo.

SEGURANÇA & SAÚDE OCUPACIONAL (SSO) E QUALIDADE DE VIDA

A preocupação com a segurança e ambiente norteou os programas legais de saúde ocupacional e os voltados ao Sistema de Gestão da Segurança e Saúde Ocupacional (SGSSO) aderente à Norma OHSAS 18001, versão 2007, com a certificação do Metrô válida até 11/06/2021.

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

Saúde do trabalho

O índice¹ de doenças ocupacionais em 2018 fechou em 0,054%. Em relação ao gênero, todos os registros de doença ocupacional estão relacionados a homens.

Doença ocupacional

	2015	2016	2017	2018
Nº de casos	2	5	6	5
Indicador	0,021%	0,052%	0,062%	0,054%

¹ Cálculo do índice: registros/nº empregados contratados.

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

Programa de controle médico de saúde ocupacional

Com o objetivo de conhecer o perfil de saúde/doença dos metroviários e programar ações para a promoção e preservação da saúde, foram realizados 10.591 exames ocupacionais em 2018, atendendo a Norma Regulamentadora NR 7.

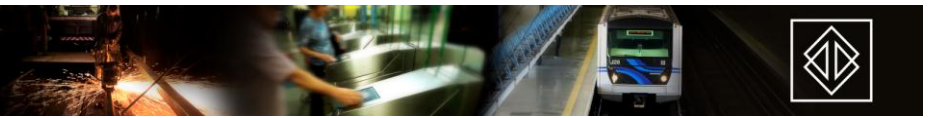
Prevenção e acidentes de trabalho

Em 2018, foram registrados 683 acidentes de trabalho, conforme tabela abaixo.

Tipo de acidente	2015	2016	2017	2018
Acidentes de Trajeto	99	116	105	117
Acidentes Típicos	490	508	512	566
Total de acidentes	589	624	617	683

Diversidade e inclusão para o trabalho

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

**Realização de treinamentos nas áreas que receberam empregados transexuais:**

Foram atendidas três empregadas transexuais que apresentaram necessidades específicas, tais como como crachá com nome social e utilização do vestiário de acordo com sua identidade de gênero. As três já possuem o crachá com o nome social e também foram orientadas quanto aos seus direitos dentro da Companhia. Foram realizadas também conversas com os gestores para esclarecer conceitos e orientações. As três empregadas disseram estar se sentindo incluídas nas suas equipes e respeitadas pela Companhia quanto a suas identidades de gênero.

Campanha de Combate ao Assédio Sexual nos Transportes Públicos em parceria com órgãos públicos:

Com a aprovação da Lei Federal sobre Importunação Sexual, a Secretaria de Transportes Metropolitanos (STM) e o Tribunal de Justiça do Estado de São Paulo (TJSP), elaboraram uma nova campanha institucional "Juntos Podemos Parar o Abuso Sexual no Transporte Público", a ser divulgada nas instalações das empresas e seu lançamento está previsto para o mês de janeiro/2019, por tempo indeterminado.

Houve sensibilização das equipes de linha de frente envolvidas, através de palestras. Foi também preparado material informativo para que os participantes das palestras fizessem repasses.

Sensibilização/informação aos colaboradores e gestores sobre diversidade e inclusão:

Visando ampliar as discussões e conhecimentos a respeito dos grupos de diversidade, foram realizadas as seguintes ações:

- Palestras, em parceria com a Coordenação de Políticas para a Diversidade Sexual da Secretaria da Justiça e da Defesa da Cidadania do Estado de São Paulo, sobre diversidade sexual, voltadas principalmente para supervisores e coordenadores das equipes de Operação e Segurança, com 437 participantes. Todos receberam a terceira edição da cartilha "Diversidade Sexual e a Cidadania LGBT" da Secretaria da Justiça e da Defesa da Cidadania do Estado de São Paulo – SJDC.
- Instalação de Cartazes sobre LGBT, fornecidos pela SJDC, em 150 instalações metroviárias (pátios, prédios e estações).
- Instalação de Cartazes "São Paulo Contra o Racismo", fornecido pela Coordenação Estadual de Políticas para a População Negra e Indígena, da SJDC, no período de 09/11 a 09/12/2018 nas 150 instalações metroviárias (pátios, prédios e estações). Estes cartazes informam sobre a Lei Estadual 14.187/2010 que pune atos de discriminação racial ou de cor.
- Veiculação do vídeo "São Paulo Contra o Racismo" período de 1 a 30 de novembro de 2018, na TV Minuto 120 vezes por dia.

Aprovação do Programa de Diversidade: A diversidade e a inclusão são valores que o Metrô preza em todos os seus ambientes, seja em relação aos seus empregados, bem como aos usuários. Diante da atualidade e relevância do assunto, em julho/2018, a Diretoria aprovou o Programa de Diversidade do Metrô. Foram criados grupos de afinidades LGBT, Mulheres e Negros. Estes grupos, juntamente com representantes das áreas de recursos humanos e das demais áreas estão elaborando propostas e revisando a política e plano de ação e comunicação a serem implantados em 2019.

Comissão de Ações Afirmativas do Sindicato dos Metroviários: A Comissão de Ações Afirmativas trata os casos de discriminações, assédios etc. apresentados pelo sindicato que



ocorrem nas áreas da Companhia do Metrô, zelando pela confidencialidade das informações, na busca de soluções junto às áreas e também às instituições governamentais como Secretaria da Justiça etc.

Em 2018, foi realizada a inclusão profissional de cinco empregados com deficiência que ingressaram por concurso público.

Programa de Sucessão

Com a implementação do PDV, foi dada ênfase ao Programa de Sucessão da Companhia que vinha sendo realizado de forma pontual. Nos últimos três anos, foram realizados 37 processos, com 393 profissionais mapeados e 44 promoções.

Ano	Processos	Profissionais mapeados	Promoções
2016	7	70	7
2017	16	161	29
2018	14	162	8
Total	37	393	44

Em 2018, o Programa de Sucessão Corporativo, já com as competências revisitadas, foi aprovado em Reunião de Diretoria para implantação dentro de uma nova modelagem a partir de nov/2018, com sua abertura para a alta liderança, por meio da palestra com um especialista em sucessão.

O programa será implantado em três fases, iniciando com o mapeamento da posição de gerente em 2018, com término previsto para início de 2019. Na primeira fase serão mapeados em torno de 90 profissionais nos cargos de chefe de departamento e assessores executivos de Gerência. Em seguida, serão trabalhadas as posições de chefe de departamento (2019) e coordenador (2020). As revisões no Mapa Sucessório da Companhia serão realizadas a cada dois anos.

Oportunidade aos jovens

As contratações de estudantes foram realizadas em parceria com o Centro de Integração Empresa Escola–CIEE e Secretaria de Emprego e Relações do Trabalho – SERT. A partir de agosto, uma parceria com o Instituto Via de Acesso viabilizou um novo programa de treinamento para os jovens, voltado às competências esperadas pelo mercado de trabalho moderno.

Engajamento

Desenvolvido o Programa de Reconhecimento dos empregados relacionado à homenagem por tempo de serviço. Foram entregues 1.580 “pins” em comemoração ao aniversário de Metrô/homenagem por tempo de serviço, conforme segue:

2018					
Tempo de serviço (anos)	10	20	30	35	40
Empregados	417	218	805	50	90

Para trabalhar o orgulho de pertencer e a motivação foram realizadas ações que valorizam o trabalho dos metroviários e aproximam suas famílias da Companhia.



O Programa de Visita de Familiares 2018 trouxe 420 participantes para conhecer os Pátios de Manutenção de Itaquera e Jabaquara. Nessas visitas os metroviários puderam mostrar às suas famílias seus locais de trabalho e áreas importantes da Companhia. Além da participação dos 25 monitores que apresentaram as áreas aos visitantes, o programa também contou com 42 voluntários de diversas áreas do Metrô que ajudaram na condução e orientação dos grupos. Essa ampla participação permitiu também a integração entre os empregados e as áreas da empresa. Foram realizadas 12 visitas no período de 7 a 13/12/2018.

PROGRAMA DE DEMISSÃO VOLUNTÁRIA

O Programa de Demissão Voluntária-PDV, lançado ao final de 2016 para promover a renovação do quadro de empregados, iniciou o processo de desligamento da Companhia em 2017. O programa contou com a adesão de 514 empregados na primeira etapa de inscrições que, somadas às 2ª e 3ª etapas que ocorreram durante o ano de 2017, atingiram 1.045 adesões. Em 2018, foi realizada nova etapa de inscrições, que contou com 227 empregados, totalizando 1.272 no Programa.

Em outubro de 2018, foi encerrada a primeira etapa de desligamentos do PDV. O saldo final da etapa foi de 513 empregados desligados e uma inscrição expirada – devido à suspensão do contrato de trabalho do empregado não foi possível realizar o desligamento. Ao final de 2018, o programa soma 845 desligamentos, com economia acumulada até set/2018 de R\$ 149 milhões. A previsão é de realizar pelo menos mais 199 até o final de 2019 e 425 até o final de 2020.

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

BALANÇO SOCIAL

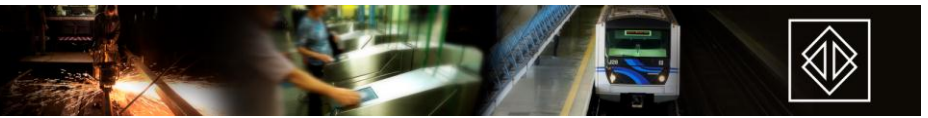
IMPACTOS SOCIOECONÔMICOS

A responsabilidade por oferecer uma viagem rápida, segura e regular aos quase quatro milhões de usuários, diariamente, inclui benefícios que revelam a importância de um sistema de transporte sustentável para o bem-estar da população e o desenvolvimento das cidades.

O tempo de deslocamento dos usuários será sempre o principal benefício do sistema metroviário. Circulando rapidamente em vias segregadas, os trens superam as barreiras dos congestionamentos nas ruas, ao contrário do automóvel e ônibus.

Com uma alta capacidade de transporte de passageiros e a integração com outros modos, o Metrô exerce seu papel na funcionalidade urbana, assim como com atributos tecnológicos importantes no transporte sustentável.

Por ser capaz de substituir meios de transporte que utilizam combustível fóssil, como o ônibus e automóvel que geram congestionamentos e maior emissão de gases poluentes, o Metrô tem uma contribuição importante na redução do consumo de combustíveis de fontes não renováveis como diesel e gasolina, ao ser movido à energia elétrica, fonte considerada mais limpa de origem predominantemente hídrica.



Ao substituir meios de transporte poluentes, promove uma melhora da qualidade do ar da cidade de São Paulo com reflexos positivos na saúde dos que aqui vivem, assim como para o meio ambiente.

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

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

BENEFÍCIOS SOCIAIS

Os benefícios sociais do Metrô, que compõem o Balanço Social da Companhia, representam os impactos positivos da rede do Metrô sobre a qualidade de vida da metrópole, decorrentes de suas características técnicas, desempenho operacional e uso de energia limpa.

Para o cálculo dos benefícios parte-se da hipótese de que se o metrô deixasse de operar, a mobilidade das pessoas na cidade seria modificada à medida que seus usuários teriam que se deslocar por outros meios de transporte. Com base em pesquisa, sabe-se que parte dessa demanda migraria para o ônibus, parte usaria o automóvel e outra parte usaria motocicleta¹.

Com a transferência dos usuários do metrô para esses modos haveria aumento da frequência dos ônibus e do número de autos e motos em circulação e, com isso, aumento de congestionamento, acréscimo dos tempos de viagens, no consumo de combustíveis, nos custos operacionais adicionais dos veículos e com a operação e manutenção das vias. Além disso, acarretaria aumento do número de acidentes de trânsito e da poluição atmosférica com seus consequentes impactos à saúde da população e à qualidade de vida.

O cálculo dos benefícios sociais expressa, assim, as perdas monetizadas em decorrência dos acréscimos destes indicadores ou visto de outro lado, a rede em operação do metrô propicia a “redução” destes efeitos.

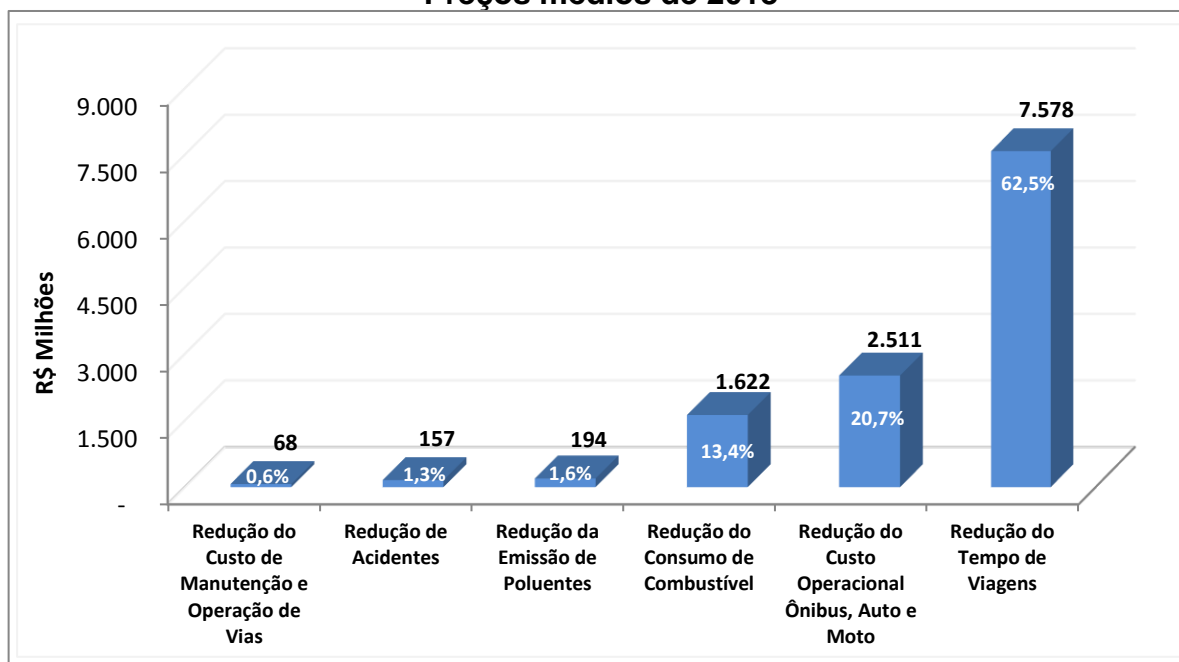
A rede operada pelo Metrô² gerou, em 2018, benefícios sociais estimados em 12,13 bilhões. A redução dos tempos de viagem é o componente mais significativo do conjunto de benefícios medidos – 62,5% do total, conforme mostra o gráfico a seguir.

¹ O percentual que passaria a se transferir para o trem metropolitano não entra no cálculo por ser um modo com características operacionais semelhantes às do Metrô.

² Os benefícios sociais aqui apresentados referem-se exclusivamente à rede de linhas operadas pela Cia. do Metropolitano de São Paulo, dado que é um dos itens que compõem o Balanço Social da Companhia. Portanto, os benefícios das linhas 4 – Amarela e 5 – Lilás, operadas pelas respectivas concessionárias, não estão incluídos no cálculo desses indicadores.



Benefícios Sociais 2018 – total de R\$ 12.129,95 bilhões Preços médios de 2018



Benefícios Sociais de 2018 e 2017 Preços médios 2018

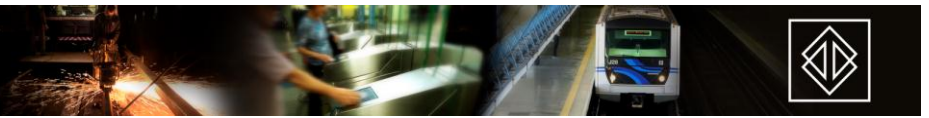
Discriminação	Unidade	2018		2017	
		Quantidade (mil)	Valor (R\$) (milhões)	Quantidade (mil)	Valor (R\$) (milhões)
Redução Custo Manutenção e Operação Vias	-	-	67,91	-	62,49
Redução dos Custo de Acidentes	no. de acidentes	9	157,27	18	322,55
Redução de Emissão de Poluentes	toneladas	855	194,41	740	165,79
Redução do Consumo de Combustíveis	litros	469.487	1.621,59	453.432	1.378,35
Redução do Custo Operacional	quilômetros	2.155.523	2.510,81	2.162.475	2.354,70
Redução do Tempo das Viagens	horas	843.902	7.577,96	977.674	8.560,98
Total		-	12.129,95	-	12.844,85

Notas explicativas:

O decréscimo de 5,6 % do total de benefícios de 2018 para 2017 se deu em decorrência da redução do total de tempo poupado pela população nas viagens, da diminuição do número de acidentes de trânsito no município e da transferência da Linha 5–Lilás para a concessionária, reduzindo assim a demanda total das linhas operadas pelo Metrô.

A redução das horas se deveu ao aumento da velocidade média dos ônibus, que passou de 19,34 km/h em 2017 para 21,16 km/h em 2018 (segundo dados da SPTrans), e dos automóveis, de 14,95 km/h para 21,68 km/h (segundo dados da CET). Como o ganho de tempo é obtido contrapondo-se a velocidades do metrô com a velocidade desses modos, à medida que estas aumentam, a diferença das velocidades do ônibus e do auto com a velocidade do metrô diminui, reduzindo, portanto, as horas economizadas.

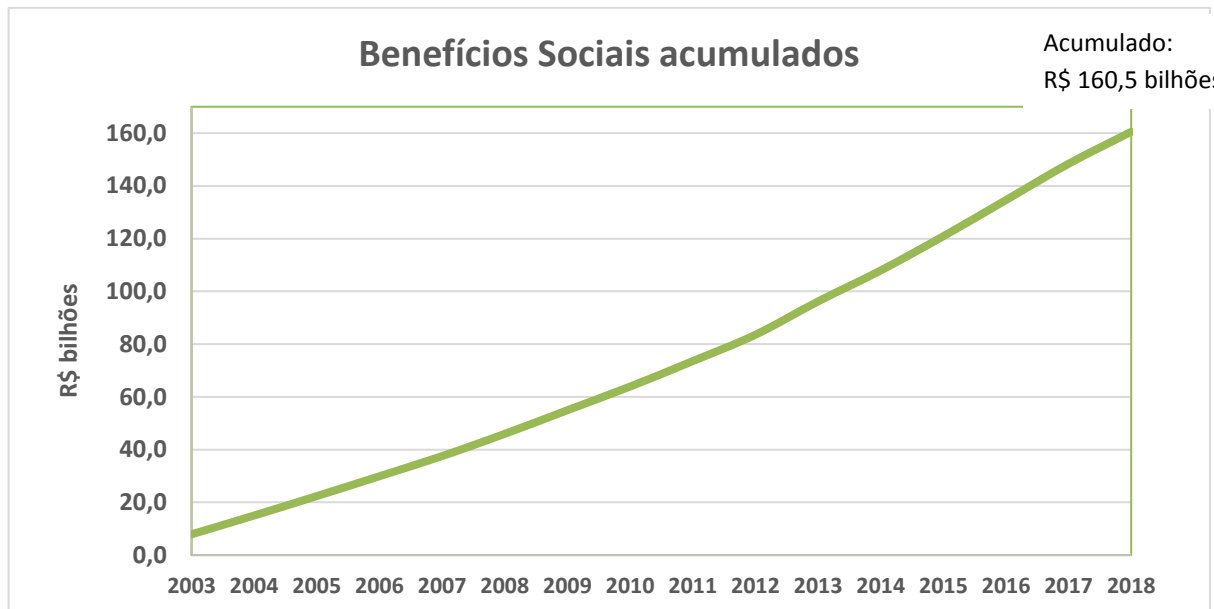
A significativa redução de 51,7% do número de acidentes, em relação ao número apresentado em 2017, deveu-se à atualização das taxas de acidentes, conforme os dados do Relatório Anual de Acidentes de Trânsito da CET.



A queda na demanda anual transportada ocorreu principalmente devido à transferência da Linha 5 – Lilás, que era operada pelo Metrô, para a concessionária Via Mobilidade.

Benefícios Sociais acumulados

De 2003 até 2018, os benefícios gerados pela rede de metrô somam R\$ 160,5 bilhões, que equivalem a uma economia média de R\$ 10,0 bilhões ao ano nestes 16 anos de operação.



IMPACTOS AMBIENTAIS

Desde a concepção até a operação, os empreendimentos metroviários, passam por criteriosas análises técnicas para que todos os aspectos ambientais, sociais e econômico-financeiros sejam atendidos e obedeçam a legislação vigente.

O Plano Básico Ambiental – PBA, por exemplo, é um instrumento que orienta como deve ser feita a mitigação dos impactos ambientais das obras, sendo específico para cada empreendimento. O PBA orienta a prevenção e/ ou mitigação dos impactos gerados durante a fase de implantação, buscando também potencializar os impactos positivos que o projeto venha a ter.

O Programa de Gestão Ambiental – PGA, que compõe o PBA, orienta quanto às ações a serem tomadas em relação às áreas contaminadas, arqueologia, ruído e vibração, resíduos, efluentes, material excedente de escavação, erosão e assoreamento, qualidade do ar, recalques em edificações lindas, vetores, comunicação social e manejo arbóreo como assinaladas no Termo de Compromisso Ambiental – TCA.

Em 2018, foram obtidas 12 licenças ambientais de três linhas em operação e em expansão, sendo três prorrogações de licenças de instalação, uma retificatória de licença de operação e mais oito licenças de operação que geraram uma série de relatórios técnicos, de acompanhamento de obras, de investigação e mitigação em áreas contaminadas, de ruído e vibração e também de manejo arbóreo.



Neste ano, ainda foram solicitadas renovações de três licenças de operação de duas linhas que estão tramitando e sendo analisadas pelos órgãos ambientais que serão responsáveis por suas emissões.

Áreas contaminadas

Áreas contaminadas são todas as regiões que apresentem quantidade ou concentração de qualquer substância que cause ou tenha potencial de causar danos à saúde humana, ao meio ambiente ou a outro bem a ser protegido.

Nos casos onde há desapropriações de imóveis, o Metrô assume os passivos ambientais de tais áreas e realiza, em todos os casos, um ativo gerenciamento da contaminação das áreas externas e das áreas de influência do empreendimento, particularmente quando o método construtivo possa alterar a extensão e/ ou o comportamento da contaminação no subsolo.

Em função de demandas originárias da CETESB por estudos ambientais sobre gases e vapores no solo até então não realizados, em 2018, o Metrô buscou o conhecimento sobre as melhores técnicas e práticas do mercado e lançou edital para contratação de empresa especializada em investigação de gases e vapores em solo. Este contrato deverá estar operacional já no primeiro semestre de 2019.

Ante à possibilidade de retomada das obras da Linha 2-Verde, foram executados no ano de 2018 estudos ambientais em 34 das 42 áreas com potencial ou suspeitas de contaminação na região de expansão da linha. Sendo assim, numa possível mobilização, esses estudos estarão em fase adiantada de conclusão.

Arqueologia

No âmbito do licenciamento ambiental de um empreendimento de grande porte como uma linha de metrô, os estudos arqueológicos são inseridos nos programas socioambientais visando minimizar intervenções no patrimônio sociocultural. A tutela do patrimônio arqueológico consiste na defesa do meio ambiente e é pautada pelo princípio da precaução, da responsabilidade e do Interesse público considerando que o patrimônio cultural é único e não renovável.

O desenvolvimento das pesquisas arqueológicas decorrentes da implantação de linhas do Metrô de São Paulo possibilita o conhecimento da formação da cidade, bem como de outros povos que viveram na região em estudo, da diversidade da cultura material e imaterial, bem como das diferenças arquitetônicas evidenciadas nos estudos. Através do relacionamento entre a pesquisa, o manejo de bens culturais e dos grupos sociais envolvidos, é disseminado o conhecimento sobre o patrimônio, contribuindo para o fortalecimento do interesse pela preservação da história.

Por meio de ações de educação patrimonial, a sociedade tem oportunidade de participar ativamente da preservação da memória coletiva; tais ações possibilitam ainda que a sociedade se veja como parte de seus bens culturais, promovendo a valorização da herança cultural coletiva. Para tanto, são realizados *workshops*, palestras, oficinas, mostras fotográficas, cursos e diálogos diários com a participação dos trabalhadores das obras e do público escolar. Na Vitrine Cultural da Estação São Bento está sendo exposta a segunda mostra “O Metrô Descobrimdo o Passado”, para o qual o Metrô contou com o apoio do Museu Histórico Sorocabano, Instituto de Patrimônio Histórico e Artístico Nacional-IPHAN e A Lasca Consultoria e Assessoria em Arqueologia.



Paisagismo e requalificação urbana

A implantação de grandes empreendimentos nas cidades pressupõe a integração e consonância com o contexto urbanístico existente, mitigando assim seu impacto. Por esta razão, as licenças ambientais definem que os empreendedores considerem esse contexto nos projetos.

O Projeto de Paisagismo da Linha 15-Prata sob a via elevada foi concebido considerando a integração com as regiões afetadas e com projeto de uma ciclovia. Em 2018, foi concluída a implantação da ciclovia no trecho Vila Prudente – Vila União.

Sistema de Gestão Ambiental da rede em operação

O Sistema de Gestão Ambiental compreende o gerenciamento de todos os aspectos ambientais relativos à rede operada pela Companhia, em conformidade com a Norma NBR ISO 14001, versão 2015. Em 2018, o SGA completou 10 anos de implantação.

Os processos contidos no escopo do SGA são gerenciados por unidades organizacionais responsáveis pelos seguintes processos:

Unidade Organizacional	Processos
Manutenção	Manutenção do material rodante, da via permanente, dos equipamentos fixos e das estruturas e instalações civis.
Operação	Operação das linhas 1-Azul, 2-Verde, 3-Vermelha e 5-Lilás (esta até julho de 2018).
Recursos e Infraestrutura	Serviços de infraestrutura e segurança patrimonial em edifícios.
Logística	Logística e gestão de suprimentos e serviços de inspeção de materiais, equipamentos e sistemas.
Meio Ambiente e Sustentabilidade	Gerenciamento do SGA, Promoção da Sustentabilidade e Licenciamento Ambiental.

Em 2018, os objetivos e programas ambientais definidos no SGA foram relacionados à redução do consumo de água potável, redução do consumo de energia elétrica nos edifícios e nas estações, aperfeiçoamento da gestão de aspectos ambientais na contratação de serviço e da gestão dos resíduos sólidos.

Contratação Sustentável

Em 2018, foi desenvolvido um projeto cujo objetivo era estabelecer diretrizes de sustentabilidade nos processos que resultariam em compras ou contratações. O principal foco desse trabalho está nas etapas que antecedem a contratação propriamente dita, de forma que as questões de sustentabilidade sejam consideradas desde as decisões que poderão resultar em compras para a Companhia, bem como nas demais etapas do processo.

Além da publicação das diretrizes, em 2019 está previsto que o grupo de trabalho responsável por esse tema desdobre esse documento em fichas técnicas que subsidiarão as áreas responsáveis por elaborar especificações técnicas.



Plano de Gerenciamento dos Aspectos Ambientais - PGAA

A gestão dos aspectos ambientais das atividades realizadas por empresas contratadas também faz parte do escopo do SGA. Para realizar essa gestão, é solicitado um PGAA – Plano de Gerenciamento dos Aspectos Ambientais às empresas que realizam atividades que tenham potencial de poluir o meio ambiente, controlando possíveis impactos dessas atividades antes do início do trabalho das empresas no Metrô.

Em 2015, 30% das empresas apresentavam PGAA e, em 2018, o número aumentou para 80%. A meta é atingir 100% em 2020.

Educação Ambiental

A Lei 9.795/1999, em seu artigo 1º, estabelece que: “Entendem-se por educação ambiental os processos por meio dos quais o indivíduo e a coletividade constroem valores sociais, conhecimentos, habilidades, atitudes e competências voltadas para a conservação do meio ambiente, bem de uso comum do povo, essencial à sadia qualidade de vida e sua sustentabilidade”. Com base neste conceito de educação ambiental, muitas ações têm sido promovidas no Metrô de forma contínua:

- Apresentação dos principais itens do SGA e da coleta seletiva a novos funcionários.
- Campanha de coleta seletiva para públicos internos e usuários.
- Palestras de conscientização às empresas contratadas.
- Palestras de conscientização para empregados a cada seis meses.
- Informes ambientais para todos os empregados.
- Campanhas de redução de água e energia.
- Materiais inovadores para treinamento com vídeos e documentários.

Água

Em 2018, o Metrô se preocupou em aprofundar os estudos de fontes alternativas de água não potável. Foram realizadas visitas diurnas e noturnas em diversas estações para verificar a vazão, coletar água para analisar a sua qualidade e estudar os possíveis usos.

As áreas de projeto, junto com a Gerência do Meio Ambiente, emitiram normas gerais para instituir e divulgar diretrizes básicas para projetos relativas à captação de fontes alternativas de água, usos não potáveis e monitoramento dos sistemas hídricos dos novos pátios e estações do Metrô e para atualização/modernização das linhas existentes.

O Metrô participou ativamente de reuniões da Câmara de Inovação Tecnológica realizadas pelo IPT junto às empresas de transporte. A finalidade das reuniões foi levantar propostas para melhorar a gestão hídrica das empresas.



Resumo das principais medidas para redução de consumo de água

	Medidas de redução
Estações	Monitoramento diário do consumo de água nas estações com a leitura de hidrômetros. Aprimoramento das ações e informações entre as diversas unidades.
Pátios	Nos pátios Jabaquara e Tamanduateí, as máquinas de lavar trem captam e tratam o efluente para ser reaproveitado. Para lavar um trem, 70% do volume consumido é com água tratada.
Prédios administrativos e canteiros	Continuidade dos programas de manutenção.
Projetos	Emissão de normas gerais para instituir e divulgar diretrizes básicas para projetos relativas à captação de fontes alternativas de água, usos não potáveis e monitoramento dos sistemas hídricos dos novos pátios e estações do Metrô e para atualização /modernização das linhas existentes.
Todos	Campanhas de incentivo ao consumo consciente para redução de consumo de água potável.

Resíduos

Em 2018, a empresa obteve significativos avanços na melhoria de seus processos, incorporando em seus contratos a obrigatoriedade de utilização da reciclagem como destinação ambientalmente adequada de resíduos sólidos gerados e passou a utilizar o instrumento de logística reversa para dois de seus resíduos perigosos: pilha e bateria.

Com esta iniciativa, o Metrô se alinha às modernas práticas de gestão de resíduos sólidos, caminhando para o atendimento das suas metas internas e contribuindo para o atendimento dos princípios e objetivos da Política Nacional de Resíduos Sólidos, consciente da sua importância para a sociedade.

Além disso, reforçou a educação ambiental do público interno e realizou Programas como 3R e 5S, voltados à redução, reutilização e reciclagem, bem como ao uso racional dos recursos. A coleta seletiva implantada tem permitido que empregados, terceiros e usuários do sistema descartem de forma adequada os resíduos gerados.

No total anual, as áreas administrativas e estações geraram 6,617 toneladas de Resíduos Classe II - Não Perigosos, sendo 2,5% destes, encaminhados para a reciclagem.

Em relação aos Resíduos Classe I - Perigosos, foram destinadas adequadamente 121,7 toneladas. Do total de Resíduos Classe I, 19,7% foram destinados para reciclagem/reaproveitamento, 71,6% para coprocessamento e 8,7% para Aterro Classe I.

Além destes, foram geradas 71,7 toneladas de resíduos de construção civil (RCC) nas pequenas obras realizadas nas áreas de manutenção.



Resíduos Classe I, Classe II e Classe IIB.

	Tipo de resíduo	Locais de geração	Processo e encaminhamento	Quantitativos 2018 (toneladas)
Classe II – Não perigosos	Reciclável	Estações e Áreas administrativas	Cooperativas	168
	Não reciclável	Estações e Áreas administrativas	Aterro Sanitário	6500
	Resíduos de Construção Civil (RCC)	Manutenção	Aterro Controlado	71,7
Classe I - Perigosos	Embalagens de produtos químicos, EPI (equipamentos de proteção individual), panos e trapos sujos de óleo, óleo com grande sujidade, líquidos que não podem ser encaminhados para a rede de coleta de esgoto	Pátios e bases de manutenção	Coprocessamento	87,2
	Lâmpadas fluorescentes	Estações, trens, pátios, prédios administrativos e canteiros	Descontaminação e reciclagem. Trocas em manutenções preventivas, observando o ciclo de vida das lâmpadas. Cada trem contém, em média, 200 lâmpadas.	18,6
	Baterias	Trens, estações e pátios	Manutenção das baterias. Quando cessa sua vida útil, elas são armazenadas e, posteriormente, vendidas em leilão.	5,4

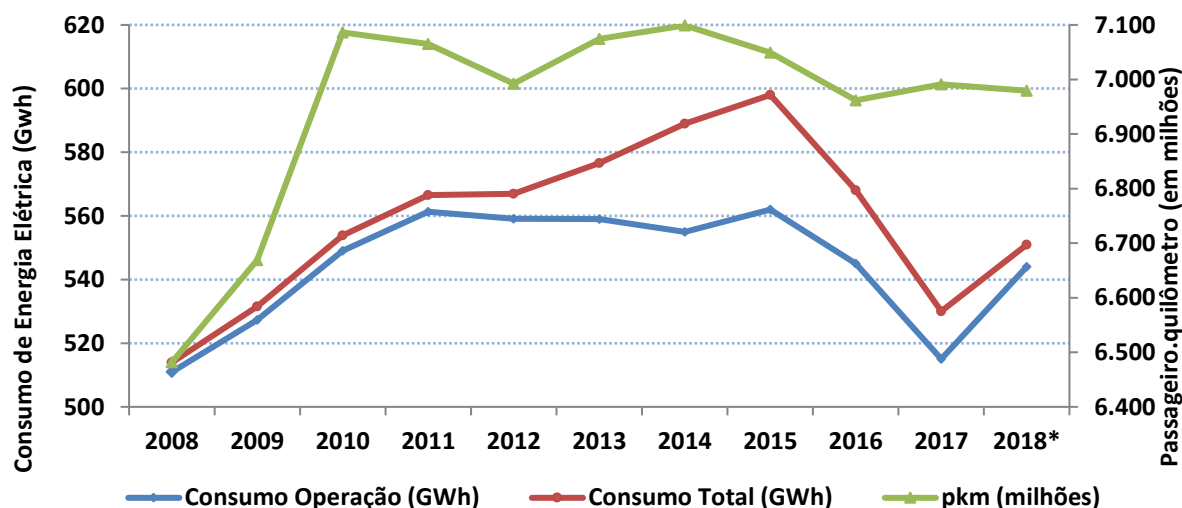
Energia

O consumo e os custos de aquisição de energia elétrica para a operação do sistema de transporte merecem destaque na gestão da sustentabilidade. Mesmo estando regime de Ambiente de Contratação Livre que possibilita um custo de aquisição de acordo com o ambiente que regula o fornecimento e a distribuição da energia, os custos são muito elevados frente a um consumo anual médio superior a 530 GWh pela operação dos trens e estações do sistema, o que representa mais de 95% do total da energia consumida pela empresa.



Depois de três anos consecutivos registrando queda no consumo, devido principalmente a adoção de medidas de eficiência energética, o consumo de energia elétrica voltou a crescer aproximadamente 4% com a inauguração de três novas estações no final de 2017 e 11 em 2018, na Linha 5-Lilás e na Linha 15-Prata.

Consumo de energia elétrica e passageiro.quilômetro – pkm – 2008 a 2018*



* Dados de consumo em 2018 foram estimados porque faltam informações referentes ao consumo de energia de baixa e média tensão do mês de dezembro.

Com o aumento da intersecção das linhas no sistema, a viagem média dos usuários de metrô foi reduzida, influenciando o indicador de passageiro quilômetro.

Energia	2016	2017 ¹	2018 ¹
Consumo total por ano (GWH)	568	530	551
Consumo de energia por local (MWh)			
Prédios administrativos	5.677	5.203	3.957
Pátios e CCO	16.666	17.971	19.318
Canteiros de obras	17.075	9.356	3.036
Estações (inclui equipamentos auxiliares)	128.862	133.180	146.444
Tração dos trens (com perdas)	399.564	364.328	378.684

¹Consumo total: inclui oferta de transporte e atividades nos canteiros de obras. Os dados de consumo dos prédios administrativos, pátios e CCO, canteiro de obras e estações estão com o valor estimado, por que faltam dados discriminados por unidade do mês de dezembro.

. Custos da operação – Energia elétrica

Em 2018, o custo médio da energia foi de aproximadamente R\$ 378,00/MWh, valor 2% menor que o custo médio de 2017, que foi de R\$ 383,00/MWh.

Já o custo com energia elétrica de tração passou de R\$ 186 milhões em 2017 para R\$ 197 milhões em 2018, devido ao aumento no consumo de energia devido a inauguração de novas estações no sistema.

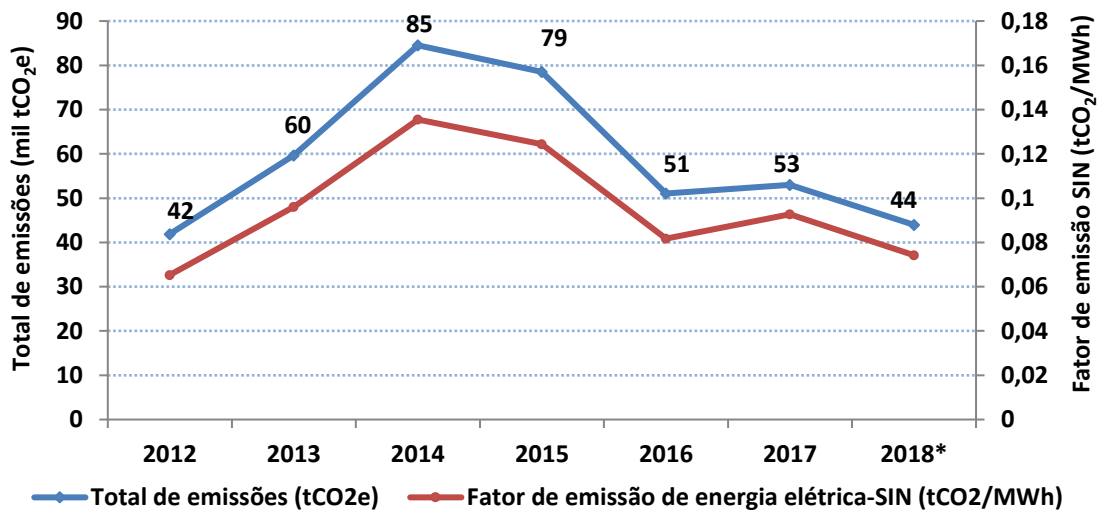


Emissões de gases de efeito estufa

Em 2018, as emissões de gases de efeito estufa - GEE geradas em decorrência da operação e manutenção das linhas 1-Azul, 2-Verde, 3-Vermelha, 5-Lilás e 15-Prata e as relacionadas às atividades administrativas da Companhia foram um pouco menores que em 2017, mesmo com o aumento do consumo de energia devido a novas estações. Do total estimado de emissões para 2018 (44 mil tCO₂e), 40 mil toneladas estão associadas ao consumo de energia elétrica para operação do sistema (tração dos trens, estações e pátios de manutenção) representando mais de 90%.

Desta maneira, mesmo com um aumento no consumo de energia, estima-se que as emissões em 2018 foram menores devido à redução do fator de emissão associado à geração de energia elétrica consumida pelo Metrô, como pode ser visto na figura abaixo.

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



*Dados de 2018 estão estimados, porque fator de emissão do mês de dezembro não foi divulgado até fev/19, pelo Ministério de Ciência, Tecnologia e Inovação – MCTI.

Balanco das Emissões de Carbono na fase de operação

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

Em 2018, esse balanço foi de 808 mil tCO₂e de emissões evitadas líquidas. Este é o resultado obtido ao considerar que foram evitadas 848 mil toneladas em CO₂e de emissões de GEE com a existência da rede do Metrô de São Paulo e emitidas 40 mil toneladas em CO₂e em decorrência do consumo de energia elétrica para a operação. Isto significa que para cada tonelada de CO₂ emitida pela operação dos trens do Metrô de São Paulo, é evitada a emissão de aproximadamente 21 tCO₂e – um benefício de 2100%.



Esse benefício também é evidenciado quando se compara a emissão de GEE por passageiro-quilômetro do metrô com o ônibus e o automóvel. Em 2018, para transportar cada passageiro pela distância de um quilômetro, a operação do metrô gerou a emissão indireta de quatro gramas em CO₂ equivalente (gCO₂e).

INDICADORES AMBIENTAIS	2016	2017	2018*
EMISSIONES DE GASES DE EFEITO ESTUFA-GEE			
ESTUFA-GEE			
Total (mil tCO ₂ e)	51	53	44
Emissões de GEE diretas (tCO ₂ e)	1874	684	932
Emissões por passageiro.km (gCO ₂ e)	5	5	4
ENERGIA – CONSUMO			
Total (GWh)	568	530	551
Consumo para tração dos trens com perdas (MWh)	399.564	364.328	378.684
ÁGUA – CONSUMO			
Total (mil m ³)	587	554	475
RESÍDUOS PERIGOSOS			
Total (t)	170	192 (40% reciclado)	128 (18% reciclado)

*bs.: 1-Emissões calculadas utilizando os potenciais de efeito estufa (GWP) da 2ª Comunicação do “The Intergovernmental Panel on Climate Change-IPCC” da ONU, conforme utilizado pela Companhia Ambiental do Estado de São Paulo - CETESB. 2-Os valores de emissão de GEE e consumo foram estimados com dados fornecidos até o fechamento deste relatório. Dentre os dados faltantes o mais relevante é o fator de emissão de CO₂ por consumo de energia elétrica, fornecido pelo MCTIC, para o mês de dezembro. Para efeito de cálculo o fator de novembro de 2018 foi repetido considerando tendência e série histórica para o período para se estimar a emissão.

ESTRATÉGIA CORPORATIVA

O ano de 2018 foi marcado pelo empenho em manter o equilíbrio econômico-financeiro da empresa, entregar as obras de expansão da rede metroviária, garantir a qualidade do serviço de transporte bem como a satisfação dos usuários e da comunidade. A malha metroviária foi acrescida em 16,3 quilômetros e 16 novas estações foram entregues à população, em três linhas distintas. Trata-se da maior ampliação realizada em toda a história do Metrô de São Paulo. Dessa forma, a rede metroviária paulista concluiu o ano de 2018 com seis linhas, 96 quilômetros de extensão e 84 estações.

A eficiência da gestão pode ser comprovada pela evolução física da rede e pelas medidas administrativas adotadas para enfrentar a restrição orçamentária decorrente da crise econômica no país: processos da gestão foram revisados e despesas foram reduzidas. A empresa manteve



em sua agenda, a exemplo do que ocorreu de forma contínua nos últimos anos, os esforços para reduzir seus custos, aumentar seus índices de qualidade, eficiência e produtividade, mantendo elevada a qualidade de serviço oferecido, medidas fundamentais para a sustentabilidade do negócio, particularmente em um cenário macroeconômico desfavorável.

Os esforços da gestão em viabilizar projetos para redução de custos trouxeram resultados significativos na área de energia, em razão da modernização de sistemas, de equipamentos e da frota de trens. Além dos esforços e êxitos alcançados na atividade fim, o Metrô vem ampliando as receitas não tarifárias garantindo recursos extras para fazer frente aos custos de sua operação, contribuindo para uma taxa de cobertura financeira relativamente estável.

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

O Plano de Negócios 2018 e a Estratégia de Longo Prazo 2018-2022 da Companhia do Metropolitan de São Paulo – METRÔ foram aprovados pelo Conselho de Administração na última reunião de 2017 e levados a público no Relatório Integrado 2017. Foram previstos o desenvolvimento ou o aprimoramento de soluções que pudessem trazer ganhos relevantes para o aumento da eficiência da gestão da empresa e para melhoria dos serviços prestados ao cidadão. O Plano de Negócios 2018 foi estruturado em quatro objetivos estratégicos e contemplou vinte iniciativas, cujas metas foram acompanhadas pela Diretoria Executiva e pelo Conselho de Administração conforme previsto no Art. 23, parágrafo 2º da Lei 13.303/16, demonstra os resultados que os trabalhos desenvolvidos pelo Metrô de São Paulo foram efetivos e cumpriram seus objetivos conforme planejados, ressaltados projetos pontuais, que por razões devidamente justificadas foram reprogramados. Da mesma forma, os orçamentos correspondentes foram disponibilizados e alocados nos respectivos projetos, cuja gestão garantiu sua perfeita aplicação, permitindo sua correta evolução.

Todas as 50 metas previstas no Plano de Negócios 2018 foram atendidas ou parcialmente atendidas, sendo parte das atividades reprogramada para 2019.

Os resultados obtidos junto a cada objetivo estratégico são apresentados a seguir.

Objetivo Estratégico: Reestruturação de custos

As metas foram atendidas. Destaca-se a estruturação dos custos estratificados por áreas (Administração, Expansão, Operação e Manutenção), com a identificação e análise das receita, custos fixos e custos variáveis. Foram definidos novos critérios para distribuição do orçamento de custeio. Foram analisados os objetos dos contratos de serviço vigentes com o objetivo de avaliar as possibilidades de unificação, cogestão e terceirização. Implantadas ações para redução de custos com pessoal e energia, incluindo ações para redução de custos decorrentes de ações trabalhistas, revisão de escalas de jornada de trabalho, demissão voluntária (PDV), redução de custos relacionados ao plano de assistência médica e aumento de eficiência nos serviços de manutenção e operação.

Objetivo Estratégico: Transformação organizacional

As metas foram atendidas, restando apenas algumas atividades reprogramadas. Foram elaborados estudos sobre os modelos societários possíveis para a otimização da estrutura, incluindo avaliação fiscal, legal e contábil das alternativas e publicação do edital para reestruturação organizacional.



No âmbito de RH, avançaram os estudos para operacionalização de modelos matriciais e job-rotation, elaborados estudos e propostas para revisão do plano de carreira das lideranças bem como as diretrizes e critérios para ascensão, o plano de carreira e foram revisados os instrumentos normativos que regulam as responsabilidades dos diversos níveis do eixo liderança.

No âmbito administrativo, foram identificados os processos críticos e iniciados os procedimentos para a implantação do mapeamento de riscos, elaborados os estudos de viabilidade de implantação do Centro de Serviços Compartilhados (CSC) com identificação das operações e serviços passíveis de centralização. Em andamento também a elaboração das especificações para modernização do parque tecnológico. Para a implantação do Contrato de Gestão, foram estruturadas as metas corporativas e indicadores de desempenho, bem como definidos os parâmetros para estabelecimento do novo modelo de remuneração da Companhia mediante cumprimento desses indicadores.

Objetivo Estratégico: Gerenciamento e Governança da Expansão

Todas as etapas de planejamento de rede/linhas, projeto funcional, desapropriação, reassentamento, licenciamento ambiental, elaboração de projeto básico e executivo, licitações, implantação de obras civis, sistemas e comissionamento foram reavaliadas, por meio do mapeamento das variáveis que impactam na qualidade, custo e prazo dos processos. Foram elaborados diagnósticos e propostas de revisão de cada etapa de implantação de empreendimentos.

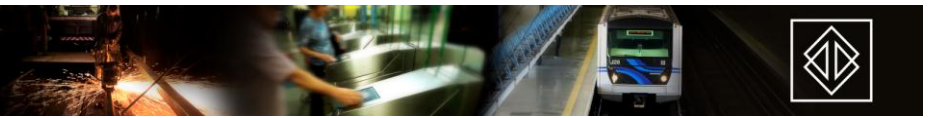
Foram estabelecidos novos métodos de controle, resultando em um novo modelo de implantação de empreendimentos. Na consolidação do planejamento da rede futura, foram coletados dados sobre o processo de planejamento de expansão da rede metroviária para elaboração do diagnóstico, incluindo informações sobre o sequenciamento dos empreendimentos e o estágio de desenvolvimento dos novos projetos. Foram divulgados os resultados preliminares da Pesquisa Origem e Destino 2017 e elaborados os estudos de viabilidade de expansão da rede metroferroviária, incorporando diretrizes comerciais nos projetos funcionais.

Quanto às metas de entrega de obras de expansão, foram entregues as estações Higienópolis-Mackenzie, Oscar Freire e São Paulo- Morumbi da Linha 4-Amarela. No trecho Brooklin-Chácara Klabin da Linha 5-Lilás e concluídas as obras civis e a implantação dos sistemas das estações Eucaliptos, Moema, AACD-Servidor, Hospital São Paulo, Santa Cruz e Chácara Klabin. As estações, sistemas, equipamentos e trens foram entregues ao Consórcio Via Mobilidade, operador da linha, que, após o período de operação assistida, iniciou a operação comercial dessas estações.

No trecho Oratório-São Mateus da Linha 15-Prata foram entregues 4 estações - São Lucas, Camilo Haddad, Vila Tolstói e Vila União - de um total de 8 estações previstas para o trecho Oratório-São Mateus. Nas demais 4 estações, a etapa obra bruta foi concluída e as entregas foram reprogramadas para 2019.

Objetivo Estratégico: Estratégia Integrada de Comunicação

Foram levantadas e identificadas as necessidades de comunicação de cada objetivo estratégico. Concluído levantamento e análise das políticas de comunicação de empresas de mercado. Realizado benchmarking com empresas operadoras vinculadas à Associação Nacional dos Transportadores de passageiros Sobre Trilhos (ANPTrilhos) e à Comunidade de Metrô (CoMet) para avaliação das ações de comunicação e relacionamento com público interno e externo.



Concluído o diagnóstico preliminar das ações de comunicação interna e externa. Elaboradas propostas de Política Integrada de Comunicação e de Relacionamento, de novo fluxo de comunicação interna - processos e rotinas - para a emissão das informações, de nova estrutura de comunicação e relacionamento com os diversos públicos.

Para a divulgação dos negócios do Metrô de São Paulo, foram identificadas as possibilidades de divulgação a partir dos calendários de eventos estratégicos de entidades e associações, elaborada a proposta de revisão das diretrizes para apresentação externa de trabalhos relativos ao Metrô de São Paulo (aulas, palestras, etc.).

Para a ampliação da capacidade de negócios da Companhia em âmbito nacional e internacional, foi realizado o levantamento dos produtos já comercializados. e a análise do potencial por segmento de negócio e mercados-alvo visando subsidiar sua divulgação, bem como a avaliação comparativa com outros metrôs, a partir das experiências de empresas metroferroviárias internacionais na exploração dos novos negócios. Concluído o plano para divulgação dos serviços atualmente comercializados. Em relação aos novos produtos, serviços ou conhecimentos, foram identificadas 87 oportunidades de negócios baseados e conhecimento técnico, possibilitando a definição de quatro novos segmentos de negócios: produtos, serviços, consultorias e cursos/treinamentos.

ESTRATÉGIA DE LONGO PRAZO 2019-2023 E PLANO DE NEGÓCIOS 2019

A partir de premissas descritas a seguir e em atendimento ao disposto no art. 23, parágrafo 1º, da Lei Federal 13.303/2016 – Disposições aplicáveis às empresas públicas e sociedades de economia mista – regulamentada pelo Decreto Estadual 62.349/2016, a Diretoria do Metrô de São Paulo formulou a Estratégia de Longo Prazo da Companhia para o período 2019-2023 bem como estabeleceu o Plano de Negócios para o ano de 2019.

Nestes dois instrumentos estão previstos desafios arrojados de transformações visando o desenvolvimento e o aprimoramento de soluções que trarão ganhos relevantes para o aumento da eficiência da gestão da empresa e para melhoria dos serviços prestados ao cidadão na área da mobilidade. A realização de mudanças estruturais é condição fundamental para garantir a sustentabilidade da empresa. Incluem-se nesse contexto os projetos que busquem maiores índices de qualidade, eficiência e produtividade ou que adotem medidas para obtenção de ganhos de escala, melhoria do fluxo, dos controles e dos processos para assegurar a posição de vanguarda do Metrô de São Paulo.

O processo de seleção dos objetivos estratégicos e iniciativas demonstrou que o Metrô vive um momento institucional ímpar, em que a realização de mudanças estruturais é condição essencial para garantir a sua sustentabilidade. Para enfrentar os desafios, optou-se pela continuidade dos esforços baseados nos quatro objetivos que estruturaram a estratégia em 2018 e que sustentarão a Estratégia de Longo Prazo 2019-2023. No Plano de Negócios 2019, os objetivos estratégicos foram desdobrados em 19 iniciativas com as respectivas ações e metas, com acompanhamento sistemático, a fim de garantir sua execução.

Objetivo Estratégico: Reestruturação de custos

Este objetivo estratégico foca na elaboração de uma estrutura de custos de administração, expansão, operação e manutenção que aborde custos fixos e variáveis (relacionados a mão-de-



obra direta e indireta, materiais, aquisições e modernização), receitas (tarifas, ressarcimento de gratuidades, receitas acessórias, aportes governamentais e financiamentos). Serão considerados os eventuais impactos da nova legislação trabalhista e administrativa, bem como os instrumentos normativos vigentes. Este objetivo deverá desenvolver e implantar um estudo integrado para análise dos processos internos, identificando produtos e serviços para aquisição/contratação ou terceirização, bem como as possibilidades de unificação ou cogestão de contratos. Este objetivo deverá ainda propor e implantar um plano de ação com priorização e seleção de projetos para redução de custos, tais como: avaliação de ações trabalhistas, revisão jornadas e escalas de trabalho, programas de demissão voluntária, plano de assistência médica e gastos com energia elétrica de tração.

Iniciativas	Metas 2019
Elaboração de nova estrutura de custos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Consolidar a alocação de custos e receitas das novas unidades de negócio e segmentação. ▪ Iniciar a concepção da nova estrutura das unidades de negócio e segmentação no ERP (SAP). ▪ Estruturar interface gráfica e interativa para apresentação dos resultados das novas unidades de negócio e segmentação (Power BI).
Desenvolvimento de um estudo integrado de produtos e serviços do Metrô	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Definir o novo modelo de gestão de contratos e terceirização de serviços. ▪ Elaborar o plano de implantação na Companhia. ▪ Implantar novo modelo de gestão de contratos e terceirização de serviços.
Proposição e implantação de ações para redução de custos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Implementar ações para mitigação de ações trabalhistas. ▪ Estabelecer estratégia de implantação das novas escalas. ▪ Dar continuidade ao Plano de Desligamento Voluntário. ▪ Implantar novo Plano de Saúde. ▪ Reduzir em 5% o consumo de energia de tração. ▪ Implementar ações para aumento da eficiência de Operação e Manutenção.

Objetivo Estratégico: Transformação organizacional

Este objetivo estratégico foca no redesenho da estrutura organizacional por meio de estudo de modelos societários, criação/divisão das unidades de negócio e a constituição de um centro de serviços compartilhados, observando as boas práticas do mercado e do setor, tornando a empresa mais dinâmica e eficiente. Junte-se a isto uma mudança de cultura por meio da implantação de novos ritos de gestão para conferir autoridade e responsabilidade aos diferentes níveis de liderança, associados a um plano de recompensas mediante atingimento de metas. Este objetivo deverá ainda promover a revisão do plano de carreira e de cargos, a implantação de estruturas matriciais / projetizadas e a adoção de ações de job-rotation. O mapeamento dos processos críticos tem por objetivo promover a automação, a digitalização e o monitoramento contínuo de sistemas críticos da organização e implantar a gestão de riscos corporativos.



Iniciativas	Metas 2019
Elaboração de nova estrutura organizacional	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Apresentar proposta de nova estrutura societária. ▪ Apresentar alternativas de estruturas organizacionais viáveis para a Companhia e estudo de viabilidade de implantação do CSC. ▪ Implantar instrumentos normativos para padronização da gestão de estruturas matriciais.
Revisão de planos de carreira e cargos, com posicionamento estratégico junto aos sindicatos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Elaborar proposta de revisão do plano de carreira do eixo universitário, incluindo estudos de impacto financeiro das alterações propostas. ▪ Definir diretrizes e critérios objetivos para ascensão na carreira. ▪ Acompanhar a implantação do novo plano de carreira do eixo universitário, com a respectiva divulgação junto aos empregados e aos sindicatos.
Implantação de novos ritos de gestão (autoridade responsabilidade)	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Implantar a Política de Gestão de Pessoas. ▪ Implantar o Manual do Gestor, com termo de recebimento e conhecimento. ▪ Concluir o relatório de <i>gaps</i> da liderança a partir das avaliações de desempenho (metas + competências). ▪ Identificar sucessores para todos os níveis de liderança (curto, médio e longo prazos) e elaborar os respectivos Planos de Desenvolvimento (individual e corporativo).
Automação, digitalização e monitoração contínua de processos críticos	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Elaborar estudo de viabilidade técnico-financeira para automação digitalização monitoração dos processos críticos. ▪ Elaborar um plano de ação para automação digitalização monitoração dos processos cujo custo-benefício seja favorável. ▪ Implantar a Política de Gestão de Riscos Corporativos.
Implantação de Centro de Serviços Compartilhados – CSC	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Consolidar o mapeamento dos processos das atividades candidatas ao CSC. ▪ Apresentar as oportunidades de melhoria nos processos mapeados. ▪ Elaborar o plano de implantação do CSC na Companhia, identificando fases e recursos.
Modernização do parque tecnológico	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Contratar o fornecimento, instalação e manutenção de serviços de rede <i>wi-fi</i>. ▪ Elaborar as especificações, licitar e implantar serviços de computadores/ <i>tablets</i>/ <i>smartphones</i>. ▪ Implantar a infraestrutura de rede INFOVIA. ▪ Implantar projeto piloto para monitoramento de ativos com armazenamento de dados em nuvem e construção de <i>dashboards</i>.
Implantação do Contrato de Gestão	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aprovar o Contrato de Gestão e Performance junto ao GESP.
Ampliação da capacidade de negócios da Companhia	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Concretizar a comercialização de serviços, consultorias, cursos e treinamentos desenvolvidos a partir do conhecimento técnico disponível na Companhia. ▪ Gerar receitas não tarifárias provenientes da comercialização de serviços, consultorias, cursos e treinamentos.



Objetivo Estratégico: Gerenciamento e governança da expansão

Este objetivo estratégico foca na revisão do modelo de implantação de empreendimentos, elaboração de diagnósticos e proposição de melhorias para os processos, resultado da reavaliação das etapas de: planejamento da rede e da linha, elaboração dos projetos funcional, básico e executivo, elaboração dos processos de desapropriação, reassentamento, licenciamento ambiental, licitatórios e implantação de obras civis, de sistemas e de comissionamento das instalações. Este objetivo deverá consolidar-se em novas diretrizes de projeto e contratação, bem como em um novo modelo de implantação de empreendimentos, estabelecendo métodos de acompanhamento e controle de qualidade, prazo e custos das obras de expansão do sistema metroviário.

Iniciativas	Metas 2019
Reavaliação das etapas de planejamento da rede/linha e elaboração de projeto funcional	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Elaborar relatório técnico contendo as novas diretrizes para os processos de todas as etapas, incorporando as diretrizes comerciais desde a fase de concepção das novas linhas. ▪ Elaborar e aprovar o conjunto de documentos técnicos normativos para padronizar o processo de todas as etapas. ▪ Promover eventos para divulgação do novo modelo e capacitação de todos os envolvidos.
Reavaliação das etapas de desapropriação, reassentamento, licenciamento ambiental e elaboração de projetos básico e executivo	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Elaborar relatório técnico contendo as novas diretrizes para os processos de todas as etapas. ▪ Elaborar e aprovar o conjunto de documentos técnicos normativos para padronizar os processos de todas as etapas. ▪ Promover eventos para divulgação do novo modelo e capacitação de todos os envolvidos.
Reavaliação das etapas de licitação, implantação de obras civis e sistemas e comissionamento	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Elaborar relatório técnico contendo as novas diretrizes para os processos de todas as etapas. ▪ Elaborar e aprovar o conjunto de documentos técnicos normativos para padronizar os processos de todas as etapas. ▪ Promover eventos para divulgação do novo modelo e capacitação de todos os envolvidos.
Revisão do Modelo de Implantação de Empreendimentos – PMO	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aferir a metodologia de Gestão de Empreendimentos de expansão. ▪ Revisar e aprovar o conjunto documentos técnicos normativos para padronizar os processos. ▪ Promover eventos para divulgação do modelo e capacitação de todos os envolvidos.
Implantação de empreendimentos de expansão	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Concluir e entregar o acesso Clínicas da Estação Oscar Freire e a complementação do Pátio Vila Sônia da Linha 4-Amarela. ▪ Concluir e entregar a Estação Campo Belo da Linha 5-Lilás. ▪ Concluir e entregar as estações do trecho Jardim Planalto – São Mateus da Linha 15-Prata. ▪ Iniciar as obras do trecho São Mateus – Jardim Colonial da Linha 15-Prata. ▪ Iniciar o projeto executivo do túnel de ligação entre as estações Paulista e Consolação nas linhas 4-Amarela e 2-Verde. ▪ Contratar o Projeto Básico da Linha 19 seguindo as novas diretrizes de projeto de empreendimentos.



Objetivo Estratégico: Estratégia Integrada de Comunicação

Este objetivo estratégico foca na disseminação das informações sobre o Metrô, de forma assertiva e integrada, visando aprimorar o relacionamento institucional com os diversos públicos de interesse, a fim de sensibilizar e influenciar as partes interessadas, por meio do alinhamento das mensagens e da integração dos interlocutores, buscando a eficácia e a credibilidade dos canais de relacionamento. Este objetivo deverá implantar uma Política de Comunicação e Relacionamento para integrar as áreas e as ações de comunicação e de relacionamento com públicos de interesse, internos ou externos existentes na Companhia. Para tanto, deverá identificar os stakeholders que demandam ações de relacionamento, promover a integração dos processos, a implantação de rotinas, o desenvolvimento de programas e o monitoramento dos resultados dos processos de comunicação e relacionamento

Iniciativas	Metas 2019
Implantação de uma política de comunicação e relacionamento	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Implantar a Política Integrada de Comunicação e Relacionamento. ▪ Definir as necessidades de estrutura, recursos e tecnologia. ▪ Definir processos e rotinas de comunicação integrada. ▪ Monitorar resultados decorrentes da implantação da Política de Comunicação e Relacionamento.
Integração das ações para ampliar o relacionamento e a comunicação com o público interno	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Implantar o Plano de Comunicação Interna. ▪ Definir as necessidades de estrutura, recursos e tecnologia. ▪ Definir processos e rotinas de comunicação integrada. ▪ Monitorar resultados decorrentes da implantação do Plano de Comunicação Interna.
Integração das ações para intensificar o relacionamento e a comunicação com o público externo	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Implantar o Plano de Comunicação Externa. ▪ Definir as necessidades de estrutura, recursos e tecnologia. ▪ Definir processos e rotinas de comunicação integrada. ▪ Monitorar resultados decorrentes da implantação do Plano de Comunicação Externa.

MAPA ESTRATÉGICO

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



MISSÃO

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

VISÃO

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

PRINCÍPIOS ÉTICOS

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

- **Eficiência e Eficácia** – Realizar suas atribuições com profissionalismo, agilidade, competência, garantindo a qualidade de processos e serviços.
- **Equidade** – Promover a igualdade de oportunidades e desenvolvimento profissional.



- **Integridade** – Atuar com honestidade, verdade, justiça, legalidade, imparcialidade, impessoalidade, transparência, equidade, responsabilidade, zelo, comprometimento e coerência em todas as práticas e decisões.
- **Moralidade** – Atender aos ditames da conduta ética, honesta, exigindo a observância de padrões éticos, de boa-fé, de lealdade, de regras que assegurem a boa administração.
- **Respeito aos Direitos Humanos** – Respeitar o direito à vida e à liberdade, a livre expressão e opinião, o direito ao trabalho, à educação, à diversidade e tratar igualmente as pessoas, sem preconceitos de origem, religião, raça, gênero, orientação sexual, cor, idade, ou quaisquer outras formas de discriminação.
- **Responsabilidade** – Integrar de forma equilibrada aspectos econômicos, urbanos, ambientais e sociais na operação e expansão da rede de transporte metropolitano.
- **Transparência e Publicidade** – Tornar públicos as informações e documentos que sejam de interesse público, salvaguardando o sigilo quando amparado pela legislação.

VALORES

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

DESEMPENHO ECONÔMICO-FINANCEIRO

ANÁLISE ECONÔMICO-FINANCEIRA

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

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

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



	R\$ milhões		
	2018	2017	2018 X 2017 (%)
Receita Operacional Líquida	2.619	2.633	-0,55%
Lucro bruto	400	400	0%
Lucro (Prejuízo) operacional antes do resultado financeiro	(531)	(343)	55%
Resultado financeiro líquido	16	17	-5%
EBITDA Ajustado ⁽¹⁾	201	196	2%
Lucro (Prejuízo) líquido do exercício	(519)	(309)	68%
Lucro (Prejuízo) líquido do exercício por ação ^(Em R\$) (2)	(75,62)	(48,03)	57%
Margem Bruta (%)	15%	15%	0%
Margem operacional (%)	-20%	-13%	56%
Margem líquida (%)	-20%	-12%	69%
Margem Ebitda (%)	8%	7%	3%
Ativo total	35.388	33.983	4%
Imobilizado e intangível	33.515	33.074	1%
Patrimônio líquido	32.292	30.716	5%
Relação capital controlador / minoritários (%)	97/3	97/3	-

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

² A Assembleia Geral Extraordinária - AGE ocorrida em 15 de junho de 2018 aprovou o grupamento de ações na proporção de 5.000 (cinco mil) para 1 (uma). Considerando que não houve alteração do capital social, com simples junção das posições acionárias, para fins de cálculo e apresentação do lucro por ação, essa conversão foi feita retrospectivamente.

TAXA DE COBERTURA

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

No ano de 2018, a receita total líquida do Metrô cobriu 106,4% do gasto total. Nestes gastos estão contemplados o custo dos serviços prestados, as despesas operacionais, além do gasto com gerenciamento das obras de expansão do sistema.



	R\$ milhões	
	2018	2017
Receita Total	2.922	2.834
Receita tarifária	2.024	1.856
Receita não tarifária	234	248
Gratuidades - ressarcimento GESP	638	640
Outras receitas operacionais	100	90
Receita financeira	43	-
Deduções da receita bruta	(117)	-
Gasto Total	2.745	2.703
Pessoal	1.824	2.046
Material	47	57
Gastos gerais	830	600
Outras despesas	44	-
Taxa de Cobertura (Receitas/Gastos)	106,4%	104,8%

RECEITA LÍQUIDA

A receita líquida da Companhia em 2018 foi de R\$ 2.619 milhões, 0,55% inferior à receita líquida registrada em 2017, de R\$ 2.634 milhões, resultado da queda do volume de passageiros transportados/dia no sistema em 2018, que foi de 3.717 milhões frente a 3.726 milhões de passageiros em 2017, além da dedução da receita em virtude da perda com a apuração dos créditos em poder do usuário do bilhete único.

CUSTO DOS SERVIÇOS PRESTADOS (CSP)

O custo dos serviços prestados em 2018 totalizou R\$ 2.219 milhões, 0,63% inferior ao registrado em 2017, de R\$ 2.234 milhões. O CSP é composto substancialmente pelos custos com pessoal referentes à estrutura de operação, que representam cerca de 62% do total, e são atingidos pelo reajuste anual de dissídio. A queda de 0,63%, somada à inflação do período de 3,02% (Índice IPC-FIPE) demonstra que os custos tiveram efeito neutralizado da inflação pela Companhia em virtude de redução de custos operacionais e ao programa de demissão voluntário – PDV.

LUCRO BRUTO

Devido aos motivos expostos acima, o lucro bruto foi de R\$ 400 milhões em 2018, 0,06% inferior ao lucro bruto de 2017, de R\$ 400 milhões.

DESPESAS GERAIS E ADMINISTRATIVAS / DESPESAS COM ARRECADAÇÃO / DESPESAS COM VENDAS

As despesas gerais e administrativas, de arrecadação e com vendas totalizaram R\$ 869 milhões em 2018 e o indicador dessas despesas sobre a receita líquida ficou em 33,2%, ante o registrado em 2017 de R\$ 786 milhões, e indicador de 29,8%. O avanço de 10,51% e o indicador de 3,4 p.p. em relação ao ano anterior ocorreu, substancialmente pelo aumento das provisões/gastos com processos judiciais e com a aceleração da amortização do ativo diferido da Companhia

OUTRAS DESPESAS/RECEITAS OPERACIONAIS

As outras despesas/receitas operacionais líquidas totalizaram uma despesa de R\$ 62 milhões em 2018, impactadas principalmente pelo reconhecimento das perdas com o bilhete único junto



à SPTrans em 2017 e não recuperados. Em 2017 o montante de outras despesas/receitas operacionais líquidas registrou uma receita de R\$ 42 milhões.

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

A medida econômica de potencial geração de caixa - EBITDA Ajustado pelos itens “não recorrentes” e “não caixa”, é de R\$ 201 milhões em 2018, com acréscimo de 2,6% em relação a 2017, que é de R\$ 196 milhões. As margens de EBITDA Ajustado são de 8% e 7%, respectivamente.

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

RECONCILIAÇÃO EBITDA	R\$ milhões		
	2018	2017	2018 X 2017 (%)
Lucro (prejuízo) do exercício	(519)	(309)	68%
Imposto de renda e contribuição social	4	(18)	124%
Resultado financeiro líquido	(16)	(17)	-5%
Depreciação e amortização	386	315	23%
EBITDA	(145)	(29)	403%
<i>Impairment</i> de ativos (imobilizados e intangíveis)	-	-	-
Ajuste de eventos não recorrentes reconhecidos no exercício ⁽¹⁾	346	225	54%
EBITDA ajustado	201	196	2%

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

RESULTADO FINANCEIRO LÍQUIDO

O resultado financeiro líquido foi positivo em R\$ 16 milhões em 2018, comparado ao resultado de R\$ 17 milhões em 2017. Esse resultado reflete, principalmente, as variações monetárias e cambiais e resultado com aplicações financeiras, além da redução da despesa financeira líquida.

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

Devido aos motivos acima, a Companhia registrou prejuízo antes do imposto de renda e contribuição social de R\$ 515 milhões em 2018 contra prejuízo de R\$ 327 milhões em 2017.

IMPOSTO DE RENDA E CONTRIBUIÇÃO SOCIAL SOBRE O LUCRO

O valor de imposto de renda e contribuições sociais correntes reconhecidos no exercício de 2018 é de 4 milhões devido a reconhecimento extemporâneo oriundo de 2014/2015 revisados e não do resultado do exercício, e zero em 2017. O imposto de renda e contribuição social diferidos no resultado é zero em 2018, contra 17 milhões de reversão no exercício de 2017.

RESULTADO LÍQUIDO

Devido aos motivos acima, a Companhia registrou prejuízo líquido de R\$ 519 milhões em 2018 em comparação ao prejuízo líquido de R\$ 309 milhões no ano anterior.

INVESTIMENTOS E CAPTAÇÃO DE RECURSOS

Em 2018, os Investimentos totalizaram R\$ 2.570 milhões, destinados substancialmente à sustentação e operação da rede metroviária atual, a modernização da frota de trens, implantação



da Linha 4 – Amarela – trecho Vila Sônia – Luz (Fase II); Linha 5 – Lilás trecho Largo Treze Chácara Klabin e a expansão da malha metroviária futura.

Em relação a 2017, o montante foi de R\$ 2.883 milhões. Houve redução de 10,9% nos investimentos devido a conclusão da reforma dos 98 trens das Linhas 1 – Azul e 3 – Vermelha. Em 2018, foram modernizados os últimos seis trens. Inaugurações das estações Higienópolis – Mackenzie; Oscar Freie e Morumbi da Linha 4 – Amarela – trecho Vila Sônia – Luz (Fase II). Implantação da Linha 5-Lilás – Trecho Largo Treze – Chácara Klabin, foram inauguradas as estações Eucaliptos; Moema; AACD-Servidor; Hospital São Paulo; Santa Cruz e Chácara Klabin. Desde 04/08/2018, a Linha 5 – Lilás está sendo operada pelo Consórcio Via Mobilidade.

A seguir, quadro comparativo dos investimentos 2018 x 2017.

Programa de Investimentos	(R\$ milhões)	
	Ano	
	2018	2017
1. Rede Atual (Modernização e Racapacitação)	215,1	263,2
Linha 1 - Azul	124,4	130,0
Linha 2 - Verde	8,0	4,9
Linha 3 - Vermelha	51,0	91,0
Linha 5 - Lilás	1,0	1,1
Projetos de Expansão - Novas Linhas	0,4	3,0
Modernização de Linhas e Frota de Trens	30,3	33,2
2. Expansão da Rede	1.710,7	2.072,5
Linha 2 - Verde (Vl. Prudente/Dutra)	17,2	13,6
Linha 4 - Amarela (Fase II Vl. Sônia/Luz)	224,5	283,5
Linha 5 - Lilás (Lq. Treze / Chac. Klabin)	763,4	1.039,5
Linha 15 - Prata (Ipiranga/Tiradentes)	462,3	539,1
Linha 17 - Ouro (Congonhas/Morumbi)	243,3	196,8
3. Investimentos Vinculados a realizar	643,9	550,1
Total de Investimentos	2.569,7	2.885,8

A estratégia de captação de recursos em 2018 foi pautada em atuar juntamente com o Governo do Estado de São Paulo no desenvolvimento e estruturação de fontes adicionais de recursos e com custo competitivo de financiamento, de forma a complementar os montantes já repassados pelo Tesouro do Estado de São Paulo a fim de dar continuidade aos planos de investimentos e metas estabelecidas pela a Companhia do Metrô. Inclusive, com a reestruturação de saldo remanescente de financiamento, com a devida eficácia, para ser utilizado na aquisição de novos subcomponentes destinados ao sistema metroviário.

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

Além dos investimentos, o Governo do Estado de São Paulo repassou R\$ 638,4 milhões, a título de ressarcimento de gratuidades e subsídios aos estudantes e R\$ 198,1 milhões referente ao Apoio à PPP da Linha 4-Amarela.

A seguir, quadro comparativo das captações de recursos 2018 x 2017.

Fontes de Captação	(R\$ milhões)	
	2018	2017
Governo do Estado de São Paulo	2.055,4	2.605,9
Tesouro do Estado de São Paulo	676,8	1.203,5
Banco Nacional do Desenvolvimento - BNDES	13,3	330,0
Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento - BIRD	193,4	344,2
Banco Interamericano de Desenvolvimento - BID	837,9	465,0
Japan Bank for International Cooperation - JBIC	6,6	202,4
Banco Santander	250,0	
Caixa Econômica Federal - CEF	77,4	60,8
Outras Fontes ¹	514,3	279,9
Subtotal - Captação para Investimentos	2.569,7	2.885,8
Ressarcimento de Gratuitades	638,4	640,0
Apoio à PPP da Linha 4 - Amarela	198,1	158,9
Total	3.406,2	3.684,7

No exercício de 2018, foram desenvolvidas ações em conjunto com o Governo do Estado de São Paulo, no sentido de buscar equacionar os saldos dos financiamentos contratados junto às instituições internacionais para dar continuidade às metas estabelecidas para seus empreendimentos, resultando na alteração dos contratos para os seguintes projetos:

I. Linha 4 - Amarela - Fase 2 e Linha 5 - Lilás

Alteração do Acordo de Empréstimo firmado com o Banco Mundial, objetivando estender o prazo de desembolso de 30 de dezembro de 2018 para 30 de dezembro de 2020.

II. Linha 5 - Lilás

Reestruturação do Contrato de Empréstimo com o Banco Interamericano de Desenvolvimento - BID, possibilitando o ressarcimento de despesas com desapropriações no valor de US\$ 114,6 milhões, internalizado em 04 de dezembro de 2018.

A estratégia de captação de recursos em 2018 foi pautada em atuar juntamente com o Governo do Estado de São Paulo no desenvolvimento e estruturação de fontes adicionais de recursos e com custo competitivo de financiamento, de forma a complementar os montantes já repassados pelo Tesouro do Estado de São Paulo a fim de dar continuidade aos planos de investimentos e metas estabelecidas da Companhia do Metrô.

Em conjunto com o Governo do Estado de São Paulo, ente responsável pela captação e repasse dos recursos, foram estruturadas novas captações juntamente com as instituições financeiras, sendo autorizadas, por meio da Lei Estadual nº 16.631, de 28 de dezembro de 2017, a contratar novas operações de crédito com as instituições financeiras nacionais ou internacionais para implantação dos seguintes projetos:

III. Linha 15 - Prata:

Contrato de Empréstimo KG nº 510257218, firmado em 22 de junho de 2018, celebrado entre o Governo do Estado de São Paulo, na qualidade de Tomador e o Banco Santander (Brasil) S.A,



no valor total de R\$ 250.000.000,00 (duzentos e cinquenta milhões de reais), que estão sendo utilizados para usos na implantação de Sistema Monotrilho - Linha 15 - Prata.

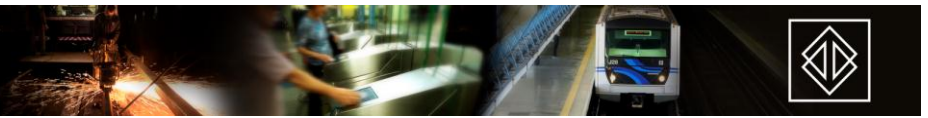
IV. Linha 17 - Ouro:

Acordo de Empréstimo em negociação já aprovado na Comissão de Financiamentos Externos - COFLEX e na Diretoria do Banco, a ser firmado entre o Estado de São Paulo, na qualidade de Tomador e a Corporação Andina de Fomento - CAF no valor de até US\$ 296.000.000,00 (duzentos e noventa e seis milhões de Dólares), que serão utilizados para usos na implantação de Sistema Monotrilho - Linha 17 - Ouro - Trecho 1.

DIVIDENDOS

O Estatuto Social, artigo 44, e a Política de Dividendos da Companhia do Metrô, em linha com os princípios da legislação vigente, fixa um dividendo mínimo obrigatório às suas ações ordinárias correspondente a 25% do lucro líquido ajustado do exercício, obtido após as deduções determinadas nos termos do artigo 202 da Lei das Sociedades por Ações (Lei 6.404/76).

Em 2019, a Administração da Companhia irá propor à Assembleia Geral de Acionistas que não sejam pagos dividendos ou juros sobre capital próprio, pois no exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2018 a Companhia apresentou prejuízo em suas demonstrações financeiras.



AGRADECIMENTOS

Agradecemos aos nossos colaboradores, usuários, acionistas, fornecedores e todos aqueles que contribuíram para o desempenho da Companhia do Metrô no ano de 2018. Além disso, confiamos no comprometimento e dedicação constantes como base para a realização do nosso trabalho, sempre em linha com as ações desenvolvidas pelo Governo do Estado de São Paulo.

DISPOSIÇÕES FINAIS

As demonstrações financeiras apresentadas seguem as Normas Contábeis Internacionais, de acordo com as Normas Internacionais de Relatório Financeiro – IFRS e em conformidade com os critérios da legislação societária brasileira, - Lei 6.404/76.

As Demonstrações Financeiras são parte integrante deste Relatório Integrado e são auditadas por auditor independente registrado na Comissão de Valores Mobiliários – CVM conforme Lei 13.303/16. As informações não financeiras assim como outras informações operacionais não foram objeto de auditoria.

A versão completa do Relatório Integrado 2018 da Companhia do Metrô encontra-se disponível em: www.metro.sp.gov.br/metro/institucional/pdf/rel-integrado-2018.pdf



ÍNDICE GRI

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

GRI 102		Divulgação Geral
GRI 102	PERFIL ORGANIZACIONAL	Número da Página / Informação
102-1	Nome da organização.	Companhia do Metropolitano de São Paulo.
102-2	Atividades, marcas, produtos e ou serviços.	Página 8 a 21.
102-3	Localização da sede da empresa.	Rua Augusta, 1.626, São Paulo – Brasil.
102-4	Região em que opera.	Região Metropolitana de São Paulo - Brasil.
102-5	Natureza jurídica.	Sociedade de economia mista.
102-6	Mercados atendidos.	Página 17.
102-7	Porte da organização.	Página 8 a 21.
102-8	Informações sobre empregados e outros trabalhadores.	Página 57.
102-9	Cadeia de suprimentos.	A empresa tem uma vasta cadeia de fornecedores subdivididos em três grandes grupos: suprimentos, energia e prestação de serviços. A empresa tem um sistema de gerenciamento e cadastro de fornecedores, além dos sistemas de gestão da qualidade. As empresas contratadas devem cumprir os requisitos legais e normativos relacionados à atividade exercida e a seus impactos ambientais, de segurança e saúde ocupacional, além das questões trabalhistas e de direitos humanos previstos na legislação.
102-10	Mudanças significativas na organização e na cadeia de suprimentos.	Em 2018, o Governo de São Paulo concedeu para o Consórcio ViaMobilidade a operação comercial da Linha 5-Lilás e da Linha 17-Ouro. Em 1º de novembro de 2018, foi recomendada a caducidade do contrato de concessão para a implantação da Linha 6-Laranja, celebrado com o Consórcio Move São Paulo, em decorrência do não cumprimento das obrigações assumidas no contrato.
102-11	Explicação sobre princípio ou abordagem da precaução.	Página 25, 48,49,61,70,71,72,73,81, 82,83.
102-12	Adoção de iniciativas globais e nacionais, compromissos voluntários.	O Metrô participa da comunidade técnica nacional e internacional com o objetivo de realizar o intercâmbio técnico em relação às melhores práticas de gestão e operação de metrô e nos compromissos do setor para ampliar a participação do transporte público no desenvolvimento sustentável. Tem como diretriz estratégica o compromisso de gerar a sustentabilidade como valor para a sociedade, em todas as fases do ciclo de vida de seus empreendimentos. Na dimensão social, definiu o “Regulamento para Reassentamento de Famílias Vulneráveis Desapropriadas pelas Obras de Expansão”, com base em Pactos Internacionais de Direitos Humanos – Pacto Internacional sobre Direitos Econômicos, Sociais e Culturais da ONU, garantindo a análise de vulnerabilidade e de reinserção socioeconômica.
102-13	Participação em Associações	AASP- Associação dos Advogados de São Paulo ABCP- Associação Brasileira de Cimento Portland ABED- Associação Brasileira de Ensino a Distância ABAS- Associação Brasileira de Ensaio Não Destrutivos e Inspeção



- ABGE- Associação Brasileira de Geologia de Engenharia
- ABMS- Associação Brasileira de Mecânica dos Solos
- ABNT- Associação Brasileira de Normas Técnicas
- ABO- Associação Brasileira dos Ouvidores
- ABPV- Associação Brasileira de Pavimentação
- ABRACO- Associação Brasileira de Corrosão
- ABRAMAN- Associação Brasileira de Manutenção
- ABRASCE - Associação Brasileiras de Shopping Centers
- ABRH- Associação Brasileira de Recursos Humanos
- ABTD- Associação Brasileira de Treinamento & Desenvolvimento
- ACFE- Association of Certified Fraud Examiners
- AEC- Associação Brasileira de Educação Corporativa
- ALAMYS- Asociacion Latino-Americana de Metros y Subterranos
- ALSHOP- Associação Brasileira de Lojistas de Shopping
- ANPET- Associação Nacional de Pesquisa e Estudo em Transporte
- ANPTRILHOS- Associação Nacional dos Transportes de Passageiros Sobre Trilhos
- ANTP- Associação Nacional dos Transportes Públicos
- APM - Associação Paulista de Municípios
- CB-06- Comitê Brasileiro Metroferroviário
- CBAr- Comitê Brasileiro de Arbitragem
- CBT- Comitê Brasileiro de Túneis
- CRBIO- Conselho Regional de Biologia
- CREA- Conselho Regional de Engenharia e Agronomia
- CRQ- Comitê Regional de Química
- IBAPE- Instituto Brasileiro de Avaliações e Perícias de Engenharia
- IBRACON- Instituto Brasileiro de Concreto
- ICON- IC Consultants Ltd. / Imperial College
- INMETRO - Instituto de Metrologia, Normalização e Qualidade Industrial
- SBSG- Sociedade Brasileira de Gestão do Conhecimento
- UITP- Union Internationale des Transports Public -

102-14	Mensagem do Presidente.	Página 4.
102-15	Temas e seus impactos, riscos e oportunidades.	Página 3,4,7,8,11,13,25,48,49, 50,51,79, 80,81,82,83.
ÉTICA E INTEGRIDADE		
102-16	Valores, princípios, padrões e normas de comportamento.	Página 10, 12, 86,87.
GOVERNANÇA		
102-18	Estrutura de Governança	Página 10.
102-19	Delegação de competência para temas econômicos, ambientais e sociais do mais alto órgão de governança para altos executivos e outros empregados.	A companhia tem a sua estrutura alinhada para gerir os impactos econômicos, ambientais e sociais associados às suas atividades empresariais. Os respectivos responsáveis se reportam à Diretoria Executiva.
102-25	Conflitos de interesse.	Página 10.
102-29	Identificação e Gestão dos Impactos Econômicos, Ambientais e Sociais.	Página 67 a 78 (Impactos Socioambientais), de 78 a 85 (Estratégias e Impactos Econômicos Financeiros)
102-32	Papel da Alta direção no relato da sustentabilidade.	O Conselho de Administração e a Diretoria Executiva são responsáveis pelo Relatório Integrado. A definição de conteúdo e a elaboração tem a coordenação geral da Assessoria Especial da Presidência.
102-36	Processo para definição da Remuneração	Página 8.

ENGAJAMENTO COM STAKEHOLDERS



102-40	Lista dos grupos de <i>stakeholders</i> .	Página 51.
102-41	Acordos de negociação coletiva.	100% dos empregados são contemplados por acordos de negociação coletiva.
102-43	Método de engajamento com <i>stakeholders</i>	Página 52 a 60.
102-44	Principais temas e preocupações levantadas	Página 51,52.
ASPECTOS SOBRE O RELATO		
102-45	Entidades incluídas nas demonstrações financeiras consolidadas.	As demonstrações apresentadas se referem apenas à Companhia.
102-46	Definição do conteúdo do relatório e o limite dos aspectos.	Página 3.
102-47	Lista de temas materiais	Página 3.
102-48	Reformulação de informações fornecidas em relatórios anteriores.	O relato do período de 2018 não apresenta reformulações de informações e/ou de métodos de aferição.
102-49	Mudanças no reporte	A companhia decidiu adotar os princípios básicos para o relato integrado mantendo as diretrizes do GRI.
102-50	Período do Relato	Janeiro a Dezembro 2018.
102-51	Data do Relato mais recente	Relatório Integrado 2017.
102-52	Ciclo de Relato	O Relatório Integrado é anual.
102-53	Endereço para manifestação de questões sobre o relatório	www.metro.sp.gov.br/fale-conosco/registro-manifestacao
102-54	Opção de acordo escolhida pela organização.	O relatório foi preparado de acordo com GRI Standards: Opção Essencial.
102-56	Verificação externa.	O relatório não foi submetido à verificação externa.
103-1	Explicação dos temas materiais e seus limites.	Os relatos se restringem à Companhia do Metrô. O relato abrange todas as informações sobre estratégias, gestão e desempenho das atividades empresariais nas dimensões da sustentabilidade.

GRI 103 Standards - Série Econômica		
	ITENS DE ABORDAGEM	PÁGINAS/INFORMAÇÕES
103-2	Abordagem de gestão e seus componentes	Estratégias, compromissos; objetivos; responsabilidades; mecanismos de reclamação e ações específicas são apresentados nas páginas 3, 78 a 86.
GRI 103 Performance Econômica		
201-1	Valor Econômico direto gerado e distribuído	Página 107 das Demonstrações Financeiras
201-3	Obrigações do Plano de Benefícios e outros planos de aposentadoria.	A empresa concede aos seus empregados um conjunto de benefícios compatíveis com as melhores práticas de mercado e parte desses benefícios integra o Acordo Coletivo com os Sindicatos dos Metroviários e dos Engenheiros e outros são oferecidos pela empresa. O Metrô possui um Programa de Participação nos Lucros e/ou Resultados – PLR, com a distribuição dos valores relativos ao programa baseados em indicadores e metas operacionais, empresariais e



GRI 103 Standards - Série Econômica		
ITENS DE ABORDAGEM		PÁGINAS/INFORMAÇÕES
		corporativos que envolvam, direta ou indiretamente, todas as áreas da empresa.
201-4	Assistência financeira recebida do governo.	Página 5,6,7,14, 90 a 93.
PRESENÇA NO MERCADO		
202-1	Variação da proporção do salário mais baixo por gênero, comparado ao salário mínimo local.	Os empregados do Metrô de São Paulo são remunerados equitativamente conforme suas responsabilidades e de acordo com um Plano de Cargos e Salários. O menor salário praticado pela companhia, em 2018, foi de R\$ 2.187,00 para jornada de 40 horas semanais, estando 129% acima do salário mínimo federal, de R\$954,00 (base dezembro/2018). Página 130
IMPACTOS ECONÔMICOS INDIRETOS		
203-1	Investimentos em infraestrutura e serviços suportados.	Página 4 a 8, 91 a 94. .
203-2	Impactos econômicos indiretos significativos.	Página 65 a 70.
PRÁTICAS DE AQUISIÇÃO E CONTRATAÇÃO		
204-1	Proporção de gastos com fornecedores locais.	O Metrô de São Paulo está sujeito à legislação que define regras para a prática pública nos processos que envolvem a aquisição de bens e serviços, incluindo o de serviços especializados como os de engenharia e arquitetura, como a Lei Federal nº 8.666/93 e às legislações de licitações e aquisições de materiais, por meio de pregões eletrônicos e Bolsa Eletrônica de Compras do Governo do Estado de São Paulo – BEC. Nesse contexto, é exigida a observância do princípio constitucional da isonomia, o que implica em oferecer as mesmas condições de participação e concorrência aos fornecedores, independentemente de onde estejam instalados. Com a aprovação da Lei 13.303, estão sendo processadas as adaptações necessárias para implementar novas diretrizes atendendo ao disposto na lei.
COMBATE À CORRUPÇÃO		
205-1	Operações submetidas a avaliações de riscos relacionados à corrupção.	O Metrô estimula que os administradores, conselheiros fiscais, empregados, estagiários, aprendizes, jovens cidadãos e terceiros a serviço do metrô desempenhem suas funções e atividades de forma ética e transparente, combatendo qualquer forma de suborno, fraude, corrupção, propina e atos lesivos à administração pública. Durante a vigência contratual o Metrô exige formalmente de seus fornecedores e prestadores de serviço o cumprimento de suas atividades com base na ética, atendimento obrigatório ao Código de Conduta e Integridade, às legislações trabalhista, criminal, civil, tributária, ambiental, preservação do



205-2	Comunicação e treinamento em políticas e procedimentos de combate à corrupção	<p>patrimônio cultural, o respeito aos direitos humanos, a acessibilidade para pessoas com deficiência ou com mobilidade reduzida, bem como aos instrumentos normativos internos e especialmente para a observância da lei anticorrupção.</p> <p>A conduta da Diretoria, de empregados e dos diversos públicos de interesse é pautada pelo Código de Ética e Integridade. Suas práticas são acompanhadas pela Comissão de Ética que analisa os casos e atua permanentemente. A companhia realizou treinamento específico.</p>
-------	---	---

CONCORRÊNCIA DESLEAL

206-1	Ações judiciais movidas por concorrência desleal, práticas de truste e monopólio e seus resultados.	pág. 126 das Demonstrações Financeiras.
-------	---	---

GRI 300 Standards – Série Ambiental		
	ITENS DE ABORDAGEM	PÁGINAS/INFORMAÇÕES
103-2	Abordagem de gestão e seus componentes	Políticas; compromissos; objetivos; responsabilidades; mecanismos de reclamação e ações específicas são apresentados nas páginas 70 a 78.
MATERIAIS		
301-1	Materiais usados, discriminados por peso ou volume.	Página 74,75.
ENERGIA		
302-1	Consumo de energia dentro da organização.	Página 75, 76.
302-3	Intensidade energética.	Página 75, 76.
302-4	Redução do consumo de energia.	Página 75,76.
ÁGUA		
303-1	Total de retirada de água por fonte.	Página 73, 74.
303-2	Fontes hídricas significativamente afetadas por retirada de água.	A água consumida é fornecida pela Companhia de Saneamento Básico do Estado de São Paulo – Sabesp.
EMISSIONES, EFLUENTES E RESÍDUOS.		
305-1	Emissões diretas de gases de efeito estufa (GEE) (Escopo 1).	Página 77, 78.
305-2	Emissões indiretas de gases de efeito estufa (GEE) provenientes da aquisição de energia (Escopo 2).	Página 77, 78.
305-3	Outras emissões indiretas de gases de efeito estufa (GEE) (Escopo 3).	Página 77, 78.
305-4	Intensidade de emissões de gases de efeito estufa (GEE).	Página 77, 78.
305-5	Redução de emissões de gases de efeito estufa (GEE).	Páginas 77, 78.
306-2	Resíduos por tipo e método de disposição	Páginas 74, 75.
CONFORMIDADE AMBIENTAL		
307-1	Não conformidade com leis e regulamentos ambientais.	O Sistema de Gestão Ambiental e os Sistemas de Gestão da Qualidade encontram-se adequados às novas versões da NBR ISO 9001 e NBR ISO 14001, publicadas em 2015. Os contratados devem apresentar um Plano de



GRI 300 Standards – Série Ambiental

ITENS DE ABORDAGEM	PÁGINAS/INFORMAÇÕES
	Gerenciamento de Aspectos Ambientais – PGAA, quando aplicável e é realizado controle, fiscalização e conscientização de empregados terceirizados.

GRI 400 Standard - Série Social

ITENS DE ABORDAGEM	PÁGINAS/INFORMAÇÕES
103-2 Abordagem de gestão e seus componentes	Políticas; compromissos; objetivos; responsabilidades; mecanismos de reclamação e ações específicas são apresentados nas páginas 51, 59, a 67.

EMPREGO

401-1	Novas contratações e rotatividade de empregados	Página 61,62.
401-2	Benefícios concedidos a empregados de tempo integral que não são oferecidos a empregados temporários ou em regime de meio período.	A empresa concede aos seus empregados um conjunto de benefícios compatíveis com as melhores práticas de mercado e parte desses benefícios integra o Acordo Coletivo com os Sindicatos dos Metroviários e dos Engenheiros e outros são oferecidos pela empresa. O Metrô possui ainda um Programa de Participação nos Lucros e/ou Resultados – PLR, com a distribuição dos valores relativos ao programa baseados em indicadores e metas operacionais, empresariais e corporativos que envolvam, direta ou indiretamente, todas as áreas da empresa.

RELAÇÕES TRABALHISTAS

402-1	Prazo mínimo de notificação sobre mudanças operacionais.	Não há prazo. Varia em função da mudança/nível de impacto.
-------	--	--

SAÚDE E SEGURANÇA NO TRABALHO

403-1	Representação de trabalhadores em comitês formais de saúde e segurança.	100% dos empregados.
403-2	Tipos e taxas de lesões, doenças ocupacionais, dias perdidos, absenteísmo e número de óbitos relacionados ao trabalho.	Página 63, 64.
403-4	Tópicos relativos à saúde e segurança cobertos por acordos formais com sindicatos.	Página 63, 64.

TREINAMENTO E EDUCAÇÃO

404-1	Número médio de horas de treinamento por ano por empregado.	Página 63.
404-2	Programas de gestão de competências e aprendizagem contínua e programas de preparação para a aposentadoria.	Página 63. Entre outros programas sociais, a empresa oferece aos empregados um que contempla temas associados ao ciclo de vida e a aposentadoria, finalizando-o com o desenvolvimento de Projeto de Vida Futuro.
404-3	Percentual de empregados que recebem regularmente análises de desempenho e de desenvolvimento de carreira.	100% dos empregados.

DIVERSIDADE E IGUALDADE DE OPORTUNIDADE



GRI 400 Standard - Série Social		
ITENS DE ABORDAGEM		PÁGINAS/INFORMAÇÕES
405-1	Diversidade dos grupos responsáveis pela governança e empregados.	Página 64, 65.
IGUALDADE DE REMUNERAÇÃO PARA MULHERES E HOMENS		
405-2	Razão matemática do salário e remuneração entre mulheres e homens.	Não há distinção salarial.
PRÁTICAS DE SEGURANÇA		
410-1	Pessoal de segurança treinado em políticas ou procedimentos direitos humanos.	100% do quadro do Corpo de Segurança Operacional foi submetido a treinamento.
COMUNIDADES LOCAIS		
413-1	Operações com engajamento da comunidade local, avaliação de impactos e programas de desenvolvimento local.	Página 59, 60.
413-2	Operações com impactos negativos significativos reais e potenciais nas comunidades locais	Em todas as fases dos empreendimentos metroviários, da sua concepção até a operação, são avaliados os impactos ambientais, sociais e econômico-financeiros, garantindo boas práticas e a conformidade com a legislação vigente.
CONFORMIDADE SOCIOECONÔMICA		
419-1	Não conformidade com leis e regulamentos na área social e econômica.	Em todas as fases dos empreendimentos metroviários, da sua concepção até a operação, são avaliados os impactos ambientais, sociais e econômico-financeiros, garantindo boas práticas e a conformidade com a legislação vigente. Não foram registrados casos em 2018.
SAÚDE E SEGURANÇA DO CLIENTE		
416-1	Avaliação dos impactos de saúde e segurança das categorias de produtos e serviços.	Página 67 a 70.
416-2	Casos de não conformidade quanto aos impactos causados por produtos e serviços na saúde e segurança.	Não houve.
ROTULAGEM DE PRODUTOS E SERVIÇOS		
417-2	Casos de não conformidade com regulamentos e códigos voluntários relativos a informações e rotulagem de produtos e serviços.	Não houve.
COMUNICAÇÕES DE MARKETING		
102-2	Venda de produtos proibidos ou contestados	O Metrô de São Paulo respeita as diretrizes do CONAR - Conselho de Autorregulamentação Publicitária.
417-3	Incidentes de não conformidade relativos a comunicações de marketing.	Não houve.
PRIVACIDADE DO CLIENTE		
418-1	Queixas substantivas relativas a violações da privacidade e perdas de dados de clientes.	Não houve.



ADMINISTRADORES

DIRETORIA EXECUTIVA:

Silvani Alves Pereira | **Diretor-Presidente**

José Carlos Baptista do Nascimento

Alfredo Falchi Neto

Paulo Sérgio Amalfi Meca

Milton Goia Júnior

Claudio Roberto Ferreira

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO:

Oswaldo Garcia | **Presidente**

Almino Monteiro Álvares Affonso

Silvani Alves Pereira

José Umberto Pereira

Ruy Martins Altenfelder Silva

Ana Regina Rivas Vega

Jerônimo Antunes

Gilmário Ribeiro

Marcus Vinicius Vannucci

Felissa Sousa Alarcon

Marise Fernandes Araújo

COMITÊ DE AUDITORIA ESTATUTÁRIO

Jerônimo Antunes | **Coordenador**

Alexandre Akio Motonaga

Silvério Crestana

CONSELHO FISCAL:

Membros Efetivos:

Clodoaldo Pelissioni

Arlinton Nakazawa

Cicera Souza Veloso

Altamiro Francisco da Silva

Membros Suplentes:

Milton Frasson

Marcoantonio Marques de Oliveira

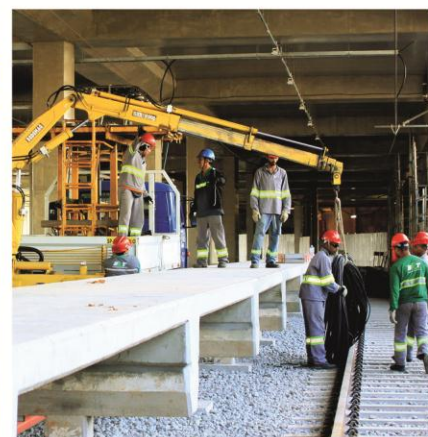
Tzung Shei Ue

Keli Regina Della Torre Soler



DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

Em 31 de dezembro de 2018 e 2017 e
Relatório dos Auditores Independentes



Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Demonstrações Financeiras Padronizadas
Em 31 de dezembro de 2018 e 2017

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



Sumário

Balanço Patrimonial	101
Demonstração do Resultado	103
Demonstração do Resultado Abrangente	104
Demonstração das Mutações do Patrimônio Líquido	105
Demonstração dos Fluxos de Caixa	106
Demonstração do Valor Adicionado	107
Notas Explicativas às Demonstrações Financeiras	108
Membros do Conselho de Administração	152
Relatório dos Auditores Independentes sobre as Demonstrações Financeiras	153
Parecer e Declaração dos Diretores sobre as Demonstrações Financeiras	159
Parecer e Declaração dos Diretores sobre o Relatório dos Auditores Independentes	160
Relatório Anual Sintético do Comitê De Auditoria Estatutário – 2018	161
Parecer do Conselho Fiscal	165

Companhia do Metropolitan de São Paulo - Metrô

Demonstrações Financeiras Padronizadas
Em 31 de dezembro de 2018 e 2017

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



Balço Patrimonial

Ativo	Nota explicativa	31/12/2018	31/12/2017
Circulante			
Caixa e equivalentes de caixa	5	814.697	629.494
Contas a receber de clientes	6	196.323	290.672
Estoques	7	231.180	227.242
Tributos a recuperar		39.476	53.484
Despesas antecipadas		2.939	4.807
Adiantamento a fornecedores	8	32.145	37.045
Total do ativo circulante		1.316.760	1.242.742
Não circulante			
Contas a receber de clientes	6	700	700
Depósitos judiciais	19	506.414	460.330
Imposto de renda e contribuição social diferidos	17.1	35.235	55.614
		542.349	516.644
Investimentos	9	14.138	25.434
Imobilizado	11	33.442.405	32.078.214
Intangível	12	72.298	96.396
Diferido	13	-	23.190
		33.528.841	32.223.234
Total do ativo não circulante		34.071.190	32.739.878
Total do ativo		35.387.950	33.982.620

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras.

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Demonstrações Financeiras Padronizadas
Em 31 de dezembro de 2018 e 2017

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



Balço Patrimonial

Passivo	Nota explicativa	31/12/2018	31/12/2017
Circulante			
Fornecedores	15	545.567	818.507
Empréstimos e financiamentos		-	7.500
Impostos e contribuições a recolher	16	63.323	127.249
Remunerações e encargos a pagar		574.786	599.204
Provisão para Plano de Demissão Voluntária - PDV	3.13	41.901	24.612
Adiantamento de clientes		460.571	328.574
Outras contas e despesas a pagar	20	36.727	34.271
Total do passivo circulante		1.722.875	1.939.917
Não circulante			
Impostos e contribuições a recolher		20.649	20.649
Adiantamento de clientes		112.183	116.724
Planos de previdência suplementar (pensão)	18	216.413	257.611
Provisão para contencioso judicial e administrativo	19	727.112	645.914
Provisão para Plano de Demissão Voluntária - PDV	3.13	62.807	47.808
Outras contas e despesas a pagar	20	234.411	238.285
Total do passivo não circulante		1.373.575	1.326.991
Patrimônio líquido			
Capital social	21.2	38.516.495	36.461.066
Ações em tesouraria	21.4	(16)	-
Ajustes de avaliação patrimonial	21.3	(68.397)	(107.957)
Prejuízos acumulados		(6.156.582)	(5.637.398)
Total do patrimônio líquido		32.291.500	30.715.712
Total do passivo e patrimônio líquido		35.387.950	33.982.620

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras.

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Demonstrações Financeiras Padronizadas
Em 31 de dezembro de 2018 e 2017

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



Demonstração do Resultado

	Nota explicativa	31/12/2018	31/12/2017
Receita Operacional Líquida	23	2.618.591	2.633.839
Custo dos serviços prestados	24	(2.218.845)	(2.233.628)
Lucro bruto		399.746	400.211
Receitas (despesas) operacionais	24		
Despesas com vendas		(16.350)	(24.714)
Despesas gerais e administrativas		(852.457)	(761.461)
Outras receitas (despesas) operacionais, líquidas		(62.096)	42.413
Prejuízo operacional antes do resultado financeiro		(531.157)	(343.550)
Resultado financeiro	25		
Receitas financeiras		42.921	46.976
Despesas financeiras		(29.350)	(30.916)
Variações monetárias e cambiais, líquidas		2.583	870
Prejuízo antes do imposto de renda e da contribuição social		(515.003)	(326.620)
Imposto de renda e contribuição social	17		
Correntes		(4.182)	-
Diferidos		-	17.538
Prejuízo líquido do exercício		(519.184)	(309.083)
Prejuízo líquido do exercício por ação	22		
Básico - ON	22.1	(75,62)	(48,03)
Diluído - ON	22.2	(75,62)	(48,03)

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras.

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Demonstrações Financeiras Padronizadas
Em 31 de dezembro de 2018 e 2017

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



Demonstração do Resultado Abrangente

	Nota explicativa	31/12/2018	31/12/2017
Prejuízo líquido do exercício		(519.184)	(309.083)
Outros resultados abrangentes		39.560	(112.916)
Valor justo sobre investimentos	9.1	(3.236)	(38.006)
(Perda) Ganho atuarial	18	63.175	(130.524)
Imposto de renda e contribuição social diferidos	17.1	(20.379)	55.614
Total do resultado abrangente		(479.624)	(421.999)

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Demonstrações Financeiras Padronizadas
Em 31 de dezembro de 2018 e 2017

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



Demonstração das Mutações do Patrimônio Líquido

	Nota explicativa	Capital social subscrito	Ações em tesouraria	Ajustes de avaliação patrimonial	Lucros (prejuízos) acumulados	Total
<hr/>						
Saldos em 31 de dezembro de 2016		33.592.881	-	4.960	(5.328.315)	28.269.526
<hr/>						
Resultado abrangente total:						
Prejuízo do exercício		-	-	-	(309.083)	(309.083)
Valor justo sobre investimentos		-	-	(38.006)	-	(38.006)
Perda atuarial		-	-	(130.524)	-	(130.524)
Imposto de renda e contribuição social diferidos		-	-	55.614	-	55.614
Transações de capital com os sócios:						
Integralização de capital em moeda corrente		2.605.931	-	-	-	2.605.931
Integralização de capital em bens		262.254	-	-	-	262.254
<hr/>						
Saldos em 31 de dezembro de 2017		36.461.066	-	(107.956)	(5.637.398)	30.715.712
<hr/>						
Resultado abrangente total:						
Prejuízo do exercício		-	-	-	(519.184)	(519.184)
Valor justo sobre investimentos		-	-	(3.236)	-	(3.236)
Ganho atuarial		-	-	63.175	-	63.175
Imposto de renda e contribuição social diferidos		-	-	(20.379)	-	(20.379)
Transações de capital com os sócios:						
Resgate de ações (Lei 13.303/16) e grupamento		-	(16)	-	-	(16)
Integralização de capital em moeda corrente		2.055.429	-	-	-	2.055.429
<hr/>						
Saldos em 31 de dezembro de 2018	21	38.516.495	(16)	(68.397)	(6.156.582)	32.291.500
<hr/>						

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Demonstrações Financeiras Padronizadas
Em 31 de dezembro de 2018 e 2017

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



Demonstração dos Fluxos de Caixa

	Nota explicativa	31/12/2018	31/12/2017
Fluxos de caixa das atividades operacionais			
Prejuízo líquido do exercício		(519.184)	(309.083)
Ajustes para conciliar o resultado ao caixa		440.005	319.719
Depreciação e amortização	11	386.285	314.732
Resultado na venda de ativos imobilizados		-	(7)
Resultado na venda de investimentos		(128)	-
Baixa de ativos imobilizados e intangíveis		154.909	32
Outras provisões		-	(53.015)
Imposto de renda e contribuição social diferidos		-	(17.538)
Juros sobre passivo atuarial	18	21.977	27.814
Provisão para contencioso judicial e administrativo, líquida	19	81.199	72.849
Provisão / (reversão) de créditos de liquidação duvidosa, líquida	6.3	(14.002)	37.308
Provisão / (reversão) para Programa de Demissão Voluntária, líquida		(21.874)	90.765
Perdas realizadas no contas a receber e estoques		-	3.904
Outros impostos e contribuições		813.690	272.839
Pagamento de outros impostos e contribuições		(855.315)	(385.661)
Liquidação de ações judiciais		(126.735)	(44.303)
Varição nos ativos circulantes e não circulantes			
Contas a receber de clientes	6	108.351	(58.269)
Estoques	7	(3.938)	(17.550)
Tributos a recuperar		14.007	(64.745)
Depósitos judiciais		(46.084)	(77.198)
Despesas antecipadas		1.867	(1.467)
Outros ativos circulantes e não circulantes		25.279	(9.183)
Decréscimo (acrécimo) em ativos		99.482	(228.412)
Varição nos passivos circulantes e não circulantes			
Fornecedores	15	(272.940)	(95.438)
Remunerações e encargos a pagar		(24.418)	200.411
Impostos e contribuições a recolher		-	25.484
Adiantamento de clientes		127.456	50.170
Outras contas e despesas a pagar	20	(1.419)	(108.355)
Outros passivos circulantes e não circulantes		232.493	187.557
Acrécimo em passivos		61.173	259.829
Caixa líquido gerado nas atividades operacionais		81.476	42.053
Fluxos de caixa das atividades de investimentos			
Aquisição de ativo imobilizado	11	(1.961.594)	(2.374.235)
Adiantamento para aquisição de ativo imobilizado		-	1.386
Aquisição de ativo intangível		-	(27.042)
Recebimentos por venda de ativos		17.392	-
Caixa líquido aplicado nas atividades de investimentos		(1.944.202)	(2.399.891)
Fluxos de caixa das atividades de financiamentos			
Integralização de capital		2.055.429	2.605.931
Empréstimos e financiamentos captados		-	7.500
Pagamentos de Empréstimos e financiamentos		(7.500)	-
Caixa líquido gerado nas atividades de financiamentos		2.047.929	2.613.431
Aumento no caixa e equivalentes de caixa	5	185.203	255.593
Caixa e equivalentes de caixa no início do exercício		629.494	373.901
Caixa e equivalentes de caixa no final do exercício		814.697	629.494
Demonstração de aumento no caixa e equivalentes de caixa		185.203	255.593

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Demonstrações Financeiras Padronizadas
Em 31 de dezembro de 2018 e 2017

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



Demonstração do Valor Adicionado

	Nota explicativa	31/12/2018	31/12/2017
Receitas			
Vendas de mercadorias, produtos e serviços	23	2.748.301	2.747.056
Outras (despesas) receitas, líquidas		(36.866)	15.730
Provisão (reversão) para créditos de liquidação duvidosa, líquida	6.3	14.002	(37.308)
		<u>2.725.437</u>	<u>2.725.478</u>
Insumos adquiridos de terceiros			
Custos dos serviços prestados		(413.810)	(439.591)
Materiais, energia, serviços de terceiros e outros		(362.770)	(263.869)
Perdas com ativos		(53.561)	(3.904)
		<u>(830.141)</u>	<u>(707.364)</u>
Valor adicionado bruto		1.895.296	2.018.114
Depreciação e amortização	11	(386.285)	(314.732)
Valor adicionado líquido produzido pela Companhia		<u>1.509.012</u>	<u>1.703.382</u>
Valor adicionado recebido em transferência			
Juros, lucros e dividendos sobre ações		528	2.864
Receitas financeiras	25	47.642	48.125
		<u>48.170</u>	<u>50.989</u>
Valor adicionado total a distribuir		<u>1.557.182</u>	<u>1.754.371</u>
Empregados			
Remuneração e encargos sociais	10	1.700.839	1.695.480
Honorário da diretoria e conselhos		3.848	2.024
Programa de Participação nos Resultados		66.578	65.859
Plano de pensão		68.564	73.295
		<u>1.839.829</u>	<u>1.836.658</u>
Impostos, taxas e contribuições	16		
Federais		184.750	188.342
Estaduais		75	106
Municipais		16.328	10.053
		<u>201.153</u>	<u>198.501</u>
Remuneração de capitais de terceiros			
Despesas financeiras	25	7.402	3.102
Aluguéis		27.982	25.194
		<u>35.384</u>	<u>28.296</u>
Remuneração de capitais próprios			
Prejuízo do exercício		(519.184)	(309.083)
		<u>(519.184)</u>	<u>(309.083)</u>
Valor adicionado total distribuído		<u>1.557.182</u>	<u>1.754.371</u>

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras

1 A Companhia e Suas Operações

A Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô, a seguir designada como “Companhia” ou “Metrô”, é uma empresa pública com sede social em São Paulo – SP, que tem como acionista controlador o Governo do Estado de São Paulo - GESP, o qual detém 97,02% das ações ordinárias do seu capital social.

A Companhia tem por objeto social, essencialmente, o planejamento de redes metroviárias e de transportes para a Região Metropolitana de São Paulo - RMSP, a construção e implementação de novos empreendimentos e sistemas metroferroviários, a exploração comercial de negócios adjacentes, através dos espaços e ativos metroviários e prestação de serviços e consultoria especializada em tecnologias e por fim a operação comercial de prestação de serviço de transporte metroviário de passageiros.

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 – Vila União). Estas linhas, conjuntamente, cobrem 64,7 quilômetros em extensão e transportaram cerca de 1.092 milhões de passageiros em 2018.

Adicionalmente, estão em construção, para futura operação, a extensão da Linhas 15 – Prata (trecho Oratório – Jardim Colonial) e Linha 17 – Ouro (trecho Jd. Aeroporto – Congonhas – Morumbi (CPTM) e Pátio Água Espreiada), respectivamente relativas ao sistema de transporte em monotrilhos, e as extensões da Linha 5 – Lilás (Estação Campo Belo) e Linha 4 – Amarela (Vila Sônia e Pátio Vila Sônia).

As Linhas 4 (São Paulo-Morumbi – Luz) e 5 (Capão Redondo – Chácara Klabin) encontram-se atualmente em concessão à iniciativa privada por 30 anos e 20 anos, respectivamente. O prazo de vigência das concessões encerra-se em 21/06/2040 e 04/08/2038.

A divulgação dessas demonstrações financeiras foi aprovada pelo Conselho de Administração da Companhia em 21 de março de 2019.

1.1 Principais eventos em 2018 e 2017

a) Contexto operacional

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

Durante o ano de 2018, o Governo do Estado de São Paulo – GESP aportou recursos financeiros, por meio da Lei nº 16.646 de 11/01/2018, bem como pelo Decreto nº 63.125 de 28/12/2017, no montante de R\$ 198.100 como apoio à Parceria Público-Privada (PPP) – Linha 4 – Amarela, a fim de cobrir os montantes de perdas financeiras geradas devido ao impacto desta linha no sistema de arrecadação, e R\$ 638.396 à título de ressarcimento de gratuidades no uso dos transportes oferecidas à população por meio de políticas públicas implementadas.

ii) 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 Ministério Público Estadual – MPE, o Metrô e a CPTM propuseram ação judicial contra seis empresas em busca de indenizações decorrentes da prática de cartel na aquisição de trens e sistemas, baseados no acordo de leniência feito pela empresa Siemens junto ao Conselho Administrativo de Defesa Econômica – CADE.

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas Explicativas da Administração às
Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2018 e 2017

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



O acordo mencionava uma atuação das empresas do setor 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 e um contrato do Metrô para fornecimento de sistema para a Linha 2.

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

Cartel de Empreiteiras – Operação Lava Jato:

Em 2017, o CADE instaurou processo administrativo para apurar a formação de cartel por empreiteiras que atuaram em licitações públicas, incluindo obras de metrô em sete Estados (São Paulo, Rio de Janeiro, Ceará, Minas Gerais, Paraná e Rio Grande do Sul) e no Distrito Federal. A apuração tramita perante a Superintendência geral da autarquia e se vale de informações obtidas por meio de acordo de leniência firmado junto àquele Conselho pela construtora Camargo Corrêa e pelo Ministério Público Federal – MPF, objeto de desdobramentos da 23ª fase da Operação Lava Jato.

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

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

Ambos os casos supracitados ainda não foram encerrados ou tiveram o seu trânsito em julgado verificado. Em 2018 a situação com relação a esta questão não apresentou qualquer atualização, permanecendo a Companhia sem realizar reconhecimento contábil de eventuais perdas ao seu patrimônio em 31 de dezembro de 2018, em decorrências destes fatos. O contexto também é apresentado na Nota explicativa 11.5 – Cartel do Setor Metroferroviário e Empreiteiras.

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

iii) Novas Estações da Linha 5 - Lilás

Em 28 de setembro de 2018 foram inauguradas, simultaneamente, as estações Hospital São Paulo, Santa Cruz e Chácara Klabin, da Linha 5 – Lilás e em 31 de agosto de 2018 a estação AACD – Servidor foi inaugurada. Essas quatro estações entraram em funcionamento com operação tarifada e horário restrito. A partir de outubro de 2018 as estações entraram em operação comercial regular. A expectativa é de um aumento na demanda na ordem de 800 mil novos passageiros/dia na Linha 5 - Lilás.

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

Em 25 de setembro de 2018 foram liberados para operação comercial os últimos 6 trens modernizados, para as Linhas 1 – Azul e 3 – Vermelha. O processo de modernização dos 98 trens, agora totalmente concluído, possibilitou a atualização tecnológica dos equipamentos e a melhora do conforto para os usuários.

v) Reajuste de Preços das Tarifas Públicas de Transporte

Em 03 de janeiro de 2018, a Secretaria dos Transportes Metropolitanos- STM, através da Resolução nº 01/18 reajustou, a partir de 07 de janeiro de 2018, a tarifa básica do Sistema Metroferroviário de R\$ 3,80 para R\$ 4,00, um aumento de 5,26%. Esse reajuste é desdobrado

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas Explicativas da Administração às
Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2018 e 2017

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



para toda estrutura de tarifas aplicadas pela Companhia: Bilhetes Exclusivos, Integrados e Temporais.

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

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

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

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

viii) Liberação de Recursos Orçamentários – Ciclo 2018

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

ix) Novas Estações da Linha 5 - Lilás

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

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

Em 30 de novembro de 2017, foi concluída a entrega ao Metrô de 53 novos trens para a operação comercial, dos quais 19 encontram-se em operação e 34 em fase final de testes e comissionamento. Da nova frota, 27 trens serão destinados ao atendimento da Linha 15 – Prata e 26 à Linha 5 – Lilás.

b) Contexto societário

i) Aporte de Capital pelo Acionista Controlador

Em 31 de dezembro de 2018 foi concluído o ciclo de aportes de capital em moeda de 2018 pelo GESP, sendo subscritos e integralizados R\$ 2.055.429.

ii) Limite de capital autorizado

Em 23 de outubro de 2018 a Assembleia Geral Extraordinária-AGE aprovou a elevação do limite do Capital Autorizado de R\$ 39.845.226 para o valor de R\$ 52.674.522.

iii) Concessão da Linha 5 – Lilás

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas Explicativas da Administração às
Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2018 e 2017

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



Em 04 de agosto de 2018 a Linha 5 – Lilás passou a ser operada pelo Consórcio Via Mobilidade. O contrato tem vigência de 20 anos, contemplando sua gestão, manutenção e implantação de melhorias. Assim, o consórcio iniciou a operação dos serviços públicos de transporte de passageiros do trecho entre as estações Capão Redondo e Chácara Klabin, além do pátio de manutenção e estacionamento Guido Caloi. 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. Fará integração com a futura Linha 17 – Ouro (sistema monotrilho) na estação Campo Belo, e é prevista uma demanda estimada de 800 mil novos passageiros por dia, em operação comercial regular.

iv) Resgate de ações de acionistas privados

Em 15 de junho de 2018 a Assembleia Geral Extraordinária – AGE aprovou o resgate da totalidade das ações de titularidade dos acionistas privados, nos termos do artigo 91, parágrafo primeiro, da Lei nº 13.303/16 para a conversão da Companhia em empresa pública. Após resgate a Companhia passou a manter 4 ações em tesouraria.

v) Grupamento de Ações

Em 15 de junho de 2018 a Assembleia Geral Extraordinária (AGE) aprovou o grupamento de ações na proporção de 5.000 (cinco mil) para 1 (uma) ação de mesma espécie e sem valor nominal, permanecendo, após o grupamento, inalterado o valor do capital social. Aos acionistas que após o grupamento ficaram com a quantidade de ações inferior ao fator de grupamento, ou seja, passaram a deter fração de ação, foi assegurada a faculdade de permanecerem integrando o quadro acionário, mediante aporte da diferença a fim de comporem ao menos uma ação.

vi) Aporte de Capital pelo Acionista Controlador

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

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

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

2 Apresentação das Demonstrações Financeiras

2.1 Base de preparação e apresentação

As demonstrações financeiras foram preparadas e estão sendo apresentadas de acordo com as Normas Internacionais de Relatório Financeiro (“IFRS”) emitidas pelo International Accounting Standards Board (“IASB”) e conforme as práticas contábeis adotadas no Brasil incluindo os pronunciamentos emitidos pelo Comitê de Pronunciamentos Contábeis (“CPC”), e evidenciam todas as informações relevantes próprias das demonstrações financeiras, e somente elas, as quais correspondem às utilizadas pela Administração da Companhia em sua gestão.

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

A Companhia afirma que todos os fatos relevantes próprios das demonstrações financeiras, e somente eles, os quais correspondem aos utilizados pela Administração da Companhia em sua gestão estão sendo evidenciados.

2.2 Demonstração do valor adicionado

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

2.3 Moeda funcional

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

2.4 Reclassificações

Alguns montantes relativos ao exercício findo em 31 de dezembro de 2017 foram reclassificados para melhor comparabilidade com o exercício atual. Tais reclassificações não foram consideradas materiais e não afetaram o resultado e o patrimônio líquido da Companhia.

i) no Balanço Patrimonial, o montante de R\$ 11.305 apresentado como outras contas a receber foi reclassificado para a rubrica contas a receber de clientes ambos no ativo circulante e o montante de R\$ 700 apresentado como contas a receber de clientes no ativo circulante foi reclassificado para contas a receber de clientes no ativo não circulante.

ii) no Balanço Patrimonial, o montante de R\$ 10 apresentado como tuneis, elevados, terminais e outras estruturas foi reclassificado para estações ambos na rubrica imobilizado no ativo não circulante.

iii) no Balanço Patrimonial, o montante de R\$ 130.372 apresentado na rubrica Outras contas e despesas a pagar referente principalmente a fornecedores de sistemas e de serviços foi reclassificado para a rubrica de fornecedores ambos no passivo circulante.

iv) no Balanço Patrimonial, o montante de R\$ 43.454 apresentado na rubrica fornecedores referente a FGTS a recolher foi reclassificado para remunerações e encargos a pagar ambos no passivo circulante.

v) no Balanço Patrimonial, o montante de R\$ 11.571 apresentado como outros na rubrica Outras contas e despesas a pagar foi reclassificado para adiantamento de clientes ambos no passivo circulante.

vi) no Balanço Patrimonial, e, o montante de R\$ 7.987 apresentado como programa de participação nos resultados – PPR na rubrica Outras contas e despesas a pagar foi reclassificado para remunerações e encargos a pagar ambos no passivo circulante.

vii) no Balanço Patrimonial, o montante de R\$ 86.835 apresentado como consórcio – Shopping Tatuapé e Boulevard na rubrica Outras contas e despesas a pagar foi reclassificado para adiantamento de clientes ambos no passivo não circulante e o montante de R\$ 28.925 apresentado como Companhia Santa Cruz na rubrica Outras contas e despesas a pagar foi reclassificado para adiantamento de clientes ambos no passivo não circulante.

viii) no Balanço Patrimonial, o montante de R\$ 17.516 apresentado como INSS – acordo parcelamento SAT na rubrica Outras contas e despesas a pagar foi reclassificado para impostos e contribuições a

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas Explicativas da Administração às
Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2018 e 2017

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



recolher ambos no passivo não circulante e o montante de R\$ 3.133 apresentado como outros na rubrica Outras contas e despesas a pagar foi reclassificado para impostos e contribuições a recolher ambos no passivo não circulante.

ix) no Balanço Patrimonial, o montante de R\$ 24.612 apresentado como PDV - Indenizações e Serviços Assistenciais na rubrica Outras contas e despesas a pagar foi reclassificado para Provisão para Plano de Demissão Voluntária - PDV ambos no passivo circulante e o montante de R\$ 47.808 apresentado como PDV - Indenizações e Serviços Assistenciais na rubrica Outras contas e despesas a pagar foi reclassificado para Provisão para Plano de Demissão Voluntária - PDV ambos no passivo não circulante.

x) na Demonstração de Resultado do Exercício, o montante de R\$ 24.792 apresentado como despesas gerais e administrativas foi reclassificado para despesas com vendas ambos na rubrica custos e despesas por natureza.

xi) na Demonstração de Resultado do Exercício, o montante de R\$ 870 apresentado como receitas e despesas financeiras foi reclassificado para variações monetárias e cambiais, líquidas ambos na rubrica resultado financeiro.

xii) na Demonstração do Valor Adicionado, o montante de R\$ 16.110 apresentado na rubrica juros, lucros e dividendos sobre ações foi reclassificado para a rubrica outras (despesas) receitas, líquidas.

xiii) na Demonstração do Valor Adicionado, o montante de R\$ 27.815 apresentado na rubrica juros atuariais na rubrica de despesas financeiras foi reclassificado para a rubrica plano de aposentadoria e pensão.

xiv) na Demonstração de Valor Adicionado, o montante de R\$ 8.274 apresentado na rubrica outros produtos e serviços vendidos foi reclassificado para a rubrica aluguéis.

xv) na Demonstração de Valor Adicionado, o montante de R\$ 13.995 apresentado na rubrica energia, serviços de terceiros e outros foi reclassificado para a rubrica aluguéis.

3 Principais Políticas Contábeis

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

3.1 Caixa e equivalentes de caixa

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

3.2 Instrumentos financeiros

a) Contexto geral

Os instrumentos financeiros são reconhecidos a partir da data em que a Companhia se torna parte das disposições contratuais dos instrumentos financeiros. Inicialmente são registrados ao seu valor justo acrescido dos custos de transação que sejam diretamente atribuíveis à sua aquisição ou emissão, exceto no caso de ativos e passivos financeiros classificados na categoria "ao valor justo por meio do resultado", onde tais custos são diretamente lançados na rubrica de resultados

financeiros. Sua mensuração subsequente ocorre a cada data de balanço de acordo com as regras estabelecidas para cada tipo de classificação de ativos e passivos financeiros.

O IFRS 9 (CPC 48) substitui as disposições do IAS 39 que se referem ao reconhecimento, classificação e mensuração de ativos e passivos financeiros, desreconhecimento de instrumentos financeiros, redução ao valor recuperável de ativos financeiros e contabilidade de hedge. A Companhia optou pelo método de transição modificado cujos valores comparativos não foram corrigidos.

A adoção da IFRS 9 Instrumentos Financeiros a partir de 1º de janeiro de 2018 resultou em alterações nas políticas contábeis, no entanto, considerando a avaliação efetuada pela Companhia, não houve impacto material ou ajustes em 1º de janeiro de 2018 devido à nova norma. Ativos e passivos financeiros poderão ser compensados e o valor líquido residual, se houver, reportado no balanço patrimonial na posição final de direito ou obrigação.

b) Ativos financeiros

A Companhia classifica seus ativos financeiros nas seguintes categorias: i) custo amortizado e ii) ao valor justo por meio do resultado. A classificação depende da finalidade para a qual os ativos financeiros foram adquiridos. Além disso, a Companhia registra provisão para perdas de seus ativos financeiros, mantendo assim a posição líquida financeira apurada:

i) Custo amortizado

Os ativos financeiros mantidos pela Companhia são: i) para receber o fluxo de caixa contratual e não para a venda com realização de lucros e perdas; e ii) cujos termos contratuais originam, em datas específicas, fluxos de caixa de pagamentos de principal e juros sobre o valor do principal em aberto.

Inclui o saldo de caixa e e equivalentes de caixa e contas a receber de clientes.

ii) Ativos financeiros ao valor justo por meio do resultado

São os saldos de aplicações financeiras. Quaisquer alterações são reconhecidas na demonstração do resultado em “Receitas financeiras” ou “Despesas financeiras”, dependendo do resultado.

iii) Impairment de ativos financeiros

A Companhia revisou sua metodologia de redução do valor contábil de acordo com o IFRS 9. Em 1º de janeiro de 2018, a Companhia passou a adotar a IFRS 9 para mensurar as perdas esperadas de crédito que utilizam uma provisão para perdas esperadas, ao invés de incorridas, para todas as contas a receber. O impacto total da mudança na metodologia de impairment em 1º de janeiro de 2018 não foi material.

c) Passivos financeiros

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

i) Empréstimos e financiamentos

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

3.3 Contas a receber

O contas a receber de clientes é registradas pelo valor nominal reconhecidos no momento de geração da receita com base na utilização dos serviços de transporte de passageiros ou no momento do reconhecimento da venda de ativos, locações de espaços, participação em empreendimentos imobiliários, ressarcimento de valores ou advindos de outras operações comerciais de prestação de serviço adjacentes à operação de transporte.

A Companhia constitui perdas estimadas com créditos de liquidação duvidosa para saldos a receber em montante considerado suficiente pela Administração de forma a fazer frente a eventuais perdas.

A Companhia revisou sua metodologia de redução do valor contábil de acordo com o IFRS 9. Em 1º de janeiro de 2018, a Companhia passou a adotar a IFRS 9 para mensurar as perdas esperadas de crédito que utilizam uma provisão para perdas esperadas, ao invés de incorridas, para todas as contas a receber. O impacto total da mudança na metodologia de impairment em 1º de janeiro de 2018 não foi material.

3.4 Estoques

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

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

3.5 Investimentos

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

3.6 Imobilizado

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

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

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

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

Em 31 de dezembro de 2018, a Companhia realizou a revisão da vida útil desses ativos com base no uso e na estimativa de uso dos ativos e não identificou necessidade de alteração da vida útil econômica utilizada.

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

3.7 Intangível

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

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

i) Ativo intangível com vida útil definida

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

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

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

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

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

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

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

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

Em 31 de dezembro de 2018, a Companhia realizou o teste de avaliação do valor recuperável de seus ativos imobilizados e intangíveis e não encontrou indícios de impairment a serem registrados como provisão para perdas.

3.9 Fornecedores e outras contas a pagar

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

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

3.10 Provisão para contencioso judicial e administrativo, ativos e passivos contingentes

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

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

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

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

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

i) Imposto de renda e contribuição social corrente

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

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

ii) Imposto de renda e contribuição social diferido

O imposto de renda e contribuição social diferidos são reconhecidos usando-se o método do passivo sobre as diferenças temporárias decorrentes de diferenças entre as bases fiscais dos ativos e passivos e seus valores contábeis nas demonstrações financeiras. O imposto de renda e contribuição social diferidos são determinados, usando alíquotas de imposto (e leis fiscais)

promulgadas, ou substancialmente promulgadas, na data das demonstrações financeiras, e que devem ser aplicadas quando o respectivo imposto diferido ativo for realizado ou quando o imposto diferido passivo for liquidado.

Em 31 de dezembro de 2018, a Companhia não reconheceu o Imposto de renda e contribuição social diferidos ativos sobre prejuízos ou diferenças temporárias sobre o resultado, uma vez que não estima projeção de lucros tributáveis futuros.

3.12 Remuneração e encargos sociais

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

3.13 Benefícios a empregados

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

i) Programa de Participação nos Resultados – PPR

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

ii) Plano de Demissão Voluntária – PDV

Em 31 de dezembro de 2018, a Companhia possui Plano de Demissão Voluntária – PDV ativo, durante o ano de 2018 ocorreu a 4ª fase do plano com inscrições encerradas em setembro de 2018. A estrutura do plano prevê benefício adicional de assistência médico-hospitalar por um período determinado de até 4 anos, dependendo do tempo de trabalho do empregado na Companhia, e um adicional de aviso prévio indenizado de 5 dias por ano trabalhado.

Os montantes previstos para fazer frente a este programa de reestruturação estão provisionados em 31 de dezembro de 2018, tanto no passivo de curto prazo para as indenizações de desligamento, quanto no passivo de longo prazo referente aos serviços de assistência médico-hospitalar, aos quais os participantes têm direito conforme supracitado.

3.14 Previdência suplementar (pensão)

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

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

i) Plano I - Benefício definido

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

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

Este plano está fechado para novas adesões na Companhia.

ii) Plano II - Contribuição definida

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

3.15 Outros ativos e passivos (circulantes e não circulantes)

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

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

3.16 Subvenções e assistências governamentais

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

3.17 Receita de contratos com clientes

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

A Companhia adotou a IFRS 15 (CPC 47) - Receita de Contratos com clientes (CPC 47) em 1º de janeiro de 2018, que resultou em mudanças nas políticas contábeis, optando pelo método de transição modificado, cujos números comparativos não foram reapresentados.

A Companhia reconhece as receitas de contratos com clientes a partir dos quais a efetiva prestação de serviços são transferidas aos clientes, representados pela capacidade de determinar o uso/consumo destes serviços e obter substancialmente todos os benefícios remanescentes dos mesmos.

A Companhia segue a estrutura conceitual da norma, baseada no modelo de cinco etapas: (i) identificação de contratos com clientes; (ii) identificação de obrigações de desempenho no contratos; (iii) determinar preço da transação; (iv) alocação do preço da transação à obrigação de desempenho prevista nos contratos e (v) reconhecimento da receita quando a obrigação de desempenho é atendida.

A receita é reconhecida quando uma obrigação de desempenho é satisfeita pela transferência de um bem ou serviço prometido para um cliente (que ocorre quando o cliente obtém o controle desse bem ou serviço).

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

i) Receita tarifária

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

ii) Receita não tarifária

A Companhia presta serviços adjacentes ao transporte metroviário, tais como arrendamentos, locação, ações de publicidade e desenvolvimento de empreendimentos imobiliários junto aos espaços metroviários, além da prestação de outros serviços especializados e consultorias. As receitas estão baseadas em contratos assinados e são reconhecidas pela competência, a medida que satisfeita as obrigações de desempenho que podem ser em momento específico ou ao longo do tempo.

iii) Receita com gratuidades

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

3.18 Transações com partes relacionadas

Para realização de operações e negócios com partes relacionadas é determinado que se observe os preços e condições usuais de mercado para estas transações, bem como as práticas de governança e políticas corporativas adotadas pela Companhia e aquelas recomendadas e/ou exigidas pela legislação vigente.

3.19 Estimativas e julgamentos contábeis relevantes

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

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

i) Mensuração do valor justo

A Companhia seleciona métodos e utiliza julgamentos nas premissas que aplica na determinação do valor justo. Ao mensurar o valor justo de um ativo ou um passivo, a Companhia usa dados

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas Explicativas da Administração às
Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2018 e 2017

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



observáveis no Mercado, tanto quanto possível. Os valores justos são classificados em diferentes níveis em uma hierarquia baseada nas informações (inputs) utilizadas nas técnicas de avaliação. Alterações significativas nas premissas utilizadas podem afetar a posição patrimonial da Companhia.

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

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

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

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

iii) Passivos contingentes

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

iv) Passivo atuarial

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

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

3.20 Novas normas e interpretações que ainda não estão em vigor

Foram emitidas e aprovadas as seguintes normas contábeis pelo IASB, as quais ainda não estão vigentes e a Companhia não as adotou de forma antecipada para a preparação das demonstrações financeiras de 31 de dezembro de 2018.

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas Explicativas da Administração às
Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2018 e 2017

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



Norma	Descrição / Exigências	Impactos/Transição
IFRS 16 – Operações de Arrendamento Mercantil / CPC 06 (R2)	<p>Estabelece que arrendamentos financeiros e operacionais passam a ter o mesmo tratamento contábil, ficando de fora do escopo dessa nova norma apenas contratos de até 12 meses ou de pequenos montantes. Determina assim que os arrendatários passam a ter que reconhecer em seu passivo os pagamentos futuros e em seu ativo o direito de uso/imobilizado do bem arrendado. De forma a reconhecer em resultado apenas despesas com depreciação ou amortização e não mais despesas de arrendamento.</p> <p>A nova norma é efetiva para exercícios iniciados a partir de 1º de janeiro de 2019.</p>	<p>A Companhia concluiu sua avaliação sobre a adoção do IFRS 16 e o efeito sobre suas demonstrações financeiras. Através do trabalho de análise desenvolvido verificou-se a existência de contratos de locação/leasing que atendiam plenamente aos requisitos da nova norma e ao enquadramento como arrendamento mercantil. O montante a ser constituído no passivo de arrendamento / ativo de direito de uso inicialmente é de R\$ 5 milhões, essencialmente referente a locação de lajes corporativas a longo prazo. A Companhia optou pelo método de transição modificado.</p>
IFRIC 23 – Incerteza sobre Tratamentos de Impostos sobre o Lucro	<p>Esclarece a contabilização de posições fiscais que ainda não foram aceitas pelas autoridades fiscais. Tanto o IAS 12/CPC 32 Tributos sobre o Lucro quanto a nova interpretação IFRIC 23 se aplicam somente ao Imposto de Renda e Contribuição Social. A IFRIC 23 não introduz novas divulgações, mas reforça a necessidade de cumprir os requisitos de divulgação existentes sobre (i) julgamentos realizados e bases de impostos sobre o lucro; (ii) premissas ou outras estimativas utilizadas; e (iii) o impacto potencial de incertezas que não estejam refletidas nas demonstrações financeiras.</p> <p>A nova norma é efetiva para exercícios iniciados a partir de 1º de janeiro de 2019.</p>	<p>A Companhia concluiu sua avaliação sobre a adoção do IFRIC 23 e o efeito sobre suas demonstrações financeiras. Através do trabalho de análise desenvolvido verificou-se a inexistência de ajustes a serem efetuados e nenhum impacto material mapeado. A apuração e tratamento dado aos Impostos sobre Lucro da Companhia esta integralmente embasada em entendimentos já aceitos pelas autoridades fiscais brasileiras e regida de forma ampla pela Lei 12.973/14.</p>

4 Instrumentos Financeiros e Fatores de Riscos

4.1 Gestão de riscos financeiros

a) Contexto geral

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

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

Os principais fatores de riscos financeiros considerados pela Administração são:

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

b) Classificação e mensuração

A Companhia classifica seus ativos financeiros sob as seguintes categorias: mensurados ao valor justo por meio do resultado e pelo custo amortizado. A classificação depende da análise da carteira de títulos como um todo, levando em consideração as características dos fluxos de caixas contratados e o objetivo do modelo de negócio de gestão dos ativos. A administração determina a classificação de seus ativos financeiros no reconhecimento inicial.

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

A Companhia classifica os passivos financeiros não derivativos nas seguintes categorias: mensurados ao valor justo por meio do resultado ou pelo custo amortizado, compreendendo fornecedores, tributos e outras obrigações a pagar. Estes passivos são reconhecidos inicialmente pelo valor justo deduzidos de quaisquer custos de transação atribuíveis. Após o reconhecimento, eles são mensurados pelo custo amortizável utilizando o método dos juros efetivos ou marcados a mercado na data das demonstrações financeiras.

A adoção do IFRS 9/CPC 48 – Instrumentos Financeiros quando comparada às demonstrações financeiras de 31 de dezembro de 2017 não apresentou alteração material na classificação e mensuração subsequentes dos mesmos.

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas Explicativas da Administração às
Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2018 e 2017

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



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

	Nota explicativa	31/12/2018	31/12/2017
Ativo			
Valor justo por meio do resultado			
Investimentos ^(a)	9	8.151	20.320
Custo amortizado			
Caixa e equivalentes de caixa	5	814.697	629.494
Contas a receber de clientes	6	197.023	291.372
Adiantamentos a fornecedores	8	32.145	37.045
		1.052.016	978.231
Passivo			
Custo amortizado			
Fornecedores	15	545.567	818.507
Empréstimos e financiamentos		-	7.500
Outras contas e despesas a pagar	20	271.138	272.556
		816.705	1.098.563

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

c) Valor justo versus valor contábil

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

Para determinação dos valores justos de ativos ou instrumentos financeiros negociados em mercados ativos e líquidos, foram utilizadas as cotações divulgadas na data das demonstrações financeiras.

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas Explicativas da Administração às
Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2018 e 2017

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



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

	31/12/2018		31/12/2017	
	Contábil	Valor Justo	Contábil	Valor Justo
Ativo				
Caixa e equivalentes de caixa	814.697	814.697	629.494	629.494
Investimentos	8.151	8.151	20.320	20.320
Contas a receber de clientes	197.023	197.023	291.372	291.372
Adiantamentos a fornecedores	32.145	32.145	37.045	37.045
Total de ativos	1.052.016	1.052.016	978.231	978.231
Passivo				
Fornecedores	545.567	545.567	818.507	818.507
Empréstimos e financiamentos	-	-	7.500	7.500
Outras contas e despesas a pagar	271.138	271.138	272.556	272.556
Total de passivos	816.705	816.705	1.098.563	1.098.563

4.2 Risco de liquidez

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

Dada sua gestão de estrutura de capital, a Companhia substancialmente opera com o capital de giro próprio para suas atividades operacionais e para investimentos estruturais é suportada, essencialmente, via aporte de capital de seus acionistas. Desta forma a Companhia não possui fluxos de caixa contratados por meio de dívidas de longo prazo a serem liquidados futuramente na data das demonstrações financeiras.

4.3 Risco de crédito

O valor contábil dos ativos financeiros que representa a exposição ao risco de crédito na data das demonstrações financeiras está apresentado a seguir:

	31/12/2018	31/12/2017
	Ativos	
Caixa e equivalente de caixa	814.697	629.494
Contas a receber de clientes	197.023	291.372
	1.011.720	920.866

A Companhia tem o objetivo de mitigar o risco de crédito e entende que a manutenção de operações financeiras diversificadas entre bancos, com principal concentração em instituições financeiras de primeira linha classificadas como *high grade* pelas principais agências de classificação de risco é uma forma adequada e eficaz para que isto aconteça. Por decisão estratégica do GESP, os recursos financeiros do Sistema Integrado de Administração Financeira de Estados e Municípios – SIAFEM, o qual corresponde substancialmente ao saldo de caixa e equivalentes de caixa da Companhia, são gerenciados pelo Banco do Brasil.

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas Explicativas da Administração às
Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2018 e 2017

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



A classificação de risco de caixa, equivalentes caixa e aplicações financeiras está apresentada a seguir:

Classificação de risco ^(a)	Caixa e equivalentes de caixa e aplicações financeiras ^(b)	
	31/12/2018	31/12/2017
BB-	814.383	629.180
Total	814.383	629.180

^(a) Utilizamos o Brazilian Risk Rating e a classificação é concedida pelas agências avaliadoras Fitch Ratings, Standard & Poor's e Moody's.

^(b) Os montantes diferem da Nota Explicativa 5, pois não foram considerados os montantes de R\$ 314 e R\$ 314 dos fundos fixos de 2018 e 2017, respectivamente, pois estes são armazenados para fazer frente a pequenas despesas específicas e ficam em poder das Unidades Organizacionais.

A classificação de risco do contas a receber de clientes é apresentada a seguir:

	Clientes e outras contas a receber	
	31/12/2018	31/12/2017
Baixo Risco ^(a)	204.786	24.253
Médio Risco ^(b)	1.045	45.106
Alto Risco ^(c)	277.154	521.977
Total	482.985	591.336

^(a) Não vencido e em atraso de até 30 dias.

^(b) Em atraso há mais de 30 e de até 90 dias.

^(c) Em atraso há mais de 90 dias.

A Companhia faz a estimativa de perdas ao fechamento de cada trimestre, classificando os títulos de clientes de acordo com a classificação de risco, conforme adoção do IFRS 9/CPC 48 e política contábil definida. Os montantes não consideram o valor com Perda Estimada com Créditos de Liquidação Duvidosa (PECLD) nos montantes de R\$ 285.962 e R\$ 299.964 em 31 de dezembro de 2018 e 2017, respectivamente.

4.4 Risco de taxas de câmbio

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

A Companhia avalia que a participação de fornecedores estrangeiros em suas obrigações contratuais não é material na data das demonstrações financeiras e portanto não contrata instrumentos financeiros derivativos para fazer frente à exposição cambial.

4.5 Risco de taxas de juros

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

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

4.6 Risco de preços tarifários

A Companhia está exposta a preços tarifários de operação fixados por política pública de preços de passagens dos transportes de passageiros aplicada na Região Metropolitana de São Paulo pela STM, ligada ao GESP.

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

4.7 Instrumentos financeiros derivativos

A Companhia não possui operações com instrumentos financeiros derivativos com o objetivo de mitigar ou de eliminar riscos inerentes à sua operação na data das demonstrações financeiras.

4.8 Instrumentos financeiros não derivativos

A Companhia considera para todas as suas operações que o valor justo equipara-se ao valor contábil, uma vez que para estas operações o valor contábil reflete o valor de liquidação naquela data, em virtude do curto prazo de vencimento dessas operações. Desta forma, os valores contábeis registrados no balanço patrimonial não divergem dos respectivos valores justos em 31 de dezembro de 2018.

4.9 Gestão do capital

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

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

Em 31 de dezembro de 2018 ambos os índices apresentaram performance dentro dos parâmetros aceitáveis não gerando exposição para a Companhia.

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas Explicativas da Administração às
Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2018 e 2017

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



	31/12/2018	31/12/2017
Empréstimos e financiamentos	-	7.500
Ativo Total	35.387.950	33.982.620
E&F / AT	0%	0,02%
Limite Máximo de Endividamento	1%	1%
Índice de cobertura	106,4%	104,8%

4.10 Garantias

Em 31 de dezembro de 2018, a Companhia possui garantias reais vinculadas a operações de contas a receber referente a operações de arrendamento, locações de espaços, outras receitas adjacentes e a contratos com fornecedores no montante de R\$ 4.882 (Em 31 de dezembro de 2017 no montante de R\$ 6.268).

5 Caixa e Equivalentes de Caixa

	31/12/2018	31/12/2017
Caixa e bancos	24.586	69.003
Aplicações financeiras		
SIAFEM	683.019	545.043
Fundo Banco do Brasil - CP	93.978	11.705
Fundo Caixa Econômica - CP	13.114	3.743
Total das aplicações financeiras - CP	790.111	560.491
Total de caixa e equivalentes de caixa	814.697	629.494

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

Em 31 de dezembro de 2018 e de 2017, as taxas de remuneração variavam de 99,63% a 99,84% do CDI e de 99,05% a 99,26%, respectivamente.

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas Explicativas da Administração às
Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2018 e 2017

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



6 Contas a Receber

6.1 Contas a receber, líquidos

	31/12/2018	31/12/2017
Clientes		
Terceiros	261.222	320.377
Partes relacionadas		
Governo do Estado de São Paulo ^(a)	177.086	199.503
Clientes - Longo Prazo		
Partes Relacionadas		
Governo do Estado de São Paulo ^(b)	700	700
	439.008	520.580
Outros Contas a Receber		
Ressarcimento Petrobrás (Estação Paulista) ^(c)	40.572	40.564
Comissionados ^(d)	3.405	30.192
	43.977	70.756
Provisão para créditos de liquidação duvidosa ^(e)	(285.962)	(299.964)
Total do contas a receber, líquido	197.023	291.372

^(a) GESP e Metrô celebraram entre si, em 30 de outubro de 2015, Termo de Acordo visando à recomposição da receita tarifária, decorrente da diferença entre a remuneração contratual paga à Concessionária privada, Linha 4 – Amarela, e a venda de direito de viagem do sistema metroferroviário (tarifa pública).

^(b) Terreno vendido ao GESP, anexo à Estação Conceição (Linha 1 – Azul), a ser liquidado com créditos constituídos à CPA – Companhia Paulista de Ativos (encontro de contas).

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

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

^(e) Em 31 de dezembro de 2018 os principais casos que compõem o saldo de PECLD são: a) Metrocom Consórcio (R\$ 42.342) – Não recebimento de locação de espaços em estações, o qual esta sendo cobrado judicialmente; b) Petrobras Distribuidora S.A. (R\$ 40.572) – Ressarcimento de despesas para descontaminação do solo para a construção da Estação Paulista, onde foi impetrada ação na Vara Federal; c) Corsan Corvian (R\$ 23.413) – Multa aplicada referente a não conclusão de objeto contratual da Linha 4 – Amarela, em processo de Arbitragem; d) Planetek (R\$ 23.325) – Não recebimento de receita de uso de espaços para a comercialização do Bilhete Único – BU, ação judicial em fase de instrução pericial; e) Rivercom Construções (R\$ 20.401) – Não recebimento de receita de aluguel e atraso na entrega de empreendimento, ação judicial em fase de execução, onde parte do valor foi executado através de garantia contratual; f) Efacec do Brasil (R\$ 15.597) – Multa contratual por atraso na execução de serviços de alimentação elétrica na Linha 2 – Verde, ação judicial em fase de instrução pericial; g) MPE Montagens (R\$ 9.449) – Ressarcimentos de adiantamentos efetuados ao fornecedor, ação em fase pericial; h) Givaldo Vellozo (R\$ 9.331) – Não recebimento de receitas de aluguel de lojas em estações, ação com recursos interpostos pela devedora ao STJ; i) Secretaria de Estado dos Transportes (R\$ 8.649) – Não recebimento de obras do Corredor Oeste, recebido parte do valor devido em outubro de 2018; j) Servtec Engenharia (R\$ 8.621) – Cobrança por não executar serviços contratados, ação judicial em fase recursal; k) Outros (R\$ 84.262) – A composição de Outros, compreende aproximadamente 700 empresas com valores e assuntos diversos.

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas Explicativas da Administração às
Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2018 e 2017

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



6.2 Contas a receber vencidos e a vencer

	31/12/2018	31/12/2017
A vencer	201.654	10.558
Até 3 meses	4.877	58.801
Acima de 3 meses	276.454	521.977
Provisão para créditos de liquidação duvidosa	(285.962)	(299.964)
Total do contas a receber - vencidos e a vencer	197.023	291.372

6.3 Movimentação da provisão para perda estimada com crédito de liquidação duvidosa

	31/12/2018	31/12/2017
Saldos iniciais	(299.964)	(264.322)
Créditos provisionados no período	(1.040)	(54.330)
Créditos recuperados no período	13.635	18.688
Créditos baixados definitivamente da posição	1.407	-
Saldos finais	(285.962)	(299.964)

7 Estoques

	31/12/2018	31/12/2017
Materiais de uso comum e administrativo	7.492	6.003
Materiais de reposição	157.743	174.487
Materiais de consumo geral e manutenção	36.636	38.353
Materiais em poder de terceiros ^(a)	28.045	4.317
Outros estoques ^(b)	1.264	4.082
Total	231.180	227.242

^(a) Tratam-se de materiais enviados para terceiros a título de reparos, beneficiamento, testes, empréstimos, etc. Deste total, em 04 de agosto de 2018, o Metrô repassou materiais de estoque, no montante de R\$ 23.879, para atender o contrato de concessão n° 003/2018, firmado em 5 de abril de 2018 com a Via Mobilidade, para a operacionalização da Linha 5 – Lilás.

^(b) O grupo outros estoques é composto, substancialmente por estoque de bilhetes Edmonson, os quais abastecem os caixas na estações.

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

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas Explicativas da Administração às
Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2018 e 2017

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



8 Adiantamento a Fornecedores

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

Em 31 de dezembro de 2018, o montante de adiantamentos de recursos financeiros é de R\$ 32.145. (Em 31 de dezembro de 2017, o montante de R\$ 37.045). Os adiantamentos a fornecedores para investimentos voltados à expansão da rede metroviária estão inclusos na rubrica de Imobilizado (vide Nota explicativa 11).

9 Investimentos

	31/12/2018	31/12/2017
Títulos Mobiliários - com cotação na B3 ^(a)	-	8.934
Títulos Mobiliários - sem cotação na B3 ^(b)	15.350	15.349
Valor Justo - marcação a mercado	(7.199)	(3.963)
	8.151	20.320
Terrenos para investimentos	873	-
Obras de arte	5.114	5.114
Total de investimentos	14.138	25.434

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

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

9.1 Investimentos em empresas com ações negociadas em bolsas

Empresas	Código B3	Custo de Aquisição - R\$	Quantidade de Ações		Tipo	Cotação em bolsa de valores ou apurado pelo valor patrimonial (R\$ por ação)		Valor de justo de mercado	
			31/12/2018	31/12/2017		31/12/2018	31/12/2017	31/12/2018	31/12/2017
CESP	CESP3	8.934	-	1.182.500	ON	-	11,38	-	13.457
EMAE ^(a)	EMAE3	15.349	350.832	350.832	ON	23,23	19,56	8.151	6.863
Total		24.283	350.832	1.533.332				8.151	20.320

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

Companhia do Metropolitan de São Paulo - Metrô

Notas Explicativas da Administração às
Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2018 e 2017

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



10 Remuneração dos Administradores e Empregados

Os critérios para todas as remunerações atribuídas pela companhia a seus empregados e dirigentes são estabelecidos de acordo com plano de cargos e salários, o de benefícios e por legislação específica.

Para o exercício findo em 31 de dezembro de 2018 e 2017, os totais de remuneração (salários e honorários, gratificações, adicionais, férias e 13º salário), participação nos resultados, encargos sociais, benefícios (assistência médica, vale-refeição, vale-alimentação e seguro e vida) e previdência suplementar dos administradores são apresentados a seguir:

	em reais (R\$)	
	2018	2017
Administradores		
Remuneração	3.932.043	3.492.751
Participação nos Resultados - PPR	177.326	24.000
Encargos Sociais	547.452	463.691
Benefícios	412.642	421.506
Previdência Suplementar	142.841	131.189
Total no Exercício	5.212.304	4.533.137
Número de Membros (ao fim do período)		
Conselho de Administração	7	7
Conselho Fiscal - Efetivos	4	5
Comitê de Auditoria Estatutária	3	-
Diretoria Executiva	6	6
Salário mensal do empregado		
Menor	2.187	2.159
Maior	29.329	28.955
Médio	6.571	6.676

O maior honorário atribuído a dirigente no exercício findo em 31 de dezembro de 2018, em consonância a Lei nº 8.852/94, corresponde a R\$ 21.310,65 para Diretor estatutário (parecer do Conselho de Defesa dos Capitais do Estado – CODEC nº 001/2018) e a R\$ 29.329,00 para Diretor não estatutário.

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas Explicativas da Administração às
Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2018 e 2017

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



11 Imobilizado

11.1 Por tipo de ativos

	Consolidado								
	Edifícios	Estações	Túneis, Elevados, Terminais e outras estruturas	Material Rodante (Trens)	Sistemas de Via e Auxiliares	Instalações e Equipamentos	Terrenos	Obras em Andamento	Total do ativo imobilizado
Taxa média anual de depreciação	2,00%	1,67%	1,35%	3,33%	2,50%	8,33%	-	-	-
Custo de Aquisição									
Saldos em 31 de dezembro de 2017	702.824	3.419.395	5.062.726	2.690.212	3.474.830	209.817	2.587.982	18.119.462	36.267.248
Adições	-	73.762	55.822	-	310	27.879	87.316	2.134.366	2.379.455
Baixas	-	(4.362)	-	-	(5.437)	(1.498)	(16.323)	(645.606)	(673.226)
Transferências Líquidas	2.026	5.102.847	608.330	983.030	-	-	8.211	(6.704.443)	-
Provisão para perdas ("Impairment")	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saldos em 31 de dezembro de 2018	704.850	8.591.642	5.726.877	3.673.242	3.469.704	236.197	2.667.186	12.903.778	37.973.476
Depreciação									
Saldos em 31 de dezembro de 2017	(195.755)	(1.025.524)	(687.912)	(753.605)	(1.337.087)	(189.151)	-	-	(4.189.034)
Depreciação	(14.411)	(93.843)	(43.695)	(82.974)	(90.457)	(18.083)	-	-	(343.462)
Baixas	-	-	-	-	-	1.424	-	-	1.424
Transferências Líquidas	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Saldos em 31 de dezembro de 2018	(210.166)	(1.119.367)	(731.607)	(836.578)	(1.427.544)	(205.809)	-	-	(4.531.071)
Valor residual									
Saldos em 31 de dezembro de 2018	494.684	7.472.275	4.995.271	2.836.664	2.042.160	30.388	2.667.186	12.903.778	33.442.405
Saldos em 31 de dezembro de 2017	507.069	2.393.871	4.374.814	1.936.607	2.137.743	20.666	2.587.982	18.119.462	32.078.214

Em 31 de dezembro de 2018, a Companhia não identificou nenhum evento que indicasse redução do valor recuperável (*impairment*) de ativos.

11.2 Concessões

A Companhia no curso normal de seus negócios, conjuntamente com o acionista controlador – GESP, podem avaliar eventuais oportunidades de concessão de parte de sua operação de transporte à iniciativa privada.

O poder concedente é o GESP, ou seja, contrapartida no recebimento da outorga, enquanto o Metrô figura como interveniente, o que de acordo com a política contábil definida e laudos de avaliação independente – *accounting fair opinion* - sobre o entendimento do CPC 27 – Ativo Imobilizado e ICPC 01 (R1) – Contratos de Concessão respaldam a contabilização destes ativos nesta rubrica e não como Propriedade de Investimento, porém com a devida divulgação dos ativos imobilizados aplicados à operação da Companhia e demais ativos em concessões.

Em 31 de dezembro de 2018 é assim demonstrado os ativos imobilizados em operação na Companhia e os demais concedidos:

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas Explicativas da Administração às
Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2018 e 2017

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



	Edifícios	Estações	Túneis, Elevados, Terminais e outras estruturas	Material Rodante (Trens)	Sistemas de Via e Auxiliares	Instalações e Equipamentos	Terrenos	Obras em Andamento	Total do ativo imobilizado
Taxa média anual de depreciação	2,00%	1,67%	1,35%	3,33%	2,50%	8,33%	-	-	-
Custo de Aquisição									
Empreendimento Linha 4	115.230	1.211.226	1.027.957	22.991	785.682	-	238.029	1.346.010	4.747.124
Empreendimento Linha 5	3.236	4.714.103	449.724	-	10	-	710.620	3.428.314	9.306.006
Operação Metrô	586.384	2.666.313	4.249.197	3.650.251	2.684.012	236.197	1.718.538	8.129.454	23.920.346
Saldos em 31 de dezembro de 2018	704.850	8.591.642	5.726.877	3.673.242	3.469.704	236.197	2.667.186	12.903.778	37.973.476
Depreciação									
Empreendimento Linha 4	(18.369)	(97.125)	(46.591)	(5.095)	(161.468)	-	-	-	(328.647)
Empreendimento Linha 5	(307)	(32.989)	(2.580)	-	-	-	-	-	(35.876)
Operação Metrô	(191.490)	(989.253)	(682.437)	(831.483)	(1.266.076)	(205.809)	-	-	(4.166.548)
Saldos em 31 de dezembro de 2018	(210.166)	(1.119.367)	(731.607)	(836.578)	(1.427.544)	(205.809)	-	-	(4.531.071)
Valor residual									
Saldos em 31 de dezembro de 2018	494.684	7.472.275	4.995.271	2.836.664	2.042.160	30.388	2.667.186	12.903.778	33.442.405

11.3 Por tempo de vida útil estimada

A avaliação da vida útil estimada dos ativos imobilizados é revisada anualmente pela área competente e devidamente ajustada quando necessário. Em 2018 baseados na avaliação de seus especialistas internos com base na Resolução ANTT Nº 4540/14, que determina a vida útil de vagões novos, considerou-se acatar para vida útil-econômica dos ativos relacionados ao material rodante adquiridos pela Companhia, em substituição à frota anterior e para atender a nova extensão da malha, o período de 30 anos. Esta ação é prospectiva e refere-se à apenas aos trens novos, portanto não há impacto material, já que a vida útil dos trens adquiridos anteriormente à resolução, que é de 40 anos, não foi alterada. O quadro a seguir apresenta os ativos imobilizados operacionais levando em consideração a vida útil estimada:

Vida Útil Estimada	Edifícios, obras civis, sistemas, máquinas, equipamentos e outros bens		
	Custo de Aquisição	Depreciação Acumulada	^(a) Saldo em 31/12/2018
Até 5 Anos	66.070	(56.573)	9.497
6 - 10 Anos	163.822	(103.391)	60.431
11 - 20 Anos	696.936	(390.980)	305.956
21 - 30 Anos	4.583.626	(1.277.705)	3.305.921
31 - 40 Anos	2.427.958	(797.887)	1.630.072
Acima de 40 Anos	14.464.100	(1.904.535)	12.559.566
	22.402.512	(4.531.071)	17.871.441

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

11.4 Avaliação de recuperação dos ativos imobilizados – impairment test

Em 31 de dezembro de 2018, a Companhia procedeu com o teste de recuperabilidade econômica dos ativos imobilizados.

O modelo de negócio praticado pela Companhia não prevê a maximização de lucro, haja vista que as revisões tarifárias acontecem de acordo com políticas público-sociais. Os investimentos na ampliação da malha ficam a cargo do Governo de São Paulo através de aporte de capital, devido a isso há uma discrepância entre a capacidade de geração de receita por parte da Companhia e os valores investidos pelo Estado, que são o que constituem ativos imobilizados. Essa realidade

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas Explicativas da Administração às
Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2018 e 2017

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



inviabiliza o uso do método de valor em uso, pois compromete a recuperação dos valores investidos através do fluxo de caixa da Companhia. Portanto usou-se o método de valor justo, fazendo uso de *peers* de mercado para calcular o valor justo dos ativos registrados na contabilidade.

No Imobilizado Operacional-Obras Civas e Sistemas reduziu-se o valor total de construção de cada um deles ao valor por quilômetro construído, tendo como base contratos de construção recentes de linha de sistema metroviário e multiplicou-se esse valor pela quilometragem total registrada nas linhas em operação da Companhia.

Em Material Rodante, tendo como base também precificação dos contratos de fornecimento de trens de uma linha recente de metrô, foi tomado o valor unitário de cada trem e multiplicado pelos trens registrados na Companhia.

Em Terrenos o método usado foi a comparação com terrenos existentes nas mesmas localidades onde há instalações da Companhia. O valor do metro quadrado foi obtido através de pesquisa de mercado.

Estes valores contratados foram atualizados, para a data base destas demonstrações financeiras pelo Índice de Preços ao Consumidor do Município de São Paulo – IPC/FIPE.

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

Premissas e Julgamentos:

i) A Companhia julga que tanto as precificações dos contratos quanto a ferramenta de pesquisa de preços de terrenos online elaborada pelo jornal “O Estado de São Paulo”, tomadas como base para chegar ao valor recuperável de seus ativos compõem uma base confiável de comparação para 2018, pois os contratos foram firmados a menos de dez anos e a ferramenta de busca de preços online permite conhecer o valor da terra na cidade e traz a credibilidade de um jornal de grande circulação.

ii) O trecho entre Largo Treze de Maio à Chácara Klabin da Linha 5 – Lilás trata-se de uma obra recente e praticamente concluída em 2018, sendo estes contratos a base de referência para precificação de mercado.

iii) O imobilizado operacional encontra-se em perfeito estado e as intervenções realizadas até o momento são decorrentes de ciclos de manutenção preventiva ou apenas para a modernização de seus sistemas. A Companhia, portanto, considera não ser necessária alteração na vida útil-econômica do ativo imobilizado.

A seguir apresentamos quadro resumo das premissas utilizadas:

Segmento	Linha 1	Linha 2	Linha 3	Linha 4	Linha 5	Linha 15	Linha 17
Extensão em Km	20,2	14,7	22	14,4	11,5	15,3	7,7
Quantidade de trens	58	27	57	29	26	27	14
Obras civis custo por Km	52.091	247.989	107.753	164.623	419.147	28.310	-
Sistemas custo por Km	35.112	96.566	35.997	54.995	47.124	-	-
Trens custo unitário	18.188	22.628	29.768	58.509	23.658	10.654	-

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas Explicativas da Administração às
Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2018 e 2017

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



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

Por tipo de Ativo	Linha 1	Linha 2	Linha 3	Linha 4	Linha 5	Linha 15	Linha 17	Total Geral
Terrenos	6.716.418	3.021.101	38.246.461	2.301.764	1.029.248	296.175	428.927	52.040.092
Obras Cíveis	12.195.297	8.874.795	13.282.007	8.693.677	5.167.062	9.237.032	-	57.449.871
Sistemas	1.282.337	933.186	1.396.605	914.141	10	-	-	4.526.278
Material Rodante	1.944.754	905.317	1.911.224	972.377	-	905.317	-	6.638.989
Valor recuperável do imobilizado	22.138.806	13.734.399	54.836.297	12.881.959	6.196.320	10.438.523	428.927	120.655.231
Custo original imobilizado em 31/12/2018	2.955.624	6.493.454	5.165.579	3.401.114	5.877.692	930.405	245.830	25.069.698
Custo original intangível em 31/12/2018								99.975
Valor de Ajuste - Impairment								-

Em 31 de dezembro de 2018, a Companhia realizou o teste de avaliação do valor recuperável de seus ativos imobilizados e intangível, não encontrando indícios de *impairment* a serem registrados como perdas, conforme acima.

11.5 Denúncias envolvendo o Metrô e a aquisição de ativos

Cartel do Setor Metroferroviário e de Empreiteiras:

Em 31 de dezembro de 2018, a Companhia atualizou a sua avaliação e reafirma que os processos em tramitação na esfera judicial quanto as duas denúncias envolvendo a aquisição de ativos com suposto sobrepreço acordado entre os participantes da licitação - Cartel do Setor Metroferroviário e o de Empreiteiras – Operação Lava Jato, permanecem com o mesmo *status* findo em 31 de dezembro de 2017. O detalhe deste assunto está apresentado na (Nota explicativa 1.1.a.II).

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

12 Intangível

12.1 Ativos intangíveis com vida útil definida

	Pesquisa Origem Destino Implantada	Software Implantados	Pesquisa Origem Destino em Implantação	Software em Implantação	Total
Vida Útil em Anos	10	5	n/a	n/a	
Custo de Aquisição	3.717	99.814	4.112	-	107.643
Amortização Acumulada	(3.200)	(8.047)	-	-	(11.247)
Saldos em 31 de dezembro 2017	518	91.766	4.112	-	96.396
Aquisições	-	161	-	-	161
Amortização	(518)	(19.629)	-	-	(20.147)
Baixas ^(a)	(7.829)	-	-	-	(7.829)
Transferências e outros ^(b)	4.112	-	(4.112)	-	-
Saldo Contábil	(3.717)	72.298	-	-	68.581
Custo de Aquisição	3.717	99.975	-	-	103.692
Amortização Acumulada	(3.717)	(27.676)	-	-	(31.394)
Saldos em 31 de dezembro 2018	-	72.298	-	-	72.298

(a) Baixa dos itens relacionados a “Pesquisa Origem e Destino” anteriormente registrados na rubrica do intangível.

(b) Transferência dos valores relacionados a “Pesquisa Origem e Destino” que encontravam-se no andamento e que foram baixados posteriormente.

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas Explicativas da Administração às
Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2018 e 2017

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



13 Diferido

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

Ao longo do ano de 2018 os itens registrados como diferido tiveram suas amortizações aceleradas e sendo integralmente amortizados ao longo do exercício.

	Taxa anual de amortização	31/12/2018	31/12/2017
Gastos pré-operacionais			
Linhas implementadas		65.141	65.141
Amortização Acumulada	10%	(65.141)	(42.920)
Empreendimentos associados implementados		2.434	2.434
Amortização Acumulada	10%	(2.434)	(1.465)
Total do diferido		-	23.190

14 Transações com Partes Relacionadas

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

	Natureza da principal operação	31/12/2018			31/12/2017		
		Circulante	Não Circulante	Total	Circulante	Não Circulante	Total
Partes relacionadas							
Ativos							
GESP	C/R - serviços de transporte ^(a)	177.086	700	177.786	199.503	700	200.203
Passivos							
CBTU	C/P - Convênios ^(b)	(3.886)	(234.411)	(238.297)	(3.886)	(238.285)	(242.171)
Metrus - Instituto	C/P - Previdência e Saúde ^(c)	(30.797)		(30.797)	(28.178)	-	(28.178)
Total		142.403	(233.711)	(91.308)	167.439	(237.585)	(70.146)
Resultado							
CPTM	Receitas com ativos L5 ^(d)				22.780		33.220
Administração	Despesas com folha ^(e)				(3.995)		(2.024)
Total					18.785		31.196

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

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

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

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas Explicativas da Administração às
Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2018 e 2017

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



Receitas auferidas na Linha 5 – Lilás, apesar de todas as estações e trens em operação serem de propriedade da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM, a operação desta linha é realizada pela Companhia, conforme Convênio firmado e, posteriormente, convalidado em 27 de dezembro de 2012. A partir de agosto de 2018, a operação e manutenção passou a ser executada pela Via Mobilidade, por meio de contrato de concessão com o Governo do Estado de São Paulo, assinado em 5 de abril de 2018 – Nota explicativa 20.

(d) Trata-se de valor pago com honorários de Diretoria Executiva, Conselho e Comitês.

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

A Companhia considera transação com partes relacionadas, não baseada em montantes financeiros, sua operação de transporte em estações onde há conexão possível com operações da CPTM e Linha 4 – Amarela e Linha 5 - Lilás, operada por concessionárias privadas.

15 Fornecedores

	31/12/2018	31/12/2017
Terceiros nacionais		
Empreiteiras	20.980	279.880
Sistemas	375.539	391.843
Prestação de Serviços	84.015	105.334
Energia Elétrica	7.235	792
Outros (Bens Patrimoniais, Materiais e Bilhetes)	57.380	37.892
Total de Fornecedores Nacionais	545.149	815.741
Terceiros internacionais	418	2.766
Total de fornecedores	545.567	818.507

16 Impostos e Contribuições Sociais a Recolher

	31/12/2018	31/12/2017
CPRB - Contribuição previdenciária sobre receita bruta	3.152	49.058
PIS - sobre receitas não tarifárias e importação	2.602	2.361
COFINS - sobre receitas não tarifárias e importação	10.623	11.107
IRRF - retidos nos pagamentos a fornecedores	35.151	50.952
IRPJ e CSLL - recolhimento corrente	-	-
Outros impostos e contribuições ^(a)	11.795	13.771
Total	63.323	127.249

(a) Em 31 de dezembro de 2018 e 2017, incluem valores a recolher relativos a ISS, ICMS, CIDE, e PIS/COFINS/CSLL de contratos de serviços.

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas Explicativas da Administração às
Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2018 e 2017

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



A Companhia realizou a adesão a Programas de Regularizações Tributárias, cujas parcelas iniciais vêm sendo registradas como adiantamento (art. 12, §2º, da Lei Federal nº 10.522/02) no Ativo Não Circulante. Oportunamente, após as devidas homologações e consolidações de seus valores, estes passarão a ser contabilizados como tributos a recolher, no Passivo Não Circulante. No período findo em 31 de dezembro de 2018 e 2017 o montante liquidado é de R\$ 8.203 e R\$ 7.214, respectivamente. Os parcelamentos da Companhia possuem a seguinte natureza:

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

Programa Especial de Regularização Tributária - Débitos Previdenciários – PERT – da Secretaria da Receita Federal do Brasil - RFB, de que trata a MP nº 783/2017 e a Lei nº 13.496/2017, com adesão em 27/09/2017, no montante de R\$ 30.866, liquidado em 5 parcelas que totalizaram R\$ 6.173, e o residual de R\$ 24.692 a ser liquidado com prejuízo fiscal/base de cálculo negativa da CSLL.

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

17 Imposto de Renda e Contribuição Social

17.1 Imposto de renda e contribuição social diferidos

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

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

Em 31 de dezembro de 2018, a Companhia não reconheceu créditos de impostos diferidos ativos sobre: i) diferenças temporárias, no montante de R\$ 382.046; ii) prejuízos fiscais e bases negativas de contribuição social, no montante de R\$ 2.673, pois não há expectativa de lucro tributável para os próximos exercícios. Foram reconhecidos apenas créditos de imposto diferido ativo sobre perdas com Ajuste a Valor Justo de Títulos Mobiliários e Perda Atuarial sobre Plano de Aposentadoria/Pensão.

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas Explicativas da Administração às
Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2018 e 2017

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



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

	31/12/2018	31/12/2017
Ajuste a Valor Justo - Títulos Mobiliários (Perdas)	2.448	1.348
Perda Atuarial (Plano de Aposentadoria/Pensão)	32.787	54.266
Ativo não circulante	35.235	55.614
Ajuste a Valor Justo - Títulos Mobiliários (Ganhos)	-	-
Ganho Atuarial (Plano de Aposentadoria/Pensão)	-	-
Passivo não circulante	-	-
Total líquido ativo não circulante	35.235	55.614
Total líquido passivo não circulante	-	-

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

	31/12/2018	31/12/2017
Prejuízos fiscais	4.076.152	3.840.163
Base negativa da contribuição social	3.785.398	3.608.737

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas Explicativas da Administração às
Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2018 e 2017

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



17.2 Reconciliação do imposto de renda e contribuição social

	31/12/2018	31/12/2017
Prejuízo antes do imposto de renda e da contribuição social	(515.003)	(326.620)
Imposto de renda e contribuição social às alíquotas nominais (34%)	175.101	111.051
Efeito Tributário Sobre Diferenças Permanentes:		
Lei 8.200/91 - CSLL ^(a)	(2.443)	(2.414)
Subvenção para Investimento - MP 408/2002 ^(b)	1.317	1.317
Perdas Crédito em Poder Usuário - Bilhete Único	(69.850)	-
Programa Especial de Regularização Tributária ^(c)	(4.182)	-
Demais adições e exclusões líquidas	(4.004)	(1.416)
	95.940	108.538
Corrente	(4.182)	-
Diferido	-	12.895
Imposto de Renda	(4.182)	12.895
Corrente	-	-
Diferido	-	4.642
Contribuição Social	-	4.642
Despesa de imposto de renda e contribuição social nos períodos	(4.182)	17.538
Alíquota efetiva da despesa com IRPJ e CSLL	0,81%	-5,37%

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

^(b) Trata-se de subvenção para investimento prevista na MP 408/2002 para a implantação do trecho da linha 2 do sistema metroviário de São Paulo.

^(c) Refere-se ao reconhecimento no exercício de débitos de IRPJ do exercício de 2014, apurados em processo de fiscalização da Secretaria da Receita Federal do Brasil, e incluído no Programa Especial de Regularização Tributária – PERT.

18 Planos de Previdência Suplementar (Pensão)

18.1 Planos de benefícios

A Companhia assegura o custeio de planos de aposentadoria suplementar vitalícia estruturado na modalidade de benefício definido (Plano I) e contribuição definida (Plano II) voltado aos seus empregados e administrado pelo Metrus - Instituto de Seguridade Social, entidade fechada de previdência suplementar, na qual o Metrô é patrocinadora.

i) Benefício definido (Plano I)

Concedido a empregados até 1999, com contribuições fixas, prevendo o pagamento de benefícios de renda suplementar vitalícia para participantes com no mínimo 60 anos de idade e 10 anos de participação no plano.

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas Explicativas da Administração às
Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2018 e 2017

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



ii) Contribuição definida (Plano II)

Concedido a empregados após 1999 e para participantes que aceitaram a migração do Plano I, prevendo contribuições que podem ser fixas suplementadas de contribuições variáveis e, ao final, pode chegar à mesma estrutura de pagamento dos benefícios, nas mesmas condições de tempo de participação no plano e idade aplicados no Plano I.

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

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

Em 31 de dezembro de 2018 e 2017, o montante das obrigações futuras desses benefícios no Plano I é de R\$ 216.413 e R\$ 257.611, respectivamente.

Em 31 de dezembro de 2018 e de 2017, os montantes de contribuição da patrocinadora e participantes para o Plano II foram de R\$ 62.557 e R\$ 66.357, respectivamente para 2018 e 2017.

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

	31/12/2018	31/12/2017
Duração média de pagamentos - Plano I	18 anos	15 anos
Duração média de pagamentos - Plano II	27 anos	19 anos
Taxa de desconto - Plano I	9,10% a.a.	9,46% a.a.
Taxa de desconto - Plano II	9,17% a.a.	9,54% a.a.
Taxa de inflação de longo prazo	4,00% a.a.	4,00% a.a.
Tábua biométrica de sobrevivência - Plano I	AT-83	AT-83
Tábua biométrica de sobrevivência - Plano II	AT-2000	AT-2000
Tábua biométrica de mortalidade de inválidos	IBGE 2010	IBGE 2010

Companhia do Metropolitan de São Paulo - Metrô

Notas Explicativas da Administração às
Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2018 e 2017

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



Em 31 de dezembro de 2018, a sensibilidade do saldo do passivo atuarial às mudanças nas principais premissas utilizadas, considerando mantidas as demais, segue:

	<u>Variação</u>	<u>Aumento na premissa</u>	<u>Redução na premissa</u>
Plano I			
Taxa de desconto	0,25%	Redução de 2,24 %	Aumento de 2,33 %
Taxa de crescimento salarial	1,00%	Aumento de 1,94 %	Redução de 1,24 %
Plano II			
Taxa de desconto	0,25%	Redução de 0,17 %	Aumento de 0,19 %
Taxa de crescimento salarial	1,00%	Aumento de 0,03 %	Redução de 0,03 %

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

	<u>Plano I</u>
Saldo inicial em 31 de dezembro de 2016	127.087
Custo do serviço corrente	22.789
Juros sobre obrigação atuarial	27.814
Contribuições da patrocinadora	(24.269)
Contribuições dos participantes	(25.501)
(Ganhos) / perdas atuariais - ORA (2016)	129.087
(Ganhos) / perdas atuariais - ORA (2017)	604
<u>Saldo final em 31 de dezembro de 2017</u>	<u>257.611</u>
Custo do serviço corrente	23.131
Juros sobre obrigação atuarial	21.977
Contribuições da patrocinadora	(21.911)
Contribuições dos participantes	(22.169)
(Ganhos) / perdas atuariais - ORA	(42.226)
<u>Saldo final em 31 de dezembro de 2018</u>	<u>216.413</u>
Valor presente das obrigações atuariais	1.507.865
<u>Valor justo dos ativos do plano</u>	<u>(1.291.452)</u>
<u>Passivo líquido em 31 de dezembro de 2018</u>	<u>216.413</u>

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

Em 31 de dezembro de 2018 e de 2017, o montante de benefícios pagos conjuntamente pelos dois planos foi de R\$ 106.458 e R\$ 96.467, respectivamente.

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas Explicativas da Administração às
Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2018 e 2017

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



19 Provisão para Contencioso Judicial e Administrativo

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

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

	Saldo em 31/12/2017	Adições	Atualizações monetárias	Liquidações/ Baixas	Saldo em 31/12/2018	Depósitos Judiciais ^(a)	Exposição Líquida em 31/12/2018
Trabalhistas	226.989	36.625	(7.636)	(136.688)	119.289	(400.503)	(281.214)
Cíveis	418.873	5.263	197.191	(13.559)	607.768	(45.988)	561.780
Tributários e previdenciários	52	-	2	-	54	(57.530)	(57.476)
Total	645.914	41.889	189.557	(150.247)	727.112	(504.021)	223.091

(a) Do montante apresentado, não considera-se R\$ 2.393 referente à Câmara de Mediação e Arbitragem.

19.1 Processos trabalhistas

Em 31 de dezembro de 2018, a Companhia figura no polo passivo em 5.566 processos de natureza trabalhista.

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

19.2 Processos cíveis

Em 31 de dezembro de 2018, a Companhia figura no polo passivo em 2.106 processos de natureza civil.

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

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

Processo Turma da Rua

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

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

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

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas Explicativas da Administração às
Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2018 e 2017

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



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

Assim, em decorrência do convênio celebrado entre o Metrô e Metrus, quaisquer despesas provenientes destes processos, se devidas pelo Instituto, serão, ao final, suportadas pelo Metrô e pelo GESP. Em 31 de dezembro de 2018 o montante provisionado para esta contingência, por conta de sua probabilidade provável, é de R\$ 543.811 (Em 31 de dezembro de 2017 no montante de R\$ 344.630).

19.3 Processos tributários e previdenciários

Em 31 de dezembro de 2018, a Companhia figura no polo passivo em 943 processos administrativos e judiciais de natureza tributária e previdenciária.

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

19.4 Processos judiciais não provisionados

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

	31/12/2018	31/12/2017
Trabalhistas	260.787	257.512
Cíveis	4.281.698	4.041.977
Tributários e previdenciários	24.189	13.210
Total	4.566.674	4.312.699

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas Explicativas da Administração às
Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2018 e 2017

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



20 Outras Contas e Despesas a Pagar

Passivo Circulante	31/12/2018	31/12/2017
Terceiros		
Empréstimos Consignados ^(a)	1.586	1.576
Convênio EMTU - Integração Intermodal ^(b)	417	301
Outros	53	330
	2.056	2.207
Partes Relacionadas		
Convênio CBTU ^(c)	3.874	3.886
Metrus Previdência e Saúde ^(d)	30.797	28.178
	34.671	32.064
	36.727	34.271
Passivo Não Circulante		
Partes Relacionadas		
Convênio CBTU ^(c)	234.411	238.285
	234.411	238.285
Total	271.138	272.556

^(a) Convênios para concessão de empréstimos aos empregados da Companhia do Metropolitano - Metrô, sob nºs: 0139289123-Banco SAFRA S/A; 0139289124-Banco DAYCOVAL S/A; 0139789112-Banco BMC S/A; 0465589101-Banco do Brasil S/A; 0498789101-Caixa Econômica Federal; 0498789102-FINANCEIRA ALFA S/A.

^(b) Convênio de nº 0426489101 firmado com a Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM e a Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos de São Paulo S/A - EMTU, para a integração operacional e tarifária entre o sistema metroferroviário de transporte de passageiros e o transporte coletivo intermunicipal por ônibus da região metropolitana de São Paulo, sob gestão da EMTU.

^(c) Convênio assinado em 28 de dezembro de 2007 com a Companhia Brasileira de Trens Urbanos - CBTU, sob a interveniência da Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos - STM, para dar prosseguimento às obras da Linha 2 – Verde.

^(d) Convênios firmados com o Instituto de Seguridade Social - Metrus: para administrar os Planos de Benefícios da Previdência Suplementar (Plano I - Convênio 0152489101 e Plano II - Convênios 0152489102 e 0152489103); e para a transferência e gerenciamento dos Sistemas Assistenciais (Convênio 0043585010).

21 Patrimônio Líquido

21.1 Capital autorizado

A Companhia atua sob regime de capital social autorizado, o qual foi elevado na Assembleia Geral Ordinária e Extraordinária, realizada em 23 de outubro de 2018, para o montante de R\$ 52.674.522 conforme retratado no Artigo 3º do Estatuto Social (Em 31 de dezembro 2017 no montante de R\$ R\$ 39.845.226).

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

21.2 Capital social subscrito e integralizado

Em 31 de dezembro de 2018, o capital social subscrito e integralizado é de R\$ 38.516.495, composto por 6.865.556 ações ordinárias de classe única, nominativas, sem valor nominal e com direito a um voto cada. (Em 31 de dezembro de 2017 o capital social subscrito e integralizado no

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas Explicativas da Administração às
Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2018 e 2017

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



montante de R\$ 36.461.066) que ajustadas dado o ato societário do grupamento de ações (Nota explicativa 1.1.b.iv) para melhor apresentação do período comparativo equivalem à 6.434.942 ações).

A composição do capital social está abaixo apresentada:

ACIONISTA	31/12/2018		31/12/2017	
	QUANTIDADE - ON	%	QUANTIDADE - ON	%
FAZENDA DO ESTADO DE SÃO PAULO - FESP	6.660.759	97,02%	6.230.145	96,82%
PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE SÃO PAULO - PMSP	202.032	2,94%	202.032	3,14%
BNDES PARTICIPAÇÕES S.A. - BNDESPAR	1.171	0,02%	1.171	0,02%
COMPANHIA PAULISTA DE OBRAS E SERVIÇOS - CPOS	1.043	0,01%	1.043	0,02%
EMPRESA PAULISTA DE PLANEJ. METROPOL. S/A - EMPLASA	547	0,01%	547	0,01%
OUTROS (Minoritários Pulverizados)	-	-	3	0,00%
OUTROS - AÇÕES EM TESOURARIA	4	0,00%	-	-
TOTAL	6.865.556	100,00%	6.434.942	100,00%

22 Lucro (Prejuízo) por Ação

22.1 Básico

O lucro por ação básico é calculado mediante a divisão do lucro atribuível aos acionistas da Companhia, pela quantidade média ponderada de ações ordinárias em circulação durante o exercício, excluindo as ações ordinárias compradas pela Companhia e mantidas como ações em tesouraria.

Conforme descrito no item (b) na Nota explicativa 1.1, a AGE ocorrida em 15 de junho de 2018 aprovou o grupamento de ações na proporção de 5.000 (cinco mil) para 1 (uma). Considerando que não houve alteração do capital social, com simples junção das posições acionárias, para fins de cálculo e apresentação do prejuízo por ação, essa conversão foi feita retrospectivamente.

	31/12/2018	31/12/2017
Prejuízo atribuível aos acionistas	(519.184)	(309.083)
Quantidade média ponderada de ações ordinárias no período	6.866	6.435
Quantidade média ponderada de ações em tesouraria	0,004	-
Quantidade média de ações em circulação	6.866	-
Prejuízo básico ponderado por ação ordinária	(75,62)	(48,03)

22.2 Diluído

O lucro por ação diluído é calculado ajustando-se a média ponderada da quantidade de ações ordinárias em circulação supondo a conversão de todas as ações ordinárias potenciais que provocariam diluição.

	31/12/2018	31/12/2017
Prejuízo atribuível aos acionistas	(519.184)	(309.083)
Quantidade média ponderada de ações ordinárias no período	6.866	6.435
Quantidade média ponderada de ações em tesouraria	0,004	-
Prejuízo diluído por ação ordinária	(75,62)	(48,03)

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas Explicativas da Administração às
Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2018 e 2017

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



22.3 Destinação do resultado do exercício e dividendos

O Estatuto Social, artigo 44 e a Política de Dividendos da Companhia, em linha com os princípios da legislação vigente, fixa um dividendo mínimo obrigatório às suas ações ordinárias correspondente a 25% do lucro líquido, do exercício ajustado nos termos do artigo 202 da Lei das Sociedades por Ações (Lei 6.404/76).

Em 31 de dezembro de 2018 a Companhia apresentou prejuízo líquido em suas demonstrações financeiras e por isso em 2019, a Administração da Companhia indicou à Assembleia Geral Ordinária de Acionistas que não fossem pagos dividendos ou juros sobre capital próprio.

23 Receita de Contratos com Clientes

	31/12/2018	31/12/2017
Receita Operacional Bruta	2.895.748	2.745.078
Receita Tarifária	2.023.755	1.856.740
Receita Não Tarifária	233.597	248.328
Desenvolvimento Imobiliário	106.112	99.008
Varejo	68.048	53.814
Mídia e Publicidade	46.433	82.748
Telecomunicações	13.004	12.758
Gratuidades (Ressarcimento)	638.396	640.010
Deduções e Impostos	(277.157)	(111.239)
Deduções e abatimentos ^(a)	(203.027)	(39.157)
Impostos sobre a receita bruta ^(b)	(74.130)	(72.082)
Receita Operacional Líquida	2.618.591	2.633.839
Reconhecimento da receita		
Em um momento específico	2.662.151	2.496.750
Ao longo do Tempo	233.597	248.328

^(a) Em 31 de dezembro de 2018, inclui o montante de R\$ 160.605 referente a perdas no exercício registradas no Sistema de Bilhetagem Eletrônica – SBE (“Bilhete Único”). A receita é contabilizada mensalmente pela utilização dos serviços de transporte pelos usuários, sendo a diferença para com o total de venda de bilhetes registrada no passivo circulante como crédito em poder do usuário do Bilhete Único, ambas informações baseadas em relatório publicado pela gerenciadora do sistema – SPTrans. Ao final do exercício é feita a circularização da SPTrans a fim de verificar se esta possui a mesma posição de crédito em poder do usuário Metrô, a qual registramos na Companhia, e em havendo divergências são consideradas como perdas.

^(b) Em 31 de dezembro de 2018 e 2017, inclui o montante de R\$ 48.269 e R\$ 49.058, respectivamente, referente à Contribuição Previdenciária sobre a Receita Bruta – CPRB, com vigência indeterminada, conforme estabelece a Lei 12.546/11, artigo 8º, Anexo I e suas respectivas alterações.

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas Explicativas da Administração às
Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2018 e 2017

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



24 Custos e Despesas por Natureza

	31/12/2018	31/12/2017
Custos dos Serviços Prestados		
Pessoal	(1.368.937)	(1.435.212)
Materiais	(45.247)	(55.526)
Energia Elétrica de Tração	(197.543)	(186.405)
Serviços	(160.681)	(170.672)
Gastos Gerais ^(a)	(83.545)	(86.730)
Depreciação e Amortização	(362.892)	(299.083)
	(2.218.845)	(2.233.628)
Despesas com Vendas		
Pessoal	(14.161)	(14.970)
Materiais	(4)	(107)
Serviços	(923)	(1.552)
Gastos Gerais ^(a)	(1.254)	(8.077)
Depreciação e Amortização	(8)	(8)
	(16.350)	(24.714)
Despesas Gerais e Administrativas		
Pessoal	(421.110)	(441.996)
Materiais	(1.804)	(1.381)
Serviços	(116.996)	(46.316)
Gastos Gerais ^(a)	(249.850)	(158.045)
Provisões Líquidas com PECLD	14.002	(37.308)
Depreciação e Amortização	(23.385)	(15.641)
Despesas com Arrecadação	(53.314)	(60.775)
	(852.457)	(761.461)
Outras Receitas (despesas) operacionais		
Multas Contratuais	34.112	24.649
Resultado na Alienação de Investimentos	37.654	16.084
Baixas de Imobilizados e Intangível	(74.520)	-
Crédito - ISSQN-NF	-	3.429
Créditos Convênio CBTU	3.874	3.874
Receitas com a prestação de outros serviços	14.464	6.911
Baixa - perda de créditos poder do usuário 2017 - SPTrans	(41.465)	-
Outras despesas operacionais, líquidas	(36.214)	(12.534)
	(62.095)	42.413
	(3.149.747)	(2.977.390)

^(a) Em Gastos Gerais, inclui despesas com seguros, água e esgoto, viagem, estadia, condomínios e feiras e eventos.

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas Explicativas da Administração às
Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2018 e 2017

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



25 Resultado Financeiro, Líquido

	31/12/2018	31/12/2017
Receitas Financeiras		
Rendimento de aplicações financeiras	30.670	35.023
Juros ativos	2.723	3.337
Descontos obtidos	9.528	8.616
	42.921	46.976
Despesas Financeiras		
Despesas de juros	(5.006)	(2.248)
Despesas com juros atuariais	(21.977)	(27.814)
Outras despesas financeiras	(2.367)	(853)
	(29.350)	(30.916)
Variações Monetárias e Cambiais		
Variações Monetárias Líquidas	901	872
Variações Cambiais Líquidas	1.682	(2)
	2.583	870
Total de receitas financeiras	42.921	46.976
Total de despesas financeiras	(29.350)	(30.916)
Total de variações monetárias e cambiais	2.583	870
Resultado financeiro líquido	16.154	16.930

26 Cobertura de Seguros

O Metrô mantém apólices de seguros contratados junto às principais seguradoras do país definidas por licitação que levam em consideração a natureza e o grau de risco envolvido. Em 31 de dezembro de 2018, a Companhia possuía cobertura de seguros para cobrir possíveis riscos de perda material por incêndio, responsabilidade civil e riscos diversos para os bens do ativo imobilizado, usuários e construções, por valores considerados suficientes pela Administração.

O limite máximo de indenização para os ativos materiais é de R\$ 197.696, para responsabilidade civil de Administradores e Diretores (D&O), a importância segurada é de R\$ 30.000 e para responsabilidade civil e para seguros gerais e riscos diversos a importância segurada é de R\$ 500.661.

27 Eventos Subsequentes

Majoração da tarifa do Metrô

Em 11 de janeiro de 2019, a STM através da Resolução STM – 01/19, reajustou, a partir de 13 de janeiro de 2019, a tarifa básica do Sistema Metroferroviário de R\$ 4,00 para R\$ 4,30; um aumento de 7,5%. Esse reajuste é desdobrado por toda estrutura de tarifas aplicadas pela Companhia: Bilhetes Exclusivos, Integrados e Temporais.

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas Explicativas da Administração às
Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2018 e 2017

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



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

Em 31 de janeiro de 2019, o Conselho de Administração aprovou laudo de avaliação independente elaborado pela empresa Apsis Consultoria Empresarial Ltda, com data base de 30 de novembro de 2018, para subscrição e integralização no capital de R\$ 609.425, correspondentes a 127.675 ações, referentes a incorporação de 26 trens e sobressalentes adquiridos pelo GESP por meio da STM a serem operados na Linha 5 – Lilás. A efetiva subscrição do capital está sujeita à aprovação em AGE a ser deliberada em 2019.

Reestruturação Organizacional

Em 1 de março de 2019, foram emitidos Atos da Presidência, que definiram a nova estrutura organizacional da Companhia com a reestruturação de algumas de suas Diretorias Executivas, após deliberação em reunião do Conselho de Administração realizada em 22 de fevereiro de 2019. As antigas Diretoria de Planejamento e Expansão dos Transportes Metropolitanos – DM e Diretoria de Engenharia e Construções – DE, foram fundidas em apenas uma, formando a Diretoria de Engenharia e Planejamento - DE. Além disso, foi criada a Diretoria Comercial – DC que incorporou a gerência de negócios da Companhia e outras áreas correlatas, com o objetivo de: a) Prospectar mercados e parceiros para identificar oportunidades de inovar e propor negócios para ampliar as fontes de receitas; b) Gerir, preservar e expandir as fontes de receitas não tarifárias; c) Desenvolver e gerir novas fontes de recursos a partir das oportunidades geradas pelo patrimônio, conhecimento técnico e serviços disponíveis; e d) Gerir o patrimônio imobiliário da Companhia do Metrô.

Concessão da Linha 15 –Prata do Metrô

Em 11 de março de 2019, o Governo do Estado de São Paulo por meio da STM realizou leilão referente a licitação que concedeu as operações comerciais da linha 15 – Prata pelo período de 20 anos ao setor privado. O consórcio Via Mobilidade Linha 15 (formado pelo Grupo CCR e Ruasinvest) venceu com lance no montante de R\$ 160 milhões. A concessão se iniciará a partir da data da emissão de ordem de início da operação comercial da Linha-15-Prata.

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas Explicativas da Administração às
Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2018 e 2017

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



Conselho de Administração

Presidente

Oswaldo Garcia

Membros:

Almino Monteiro Álvares Affonso

Silvani Alves Pereira

José Umberto Pereira

Ruy Martins Altenfelder Silva

Ana Regina Rivas Vega

Jerônimo Antunes

Gilmario Ribeiro

Marcus Vinicius Vannucci

Felissa Sousa Alarcon

Marise Fernandes Araújo

RELATÓRIO DOS AUDITORES INDEPENDENTES SOBRE AS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

À DIRETORIA E ACIONISTAS DA COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO - METRÔ

Opinião

Examinamos as demonstrações financeiras da COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO – METRÔ (“Companhia”) que compreendem o balanço patrimonial em 31 de dezembro de 2018 e as respectivas demonstrações do resultado, do resultado abrangente, das mutações do patrimônio líquido, dos fluxos de caixa para o exercício findo naquela data, bem como as correspondentes notas explicativas, incluindo o resumo das principais políticas contábeis.

Em nossa opinião, as demonstrações financeiras acima referidas, apresentam adequadamente, em seus aspectos relevantes, a posição patrimonial e financeira da COMPANHIA DO METROPOLITANO DE SÃO PAULO - METRÔ em 31 de dezembro de 2018, o desempenho de suas operações e os seus fluxos de caixa para o exercício findo naquela data, de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil e as normas contábeis internacionais – *IFRS*.

Base para opinião

Nossa auditoria foi conduzida de acordo com as normas brasileiras e internacionais de auditoria. Nossas responsabilidades, em conformidade com tais normas, estão descritas na seção a seguir, intitulada “Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações contábeis”. Somos independentes em relação à Companhia de acordo com os princípios éticos relevantes previstos no Código de Ética Profissional do Contador e nas normas profissionais emitidas pelo Conselho Federal de Contabilidade, e cumprimos com as demais responsabilidades éticas conforme essas normas. Acreditamos que a evidência de auditoria obtida é suficiente e apropriada para fundamentar nossa opinião.

Principais Assuntos de Auditoria

Principais Assuntos de Auditoria (PAA) são aqueles que, em nosso julgamento profissional, foram os mais significativos em nossa auditoria do exercício corrente. Esses assuntos foram tratados no contexto de nossa auditoria das demonstrações contábeis como um todo e na formação de nossa opinião sobre essas demonstrações contábeis e, portanto, não expressamos uma opinião separada sobre esses assuntos.

Impairment do ativo imobilizado

Nota explicativa 11.4 – “Avaliação de recuperação dos ativos imobilizados – *impairment test*”

Motivo pelo qual o assunto foi considerado um PAA

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas Explicativas da Administração às
Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2018 e 2017

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



Em 31 de dezembro de 2018, os ativos classificados no grupo do imobilizado somavam o montante de R\$ 33.442.405 mil. Potenciais perdas por redução do valor recuperável (*impairment*) de bens do ativo imobilizado são determinadas com base em estimativas do valor em uso desses ativos. O cálculo do valor em uso requer o exercício de julgamentos relevantes sobre determinadas premissas, tais como: (i) estimativa da precificação das licitações, cujo os valores de precificação tendem a ser maiores que os efetivamente contratados; (ii) estimativa de preços unitários de mercado para cada grupo do Imobilizado Operacional, o qual foi obtido através de avaliação de contratos recentes formalizados pela Companhia do Metrô ou a avaliação média de mercado do metro quadrado negociado na Região Metropolitana de São Paulo, no caso de terrenos desapropriados; (iii) atualização dos contratos quando necessário, para a data base de 31/12/2018 pelo índice FIPE – IPC – Índice de Preços ao Consumidor do Município de São Paulo.

Como o assunto foi conduzido em nossa auditoria

Aspectos relevantes da nossa resposta de auditoria envolveram, entre outros, o entendimento dos principais controles relacionados aos processos de *impairment* e testes da efetividade dos controles considerados chave nesses processos. Quanto aos testes de detalhes em operações ou transações, nossa abordagem considerou os seguintes principais procedimentos: (i) Observação dos últimos contratos considerados como base para atualização monetária do ativo; (ii) verificação da base de dados de mercado para precificação de terrenos desapropriados; (iii) Verificação do índice FIPE – IPC acumulado da data do contrato até a data do encerramento do exercício; (iv) Verificação da aplicação das premissas de forma consistente ao modelo de cálculo e comparação com as bases contábeis registradas em 31/12/2018.

Consideramos que os critérios e premissas adotados pela Administração para determinação da perda por *impairment*, bem como as divulgações em notas explicativas, são razoáveis, em todos os aspectos relevantes, no contexto das demonstrações financeiras.

Cartel do Setor Metroferroviário

Nota explicativa 1.1.a.II – “Denúncias envolvendo o Metrô e a aquisição de ativos”

Motivo pelo qual o assunto foi considerado um PAA

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

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

A referida ação está em fase inicial, aguardando as citações de todas as empresas demandadas para apresentação de respostas. A Companhia do Metrô está sendo oficialmente reconhecida no processo como vítima.

Como o assunto foi conduzido em nossa auditoria

Obtivemos nosso entendimento com os responsáveis pela administração com objetivo de identificar e responder aos principais riscos relacionados ao processo de licitação de fornecedores de bens e serviços, a luz das mudanças introduzidas pela administração nos seus processos e controles para dar resposta a fraude identificada.

Tomamos ciência das principais ações investigatórias da Companhia conduzidas pelas Comissões Internas de Apuração. Discutimos as investigações com a Administração e avaliamos se as divulgações nas notas explicativas apresentam com razoabilidade os fatos ocorridos.

Consideramos que as divulgações em notas explicativas estão consistentes com as informações e representações obtidas.

Cartel de Empreiteiras - Operação Lava Jato

Nota explicativa 1.1. a.II – “Denúncias envolvendo o Metrô e a aquisição de ativos”

Motivo pelo qual o assunto foi considerado um PAA

Em 2017, o CADE instaurou processo administrativo para apurar a formação de cartel por empreiteiras que atuaram em licitações públicas, incluindo obras de metrô em sete Estados (São Paulo, Rio de Janeiro, Ceará, Minas Gerais, Paraná e Rio Grande do Sul) e no Distrito Federal. A apuração tramita perante a Superintendência geral da autarquia e se vale de informações obtidas por meio de acordo de leniência firmado junto àquele Conselho pela construtora Camargo Corrêa e pelo Ministério Público Federal – MPF, objeto de desdobramentos da 23ª fase da Operação Lava Jato.

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

Há uma ação civil pública proposta pelo Ministério Público Estadual, em 2011, que pretende recuperar valores na ordem de R\$ 327 milhões para a Companhia do Metrô. A Companhia do Metrô está sendo oficialmente reconhecida no processo como vítima.

Como o assunto foi conduzido em nossa auditoria

Obtivemos nosso entendimento com os responsáveis pela administração com objetivo de identificar e responder aos principais riscos relacionados ao processo de licitação de fornecedores de bens e serviços.

Tomamos ciência das principais ações investigatórias da Companhia conduzidas pelas Comissões Internas de Apuração. Discutimos as investigações com o responsável da Auditoria Interna, os assessores jurídicos da Companhia e avaliamos se as divulgações nas notas explicativas apresentam com razoabilidade os fatos ocorridos.

Consideramos que as divulgações em notas explicativas estão consistentes com as informações e representações obtidas.

Outros Assuntos

Demonstração do Valor Adicionado

As Demonstrações do Valor Adicionado (DVA), individuais e consolidadas, referentes ao exercício social findo em 31 de dezembro de 2018, elaboradas sob a responsabilidade da administração e apresentadas como informação suplementar para fins de IFRS, foram submetidas aos mesmos procedimentos de auditoria executados em conjunto com a auditoria das demonstrações contábeis. Para a formação de nossa opinião, avaliamos se essas demonstrações estão conciliadas com as demonstrações e registros contábeis, conforme aplicável, e se sua forma e conteúdo estão de acordo com os critérios definidos no Pronunciamento Técnico CPC nº 9 - "Demonstração do Valor Adicionado". Em nossa opinião, essas Demonstrações do Valor Adicionado estão elaboradas, em todos os aspectos relevantes, segundo os critérios definidos nesse Pronunciamento Técnico e são consistentes em relação as demonstrações contábeis individuais e consolidadas tomadas em conjunto.

Outras informações que acompanham as demonstrações financeiras e o relatório do auditor

Relatório Integrado

A administração da Companhia é responsável por essas outras informações que compreendem o Relatório Integrado.

Nossa opinião sobre as demonstrações financeiras não abrange o Relatório Integrado e não expressamos qualquer forma de conclusão de auditoria sobre esse relatório.

Em conexão com a auditoria das demonstrações financeiras, nossa responsabilidade é a de ler o Relatório Integrado e, ao fazê-lo, considerar se esse relatório está, de forma relevante, inconsistente com as demonstrações financeiras ou com nosso conhecimento obtido na auditoria ou, de outra forma, aparenta estar distorcido de forma relevante. Se, com base no trabalho realizado, concluirmos que há distorção relevante no Relatório Integrado, somos requeridos a comunicar esse fato. Não temos nada a relatar a este respeito.

Balanco Social

Nossos exames foram conduzidos com o objetivo de formarmos uma opinião sobre as demonstrações financeiras acima referidas, tomadas em conjunto. As informações contábeis contidas no balanço social referente ao exercício findo em 31 de dezembro de 2018, representam informações complementares a essas demonstrações, não sendo requeridas pelas práticas contábeis adotadas no Brasil e estão sendo apresentadas para possibilitar uma análise adicional. Essas informações complementares foram submetidas aos mesmos procedimentos de auditoria aplicados às demonstrações contábeis e, em nossa opinião, estão adequadamente apresentadas, em seus aspectos relevantes, em relação às demonstrações financeiras tomadas em conjunto.

Responsabilidades da Administração e da Governança Corporativa pelas demonstrações financeiras

A Administração da Companhia é responsável pela elaboração e adequada apresentação dessas demonstrações financeiras de acordo com as práticas contábeis adotadas no Brasil, normas contábeis internacionais - *IFRS* e pelos controles internos que ela determinou como necessários para permitir a elaboração de demonstrações financeiras livres de distorção relevante, independentemente se causada por fraude ou erro.

Na elaboração das demonstrações financeiras, a Administração é responsável pela avaliação da capacidade da Companhia continuar operando, divulgando, quando aplicável, os assuntos relacionados com a sua continuidade operacional e o uso dessa base contábil na elaboração das demonstrações financeiras, a não ser que a Administração pretenda liquidar o Companhia ou cessar suas operações, ou não tenha nenhuma alternativa realista para evitar o encerramento das operações.

Os responsáveis pela Governança Corporativa do Companhia são aqueles com responsabilidade pela supervisão do processo de elaboração e adequada apresentação das demonstrações financeiras.

Responsabilidades do auditor pela auditoria das demonstrações financeiras

Nossos objetivos são obter segurança razoável de que as demonstrações financeiras, tomadas em conjunto, estejam livres de distorção relevante, independentemente se causada por fraude ou erro, e emitir relatório de auditoria contendo nossa opinião. Segurança razoável é um alto nível de segurança, mas, não, uma garantia de que a auditoria realizada de acordo com as normas brasileiras e internacionais de auditoria sempre detectam as eventuais distorções relevantes existentes. As distorções podem ser decorrentes de fraude ou erro e são consideradas relevantes quando, individualmente ou em conjunto, possam influenciar, dentro de uma perspectiva razoável, as decisões econômicas dos usuários tomadas com base nas referidas demonstrações contábeis.

Como parte da auditoria realizada, de acordo com as normas brasileiras e internacionais de auditoria, exercemos julgamento profissional e mantemos ceticismo profissional ao longo da auditoria. Além disso:

- Identificamos e avaliamos os riscos de distorção relevante nas demonstrações financeiras, independentemente se causada por fraude ou erro, planejamos e executamos procedimentos de auditoria em resposta a tais riscos, bem como obtemos evidência de auditoria apropriada e suficiente para fundamentar nossa opinião. O risco de não detecção de distorção relevante resultante de fraude é maior do que o proveniente de erro, já que a fraude pode envolver o ato de burlar os controles internos, conluio, falsificação, omissão ou representações falsas intencionais.
- Obtemos entendimento dos controles internos relevantes para a auditoria para planejarmos procedimentos de auditoria apropriados nas circunstâncias, mas não com o objetivo de expressarmos opinião sobre a eficácia dos controles internos da Companhia.
- Avaliamos a adequação das políticas contábeis utilizadas e a razoabilidade das estimativas contábeis e respectivas divulgações feitas pela Administração.
- Concluimos sobre a adequação do uso, pela Administração, da base contábil de continuidade operacional e, com base nas evidências de auditoria obtidas, se existe uma incerteza relevante

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas Explicativas da Administração às
Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2018 e 2017

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



em relação a eventos ou condições que possam levantar dúvida significativa em relação à capacidade de continuidade operacional da Companhia. Se concluirmos que existe incerteza relevante, devemos chamar atenção em nosso relatório de auditoria para as respectivas divulgações nas demonstrações financeiras ou incluir modificação em nossa opinião, se as divulgações forem inadequadas. Nossas conclusões estão fundamentadas nas evidências de auditoria obtidas até a data de nosso relatório. Todavia, eventos ou condições futuras podem levar a Companhia a não mais se manter em continuidade operacional.

- Avaliamos a apresentação geral, a estrutura e o conteúdo das demonstrações financeiras, inclusive as divulgações e se as demonstrações financeiras representam as correspondentes transações e os eventos de maneira compatível com o objetivo de apresentação adequada.

Comunicamo-nos com os Administradores da Companhia a respeito da auditoria e das constatações efetuadas, dentre outros aspectos do alcance planejado, inclusive acerca de eventuais inadequações que possam existir nos controles internos.

São Paulo, 15 de fevereiro de 2019

MACIEL AUDITORES S/S
2CRC RS – 005460/O-0 – T - SP
ROGER MACIEL DE OLIVEIRA
Contador 1CRC RS – 71.505/O-3 – T - SP
Responsável Técnico

LUCIANO GOMES DOS SANTOS
Contador 1 CRC RS 59.628/O-2
Responsável Técnico

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas Explicativas da Administração às
Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2018 e 2017

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



Parecer e Declarações dos Diretores sobre as Demonstrações Financeiras

Declaro, na qualidade de Diretor Presidente da Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô, empresa pública com sede na Cidade de São Paulo, Estado de São Paulo, na Rua Augusta, nº 1626, CEP 01304-902, inscrita no CNPJ/MF sob nº 62.070.362/0001-06, que juntamente com os demais membros da Diretoria Executiva da Companhia revii, discuti e concordei com as demonstrações financeiras da Companhia referentes ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2018.

São Paulo, 21 de fevereiro 2019.

Silvani Alves Pereira
Diretor-Presidente

José Carlos Baptista do Nascimento
Diretor de Finanças

Paulo Sérgio Amalfi Meca
Diretor de Engenharia e Planejamento

Alfredo Falchi Neto
Diretor de Assuntos Corporativos

Milton Gioia Júnior
Diretor de Operações

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas Explicativas da Administração às
Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2018 e 2017

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



Parecer e Declarações dos Diretores sobre o Parecer dos Auditores Independentes

Declaro, na qualidade de Diretor Presidente da Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô, empresa pública com sede na Cidade de São Paulo, Estado de São Paulo, na Rua Augusta, nº 1626, CEP 01304-902, inscrita no CNPJ/MF sob nº 62.070.362/0001-06, que juntamente com os demais membros da Diretoria Executiva da Companhia revii, discuti e concordei com a opinião expressada no parecer dos auditores independentes, referentes ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2018.

São Paulo, 21 de fevereiro 2019.

Silvani Alves Pereira
Diretor-Presidente

José Carlos Baptista do Nascimento
Diretor de Finanças

Paulo Sérgio Amalfi Meca
Diretor de Engenharia e Planejamento

Alfredo Falchi Neto
Diretor de Assuntos Corporativos

Milton Gioia Júnior
Diretor de Operações

RELATÓRIO ANUAL DO COMITÊ DE AUDITORIA ESTATUTÁRIO – 2018

Aos Conselheiros de Administração da
Companhia do Metropolitano de São Paulo - METRÔ

1 INFORMAÇÕES INICIAIS

O Comitê de Auditoria Estatutário (Comitê ou CAE) da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ é órgão técnico de auxílio permanente do Conselho de Administração e foi implementado com a eleição de seus membros na reunião do Conselho de Administração de 29 de junho de 2018, em atendimento à Lei Federal nº 13.303/2016.

O Comitê reporta-se ao Conselho de Administração e atua com autonomia e independência no exercício de suas funções, funcionando como órgão auxiliar, consultivo e de assessoramento, sem poder decisório ou atribuições executivas.

As funções e responsabilidades do Comitê são desempenhadas em cumprimento às atribuições legais e estatutárias aplicáveis, definidas em seu Regimento Interno.

Toda a análise e manifestação do Comitê baseiam-se nas informações recebidas da Administração, dos auditores independentes, da auditoria interna, dos responsáveis pelo gerenciamento de riscos e de controles internos e nas suas próprias análises decorrente de sua atuação de supervisão e monitoramento.

O Comitê de Auditoria Estatutário atualmente é composto por três membros, eleitos na reunião do Conselho de Administração de 29 de junho de 2018, sendo eles: Jerônimo Antunes, Conselheiro de Administração Independente e Coordenador do CAE, com reconhecida experiência em assuntos de contabilidade societária, Alexandre Akio Motonaga e Silverio Crestana.

2 ATIVIDADES REALIZADAS NO PERÍODO

No período de 04 de julho de 2018 (data da primeira reunião) até 18 de março de 2019, o Comitê reuniu-se 18 vezes. Em uma dessas reuniões contou com a participação dos membros dos Comitês de Auditoria Estatutários da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos – CPTM e da São Paulo Transporte S/A – SPTrans, com o objetivo de compartilhar as informações disponíveis visando propor Plano de Ação conjunto para combater às irregularidades no Bilhete Único. Para tratar do mesmo assunto participou também de reunião do Comitê Gestor de Integração, em 23 de novembro de 2018, juntamente com os CAEs da CPTM e SPTrans.

As reuniões do Comitê do METRÔ envolveram os Diretores, Gerentes e outros colaboradores da companhia. Os extratos das atas das reuniões do Comitê são publicadas no portal da transparência no site www.metro.sp.gov.br, cumprindo a legislação vigente.

As principais atividades realizadas foram:

- Conhecimento e acompanhamento das auditorias em andamento;
- Acompanhamento do processo visando contratação da Auditoria financeira do

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas Explicativas da Administração às
Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2018 e 2017

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



Sistema da Bilhetagem Eletrônica – SBE;

- Acompanhamento do processo visando a contratação de Auditoria para Análise das Demonstrações Financeiras da Companhia para o ciclo 2019/2020;
- Conhecimento do Sistema de Arrecadação Tarifária;
- Acompanhamento da criação e estruturação da área de Conformidade, Gestão de Riscos e Controle Interno;
- Acompanhamento da elaboração e recomendação de aprovação: do Regulamento da Auditoria Interna; da Política de Governança Corporativa; da Política de Conformidade; e do Regimento Interno do Comitê de Auditoria;
- Acompanhamento das ações para treinamento e divulgação do Código de Conduta e Integridade;
- Plano de ação para formulação de Política, Diretrizes e objetivos para a celebração de acordos;
- Acompanhamento das atividades de gestão de riscos corporativos;
- Conhecimento sobre o contrato de seguro *Directors and Officers Liability Insurance D&O*;
- Acompanhamento das averiguações e das denúncias recebidas via Canal de Denúncias;
- Supervisão da atuação dos auditores independentes, com reunião com equipe e plano de trabalho da Auditoria das Demonstrações Contábeis;
- Acompanhamento do processo de elaboração das demonstrações financeiras, em conformidade com as práticas contábeis adotadas no Brasil;
- Acompanhamento da implementação das novas normas contábeis;
- Apreciação da operação societária de troca de ativos relativos às Linha 11 – Expresso Leste (Metrô) e Linha 5 (CPTM) e o Estado;
- Apreciação e manifestação sobre a operação societária envolvendo a transação de ativos entre o Estado e a Companhia do Metrô, considerando o aporte de capital em bens de os 26 Trens da CAF e sobressalentes adquiridos pelo Estado para a Linha 5;
- Avaliação das premissas do cálculo do passivo atuarial dos Planos de Benefícios I e II da Previdência Suplementar do Metrô;
- Identificação e recomendação para melhorias nos processos, durante as discussões com as diversas áreas convocada, bem como acompanhamento e monitoramento das implantações dessas recomendações;
- Acompanhamento da implementação na Companhia do Metrô das novas normas contábeis: IFRS 15 – Receita de Contrato com Cliente e IFRS 9 – Instrumentos Financeiros com aplicabilidade a partir de 01/01/2018 e IFRS 16 – Arrendamento Mercantil com aplicabilidade a partir de 01/01/2019;
- Avaliação das premissas do cálculo do passivo atuarial dos Planos de Benefícios I e II da Previdência Suplementar do Metrô;
- Acompanhamento do processo de elaboração das demonstrações financeiras, em conformidade com as práticas contábeis adotadas no Brasil e com as normas internacionais de relatório financeiro;
- Revisão das Informações Trimestrais – ITRs, do Relatório Anual da Administração e das Demonstrações Financeiras.

O Comitê reporta mensalmente, nas reuniões do Conselho de Administração, os assuntos tratados em suas reuniões.

3 RECOMENDAÇÕES PARA MELHORIAS NOS PROCESSOS DE NEGÓCIOS

No decorrer das reuniões realizadas no período em questão com os gestores das diversas áreas da Companhia, foram efetuadas recomendações e sugestões de ações corretivas de melhoria para processo de controles e gestão dos negócios. As pendências e os respectivos atendimentos às ações corretivas são devidamente registrados em atas e monitorados quanto à sua implantação.

4 AVALIAÇÃO DA EFETIVIDADE DAS AUDITORIAS INDEPENDENTES E INTERNA

O Comitê mantém comunicação com os auditores internos e independentes, permitindo discussão dos resultados de seus trabalhos, de aspectos contábeis e de controles internos relevantes e, em decorrência, avalia como plenamente satisfatório o volume e a quantidade das informações fornecidas por esses profissionais, os quais apoiam sua opinião acerca da adequação e integridade dos sistemas de controle internos e das demonstrações financeiras. Ademais, não foram identificadas situação que pudessem afetar a objetividade e a independência dos auditores independentes e/ou a autonomia dos auditores internos.

A Maciel Auditores S/S foi a empresa de auditoria responsável por examinar as demonstrações financeiras e emitir opinião quanto ao seu preparo consoante às práticas contábeis adotadas no Brasil.

O Comitê acompanhou as atividades realizadas pela Auditoria Interna bem como da área de Gestão de Riscos Corporativos, Segurança da Informação e Conformidade, mantendo participação permanente de representante de ambas nas reuniões do Comitê. Igualmente, o Comitê supervisionou as atividades da Auditoria Independente, por meio da realização de reuniões, e eventual revisão dos relatórios emitidos. Em decorrência, o Comitê avalia positivamente a cobertura e a qualidade dos trabalhos realizados pela Auditoria Interna e pela Auditoria Independente, concernentes às demonstrações financeiras do exercício social findo em 31 de dezembro de 2018.

5 AVALIAÇÃO DAS QUALIDADE DAS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

A Administração é responsável pela definição e implantação de sistemas de informações que produzam as demonstrações financeiras do METRÔ, em observância à legislação societária e práticas contábeis, tendo o Comitê se reunido com os responsáveis pelas áreas de finanças/contabilidade para análise dos procedimentos que envolveram o processo de elaboração das demonstrações financeiras relativos ao exercício social findo em 31 de dezembro de 2018.

Ao final, discutiu com os auditores independentes os resultados dos trabalhos e as suas conclusões sobre a auditoria das referidas demonstrações financeiras, cuja opinião se apresenta sem ressalvas. Os principais pontos discutidos também se relacionam com as práticas contábeis adotadas, e, ainda, com recomendação e demais apontamentos nos relatórios de controles internos e apresentação das demonstrações financeiras.

Com relação ao déficit financeiro frente ao serviço prestado que resultou em uma perda de R\$ 160.605 milhões em 2018, no Sistema de Bilhetagem Eletrônica – SBE, no que se refere ao Bilhete Único – BU, a Companhia está participando de análise conjunta com a SPTrans e CPTM visando identificar causas e efeitos, nos termos da nota explicativa 23 (a).

O Comitê verificou que as demonstrações financeiras estão apropriadas em relação às práticas contábeis e à legislação societária brasileira.

6 CONCLUSÕES

Durante a conclusão dos trabalhos, o Comitê não identificou nenhuma situação que pudesse afetar a objetividade e a independência da Maciel Auditores com relação ao METRÔ. Dessa forma, o Comitê informa ao Conselho de Administração que não tem conhecimento de nenhum tipo de relacionamento entre a Maciel Auditores e o METRÔ que possa ter afetado sua independência na execução dos trabalhos da auditoria independente das demonstrações financeiras encerradas em 31 de dezembro de 2018.

Registra-se, ainda, que não foi identificada nenhuma situação de divergência significativa entre a Administração do METRÔ, os Auditores Independentes e o próprio Comitê de Auditoria em relação às Demonstrações Financeiras do exercício findo em 31 de dezembro de 2018.

As opiniões e julgamentos do Comitê dependem das informações que são apresentadas pelo METRÔ, em particular dos Administradores, Diretoria de Finanças, Auditoria Interna, Conformidade e Gestão de Riscos e demais diretorias, além dos Auditores Independentes.

Os Membros do Comitê de Auditoria Estatutário, no exercício de suas atribuições e responsabilidades legais, procederam ao exame e análise das Demonstrações e julgam que todos os assuntos pertinentes que lhe foram dados a conhecer estão adequadamente divulgados nas Demonstrações Financeiras da Companhia relativas ao exercício social findo em 31 de dezembro de 2018 acompanhadas do Relatório dos Auditores Independentes emitido sem ressalvas, não tendo constatado nenhuma ocorrência capaz de comprometer a qualidade e a integridade das informações a serem divulgadas, e recomendam ao Conselho de Administração a aprovação e a publicação das Demonstrações Financeiras do exercício de 2018.

São Paulo, 18 de março de 2018.

Jerônimo Antunes
Coordenador do CAE

Alexandre Akio Motonaga
Membro

Silvério Crestana
Membro

Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô

Notas Explicativas da Administração às
Demonstrações Financeiras em 31 de dezembro de 2018 e 2017

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



Parecer do Conselho Fiscal

Senhores Acionistas, os membros do Conselho Fiscal da Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô, em reunião realizada em 28 de fevereiro de 2019, no uso de suas atribuições legais e estatutárias, examinaram o Relatório da Administração, as Demonstrações Financeiras e as respectivas Notas Explicativas, referentes ao exercício social encerrado em 31 de dezembro de 2018, acompanhadas do relatório dos auditores independentes, Maciel Auditores S/S, sem ressalvas, tendo encontrado tais documentos em conformidade com as prescrições legais aplicáveis, opinam favoravelmente à sua aprovação pelos acionistas reunidos em Assembleia Geral.

São Paulo, 21 de março de 2019.

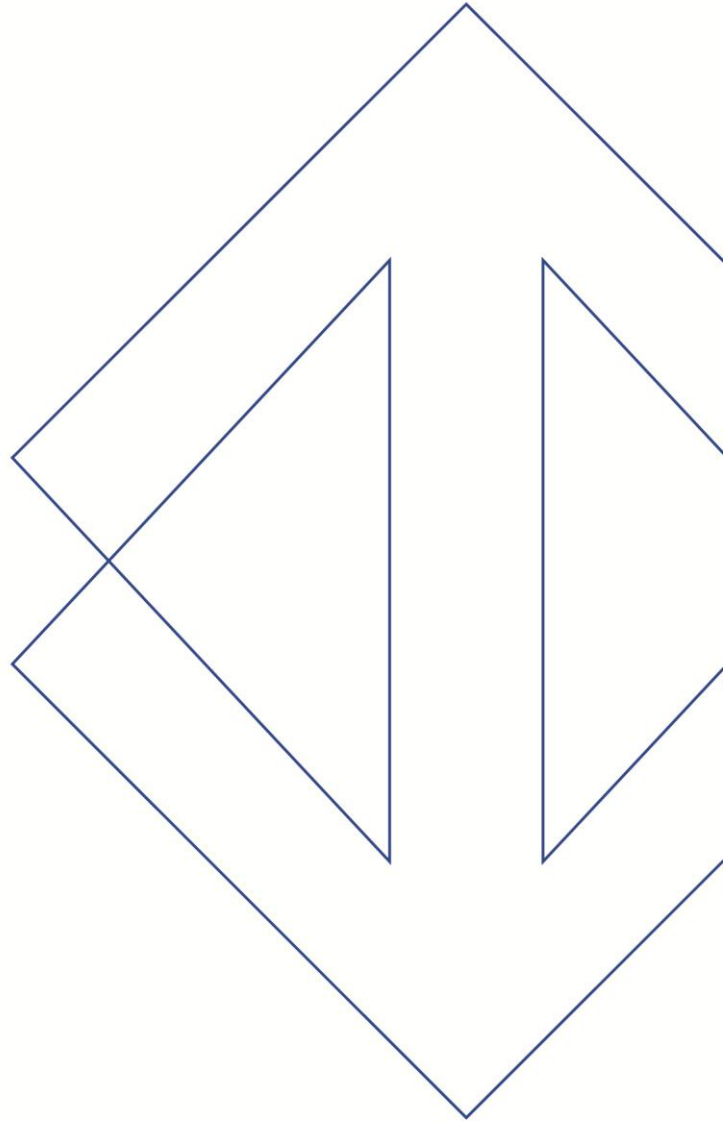
Clodoaldo Pelissioni

Arlinton Nakazawa

Cicera Souza Veloso

Altamiro Francisco da Silva

www.metro.sp.gov.br



SÃO PAULO
GOVERNO DO ESTADO

| Secretaria de Transportes Metropolitanos