

PARECER INDEPENDENTE de PÓS-EMISSÃO sobre a primeira emissão de títulos verdes da MetrôRio S.A.¹

Valor da emissão (R\$) R\$ 1.200.000.000,00

Alinhamento com ODS



Alinhamento com categorias GBP/GLP • Transporte Limpo

Alocação de Recursos

- a. Os recursos da emissão foram utilizados para reembolso, refinanciamento e vem sendo usados com gastos associados ao plano CAPEX da empresa. Nomeadamente, investimentos no transporte público eletrificado de passageiros por meio de trilhos e infraestrutura dedicada no município do Rio de Janeiro (RJ).
- b. Dos recursos da emissão, 19,3% (R\$ 231,9 milhões) foram destinados para reembolso de CAPEX realizado entre 2018 e 2020, no período de janeiro de 2018 a setembro de 2020. A comprovação desses gastos foi realizada na etapa pré-emissão por meio de demonstrações financeiras padronizadas (DFPs).
- c. Os recursos remanescentes serão destinados para o plano CAPEX da MetrôRio até 2031. No período de outubro de 2020 a dezembro de 2021, foram investidos 10,47% (R\$ 125,7 milhões) nas atividades do plano CAPEX. Os gastos foram comprovados por meio de DFPs.
- d. Como a emissão foi inicialmente dedicada para o refinanciamento de CAPEX de ativos que já estavam operacionais, alongamento do perfil da dívida da empresa e adequação da estrutura de capital da MetrôRio, o risco de contaminação dos recursos da emissão devido à alocação temporária em projetos que gerem externalidades negativas para o clima foi mitigado.
- e. O projeto foi considerado como prioritário pelo Ministério do Desenvolvimento Regional, conforme a Lei nº12.431/2011. Assim, a debênture observa o disposto na Lei nº12.431/2011 para não perder o benefício gerado pelo tratamento tributário especial.
- f. A MetrôRio mantém o compromisso de informar anualmente aos investidores e outros públicos interessados sobre a alocação dos recursos e benefícios ambientais da emissão. A operação também foi publicada na Green Bond Transparency Platform².

Impacto dos projetos

- a. Os projetos geram benefícios ambientais por meio da redução das emissões de gases de efeito estufa a partir do transporte de passageiros. Em 2021, foram transportados 121.720.834 passageiros e as emissões de 58.221 tCO₂eq foram evitadas.
- b. As operações da MetrôRio possuem as licenças ambientais vigentes. O licenciamento refere-se às subestações de energia (com mais de 3 MVA) e geradores a diesel, atividades consideradas potencialmente poluidoras pelo órgão ambiental municipal (Secretaria Municipal de Meio Ambiente da Cidade – SMAC). Ademais, condicionantes ambientais vêm sendo cumpridas, conforme o relatório de atendimento das condicionantes.
- c. Foram identificadas duas controvérsias recentes de baixa severidade e com caráter social relacionadas à MetrôRio e aos projetos aqui analisados.
- d. Dessa forma, a MetrôRio vem sustentando os benefícios socioambientais dos projetos que receberam e vêm recebendo os recursos das debêntures. Portanto, a emissão mantém o rótulo de Título Verde.

¹ 9ª (nona) emissão de debêntures simples, não conversíveis em ações, da espécie com garantia real, em série única, para distribuição pública com esforços restritos, da Concessão Metroviária do Rio de Janeiro S.A. ("MetrôRio")

² <https://www.greenbondtransparency.com/issuer-profile/?handle=6f6c83a78b3e4dea90870c98f8ab194e>

Sobre a SITAWI

A SITAWI é uma organização brasileira que mobiliza capital para impacto socioambiental positivo. Desenvolvemos soluções financeiras para impacto social e assessoramos o setor financeiro a incorporar questões socioambientais na estratégia, gestão de riscos e avaliação de investimentos. Somos uma das 5 melhores casas de pesquisa socioambiental para investidores de acordo com o Extel Independent Research in Responsible Investment – IRRI 2019 e a primeira organização latino-americana a avaliar as credenciais verdes de títulos de dívida.

Sumário

Sobre a SITAWI	2
I. Escopo	3
II. Opinião.....	5
II.a. Alocação dos Recursos	6
II.b. Impacto dos Projetos	8
Controvérsias	10

I. Escopo

O objetivo deste Parecer Independente de Pós-Emissão é prover uma opinião sobre a conformidade como Título Verde ('Green Bond') da 9ª emissão de debêntures simples da Concessão Metroviária do Rio de Janeiro S.A. ("MetrôRio", "Empresa" ou "Emissora") emitida no dia 15 de janeiro de 2021.

Este parecer atualiza a opinião pré-emissão, elaborada pela SITAWI em dezembro de 2020, que avaliou o alinhamento das debêntures aos Green Bond Principles (GBP). O parecer de pré-emissão foi disponibilizado aos investidores da MetrôRio em seu website na seção de Relações com Investidores³.

Os recursos obtidos com a emissão vêm sendo utilizados para a prestação dos serviços de operação, manutenção e conservação da infraestrutura metroviária.

A SITAWI utilizou seu método proprietário de avaliação, que está alinhado com os *Green Bond Principles* (GBP)⁴, *Climate Bonds Standards*⁵ e outros padrões de sustentabilidade reconhecidos internacionalmente.

A opinião da SITAWI é baseada em:

- Avaliação da operação de acordo com o uso de recursos da emissão definido na etapa de pré-emissão, outros documentos legais e entrevistas com a equipe da Concessão Metroviária do Rio de Janeiro S.A. ("MetrôRio");
- Análise dos impactos socioambientais gerados pela operação metroviária da MetrôRio;

A análise desse parecer utilizou informações e documentos fornecidos pela Concessão Metroviária do Rio de Janeiro S.A., sendo alguns de caráter confidencial; pesquisa de mesa; além de outros elementos adquiridos em entrevistas com equipes responsáveis pela emissão da debênture, realizadas por videoconferência. Esse processo foi realizado ao longo fevereiro e março de 2022.

O processo de avaliação consistiu em:

- Planejamento da avaliação;
- Realização da avaliação, incluindo a preparação do cliente, obtenção de evidências e avaliação;
- Elaboração da conclusão da avaliação;
- Preparação do relatório da avaliação

O processo de avaliação foi realizado de acordo com princípios gerais relevantes e padrões profissionais de auditoria independente, e em linha com a Norma Internacional sobre Compromissos de Avaliação que não sejam auditorias ou revisões de informações financeiras históricas (ISAE 3000), Norma Internacional em Controle de Qualidade (ISQC 1, 2009) e Código de Ética para Contadores Profissionais do International Ethic Standards Board for Accountants (IESBA, 2019).

A SITAWI teve acesso a todos os documentos e pessoas solicitadas, podendo assim prover uma opinião com nível razoável de asseguarção em relação a completude, precisão e confiabilidade.

³ <http://ri.metrorio.com.br/informacoes-para-o-mercado/informacoes-aos-debenturistas/>

⁴ <https://www.icmagroup.org/assets/documents/Sustainable-finance/2021-updates/Green-Bond-Principles-June-2021-140621.pdf>

⁵ <https://www.climatebonds.net/climate-bonds-standard-v3>

Declaração de Responsabilidade

A SITAWI não é acionista, investida, cliente ou fornecedora da Concessão Metroviária do Rio de Janeiro S.A. ou de suas subsidiárias. Em dezembro de 2020, a SITAWI foi responsável pela elaboração do parecer independente de pré-emissão da 9ª emissão de debêntures simples da Concessão Metroviária do Rio de Janeiro S.A (“MetrôRio”), o qual avaliou essa emissão como um título verde. A SITAWI declara, desta forma, não possuir conflito de interesse e estar apta a emitir uma opinião independente acerca da emissão.

As análises contidas nesse parecer são baseadas em uma série de documentos, parte destes confidenciais, fornecidos pela Empresa. Não podemos atestar pela completude, exatidão ou até mesmo veracidade destes. Portanto, a SITAWI⁶ não se responsabiliza pelo uso das informações contidas nesse parecer.

ISSO NÃO É UMA RECOMENDAÇÃO

Frisamos que todas as avaliações e opiniões indicadas nesse relatório não constituem uma recomendação de investimento e não devem ser consideradas para atestar a rentabilidade ou liquidez dos papéis.

⁶ A responsável final por esse relatório é a KOAN Finanças Sustentáveis Ltda., que opera sob o nome fantasia de SITAWI Finanças do Bem

Março 2022

II. Opinião

Em nossa opinião, a 9ª Emissão de Debêntures Simples da MetrôRio segue em conformidade, em todos os aspectos materiais, com os Green Bond Principles, com contribuições positivas para o meio ambiente, clima e desenvolvimento sustentável.

Essa opinião é baseada nas análises de Alocação de Recursos (seção II.a) e de Impacto dos Projetos (seção II.b).

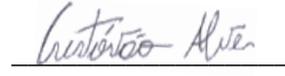
Equipe técnica responsável



Serena Canjani
Analista
scanjani@sitawi.net



Isabela Coutinho
Consultora ESG
icoutinho@sitawi.net



Cristóvão Alves
Avaliador Líder
calves@sitawi.net

Rio de Janeiro, 21/03/2022

II.a. Alocação dos Recursos

Os recursos da emissão foram utilizados para o refinanciamento, reembolso e vem sendo usados em gastos relacionados à operação, manutenção e conservação da infraestrutura metroviária da MetrôRio, conforme estabelecido na escritura das debêntures (cláusula 3.5) e no parecer independente de pré-emissão. A Tabela 1, a seguir, detalha brevemente o uso de recursos da emissão.

Tabela 1 - Uso de recursos da emissão

Uso de Recursos	Debênture Verde (em R\$ milhões)			
	Gastos já realizados			Gastos Futuros
	Reembolso de CAPEX (de 2018 a set/2020)	Gastos entre out/2020 a dez/2021	% da debênture já alocada (de 2018 a dez/2021)	Plano CAPEX 2031
Material Rodante	90.269,74	46.339,28	10,85%	342.066,63
Sistemas Operacionais	32.497,94	14.635,83	3,74%	131.436,63
Edificações	30.878,98	31.797,89	4,98%	115.962,99
Via Permanente	24.628,64	21.024,78	3,62%	105.189,95
Tecnologia da Informação	11.260,19	3.661,88	1,18%	41.787,25
Obras de Arte Especial ⁷	10.500,17	739,69	0,89%	46.043,51
Capitalização de Pessoal	10.429,44	Não houve	0,83%	49.083,96
Bilhetagem Eletrônica	8.504,02	3.783,49	0,98%	26.000,55
NR (Normas Regulamentadoras)	7.876,60	751,71	0,69%	24.249,51
Sistemas Auxiliares	3.550,19	302,74	0,31%	15.050,88
Móveis e Utensílios	1.215,56	381,90	0,13%	4.680,96
Máquinas e Equipamentos	338,54	2.263,85	0,21%	341,16
Total	231.950,00	125.683,00	28,39%	901.894,00
% da emissão	19,33%	10,47%		75,16%

Fonte - MetrôRio

Os gastos relacionados ao reembolso de CAPEX do período de 2018 a setembro de 2020, equivalentes a 19,33% (R\$231,95 milhões), foram comprovados pela MetrôRio na época da pré-emissão por meio de demonstrações financeiras padronizadas (DFPs). Esses recursos tinham sido gastos nos 24 meses anteriores à análise do parecer de pré-emissão.

Os gastos realizados no período de outubro de 2020 a dezembro de 2021, equivalentes a 10,47% (R\$ 125,7 milhões), também foram comprovados por meio de DFPs. Cabe destacar que as demonstrações financeiras são verificadas por auditores independentes e podem ser consultadas em uma seção específica⁸ do website de Relações com Investidores (RI) da MetrôRio.

É importante destacar que, em um primeiro momento, os recursos da emissão foram utilizados para alongamento do perfil da dívida e adequação da estrutura de capital da MetrôRio. Logo, como a emissão foi inicialmente dedicada para refinanciamento de

⁷ A categoria 'Obras de arte especial' se refere a passarelas existentes em algumas estações do metrô

⁸ <http://ri.metrorio.com.br/informacoes-para-o-mercado/central-de-resultados/>

CAPEX de ativos que já estavam operacionais à época da emissão, os riscos de contaminação dos recursos em ativos ou projetos que pudessem gerar externalidades negativas para o clima foram mitigados.

Em dezembro de 2020, a SITAWI elaborou o parecer independente de pré-emissão⁹ da debênture. Este documento verificou a elegibilidade do título como verde e foi disponibilizado publicamente em uma seção específica no website da emissora¹⁰. O presente parecer independente de pós-emissão, que analisa a manutenção das credenciais verdes do projeto, também será compartilhado no website de RI da MetrôRio.

A MetrôRio não elaborou um relatório próprio dedicado à emissão, com as informações acerca da alocação de recursos e benefícios ambientais dos projetos. No entanto, a empresa divulgou os indicadores financeiros e de impacto da emissão na Green Bond Transparency Platform (GBTP)¹¹.

Cabe destacar que a empresa se comprometeu a monitorar e relatar as informações ambientais relacionadas aos usos de recursos definidos, a fim de que os recursos alocados e a performance do projeto permaneçam alinhados aos critérios de elegibilidade dos GBP , inclusive com a divulgação deste parecer pós-emissão.

Ademais, os projetos que vêm recebendo os recursos da emissão também estão em conformidade com a categoria de Transporte de Baixo Carbono da Climate Bonds Initiative.

Os indicadores de benefícios ambientais atrelados aos investimentos da MetrôRio são apresentados na seção seguinte deste relatório.

Podemos concluir que os recursos captados vêm sendo alocados no projeto de acordo com a escritura das debêntures e com o parecer independente de pré-emissão. O projeto permanece alinhado com a categoria de **transporte limpo dos Green Bond Principles (GBP)** e com a categoria de **transporte de baixo carbono da Climate Bonds Initiative**. A emissora também segue comprometida com a divulgação dos indicadores de benefícios socioambientais do projeto, inclusive com a divulgação do presente relatório.

⁹ <https://api.mziq.com/mzfilemanager/v2/d/bd3db855-9f6e-4e32-83b7-672f92e2593b/bafc4a35-2c22-b4ba-96d7-58c726c35582?origin=2>

¹⁰ <http://ri.metrorio.com.br/informacoes-para-o-mercado/informacoes-aos-debenturistas/>

¹¹ <https://www.greenbondtransparency.com/issuer-profile/?handle=6f6c83a78b3e4dea90870c98f8ab194e>

II.b. Impacto dos Projetos

Benefícios Ambientais e Climáticos

Os benefícios ambientais do transporte metroviário estão relacionados, principalmente, à redução das emissões de gases de efeito estufa (GEE) no transporte de passageiros. Segundo a publicação 'Não Perca esse Bond'¹², o setor de transportes possui relevância significativa no combate às mudanças climáticas no Brasil, com um potencial de redução de emissão de 1.860 milhões de tCO₂ até 2050.

Ainda, de acordo com o critério de Transporte de Baixo Carbono¹³ da Climate Bonds Initiative (CBI), transportes totalmente elétricos, movidos a hidrogênio ou outros veículos com zero-emissões diretas, incluindo veículos particulares, trens, metrô, bondes e suas respectivas infraestruturas associadas são automaticamente elegíveis para rotulagem verde.

A análise da Tabela 2, a seguir, aponta que os projetos que vêm recebendo os recursos da emissão atendem aos critérios de elegibilidade¹⁴ da CBI, com emissões por passageiro por km inferiores à 50gCO_{2eq}.

Segundo a MetrôRio, uma composição do MetrôRio é capaz de comportar 1.800 passageiros, retirando das ruas cerca de 900 carros (com duas pessoas). A emissão de gases de efeito estufa (GEE) por passageiro/quilômetro é 3 vezes menor que a dos ônibus e 35 vezes menor que a dos automóveis¹⁵

Os indicadores de benefícios ambientais e climáticos decorrentes do transporte metroviário da MetrôRio são apresentados a seguir.

Tabela 2 - Benefícios ambientais e climáticos

Indicadores*	2019	2020	2021
Número de passageiros anual	252.500.000	118.465.381	121.720.834
Emissões totais evitadas	84.411 tCO _{2eq}	31.798 tCO _{2eq}	58.221 tCO _{2eq}
Emissões líquidas evitadas	70.498 tCO _{2eq}	23.302 tCO _{2eq}	37.598 tCO _{2eq}
Emissões evitadas por passageiro- Km	24 tCO _{2eq}	13,8 tCO _{2eq}	20,8 tCO _{2eq}
Taxa de emissão produzida por passageiro - km	1,12 gCO _{2eq} /passageiro.Km	1,57 gCO _{2eq} /passageiro.Km	2,39 gCO _{2eq} /passageiro.Km

*Estimados pelo MetrôRio.

Considera a Pesquisa de Origem e Destino da MetrôRio com seus passageiros e os fatores de emissão do Inventário de emissões atmosféricas por veículos automotores do Estado do Rio de Janeiro da Fundação Coordenação de Projetos, Pesquisas e Estudos Tecnológicos (2011)¹⁶

¹² <http://info.sitawi.net/naopercaessebond>

¹³ <https://www.climatebonds.net/standard/transport>

¹⁴ https://www.climatebonds.net/files/files/CBI%20Transport%20Criteria%20document_Apr2021.pdf

¹⁵ https://www.metrorio.com.br/Empresa/ResponsabilidadeSocial?p_interna=2

¹⁶ https://www.ltc.coppe.ufrj.br/src/uploads/2020/05/relatorio_inventario_2011.pdf

Para o cálculo das emissões de GEE líquidas evitadas foi considerada a diferença entre um cenário onde seus passageiros se dividissem entre automóveis, ônibus, táxis, vans e motos¹⁷, com as emissões reais geradas a partir da energia de tração dos trens da MetrôRio.

Comparando-se o número de passageiros transportados em 2019 e 2020 (na Tabela 2), nota-se que houve uma queda de 53% no indicador, que inclui usuários pagantes e não pagantes das Linhas 1, 2 e 4 do sistema da MetrôRio¹⁸. Esse impacto no número de passageiros é justificado pela pandemia de COVID-19, que implicou em medidas de isolamento social, com o fechamento do comércio não essencial, regime de trabalho remoto (*home-office*) e, conseqüentemente, redução da circulação de pessoas.

Ainda que o número de passageiros transportados em 2021 tenha sido inferior ao valor pré-pandemia, no ano de 2019, o valor do indicador foi superior ao ano de 2020, o que é explicado pelo afrouxamento das medidas de isolamento social implementadas durante a pandemia do coronavírus e, aumento da taxa de vacinação da população¹⁹.

Em relação ao licenciamento ambiental das operações do MetrôRio, regulado pelo órgão ambiental municipal (Secretaria Municipal de Meio Ambiente da Cidade – SMAC), existem 61 processos de licenciamento ambiental para os diversos pontos de operação, sendo 20 licenças vigentes e as 41 restantes, requeridas. Cabe destacar que o órgão ambiental considerou que as atividades potencialmente poluidoras e, portanto, licenciáveis nas operações do metrô são somente subestações de energia (com mais de 3 MvA) e geradores a diesel. Como o licenciamento se restringe às subestações e geradores, não há exigência de planos ambientais

As condicionantes das licenças ambientais de operação do MetrôRio são acompanhadas através de relatórios periódicos entregues ao órgão ambiental. Os principais riscos ambientais atrelados à operação do metrô estão relacionados às emissões de ruídos, geração de resíduos sólidos e efluentes oleosos.

Para mitigar esses riscos, a MetrôRio faz a manutenção preventiva dos equipamentos, da via permanente e do material rodante. O gerenciamento dos resíduos sólidos segue o programa de gerenciamento ambiental específico, os efluentes oleosos são tratados de acordo com o plano de tratamento de efluentes e a equipe de manutenção é orientada sobre o correto manuseio de óleo.

Os relatórios de acompanhamento de condicionantes apresentados ao órgão ambiental são padronizados, mas não são públicos, sendo elaborados pela gestão socioambiental das operações e coordenador de Meio Ambiente. Vale ressaltar que a regularidade com

¹⁷ Para o cálculo das emissões evitadas são consideradas as respostas de passageiros do Metrô para pesquisa com a pergunta "Qual outro meio de transporte usaria de não houvesse o metrô?". Para cada um dos modais indicados é realizada a divisão percentual pelo uso de combustível da frota da cidade (entre gasolina, etanol, gás natural e diesel), com consumo de fatores de emissão extraídos do Inventário de emissões atmosféricas por veículos automotores do Estado do Rio de Janeiro da Fundação Coordenação de Projetos, Pesquisas e Estudos Tecnológicos (2011). Para cálculo da extensão média das viagens, é levado em consideração as respostas dadas por passageiros em pesquisas realizadas pelo MetrôRio sobre origens e destinos.

¹⁸ <https://api.mziq.com/mzfilemanager/v2/d/bd3db855-9f6e-4e32-83b7-672f92e2593b/34508e90-d0d7-8a24-00df-bc384ac5d669?origin=1>

¹⁹ <https://api.mziq.com/mzfilemanager/v2/d/bd3db855-9f6e-4e32-83b7-672f92e2593b/1f93631b-e3f3-e1a0-230b-ab5755511e0c?origin=1>

o processo de licenciamento ambiental e a manutenção das licenças ambientais vigentes é requisito para a continuidade do rótulo verde da emissão.

Controvérsias

Em relação ao estudo de controvérsias, foram encontrados dois fatos recentes relacionados à MetrôRio e que tiveram repercussão negativa na mídia. Esses fatos são apresentados a seguir.

Tabela 3 - Controvérsias ASG

Social	Nível de Severidade	Responsividade
<p>Fev/2022: Agência que regula os transportes no Estado do Rio de Janeiro (Agetransp) multa 3 empresas de transporte em R\$327 mil.</p>	<p>Baixo: As concessionárias MetrôRio, Rota 116 e Rio Barra foram multadas pela Agência Reguladora de Serviços Públicos Concedidos de Transportes Aquaviários, Ferroviários, Metroviários e de Rodovias do Estado do Rio de Janeiro (Agetransp) em processos que a agência reguladora vinha acompanhando sobre falhas em prestação de serviços e descumprimentos contratuais.</p> <p>A MetrôRio pagou R\$ 91.454,22, e a Rio Barra, R\$ 3.328,50. As duas empresas foram penalizadas pela paralisação da operação dos trens da linha 4, no dia 29 de junho de 2017, entre 10h14 e 10h58.</p> <p>A Rota 116 foi multada em R\$ 31.334,79 por não enviar os certificados emitidos pelas seguradoras contratadas.</p>	<p>Remediativa: Por meio de uma entrevista, a MetrôRio informou que se trata de um processo regulatório sobre um incidente ocorrido no trecho da Linha 1 em 29/06/2017 e que resultou na paralisação do serviço da linha 4.</p> <p>A interrupção do serviço da Linha 4 foi resultante de uma decisão operacional da MetrôRio, tendo em vista que a linha havia entrado em operação total em menos de 6 meses. A Agetransp aplicou penalidade de multa de 0,01% do faturamento de 2017.</p>
<p>Dez/2021: MetrôRio é multada em mais de R\$ 800 mil por não atingir nota mínima em pesquisa sobre qualidade dos serviços para seus consumidores.</p>	<p>Baixo: Em sessão regulatória, o Conselho Diretor da Agetransp multou a concessionária MetrôRio em R\$ 801.953,71, por não atingir nota mínima exigida na pesquisa de opinião Índice da Qualidade dos Serviços (IQS), realizada junto a usuários do metrô, pelo Ibope em março de 2018.</p> <p>De acordo com o contrato de concessão, a nota mínima exigida para a pesquisa IQS é 8,2. A nota obtida pela concessionária foi 8,1.</p> <p>Os itens que tiveram os piores desempenhos, tanto para a Linha 1 quanto para a Linha 2, foram conforto (6,2 e 6,0 respectivamente), facilidade e tempo na compra de bilhetes (7,3 e 7,7), funcionamento das escadas rolantes (7,5 e 7,8), conservação de estações (7,7 e 8,0) e conservação dos trens (7,7 e 8,0).</p> <p>Os outros itens avaliados na pesquisa são: Atendimento dos empregados; Avisos sonoros nas estações; Avisos sonoros nos trens; Comunicação visual – sinalização no interior das estações; Iluminação no interior das estações;</p>	<p>Remediativa: A companhia informou via e-mail que se trata de uma discussão envolvendo o não atingimento do índice de qualidade de serviço (IQS) previsto no contrato de concessão relativo ao período de março/2018. O indicador foi apurado por meio de pesquisa de satisfação junto aos usuários.</p> <p>Ainda, a MetrôRio informou que esse índice é objeto de discussão junto ao Poder Concedente e Órgão Regulador desde 2008, em razão da necessidade de revisão da metodologia de cálculo. Recentemente, com a assinatura do 7º Termo Aditivo, firmou-se o compromisso de revisão como medida de aprimoramento do contrato. A decisão regulatória foi objeto de recurso pela Concessionária.</p> <p>A realização da pesquisa IQS encontra-se suspensa desde março de 2020, por conta da pandemia da COVID-19.</p>

Informações aos usuários; Limpeza dos trens; Limpeza no interior das estações; Segurança do sistema; Tempo de espera nas plataformas, e Tempo de viagem. O cálculo do IQS é obtido por meio da média desses parâmetros.
