RELATÓRIO DA ADMINISTRAÇÃO 2018

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 consequentemente 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 nº 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.

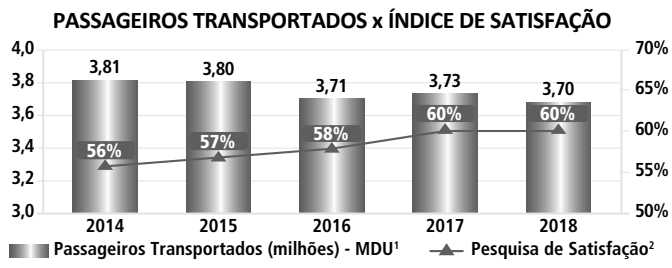
Tão relevante quanto os resultados descritos é a percepção e a satisfação das pessoas que utilizam nossos serviços. Essas pessoas são o motivo do nosso empenho e dedicação e nos mostram o quanto ainda podemos evoluir. É isso que nos motiva todos os dias a oferecer melhores serviços, pois o Brasil passa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

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

GRANDES NÚMEROS

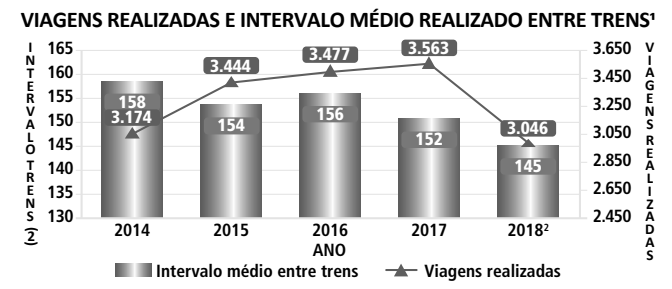
REDE METROVIÁRIA	2014	2015	2016	2017	2018
REDE METROVIÁRIA (METRÔ DE SÃO PAULO, VIAQUATRO E VIAMOBILIDADE)					
km de extensão	75,1	77,4	77,4	80,4	**96,0**
nº de estações	66	68	68	71	**84**
nº de linhas	6	6	6	6	**6**
LINHAS OPERADAS PELO METRÔ DE SÃO PAULO					
km de extensão	66,2	68,5	68,5	71,5	**64,7**
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	**1,1**

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS x ÍNDICE DE SATISFAÇÃO



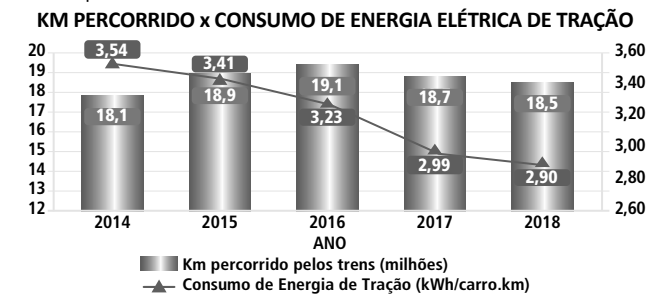
¹ Média dias úteis.
² *Top two box*. Corresponde ao somatório dos percentuais das avaliações "Muito Bom" e "Bom".

VIAGENS REALIZADAS E INTERVALO MÉDIO REALIZADO ENTRE TRENS¹

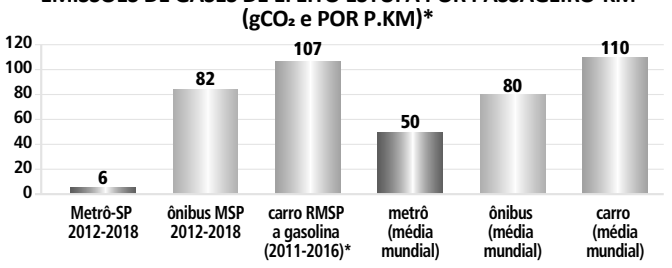


¹ Corresponde à média ponderada dos intervalos realizados em todas as linhas da rede.
² Não inclui os dados da Linha 5 - Lilás que passou a ser operada em regime de concessão pela ViaMobilidade em 04/08/2018.

KM PERCORRIDO x CONSUMO DE ENERGIA ELÉTRICA DE TRAÇÃO

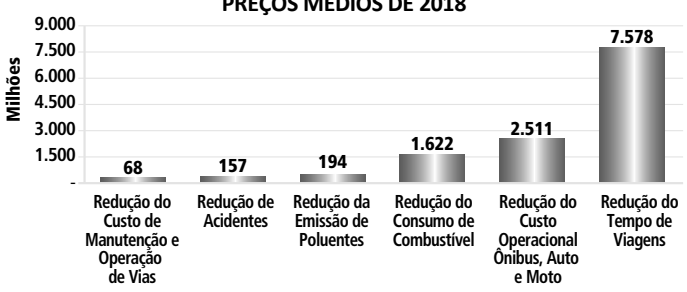


EMISSÕES DE GASES DE EFEITO ESTUFA POR PASSAGEIRO-KM (gCO_2 e POR P.KM)*

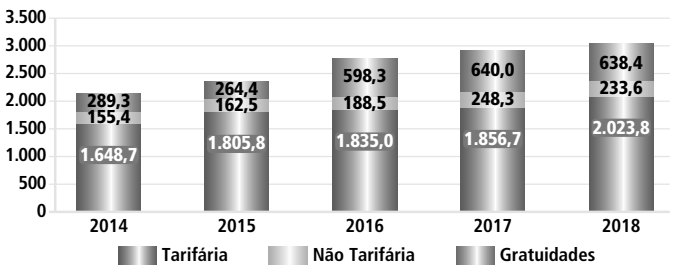


*Dados de emissão de veículos a gasolina, considerando-se atualizações de autonomia e frota de veículos da RMSP.

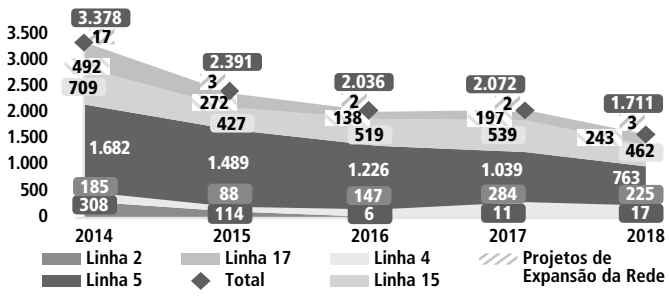
BENEFÍCIOS SOCIAIS 2018 - TOTAL DE R$12,1 BILHÕES PREÇOS MÉDIOS DE 2018



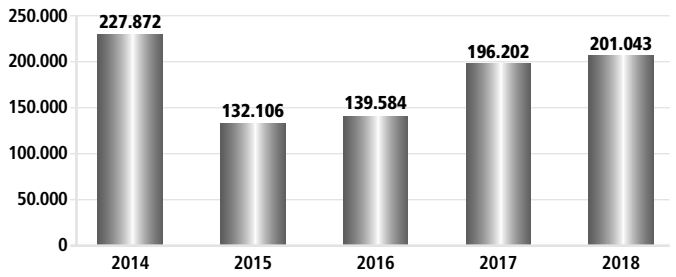
RECEITA OPERACIONAL



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 resultado 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.

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.

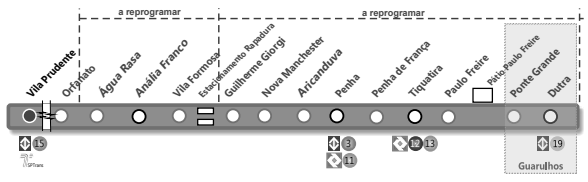
Expansão 2018

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

14,4 Extensão (km) | 13 Estações | 1 Pátio | 1.821.310 Passageiros/Dia Útil (incluindo trecho em operação) | 100 Headway(s) | +36 Trens



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

14,4 Extensão (km) | 11 Estações | 1 Pátio | 893.520 Passageiros/Dia Útil (incluindo trecho em operação) | 115 Headway(s) (projeto) | 29 Trens

Benefícios

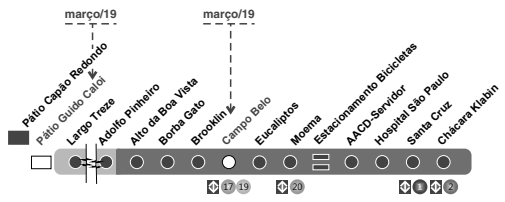
- Conexão do bairro da Vila Sônia, na zona oeste, com as regiões de Pinheiros, Paulista, Consolação e centro da cidade de São Paulo.
- Integração dos centros comerciais de Butantã, Pinheiros, Faria Lima, Paulista e centro da cidade de São Paulo.
- Facilitação de acesso a importantes centros médicos como 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

11,5 Extensão (km) | 11 Estações | 1 Pátio | 855.420 Passageiros/Dia Útil (incluindo trecho em operação) | 100 Headway(s) (projeto) | +26 Trens



Benefícios

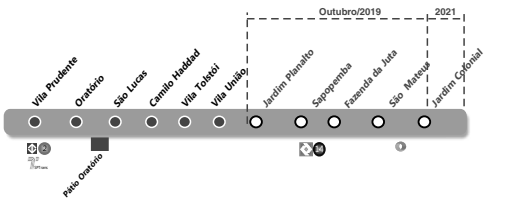
- Acesso a complexos hospitalares como Santa Casa de Misericórdia de Santo Amaro, Hospital Alvorada, Hospital do Servidor Público Estadual, Hospital Edmundo Vasconcelos, Hospital de Rim e Hipertensão, Maternidade do Amparo Maternal, Hospital São Paulo, Hospital Santa Cruz e centros especializados para 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

15,3 Extensão (km) | 11 Estações | 1 Pátio | 405.460 Passageiros/Dia Útil (incluindo trecho em operação) | 132 Headway(s) | 27 Trens



Benefícios

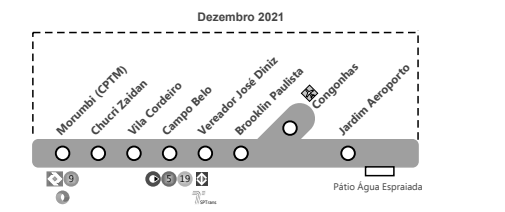
- Conexão de bairros populosos, como São Mateus, Sapopemba e Cidade Tiradentes à região central da cidade de São Paulo com integração à Linha 2 - Verde na Estação Vila Prudente.
- Modernos conceitos de inserção urbana, com menos desapropriações, desafogando o sistema viário urbano.
- O sistema monotrilho 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 JARDIM AEROPORTO - CONGONHAS - MORUMBI

7,7 Extensão (km) | 8 Estações | 1 Pátio | 184.710 Passageiros/Dia Útil | 180 Headway(s) | 14 Trens



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 consequentemente 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 nº 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!

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.pdf**

continua →

continuação

RELATÓRIO DA ADMINISTRAÇÃO 2018

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**
ViaMobilidade[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	19,0	1.233,7	19,1	1.220,0	18,9
Ônibus intermunicipal - EMTU	**524,2**	**8,0**	**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**	**15,0**	**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

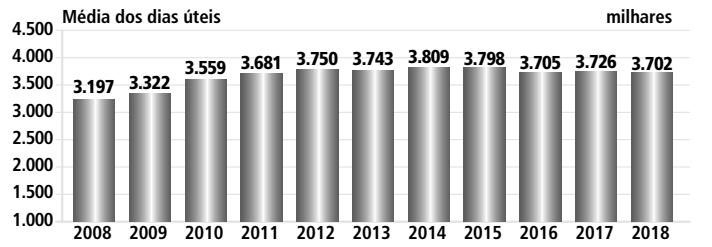
[1] Corresponde ao total de entradas na rede + transferências entre linhas nas estações Sé, Paraíso, Ana Rosa e Vila Prudente.

[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 setembro/2018 e também pela ampliação da operação comercial da Linha 15 - Prata para o trecho Vila Prudente-Vila União em dezembro/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% são representados pela utilização dos bilhetes Edmonson (11,2%) e pelas transferências não bilhetadas provenientes da CPTM, EMTU, ViaQuatro e ViaMobilidade (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 pelo consórcio ViaMobilidade.

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 edificados 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.

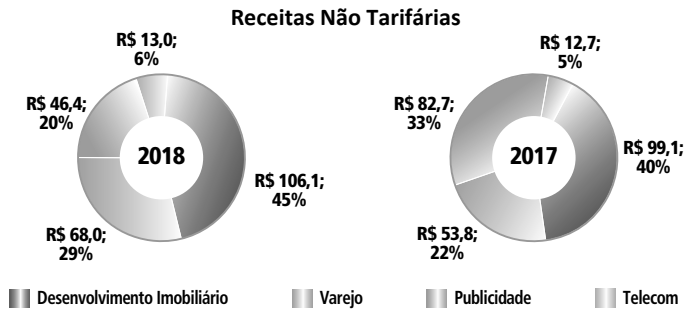
Telecomunicações - exploração dos espaços das estações e túneis para o desenvolvimento de projetos de telecomunicação focados em proporcionar aos usuários maior disponibilidade de acesso a serviços de telefonia, internet e sistemas de fibra ótica.

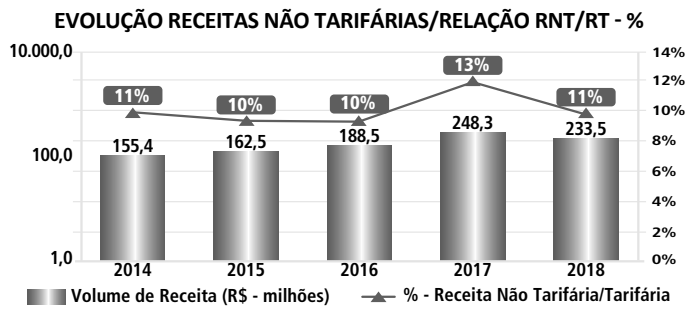
A obtenção de receitas acessórias tem papel relevante na busca do equilíbrio financeiro da Companhia, alinhada a diversas outras medidas para a redução dos custos e despesas. O resultado de 2018 foi da ordem de R$ 233,5 milhões, representando 11% das receitas tarifárias. A queda em relação ao ano anterior 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 este 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:





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 de 2018 e 2017
Preços médios 2018

Discriminação	Unidade	2018 Quantidade (mil)	2018 Valor (R$) (milhões)	2017 Quantidade (mil)	2017 Valor (R$) (milhões)
Redução do Custo de Manutenção e Operação de Vias	–	–	67,91	–	62,49
Redução do Custo de Acidentes	n° de acidentes	9	157,27	18	322,55
Redução da 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	–	12.844,86

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.

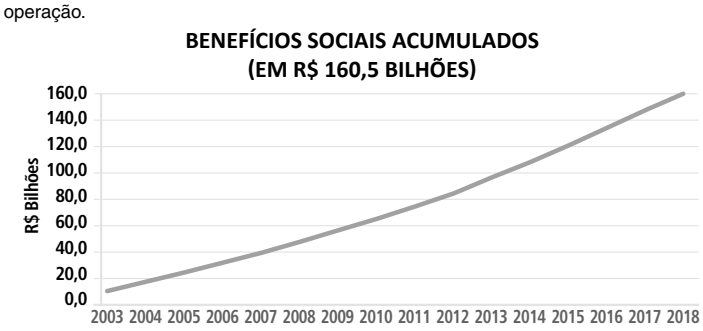
A redução das horas se deveu ao aumento da velocidade média dos ônibus, que passou de 19,34 km/h em 2017 para 21,16 km/h em 2018 (segundo dados da SPTrans), e dos automóveis, de 14,95 km/h para 21,68 km/h (segundo dados da CET). Como o ganho de tempo é obtido contrapondo-se a velocidades do metrô com 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 pela Cia. ocorreu principalmente devido à transferência da Linha 5 - Lilás, que era operada pelo Metrô, para a concessionária ViaMobilidade.

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 lindeiras, 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.

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 2019-2023 E PLANO DE NEGÓCIOS 2019
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 de jornadas e escalas de trabalho, programas de demissão voluntária, plano de assistência médica e gastos com energia elétrica de tração.

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.

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.

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.

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

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%**

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.pdf**

continua

continuação

RELATÓRIO DA ADMINISTRAÇÃO 2018

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 voluntária - 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%**
Impairment 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 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 contribuição social corrente 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 ViaMobilidade.

A seguir, quadro comparativo dos investimentos 2018 x 2017:

(R$ milhões)

Programa de Investimentos	Ano 2018	Ano 2017
1. Rede Atual (Modernização e Recapacitação)	**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 (Lg. 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**

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 nº 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 nº 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 nº 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

DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS EM 31 DE DEZEMBRO DE 2018 E 2017

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

BALANÇO 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

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

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)

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)

DEMONSTRAÇÃO DAS MUTAÇÕES DO PATRIMÔNIO LÍQUIDO

	Nota explicativa	Capital social subscrito	Ações em tesouraria	Ajustes de avaliação patrimonial	Lucros (prejuízos) acumulados	Total
Saldos em 31 de dezembro de 2016		33.592.881	–	4.960	(5.328.315)	28.269.526
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
Saldos em 31 de dezembro de 2017		36.461.066	–	(107.956)	(5.637.398)	30.715.712
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**
Saldos em 31 de dezembro de 2018	**21**	**38.516.495**	**(16)**	**(68.397)**	**(6.156.582)**	**32.291.500**

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)
Variação 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 (acréscimo) em ativos		**99.482**	(228.412)
Variação 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
Acréscimo 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

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)
		2.725.437	2.725.478
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)
		(830.141)	(707.364)
Valor adicionado bruto		**1.895.296**	2.018.114
Depreciação e amortização	11	**(386.285)**	(314.732)
Valor adicionado líquido produzido pela Companhia		**1.509.012**	1.703.382
Valor adicionado recebido em transferência			
Juros, lucros e dividendos sobre ações		**528**	2.864
Receitas financeiras	25	**47.642**	48.125
		48.170	50.989
Valor adicionado total a distribuir		**1.557.182**	1.754.371

	Nota explicativa	31/12/2018	31/12/2017
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
		1.839.829	1.836.658
Impostos, taxas e contribuições	16		
Federais		**184.750**	188.342
Estaduais		**75**	106
Municipais		**16.328**	10.053
		201.153	198.501
Remuneração de capitais de terceiros			
Despesas financeiras	25	**7.402**	3.102
Aluguéis		**27.982**	25.194
		35.384	28.296
Remuneração de capitais próprios			
Prejuízo do exercício		**(519.184)**	(309.083)
		(519.184)	(309.083)
Valor adicionado total distribuído		**1.557.182**	1.754.371

As notas explicativas são parte integrante das demonstrações financeiras

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.pdf**

continua

continuação

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)

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 Jardim Aeroporto - Congonhas - Morumbi (CPTM) e Pátio Água Espraiada), 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 a título de ressarcimento de gratuidades no uso dos transportes oferecidos 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 - PGE, 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 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 das 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 para toda estrutura de tarifas aplicadas pela Companhia: Bilhetes Exclusivos, Integrados e Temporais.

vi) Ressarcimento de Gratuidades e Apoio à 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 aprovado o Decreto nº 63.085, para liberação de R$ 2.524.775 para investimentos, R$ 177.720 do apoio à 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

Em 04 de agosto de 2018 a Linha 5 - Lilás passou a ser operada pelo Consórcio ViaMobilidade. 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 n° 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 à 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 túneis, 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, 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 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 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 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 registrado 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 serviços 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 às 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 a 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.

continuação

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)

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 exercício 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 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 é transferida 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 nos 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 momento 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, à medida que satisfeitas 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 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 de 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 a 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.

Norma	Descrição/Exigências	Impactos/Transição
IFRS 16 - Operações de Arrendamento Mercantil/CPC 06 (R2)	Estabelece que arrendamentos financeiros e operacionais passam a ter o mesmo tratamento contábil, ficando de fora do escopo dessa nova norma apenas contratos de até 12 meses ou de pequenos montantes. Determina assim que os arrendatários passam a ter que reconhecer em seu passivo os pagamentos futuros e em seu ativo o direito de uso/imobilizado do bem arrendado. De forma a reconhecer em resultado apenas despesas com depreciação ou amortização e não mais despesas de arrendamento. A nova norma é efetiva para exercícios iniciados a partir de 1° de janeiro de 2019.	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 à locação de lajes corporativas a longo prazo. A Companhia optou pelo método de transição modificado.
IFRIC 23 - Incerteza sobre Tratamentos de Impostos sobre o Lucro	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. A nova norma é efetiva para exercícios iniciados a partir de 1° de janeiro de 2019.	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 está integralmente embasada em entendimentos já aceitos pelas autoridades fiscais brasileiras e regida de forma ampla pela Lei nº 12.973/14.

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 à 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 prazos, 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.

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
Total		**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
Total		**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.

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 às 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
Total	**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.

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

	Caixa e equivalentes de caixa e aplicações financeiras [b]	
Classificação de risco [a]	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 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 de 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.

continuação

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 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 à 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 à STM para formular estudos de viabilidade econômica e aplicação de ajustes tarifários, quando aplicáveis, aos preços das tarifas de forma a buscar o equilíbrio, tanto da parte da Companhia quanto para a sociedade, porém não é possível garantir que o preço da tarifa sempre se manterá em patamares benéficos para o resultado 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 se equipara 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 às 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.

	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 n° 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.

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 Petrobras (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 à 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 está sendo cobrado judicialmente; b) Petrobrás 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 Velozo (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.

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 exercício	**(1.040)**	(54.330)
Créditos recuperados no exercício	**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 ViaMobilidade, 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 nas estações.

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

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 empresas divulgadas.

9.1 Investimentos em empresas com ações negociadas em bolsas

Empresas	Código B3	Custo de Aquisição - R$	Quantidade de Ações 31/12/2018	Quantidade de Ações 31/12/2017	Tipo	Cotação em bolsa de valores ou apurado pelo valor patrimonial (R$ por ação) 31/12/2018	Cotação 31/12/2017	Valor justo de mercado 31/12/2018	Valor justo de mercado 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.

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 de 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**	159.138
Encargos Sociais	**547.452**	463.691
Benefícios	**412.642**	421.506
Previdência Suplementar	**142.841**	131.189
Total no Exercício	**5.212.304**	4.668.275
Número de Membros (ao fim do exercício)		
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 à Lei n° 8.852/94, corresponde a R$ 21.310,65 para Diretor estatutário (parecer do Conselho de Defesa dos Capitais do Estado - CODEC n° 001/2018) e a R$ 29.329,00 para Diretor não estatutário.

11. IMOBILIZADO

11.1 Por tipo de ativos

	Edifícios	Estações	Túneis, Elevados, Terminais e Outras Estruturas	Material Rodante (Trens)	Sistemas de Via e Auxiliares	Instalações e Equipamentos	Terrenos	Obras em Andamento	Consolidado 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 para 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:

	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 4.540/14, 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 à nova extensão da malha, o período de 30 anos. Esta ação é prospectiva e refere-se 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:

	Edifícios, obras civis, sistemas, máquinas, equipamentos e outros bens		
Vida Útil Estimada	**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 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 Civis 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 há 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.

continuação

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)

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	–

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 Civis	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	*Softwares* 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 se encontravam no andamento e foram baixados posteriormente.

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 nº 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 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.

		31/12/2018			31/12/2017		
		Circulante	Não Circulante	Total	Circulante	Não Circulante	Total
Partes relacionadas	**Natureza da principal operação**						
Ativos							
GESP	C/R - serviços de transporte [a]	**177.086**	700	**177.086**	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	(238.285)	(70.146)
Resultado						2018	2017
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.

[d] Receitas auferidas na Linha 5 - Lilás, apesar de todas as estações e trens em operação serem de propriedade da Companhia Paulista de Trens Metropolitanos - CPTM, a operação desta linha é realizada pela Companhia, conforme Convênio firmado e, posteriormente, convalidado em 27 de dezembro de 2012. A partir de agosto de 2018, a operação e manutenção passou a ser executada pela ViaMobilidade, por meio de contrato de concessão com o Governo do Estado de São Paulo, assinado em 5 de abril de 2018 - Nota explicativa 20.

[e] Trata-se de valor pago com os 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 translado 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, operadas 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.

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 exercício 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 n° 783/2017 e a Lei n° 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 n° 783/2017 e a Lei n° 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 n° 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.

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

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 nº 8.200/91 - CSLL [a]	**(2.443)**	(2.414)
Subvenção para Investimento - MP 408/2002 [b]	**1.317**	1.317
Perdas Crédito em Poder do 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 exercícios	**(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 nº 8.200/91 em relação à depreciação prevista na Lei nº 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.

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.

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

Em 31 de dezembro de 2018, a sensibilidade do saldo do passivo atuarial às mudanças nas principais premissas utilizadas, considerando mantidas as demais, segue:

	Variação	Aumento na premissa	Redução na premissa
Plano I			
Taxa de desconto	0,25%	Redução de 2,24 %	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

	Plano I
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
Saldo final em 31 de dezembro de 2017	257.611
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)**
Saldo final em 31 de dezembro de 2018	**216.413**
Valor presente das obrigações atuariais	**1.507.865**
Valor justo dos ativos do plano	**(1.291.452)**
Passivo líquido em 31 de dezembro de 2018	**216.413**

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.

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 se considera 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 cível.

De maneira geral, os processos cíveis estão relacionados, principalmente à discussão de créditos a receber, indenizações por dano material e 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 Metrus 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 Metrus. 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 Metrus, onde se discutem indenizações trabalhistas acrescido de custas processuais, correção monetária, juros de mora e de honorários advocatícios, que o Instituto não reconhece como sua obrigação.

Adicionalmente, foram movidas diversas reclamações trabalhistas contra a EMTEL, nas quais o 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 a demolições, multas aplicadas e discussões sobre aplicação de tributos.

19.4 Processos judiciais não provisionados

A Companhia possui ações de natureza trabalhista, cível 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

continuação

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$ 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 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 a 6.434.942 ações).

A composição do capital social está abaixo apresentada:

	31/12/2018		31/12/2017	
ACIONISTA	**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 exercício	**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 exercício	**6.866**	6.435
Quantidade média ponderada de ações em tesouraria	**0,004**	–
Prejuízo diluído por ação ordinária	**(75,62)**	(48,03)

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 nº 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 do 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 nº 12.546/11, artigo 8º, Anexo I e suas respectivas alterações.

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 em 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.

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.

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 ViaMobilidade 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.

CONSELHO DE ADMINISTRAÇÃO

Osvaldo Garcia - Presidente

Membros:

Almino Monteiro Álvares Affonso
Silvani Pereira
José Umberto Pereira
Ruy Martins Altenfelder Silva
Ana Regina Rivas Vega
Jerônimo Antunes
Gilmario Ribeiro
Marcus Vinicius Vannucchi
Felissa Sousa Alarcon
Marise Fernandes de Araújo

DIRETORIA EXECUTIVA

Silvani Pereira
Diretor-Presidente &
Diretor de Finanças Interino

Milton Gioia Junior
Diretor de Operações

Paulo Sérgio Amalfi Meca
Diretor de Engenharia e
Planejamento

Alfredo Falchi Neto
Diretor de Assuntos Corporativos

Claudio Roberto Ferreira
Diretor Comercial

Willian Fernandes da Silva Leite
Gerente de Controladoria

Wilson Bandeira de Moura
Contador
CRC 1SP-223.198/O-1

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 politicas 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

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 de1998 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.

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.pdf**

continua

continuação

RELATÓRIO DOS AUDITORES INDEPENDENTES SOBRE AS DEMONSTRAÇÕES FINANCEIRAS

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.
Balanço 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 a Companhia ou cessar suas operações, ou não tenha nenhuma alternativa realista para evitar o encerramento das operações.
Os responsáveis pela Governança Corporativa da 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.
• Concluímos sobre a adequação do uso, pela Administração, da base contábil de continuidade operacional e, com base nas evidências de auditoria obtidas, se existe uma incerteza relevante em relação a eventos ou condições que possam levantar dúvida significativa em relação à capacidade de continuidade operacional da Companhia. Se concluirmos que existe incerteza relevante, devemos chamar atenção em nosso relatório de auditoria para as respectivas divulgações nas demonstrações 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

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 decorrentes 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 publicados 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 Sistema de 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 de 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 linhas 11 - Expresso Leste (Metrô) e 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 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 Metrus;
• Identificação e recomendação para melhorias nos processos, durante as discussões com as diversas áreas convocadas, 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 Metrus;
• 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 o processo de controle 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 a 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 controles internos e das demonstrações financeiras. Ademais, não foram identificadas situações 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 DA 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 2019
Jerônimo Antunes
Coordenador do CAE
Alexandre Akio Motonaga
Membro
Silvério Crestana
Membro

PARECER DO CONSELHO FISCAL

Senhores Acionistas, os membros do Conselho Fiscal da Companhia do Metropolitano de São Paulo - Metrô, em reunião realizada em 21 de março 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

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.pdf**