

RELATÓRIO DE VERIFICAÇÃO PÓS-EMISSÃO sobre a 1ª emissão de títulos verdes da MetrôRio S.A.¹

Valor total da emissão: R\$ 1.200.000.000,00

Alinhamento com ODS



Alinhamento com categorias GBP/GLP • Transporte limpo

Alinhamento com CBI Standards • Transporte de baixo carbono

Alocação de Recursos

- 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).
- 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);
- Os recursos remanescentes vêm sendo destinados ao plano CAPEX da MetrôRio, e serão alocados até 2031. Entre outubro de 2020 e dezembro de 2021, 9,45% (R\$ 113.420,3 milhões) dos recursos já haviam sido investidos. No ano de 2022, 7,51% (R\$ 90.086,8 milhões) dos recursos foram alocados nos usos elegíveis, alcançando um total de R\$ 435.457,1 milhões já alocados, representando 36,29% dos recursos captados. A alocação dos recursos pode ser verificada através de DFPs
- 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;
- 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.

Impacto dos projetos

- A MetrôRio mantém o compromisso de informar anualmente aos investidores e outros públicos interessados sobre a alocação dos recursos e benefícios ambientais da emissão, nomeadamente através da divulgação do presente relatório pós-emissão e do relatório de verificação pós-emissão, emitido pela NINT em 2022. A operação também foi publicada na *Green Bond Transparency Platform* (GBTP), embora os indicadores de impacto não tenham sido relatados na plataforma;
- Os projetos geram benefícios ambientais por meio da redução das emissões de gases de efeito estufa a partir do transporte de passageiros. De acordo com a DFP relativa ao ano de 2022, foram transportados 170.108.253 passageiros, representando um aumento de 39,8% em relação a 2021;
- Segundo a MetrôRio, no ano de 2022, foram evitadas as emissões de 57.195 tCO₂eq. A metodologia utilizada pela companhia para o cálculo deste indicador foi apresentada durante a pré-emissão.
- Identificamos que os projetos elegíveis podem contribuir no atingimento dos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável (ODS) 9 (“Construir infraestruturas resilientes, promover a industrialização inclusiva e sustentável e fomentar a inovação”) e 11 (“Tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis”).
- Foram identificadas 3 controvérsias de severidade alta e uma de baixa severidade relativa a operação da MetrôRio. A responsividade da companhia foi considerada defensiva em 3 casos, e remediativa em 1 deles. Os casos estão detalhados na seção “Controvérsias”.

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”)

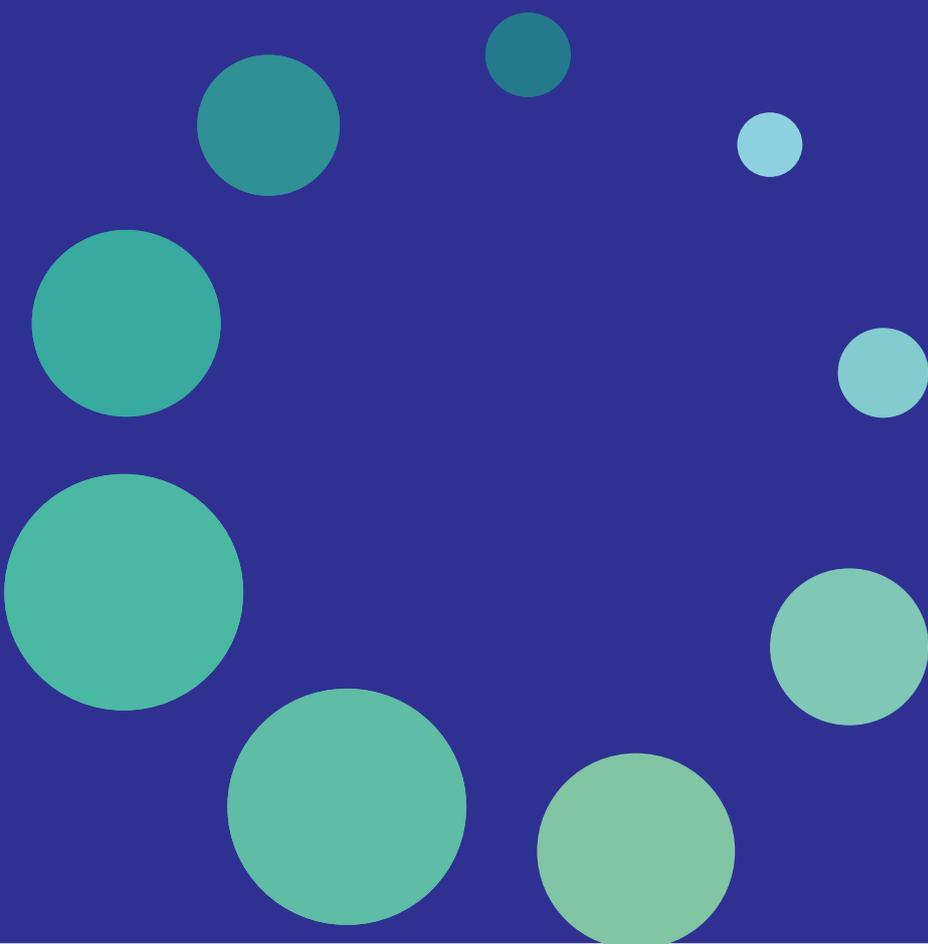


Sobre a NINT

A NINT (Natural Intelligence) é a maior prática de consultoria e pesquisa ASG na América Latina. Com uma equipe de +100 colaboradores e presença local no Brasil e América Latina, somos uma das 5 melhores casas de pesquisa socioambiental para investidores de acordo com o *Extel Independent Research in Responsible Investment - IRRRI 2019*. Fomos a primeira organização latino-americana a avaliar as credenciais verdes de títulos de dívida e desde 2020 estamos entre os 10 maiores provedores globais de segunda opinião para títulos sustentáveis. Em fevereiro de 2023, nos tornamos uma empresa do Grupo ERM.

SUMÁRIO

1. Escopo	3
Declaração de Responsabilidade	4
2. Verificação	5
3. Alocação de Recursos	6
4. Impacto dos Projetos	8
4.1 Benefícios socioambientais	8
4.2 Gestão dos impactos socioambientais	9
Controvérsias	13
Anexo I - Método	15



1. Escopo

O objetivo deste Relatório de Verificação Pós Emissão é apurar a alocação dos recursos e os benefícios socioambientais gerados pela 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, bem como verificar a conformidade da emissora com os compromissos acordados na pré-emissão.

Este parecer estava previsto no parecer pré-emissão, elaborado pela NINT (na época sob a marca SITAWI) em dezembro de 2020, que avaliou o alinhamento das Debêntures aos *Green Bond Principles* (GBP)². O primeiro parecer de pós-emissão foi conduzido pela NINT em março de 2022. O presente relatório é a segunda análise pós-emissão realizada 33 meses após a emissão, que foi encerrada em janeiro de 2021.

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

A NINT utilizou seu método proprietário de avaliação, que está alinhado com os GBP, os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável³ e outros padrões de sustentabilidade reconhecidos internacionalmente.

A análise desse parecer utilizou informações e documentos fornecidos pela Concessão Metroviária do Rio de Janeiro S.A., sendo alguns de caráter confidencial; e pesquisa de mesa. Esse processo foi realizado entre junho e setembro de 2023.

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 de verificação.

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 NINT teve acesso a todos os documentos e pessoas solicitadas, podendo assim prover uma opinião com nível razoável⁴ de assecuração em relação a completude, precisão e confiabilidade.

² GBP

³ [Objetivos do Desenvolvimento Sustentável - ONU](#)

⁴ Veja explicação na seção Método



Declaração de Responsabilidade

A NINT 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 NINT 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 esta emissão como um título verde. Em março de 2022, a NINT avaliou a conformidade do título como Verde, através de um relatório de verificação pós-emissão. A NINT 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 NINT⁵ 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.

⁵ A responsável final por esse relatório é a NINT - NATURAL INTELLIGENCE LTDA., uma empresa do Grupo ERM

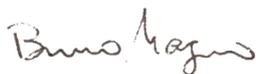


2. Verificação

A NINT verificou que a MetrôRio segue em conformidade com os compromissos firmados no parecer pré-emissão, relativos a alocação de recursos e ações de relato e transparência. Ainda, os benefícios socioambientais gerados corroboram as credenciais verdes necessárias para que a operação seja caracterizada como Título Verde.

Essa opinião é baseada nas análises de Alocação dos Recursos (seção 3) e Impacto dos Projetos (seção 4).

Equipe técnica responsável



Bruno Magno

Analista

bruno.magno@nintgroup.com



Camila Toigo

Gerente

camila.toigo@nintgroup.com



Cristóvão Alves

Avaliador Líder

cristovao.alves@nintgroup.com

Rio de Janeiro, 26/09/2023



3. Alocação de Recursos

A captação dos recursos através das debêntures foi concluída em janeiro de 2021, no valor de R\$ 1.200.000.000,00. 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. O uso de recursos da operação está alinhado com a categoria de usos elegíveis da *Climate Bonds Initiative* (CBI) de Transporte de Baixo Carbono, que prevê investimentos em redes ferroviárias. 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 (R\$ milhares)				
	Gastos já realizados				Gastos futuros
	Reembolso de CAPEX (2018-set/2020)	Gastos entre out/2020-dez/2021	Gastos em 2022	Total já alocado (2018-2022)	Plano CAPEX 2031
Material Rodante	90.269,74	46.339,28	31.551,84	168.160,86	310.514,79
Sistemas Operacionais	32.497,94	14.635,83	11.119,35	58.253,12	120.317,28
Edificações	30.878,98	31.797,89	9.559,58	72.236,45	106.403,41
Via Permanente	24.628,64	21.024,78	23.534,46	69.187,88	81.655,49
Tecnologia da Informação	11.260,19	3.661,88	6.415,54	21.337,61	35.371,71
Obras de Arte Especial	10.500,17	-2.920,31	962,79	8.542,65	48.740,72
Capitalização de Pessoal	10.429,44	-8.602,65	-	1.826,79	57.686,61
Bilhetagem Eletrônica	8.504,02	3.783,49	3.376,67	15.664,18	22.623,88
NR (Normas Regulamentadoras)	7.876,60	751,71	2.613,37	11.241,67	21.636,15
Sistemas Auxiliares	3.550,19	302,74	395,13	4.248,06	14.655,75
Móveis e Utensílios	1.215,56	381,90	108,32	1.705,78	4.572,64
Máquinas e Equipamentos	338,54	2.263,85	449,81	3.052,20	-108,65
Total	231.950,00	113.420,30	90.086,80	435.457,20	824.069,70
% da emissão	19,33%	9,45%	7,51%	36,29%	68,67%

Fonte: MetrôRio; Elaboração própria NINT

Os gastos realizados no período de 2018 a dezembro de 2021, equivalentes a 28,78% dos recursos da emissão (R\$ 345,37 milhões), foram comprovados por meio de demonstrações financeiras padronizadas (DFPs) auditadas externamente, disponíveis no *website* da MetrôRio. Desse montante, R\$ 231.950.000,00 (19,33% dos recursos captados) haviam sido alocados no reembolso de CAPEX do período de 2018 a setembro de 2020, enquanto R\$ 113.420.300,00 (9,45% dos recursos captados) foram alocados entre outubro de 2020 a dezembro de 2021.

No ano de 2022, foram alocados R\$ 90.086.800,00 nos usos elegíveis, representando 7,51% dos recursos captados. Com esse valor, o total alocado chegou a R\$ 435,46 milhões, representando 36,29% da emissão.

É importante ressaltar que, em um primeiro momento, os recursos da emissão foram utilizados para alongamento do perfil da dívida e adequação da estrutura de capital do MetrôRio. Como a emissão foi inicialmente dedicada ao refinanciamento de CAPEX de ativos operacionais, os riscos de contaminação dos recursos em ativos ou projetos



carbono-intensivos foram mitigados. A partir da liquidação de dívidas existentes e da regularização do fluxo de caixa, foi possível a execução do plano CAPEX verde, conforme apresentado na Tabela 1 e nos pareceres anteriores.

Como o valor total a ser investido no Plano CAPEX da companhia até o ano de 2031 (R\$ 824.069,70 milhões) é maior que o valor restante de recursos captados (R\$ 764.542,80 milhões), o risco de que haja recursos não alocados nos usos elegíveis é reduzido.

Em dezembro de 2020, a NINT elaborou o parecer independente de pré-emissão⁶. Este documento verificou a elegibilidade do título como verde e foi disponibilizado publicamente em uma seção específica no *website*⁷ da emissora. Em março de 2022, a NINT atualizou as credenciais verdes do projeto através de um relatório de verificação pós-emissão⁸, também divulgado no *site* da MetrôRio. O presente relatório de verificação pós-emissão possui o objetivo de conferir, pelo segundo ano, a alocação de recursos da emissão, bem como de atualizar os indicadores de impacto ambiental relativos ao uso de recursos (presentes na seção 4 deste relatório), e também será compartilhado no *website* da companhia.

Cabe destacar que a empresa incluiu a presente emissão na *Green Bond Transparency Platform* (GBTP)⁹. Entretanto, os KPIs associados a emissão e as informações acerca da alocação de recursos e benefícios ambientais dos projetos não foram divulgados por meio da plataforma, tendo sido divulgados apenas através do primeiro relatório de verificação pós-emissão, emitido em 2021 pela NINT. Não obstante, a MetrôRio divulga anualmente, através de seu Relatório ESG e das DFPs, indicadores socioambientais relativos à emissão, bem como o *status* de alocação de recursos.

Por fim, a empresa se comprometeu a continuar monitorando e relatar anualmente 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.

Os indicadores de benefícios ambientais atrelados aos investimentos da MetrôRio e as práticas de gestão dos impactos são apresentados na seção 4 deste parecer.

Podemos verificar que, 33 meses após a emissão, os recursos captados foram alocados em consonância com a escritura das debêntures e com o parecer independente de pré-emissão. Os projetos elegíveis não foram alvo de sobreposição de recursos de outras emissões temáticas. A alocação de recursos e as ações de relato e transparência adotadas estão alinhados aos compromissos assumidos na pré-emissão e, consequentemente, aos GBP. A MetrôRio segue comprometida com a divulgação dos indicadores socioambientais do projeto, incluindo a publicação deste parecer pós-emissão.

⁶ [Parecer Independente Pré-emissão](#)

⁷ [Informações aos debenturistas](#)

⁸ [Parecer Independente Pós-emissão \(Ano 1\)](#)

⁹ [GBTP](#)



4. Impacto dos Projetos

4.1 Benefícios socioambientais

O principal benefício ambiental do transporte metroviário está associado à redução das emissões de gases de efeito estufa (GEE) no transporte de passageiros. Segundo a publicação ‘Não Perca esse Bond’, 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 Carbono 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 CBI define como critério de elegibilidade que os projetos financiados apresentem um indicador de emissões por passageiro por km abaixo de 50gCO₂eq. Conforme exibido na Tabela 2, os projetos elegíveis atendem a esse critério.

Segundo a emissora, 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 automóveis.

Durante a pré-emissão, a MetrôRio se comprometeu a divulgar anualmente indicadores de benefícios ambientais até a maturidade do título. Tais indicadores estão dispostos na Tabela 2 abaixo, e foram divulgados em 2022 através do primeiro Relatório de Verificação¹⁰ da emissão (à época chamado de Parecer Independente de Pós-Emissão), elaborado pela NINT e divulgado publicamente no *site* de Relações com Investidores da companhia¹¹.

Tabela 2: Benefícios ambientais e climáticos

Indicadores	2019	2020	2021	2022
Número de passageiros anual	252.500.000	118.465.381	121.720.834	170.108.253
Emissões totais evitadas	84.411 tCO ₂ eq	31.798 tCO ₂ eq	58.221 tCO ₂ eq	-
Emissões líquidas evitadas	70.498 tCO ₂ eq	23.302 tCO ₂ eq	37.598 tCO ₂ eq	57.195 tCO ₂ eq
Emissões evitadas por passageiro/km	24 tCO ₂ eq	13,8 tCO ₂ eq	20,8 tCO ₂ eq	22,9 tCO ₂ eq
Taxa de emissão produzida por passageiro/km	1,12 gCO ₂ eq/passageiro/Km	1,57 gCO ₂ eq/passageiro/Km	2,39 gCO ₂ eq/passageiro/Km	8,20 gCO ₂ eq/passageiro/Km

Fonte: MetrôRio; Elaboração própria NINT

¹⁰ Parecer Independente de Pós-Emissão

¹¹ Informações aos debenturistas



A emissora apresentou todas as evidências cabíveis para a verificação dos indicadores apresentados. O número de passageiros informado pela emissora está presente na DFP de 2022. A MetrôRio utiliza o *GHG Protocol* para calcular suas emissões anuais de GEE, divulgando tal indicador através do seu Relatório ESG¹². 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 motos, com as emissões reais geradas a partir da energia de tração dos trens da MetrôRio¹³.

O transporte metroviário de passageiros também está alinhado aos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) da Organização das Nações Unidas (ONU), que definem as prioridades globais de desenvolvimento sustentável para 2030. As atividades da MetrôRio apresentam alinhamento ao ODS 9 (“Construir infraestruturas resilientes, promover a industrialização inclusiva e sustentável e fomentar a inovação”) e ao ODS 11 (“Tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis”), conforme mostrado na Tabela a seguir.

Tabela 3: ODS e metas aplicáveis

ODS	Metas aplicáveis
	<p>11.2. Até 2030, proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos.</p>
	<p>9.1. Desenvolver infraestrutura de qualidade, confiável, sustentável e resiliente, incluindo infraestrutura regional e transfronteiriça, para apoiar o desenvolvimento econômico e o bem-estar humano, com foco no acesso equitativo e a preços acessíveis para todos.</p>

Fonte: Elaboração própria NINT

A empresa identificou os principais impactos ambientais e sociais dos projetos, assim como ações para mitigação de riscos, que serão abordados em mais detalhes a seguir.

4.2 Gestão dos impactos socioambientais

Durante a pré-emissão, foram identificados 61 processos de licenciamento ambiental para os diversos pontos de operação, junto ao órgão ambiental municipal (Secretaria Municipal de Meio Ambiente da Cidade - SMAC). 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.

¹² [Relatório ESG 2023](#)

¹³ 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.



Em 2022, eram 20 licenças vigentes e 41 em fase de requerimento. Em 2023, a MetrôRio apresentou uma atualização acerca dos processos, sendo 56 licenciamentos vigentes, das quais 12 são Licenças Municipais de Operação (LMO), e 44 são Certidões de Inexigibilidade de Licenciamento Ambiental; e 5 ainda em fase de requerimento. As licenças enviadas estão listadas na Tabela 4 abaixo.

Tabela 4: Licenças ambientais da MetrôRio

Licença	Tipo	Data de emissão	Data de validade
LMO Nº 002078/2016	Licença Municipal de Operação	19/12/2016	19/12/2026
LMO Nº 002086/2016	Licença Municipal de Operação	27/12/2016	27/12/2026
LMO Nº 002087/2016	Licença Municipal de Operação	28/12/2016	28/12/2026
LMO Nº 002068/2016	Licença Municipal de Operação	13/12/2016	13/12/2026
LMO Nº 002498/2019	Licença Municipal de Operação	26/03/2019	26/03/2024
LMO Nº 001745/2015	Licença Municipal de Operação	25/11/2015	25/11/2025
LMO Nº 001750/2015	Licença Municipal de Operação	27/11/2015	27/11/2025
LMO Nº 001749/2015	Licença Municipal de Operação	27/11/2015	27/11/2025
LMO Nº 001754/2015	Licença Municipal de Operação	27/11/2015	27/11/2025
LMO Nº 001751/2015	Licença Municipal de Operação	27/11/2015	27/11/2025
LMO Nº 001753/2015	Licença Municipal de Operação	27/11/2015	27/11/2025
LMO Nº 002089/2016	Licença Municipal de Operação	29/12/2016	29/12/2026

Fonte: MetrôRio; Elaboração própria NINT

O cumprimento das condicionantes das licenças ambientais de operação do MetrôRio é acompanhado através de relatórios periódicos entregues ao órgão ambiental competente. 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 companhia 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 equipe de gestão socioambiental das operações e o coordenador de Meio Ambiente. Vale ressaltar que a regularidade com o processo de licenciamento ambiental e a manutenção das licenças ambientais vigentes é requisito para a continuidade do rótulo verde da emissão.

Por fim, a empresa destacou algumas de suas práticas socioambientais adotadas em suas atividades, que estão descritas na tabela abaixo:

Tabela 5: Práticas socioambientais da MetrôRio

Risco socioambiental	Ações de mitigação
Desenvolvimento socioeconômico	<p>A companhia tem como compromisso promover o desenvolvimento socioeconômico e cidadania para a população das comunidades situadas ao redor das linhas de metrô.</p> <p>A empresa realiza investimento direto, com recursos próprios, e indireto através da Lei Municipal de Incentivo à Cultura (Lei do ISS), que direciona apoio financeiro a projetos socioambientais com foco em cultura, educação, esporte e meio ambiente.</p> <p>Em 2022, 10 mil pessoas foram impactadas direta ou indiretamente por projetos patrocinados via Lei do ISS. Entre os projetos de destaque, a companhia apresenta em seu Relatório ESG o Estação Alegria, que promoveu visitas guiadas para crianças das comunidades de entorno e jovens de ONGs parceiras às instalações do MetrôRio, como o Centro de Controle Operacional, o simulador de condução e o Centro de Manutenção e o Rede Comunitária que consiste de reuniões de formação, com troca de experiências em temas estratégicos para lideranças comunitárias e ONGs, fortalecendo laços e contribuindo para o desenvolvimento local.</p>
Eficiência energética	<p>A MetrôRio informou em seu Relatório ESG 2023¹⁴ que 100% da energia elétrica utilizada pelas composições provém de fontes renováveis.</p> <p>Um dos projetos em andamento visa reduzir o consumo de energia nas estações, através da substituição dos motores por modelos mais eficientes, com uma redução esperada de 30%.</p> <p>Além disso, a empresa vem avançando na substituição de lâmpadas fluorescentes, incandescentes e metálicas do sistema por modelos LED. O projeto, iniciado em setembro de 2022, substituiu até o fim de 2022 8.123 lâmpadas em cinco estações e no Centro Administrativo. A economia prevista pela concessionária até 2027 é de 45 mil MWh, equivalente ao consumo de 2.500 famílias de quatro pessoas durante cinco anos.</p>
Gestão de Recursos Hídricos e Resíduos	<p>A emissora possui iniciativas de consumo consciente de recursos naturais, como aproveitamento de água de reuso nos processos de lavagens de trens, pelas e oficinas, reduzindo o uso de água potável. A MetrôRio possui uma equipe técnica, que realiza o monitoramento e controle do consumo diário de água e faz o tratamento de efluentes do Centro de Manutenção.</p> <p>A gestão de resíduos também é ponto importante para a concessionária. Em 2022, por exemplo, das mais de 4,6 mil toneladas de resíduos geradas, 61% foram reutilizadas com ações de rerrefino, coprocessamento e reciclagem.</p>

¹⁴ Relatório ESG 2023



**Diversidade,
equidade e inclusão**

A MetrôRio é signatária de movimentos empresariais de fortalecimento da diversidade e inclusão no país, como a Rede Empresarial de Inclusão Social, a Coalizão Empresarial para Equidade Racial e de Gênero, ONU Mulheres Brasil, a Iniciativa Empresarial pela Igualdade Racial e o Fórum de Empresas e Direitos LGBTQIAPN+.

A companhia também atua por meio de iniciativas voltadas para inclusão e equidade, como o ciclo de Mentorias para Negras e Negros, concluído em 2022, que buscava o aumento da representatividade negra em cargos de liderança da companhia e o programa Empoderadas, que promoveu ações de prevenção e combate à violência contra a mulher nos trens do metrô.

Fonte: Elaboração própria NINT

De acordo com as atualizações apresentadas, a MetrôRio demonstra manter o nível de relato e transparência compromissado no parecer pré-emissão, relatando ao público os indicadores e a alocação dos recursos, nomeadamente através dos relatórios de verificação elaborados pela NINT.



Controvérsias

Foi realizada uma pesquisa de mídia acerca de casos com repercussão negativa envolvendo a MetrôRio S.A. e sua operação na malha metroviária carioca. Foram identificadas quatro controvérsias de cunho Social, sendo três delas de nível de severidade alto e uma de nível médio. A responsividade da companhia foi defensiva em todos os casos. O detalhamento das ocorrências é apresentado a seguir, na tabela abaixo.

Tabela 6: Controvérsias socioambientais envolvendo a MetrôRio

Social		
Controvérsia	Severidade	Responsividade
<p>Out/2022: Após tentar embarcar quando as portas já se fechavam, idoso morre arrastado após ficar com a mão presa na porta do metrô da Uruguaiana, no Centro do Rio¹⁵.</p>	<p>Alta: Idoso de 82 anos morreu após ficar com a mão presa em uma porta do metrô ao tentar embarcar com as portas se fechando e ser arrastado pela composição na estação Uruguaiana, no Centro do Rio.</p> <p>Ao notarem o acidente, passageiros que estavam no vagão acionaram o botão de emergência, que aciona os freios do trem de maneira emergencial. Depois de ser arrastado, o idoso caiu no vão entre o trem e a plataforma.</p> <p>Ele teve traumatismo no tórax e abdômen, além de hemorragia interna. O idoso era militar aposentado e deixa esposa e cinco filhos, que lamentam muito a sua morte.</p> <p>Segundo a esposa da vítima, ela não recebeu apoio da empresa.</p>	<p>Defensiva: Em nota, o Metrô Rio lamentou o falecimento do cliente e informou que entrou em contato com a família e se colocou à disposição para prestar a assistência necessária.</p> <p>Em nota, a concessionária admitiu que houve falha na segurança durante o embarque e alegou estar colaborando com as investigações¹⁶.</p>
<p>Mar/2023: Morre mulher que caiu de ônibus do Metrô na Gávea, Rio de Janeiro¹⁷.</p>	<p>Alta: Uma mulher de 31 anos faleceu após cair de um ônibus de integração do metrô, na Gávea, Zona Sul do Rio.</p> <p>Segundo relatos, a porta do veículo teria aberto durante uma curva e a mulher foi lançada para fora.</p> <p>De acordo a Polícia Civil, o motorista do coletivo foi ouvido e</p>	<p>Defensiva: Em nota, a MetrôRio lamentou o acidente e informou que notificou a empresa Auto Viação Tijuca, responsável pela operação do serviço de ônibus, para que sejam apuradas todas as causas do ocorrido.</p>

¹⁵ [Idoso morre arrastado após ficar com a mão presa na porta do metrô da Uruguaiana, no Centro do Rio | Rio de Janeiro | G1 \(globo.com\)](#)

¹⁶ [MetrôRio admite falha em acidente que terminou na morte de idoso - RecordTV - R7 Cidade Alerta RJ](#)

¹⁷ [Morre mulher que caiu de ônibus do Metrô na Gávea | Rio de Janeiro | O Dia \(ig.com.br\)](#)



imagens de câmeras de segurança solicitadas.

Jun/2023: Funcionário do MetrôRio é afastado após importunação sexual em trem na Zona Norte. Um dos passageiros gravou a cena¹⁸.

Alta: Um funcionário terceirizado da MetrôRio foi flagrado em ato de importunação sexual em um trem da SuperVia, na estação Penha.

Um dos passageiros gravou o homem passando as mãos nas partes íntimas por mais de um minuto em um dos vagões.

Remediativa: A empresa afirmou que está apurando os fatos e que o funcionário foi afastado, sendo retirando do contrato de prestação de serviços. Além disso, a MetrôRio informou em nota que repudia todo tipo de violência e reforça o compromisso na prevenção e combate aos casos de importunação sexual no transporte público.

Ago/2023: Justiça condena MetrôRio a pagar indenização para músicos agredidos por seguranças na Central do Brasil, estação do Rio de Janeiro, em 2015¹⁹.

Baixa: MetrôRio foi condenado a indenizar artistas de rua agredidos na estação Central do Brasil, no Centro do Rio, em novembro de 2015. Artistas se apresentavam dentro do vagão quando agentes de segurança proibiram a apresentação.

Quando o metrô parou na estação, os artistas foram empurrados para fora da estação. As câmeras de segurança da estação registraram os artistas sendo agredidos com socos e tapas.

Justiça do Rio determinou que as vítimas sejam indenizadas por danos morais em R\$ 60 mil.

Na época das agressões, não havia nenhuma proibição em relação a apresentações artísticas no metrô.

Fonte: Elaboração própria NINT

Defensiva: O veículo de notícias informa que, em nota, a MetrôRio diz que ainda não foi notificada da decisão.

A concessionária destacou que cumpre a decisão judicial que não permite exhibições nos trens para evitar acidente e não atrapalhar os avisos sonoros causando prejuízos aos passageiros com deficiência.

Ainda segundo a empresa, o MetrôRio destina doze palcos para apresentações artísticas nas estações.

¹⁸ [Funcionário do MetrôRio é afastado após importunação sexual em trem na Zona Norte | Rio de Janeiro | O Dia \(ig.com.br\)](https://www.ig.com.br)

¹⁹ [Justiça condena MetrôRio a pagar R\\$ 60 mil para músicos agredidos por seguranças em estação | Rio de Janeiro | G1 \(globo.com\)](https://g1.globo.com)



Anexo I - Método

Controvérsias

Tabela 7: Níveis de Severidade e Responsividade relacionados às controvérsias

Níveis de Severidade	
Baixo	Descumpre a lei e/ou afeta negativamente os <i>stakeholders</i> , mas não causa danos ou causa danos mínimos que não necessitam de remediação.
Médio	Descumpre a lei e/ou afeta negativamente os <i>stakeholders</i> , sendo o nível de dificuldade e custo de remediação medianos.
Alto	Descumpre a lei e afeta negativamente os <i>stakeholders</i> , sendo os danos irremediáveis ou com remediação difícil ou custosa.
Níveis de Responsividade	
Proativa	Além da empresa agir de maneira remediativa diante de uma controvérsia, ela adota medidas que vão além da sua obrigação. Adicionalmente, a empresa realiza procedimentos sistemáticos para evitar que o problema ocorrido se repita.
Remediativa	A empresa realiza as ações necessárias para correção dos danos e se comunica adequadamente com os <i>stakeholders</i> impactados.
Defensiva	A empresa realiza ações insuficientes para correção dos danos ou emite comunicado sem realização de ações corretivas.
Não-responsiva	Não há qualquer ação ou comunicação da empresa em relação à controvérsia.

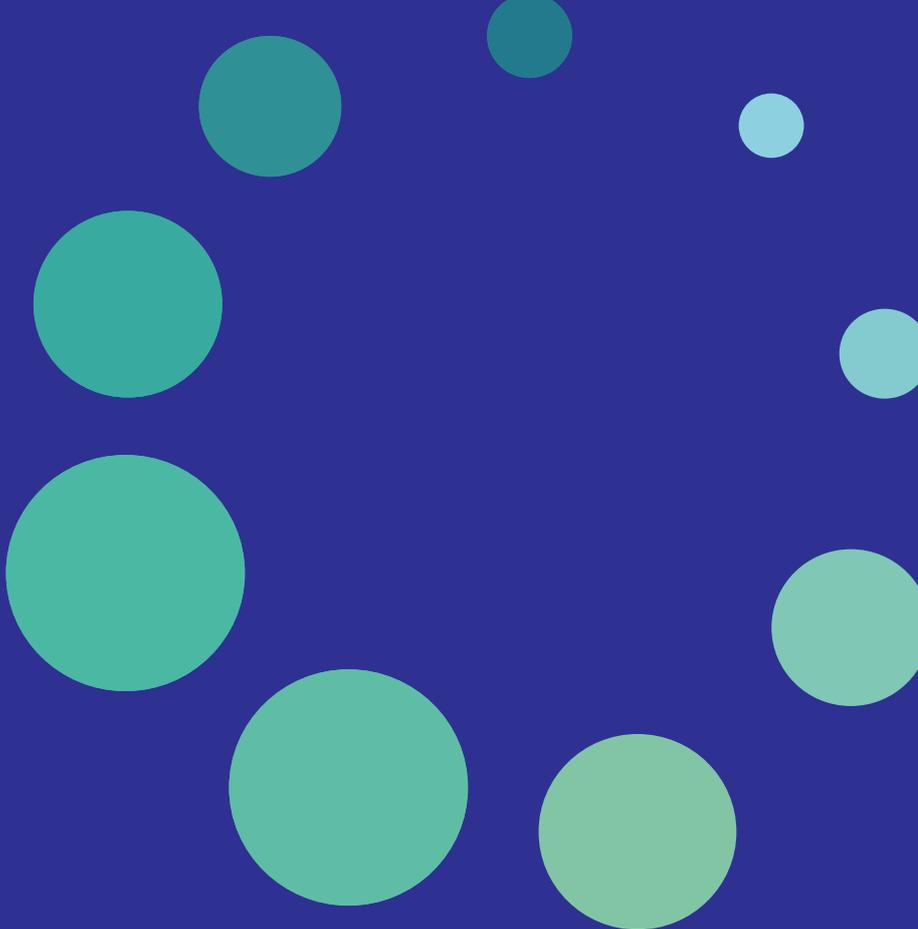
Fonte: NINT

Tabela 8: Níveis de Asseguração

Níveis de asseguração	
Razoável	Uma avaliação na qual o risco de asseguração é aceitavelmente baixo dentro das circunstâncias do engajamento realizado. A conclusão é expressa de uma forma que transmite a opinião do profissional sobre o resultado da avaliação em relação aos critérios observados.
Limitado	Uma avaliação na qual o risco de asseguração do engajamento realizado é maior do que para um nível de asseguração razoável, porém ainda assim capaz de embasar os principais argumentos utilizados na análise.

Fonte: NINT





Rio de Janeiro | São Paulo | Bogotá | Quito

www.nintgroup.com