



Relatório Integrado 2025



Sumário

Mensagem do Presidente03

Sobre o Relatório04

Materialidade05

Metrô de São Paulo06

Modelo de Negócio 08

Grandes Números 11

Destaques do ano 18

Estratégia de Longo Prazo e Plano de Negócios . 24

O que move o Metrô.....28

Operação e Manutenção 29

Modernização e Recapitação..... 38

Expansão da Rede..... 43

Negócios e Receitas Não Tarifárias 57

Governança.....65

Governança Corporativa – Estrutura de Governança 66

Governança Corporativa – Portal de Governança Corporativa..... 67

Programa de Integridade – Regulamento 68

Programa de Integridade – Código de Conduta e Integridade 69

Ética e combate à corrupção – Comitê de Ética.. 70

Gestão de Riscos – Riscos Corporativos..... 71

Gestão de Riscos – Riscos de Contratos 72

Controle Interno 73

Gestão Fiscal 74

Sistemas de Gestão Certificados..... 75

Melhoria de Processos..... 76

Inovação e Tecnologia 78

Mobilidade Sustentável80

Mudanças Climáticas..... 81

Licenciamento e Controle Ambiental..... 85

Gestão de Energia 88

Gestão da Água – SGA 89

Gestão de Resíduos – SGA 90

Educação Ambiental – SGA..... 91

Construção Sustentável..... 92

GRI Meio Ambiente 93

Foco no Passageiro97

Segurança e Bem-Estar dos Passageiros 98

Acessibilidade em Infraestrutura e Serviços .. 105

Segurança Operacional 109

Relacionamento 110

Marketing 112

Sociedade117

Balanco Social 118

Comunidade e Desenvolvimento Social 120

Engajamento com as partes interessadas 124

Comunicação Externa 125

Pessoas valorizadas e respeitadas 128

Relações de Trabalho..... 129

Saúde e Segurança do Trabalho 132

Diversidade, Inclusão e Não Discriminação... 133

Treinamentos 134

Gestão do Conhecimento 135

Comunicação Interna..... 136

Engajamento dos Colaboradores..... 137

Desempenho Econômico-Financeiro . 139

Realizações e desempenho 140

Demonstrações Financeiras 142

Disposições Finais..... 143

Agradecimentos..... 144

Administradores..... 145

Ficha Técnica 146

Anexos.....147

Objetivos de Desenvolvimento Sustentável – ODS 148

Índice GRI 154

Relatório de Asseguração Limitada..... 161



Mensagem do Presidente



Resiliência em movimento: cumprindo o desafio de se manter relevante e eficiente em meio a tantas transformações

O ano de 2025 apresentou um cenário desafiador e ainda marcado por transformações tecnológicas, além de mudanças no comportamento da mobilidade urbana. Mas que também demonstrou a capacidade do Metrô para avançar. Os resultados obtidos ao longo do ano confirmam que estamos evoluindo e apontam também um caminho a percorrer para que o futuro do Metrô esteja no patamar da modernidade e resiliência.

Em 2025, transportamos 892,7 milhões de passageiros, com aumento de demanda nos dias úteis e manutenção dos elevados índices de confiabilidade do sistema. A satisfação dos passageiros atingiu 76,2%, o melhor resultado dos últimos 20 anos, confirmando o papel do Metrô como prestador de um serviço essencial e confiável para milhões de pessoas todos os dias.

Isso é demonstrado nos avanços alcançados que proporcionam melhorias aos passageiros, como o início da operação 24h aos fins de semana, o pagamento da passagem por aproximação, com cartões de crédito e débito, além da disponibilização do sinal de telefonia 5G em 27 estações, melhorando a experiência de quem usa as linhas do Metrô e mostrando que seguimos como tem de ser, investindo em qualidade e com o passageiro na centralidade da operação.

Passageiros que também são beneficiados com a segurança e modernização vistas na colocação de portas de plataforma, que chegaram a cerca de 50% das estações, ampliando ainda mais a confiança e regularidade. A Segurança, principal valor e pilar do Metrô de SP, é também a essência do novo Sistema de Monitoramento Eletrônico, implantado em todas as estações das Linhas 1-Azul, 2-Verde e 3-Vermelha, com mais de 5 mil câmeras de alta performance.

O uso da tecnologia para a melhoria do serviço prestado também pode ser visto na Linha 15-Prata que passou a funcionar com o GoA4, o mais alto nível de automatização de sistemas de metrô. Há também a expansão do uso de Inteligência Artificial na manutenção, com destaque para modelos preditivos de falhas em portas de plataforma e climatização, que aumentam disponibilidade e reduzem custos.

A expansão da rede apresentou entregas significativas, demonstrando eficiência no uso dos recursos públicos ao atingirmos cerca de 90% da execução orçamentária em empreendimentos de alta complexidade. Em 2025, realizamos o maior investimento da história na expansão da rede, aplicando R\$ 5,3 bilhões. As obras da Linha 2-Verde avançaram simultaneamente em múltiplos trechos, incluindo a continuidade das escavações da tuneladora.

A Linha 15-Prata evoluiu para integração com a Linha 10-Turquesa e recebeu 14 novos trens em um ano, enquanto a Linha 17-Ouro atingiu marcos relevantes, ultrapassando 95% de conclusão das obras, com inauguração marcada para 2026. Iniciamos, ainda, a contratação das obras da Linha 19-Celeste e avançamos nos projetos das linhas 20-Rosa e 22-Marrom, aproximando o planejamento de médio e longo prazo das necessidades reais da metrópole.

No âmbito socioambiental, os benefícios gerados pela rede — como redução de emissões, do tempo de viagem e do consumo de combustíveis — somaram R\$ 16,5 bilhões, demonstrando o importante papel do Metrô como ferramenta de desenvolvimento sustentável. Avançamos também no projeto de autoprodução de energia renovável, que garantirá 10 MW médios a partir de 2027 e 20 MW a partir de 2029, aumentando previsibilidade orçamentária e reduzindo custos futuros.

Em governança, fortalecemos nossos mecanismos de integridade, gestão de riscos e compliance. A maturidade em governança corporativa avançou para o Nível 2, e novas práticas de gestão, segurança cibernética e controles internos foram incorporadas, alinhando a Companhia às melhores

referências nacionais e internacionais. No campo das receitas não tarifárias, foram R\$ 609,4 milhões recebidos, resultado que demonstra diversificação, inovação comercial e maior eficiência no uso dos ativos. Seguimos sendo referência ao começar a planejar uma nova pesquisa Origem e Destino (OD), demarcando o Metrô como o grande especialista e planejador da mobilidade em uma metrópole com tantos desafios de deslocamentos.

Entretanto, é fundamental reconhecer que ainda não é momento de celebração plena. O cenário econômico-financeiro requer ajustes permanentes, com atenção especial para a manutenção do equilíbrio de despesas, do constante aumento de eficiência e da ampliação de receitas. O uso eficiente dos investimentos para a expansão e modernização da rede exige disciplina, precisão técnica e governança. Além disso, a transformação digital e os novos padrões de mobilidade demandam respostas rápidas e capacidade contínua de adaptação, melhorando o serviço prestado ao passageiro, centro dos nossos esforços.

A verdadeira resiliência do Metrô será construída com constância, planejamento e profundidade. Significa caminhar por um processo contínuo de fortalecimento da operação e de processos internos, de redução das vulnerabilidades e de garantir sustentabilidade financeira de longo prazo. Significa, sobretudo, assegurar que cada avanço se converta em benefício real para os passageiros, para a cidade e para o Estado.

Seguimos dedicados à missão de oferecer um transporte público seguro, eficiente e sustentável para São Paulo. Os progressos de 2025 mostram que estamos no rumo certo, mas também reforçam que há muito a ser feito. Nossa responsabilidade é manter a trajetória consistente de melhoria, consolidar uma cultura de alto desempenho e construir, passo a passo, uma Companhia ainda mais moderna, competitiva e preparada para os desafios do presente e do futuro.



Julio Castiglioni
Diretor-Presidente



A Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô apresenta seu Relatório Integrado 2025, reafirmando seu compromisso com a transparência e a prestação de contas à sociedade, em conformidade com a Lei nº 13.303/2016 (Lei das Estatais).

Em 2017, o Metrô deixou de publicar os Relatórios de Sustentabilidade e passou a adotar o padrão para Relatórios Integrados, atualmente inspirado no modelo proposto pelo ISSB, da *IFRS Foundation*.

O documento adota uma abordagem combinada para apresentar o desempenho em sustentabilidade, com base nas Normas GRI revisadas em 2021, integrando informações sobre geração de valor para seus diferentes públicos, modelo de negócios, estratégia, riscos e oportunidades, governança, além dos resultados ambientais e sociais.

Também destaca os esforços do Metrô para contribuir com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS) e evidencia como a abordagem para Mudanças Climáticas está inserida no ciclo de vida dos empreendimentos, alinhando-se ao Plano de Ação Climática e Desenvolvimento Sustentável para São Paulo – PAC 2050.

As Demonstrações Financeiras e demais informações contábeis seguem o padrão internacional da International Financial Reporting Standards (IFRS). Como empresa de capital aberto, o Metrô também atende à Resolução CVM 59/2021, que exige informações de desempenho em sustentabilidade no Formulário de Referência, e à Resolução CVM 14/2020, que torna obrigatória a Orientação CPC 09 – Relato Integrado, emitida pelo Comitê de Pronunciamentos Contábeis (CPC).

Além das informações financeiras, o relatório apresenta a Estratégia de Longo Prazo, o Plano de Negócios, os capitais envolvidos e os impactos gerados sob a ótica da sustentabilidade, cumprindo igualmente a Lei nº 13.303/2016. O documento está disponível no site institucional: <https://www.metro.sp.gov.br>

Seu conteúdo passou por verificação independente realizada pela BDO RCS Auditores Independentes, conforme Relatório de Asseguração Limitada anexo.




Publicação de periodicidade anual, o Relatório Integrado recebe opiniões e sugestões do público, que podem ser enviadas por meio do canal: <https://www.metro.sp.gov.br/fale-conosco/>

A Companhia do Metropolitano de São Paulo (“Companhia” ou “Metrô”) é uma empresa pública sediada na cidade de São Paulo, localizada na Rua Boa Vista, nº 175, Bloco B, 7º andar. Seu acionista controlador é o Governo do Estado de São Paulo (GESP), detentor de 97,99% das ações ordinárias.

Em 6 de janeiro de 2023, o Metrô obteve o registro de Companhia Aberta – Categoria B, conforme a Resolução nº 80 da Comissão de Valores Mobiliários (CVM). Nessa condição, a Companhia está autorizada a emitir títulos e valores mobiliários, porém não está habilitada a negociar ações em Bolsa de Valores.

O processo de materialidade estratégica do Metrô de São Paulo tem como objetivo identificar e priorizar os temas ESG – ambientais, sociais e de governança – mais relevantes tanto para o negócio quanto para seus públicos de relacionamento. Ao adotar a abordagem de materialidade, o Metrô considera não apenas os temas que impactam diretamente suas operações, mas também aqueles em que suas atividades podem gerar impactos significativos na sociedade e nos *stakeholders*.

A pesquisa de materialidade evidencia o compromisso da Companhia com o desenvolvimento sustentável. Integra práticas sólidas de governança, responsabilidade social e ambiental. A matriz de materialidade, mantida para 2025, reúne doze temas prioritários que refletem as expectativas dos públicos interno e externo.

 AMBIENTAL	Integração com a mobilidade urbana	Ações para garantir que os serviços oferecidos pela Companhia estejam integrados à mobilidade urbana local, incluindo esforços para integrar os modais, entre outros.
	Gestão do uso de energia	Iniciativas para aumentar a eficiência energética e reduzir o consumo de energia na operação.
	Desenvolvimento urbano e mobilidade sustentável	Desenvolvimento econômico das regiões atendidas pela rede metroviária promovendo a valorização urbana e melhorando a qualidade de vida da população de forma sustentável.
	Gestão do uso da água	Iniciativas para reduzir a captação e o consumo de água na operação, bem como garantir a destinação adequada da água após a utilização (tratamento e descarte).
 SOCIAL	Saúde e segurança dos passageiros	Iniciativas para promover a saúde e a segurança dos passageiros durante a utilização dos serviços oferecidos pelo Metrô, de modo a eliminar situações de risco e reduzir a ocorrência de acidentes.
	Acessibilidade em infraestrutura e serviços	Soluções para garantir o acesso de pessoas com deficiência à infraestrutura e aos serviços oferecidos pelo Metrô.
	Saúde e segurança dos empregados e prestadores de serviço	Políticas, ferramentas e compromissos do Metrô para garantir a segurança, saúde, bem-estar e qualidade de vida dos empregados e prestadores de serviço.
 GOVERNANÇA	Boas práticas trabalhistas	Boas condições de trabalho e garantia dos direitos trabalhistas de acordo com a lei, novos modelos de trabalho, programas e benefícios para cuidado com os funcionários do Metrô.
	Ética e combate à corrupção	Compromissos e ferramentas para promover a ética e reduzir riscos de corrupção (ex.: código de conduta para colaboradores e fornecedores, política anticorrupção e iniciativas para promover a comunicação e treinamento sobre o tema).
	Continuidade dos negócios diante de riscos e interrupções	Estruturas para identificar, medir e gerir os riscos aos quais a Companhia está submetida (ex.: riscos financeiros, ambientais, de operação entre outros), e que podem impedir a continuidade das atividades do negócio.
	Eficiência financeira e sustentabilidade	Iniciativas para garantir o desempenho sustentável da empresa.
	Cibersegurança, segurança da informação e privacidade	Políticas e ferramentas para garantir a segurança e proteção de dados de clientes, fornecedores e outros públicos de relacionamento da Companhia, bem como iniciativas para proteger a empresa de ataques cibernéticos e vazamento de dados.

O resultado deste trabalho orienta decisões estratégicas, aprimora a gestão de riscos e fortalece a comunicação com os públicos de interesse. Garante que os esforços da Companhia estejam focados nos assuntos que geram valor, promovem sustentabilidade e atendem às expectativas da sociedade.



Metrô de São Paulo



Somos uma empresa de transporte público que oferece qualidade de vida para as pessoas.

Dos 104,2 km de rede metroviária em São Paulo, operamos 71,4 km que compreende as Linhas 1-Azul: Jabaquara-Tucuruvi, 2-Verde: Vila Madalena-Vila Prudente e 3-Vermelha: Corinthians-Itaquera-Palmeiras-Barra Funda do Metrô e a Linha 15-Prata: Vila Prudente-Jardim Colonial do Monotrilho, ao longo das quais estão situadas as 63 estações, cinco pátios onde são realizadas as atividades de manutenção dos 169 trens, 16 terminais de ônibus urbanos (13 deles sob concessão privada), três terminais rodoviários, cinco shopping centers.

Trabalhamos todos os dias, com qualidade e respeito, oferecendo segurança, confiabilidade e rapidez. Nossas equipes especializadas cuidam da manutenção dos trens, das vias e das estações para que o sistema opere com qualidade, segurança e excelência.

Nosso negócio é conectar pessoas e lugares por meio de uma rede de mobilidade sustentável gerando qualidade de vida. Somos também responsáveis pelo planejamento, concepção, construção do sistema de metrô e monotrilho, abrangendo os seguintes empreendimentos:

Linha 1 - Azul: ampliação de São Joaquim (integração com a futura Linha 6-Laranja);

Linha 2 - Verde: Vila Prudente-Penha, Penha-Dutra e Vila Madalena-Cerro Corá;

Linha 4 - Amarela: túnel de interligação Paulista-Consolação;

Linha 15 - Prata: Jardim Colonial-Jacu-Pêssego; Vila Prudente-Ipiranga; ampliação de Vila Prudente;

Linha 17 - Ouro: Aeroporto de Congonhas/Washington Luís-Morumbi;

Linha 19 - Celeste: Anhangabaú-Bosque Maia;

Linha 20 - Rosa: Santa Marina-Santo André;

Linha 22 - Marrom: Sumaré-Cotia.

Desde nossa fundação, preparamos nossos profissionais para buscar as melhores soluções para o planejamento, projeto, operação e manutenção de sistemas sobre trilhos e monotrilhos e somos capacitados para ofertar serviços em padrão mundial.

Zelamos pelas nossas operações, para que estejam em conformidade com todas as normas ambientais e para que nossos empregados executem suas tarefas com segurança, otimizando custos e garantindo a qualidade.

Nossos processos são transparentes, nossa compliance altamente estruturada oferece segurança e proteção contra fraudes e corrupção.

A integração da rede metroviária com os demais sistemas de transporte aproxima os espaços urbanos das pessoas que aqui vivem e exercem suas atividades cotidianas. Em sua essência, o Metrô exerce um papel fundamental na estruturação dos espaços e na articulação do transporte público na Região Metropolitana de São Paulo, integrando o desenvolvimento urbano e econômico e o bem-estar social e ambiental, essenciais para promover o acesso às atividades humanas como emprego, saúde, educação e lazer.

Modelo de Negócios



Linhas em Operação - 2025

	Extensão operacional	Estações	Passageiros Transportados (milhares) MDU 2025	Intervalo médio entre trens	Oferta	Viagens programadas
Linha 1 – Azul	20,2 km	23	1.087 passageiros por dia útil	132 segundos	44.300 Lugar/hora/sentido	814 Viagens/dia útil
Linha 2 – Verde	14,7 km	14	695 passageiros por dia útil	133 segundos	44.100 Lugar/hora/sentido	706 Viagens/dia útil
Linha 3 – Vermelha	22 km	18	1.043 passageiros por dia útil	134 segundos	43.000 Lugar/hora/sentido	821 Viagens/dia útil
Linha 15 – Prata	14,5 km	11	141 passageiros por dia útil	179 segundos	20.200 Lugar/hora/sentido	488 Viagens/dia útil



Modelo de Negócios



Operação e Expansão

- **71,4** km de linhas
- **4** linhas em operação
- **5** pátios de manutenção
- **63** estações em operação
- **169** trens em operação
- **25,1** km de linhas em expansão
- **24** estações em obra
- **893 milhões** de passageiros transportados
- **18,5%** participação do metrô no total de passageiros transportados na RMSP
- **76,2%** Índice de satisfação (passageiros)
- **2.806** viagens realizadas (média dias úteis)
- **16,2 milhões** de km percorridos pelos trens
- **144** segundos de intervalo médio entre trens
- **R\$ 363,19 milhões** investidos para a modernização e recapitação das infraestruturas
- **R\$ 4.492,79 milhões** investidos para a expansão da rede
- **124** Espaços comerciais
- **5** Shopping Centers
- **16** Terminais Urbanos (13 concedidos à iniciativa privada)
- **3** Terminais Rodoviários
- **15** Empreendimentos associados

Financeiro

- **R\$ 1.075 milhões** DVA – Valor Adicionado a Distribuir
- **R\$ 2.761 milhões** Receita Operacional Líquida
- **100,35%** Taxa de Cobertura
- **-R\$ 250 milhões** Ebitda Ajustado
- **R\$ 1.968 milhões** de Receita Tarifária
- **R\$ 252 milhões** de Receita Não Tarifária
- **R\$ 44.832 milhões** de Patrimônio Líquido

Desenvolvimento e Capacitação de Pessoas

- **101** certificações em gestão de projetos e portfólio
- **87** simulados de emergência realizados

Excelência e Inovação

- **8** projetos de inovação em desenvolvimento
- **228** ideias inscritas na 5ª edição do Programa Laboratório de Ideias – PLIM

Responsabilidade Social

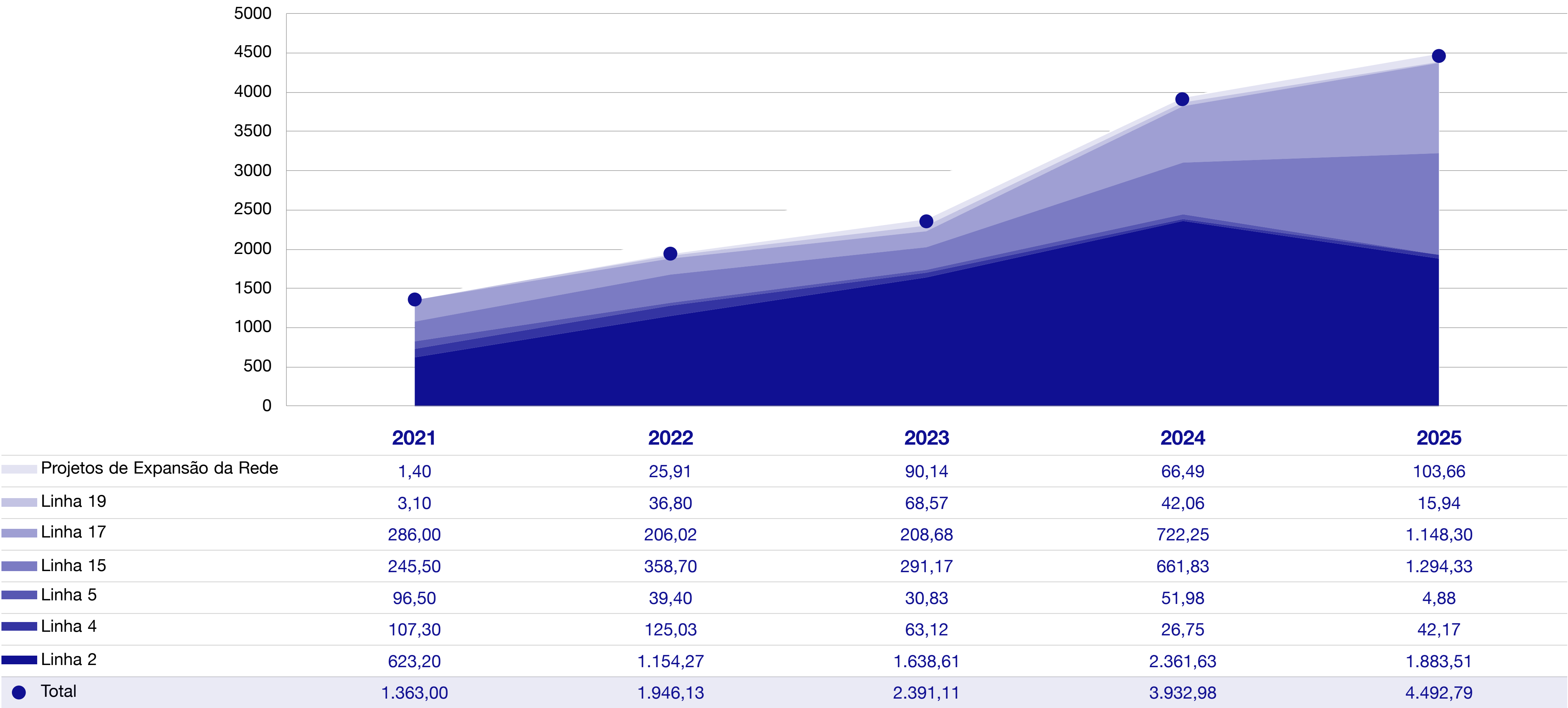
- **R\$ 16,5 bilhões** em Benefícios Sociais para a cidade e seus habitantes
- **32** famílias atendidas por meio do “Regulamento para Reassentamento das famílias em situação de vulnerabilidade atingidas pelas obras de expansão do Metrô”
- **100%** das estações com acessibilidade
- **26** atividades de ações culturais nas estações do Metrô
- **6.231** atendimentos nas redes sociais
- **4.474** atendimentos nos canais de comunicação
- **472** postos de serviço para atendimento humanizado a pessoas com deficiência
- **6.883** pessoas atendidas e abrigadas/projeto “Noites Solidárias” em conjunto com a Secretaria de Desenvolvimento Social
- **1.110** atendimentos nos Postos de Apoio à Mulher vítima de violência
- **1.435** pessoas atendidas no Espaço Maternidade
- **13.073** atendimentos para acesso aos métodos de prevenção ao HIV
- **4,5 milhões** de preservativos masculinos e femininos disponibilizados
- **5.280** doses de vacinas aplicadas nas estações do Metrô

Sustentabilidade

- Certificações: **ISO 9.001 ISO 14.001 e ISO 45.001**
- **550 mil toneladas de CO₂e** de emissões evitadas líquidas
- Emissão de **3g de CO₂e** por passageiro-quilômetro
- **233.416 kg** de resíduos perigosos tratados adequadamente
- **43.679 kg** de tampinhas plásticas recolhidas para reciclagem
- **497.783 m²** de áreas ajardinadas pelo Metrô, sendo **116.025 m²** junto às estações

Grandes números

Investimentos realizados (caixa e aportes) – Expansão da Rede (milhões)



Grandes números



Passageiros transportados no sistema de transporte na RMSP ¹

	Passageiros 2023 (milhões) (%)		Passageiros 2024 (milhões) (%)		Passageiros 2025 (milhões) (%)	
Transporte sobre trilhos	1.882,6	40,0	1.969,4	40,5	1.988,7	41,3
Metrô de São Paulo	851,2	18,1	889,8	18,3	892,7	18,5
Via Quatro ²	190,4	4,0	198,7	4,1	202,2	4,2
Via Mobilidade - Linhas 5 e 17 ³	154,9	3,3	167,5	3,4	170,1	3,6
Via Mobilidade - Linhas 8 e 9 ⁴	228,7	4,9	232,8	4,8	240,1	5,0
TICTrens - Linha 7 ⁴	0,0	0,0	0,0	0,0	10,2	0,2
Trem Metropolitano - CPTM ⁴	457,4	9,7	480,6	9,9	473,4	9,8
Transporte sobre pneus	2.831,3	60,0	2.893,0	59,5	2.829,4	58,7
Ônibus Municipal - SPTRANS ⁵	2.080,1	44,1	2.160,9	44,4	2.114,7	43,9
Ônibus Intermunicipal - ARTESP ⁶	421,8	8,9	411,0	8,5	401,3	8,3
Aeroporto e Corredor (Trolebus e Diesel)	70,7	1,5	69,5	1,4	69,8	1,4
Empresas particulares (serviço comum e seletivo)	351,1	7,4	341,5	7,1	331,5	6,9
Ônibus – Outros Municípios ⁷	329,4	7,0	321,1	6,6	313,4	6,5
Total de Transportes	4.713,9	100,0	4.862,4	100,0	4.818,1	100,0

¹ Inclui transferência e gratuitos. Não inclui ônibus escolar e fretamento.

² Fonte: Concessionária ViaQuatro.

³ Fonte: Concessionária ViaMobilidade.

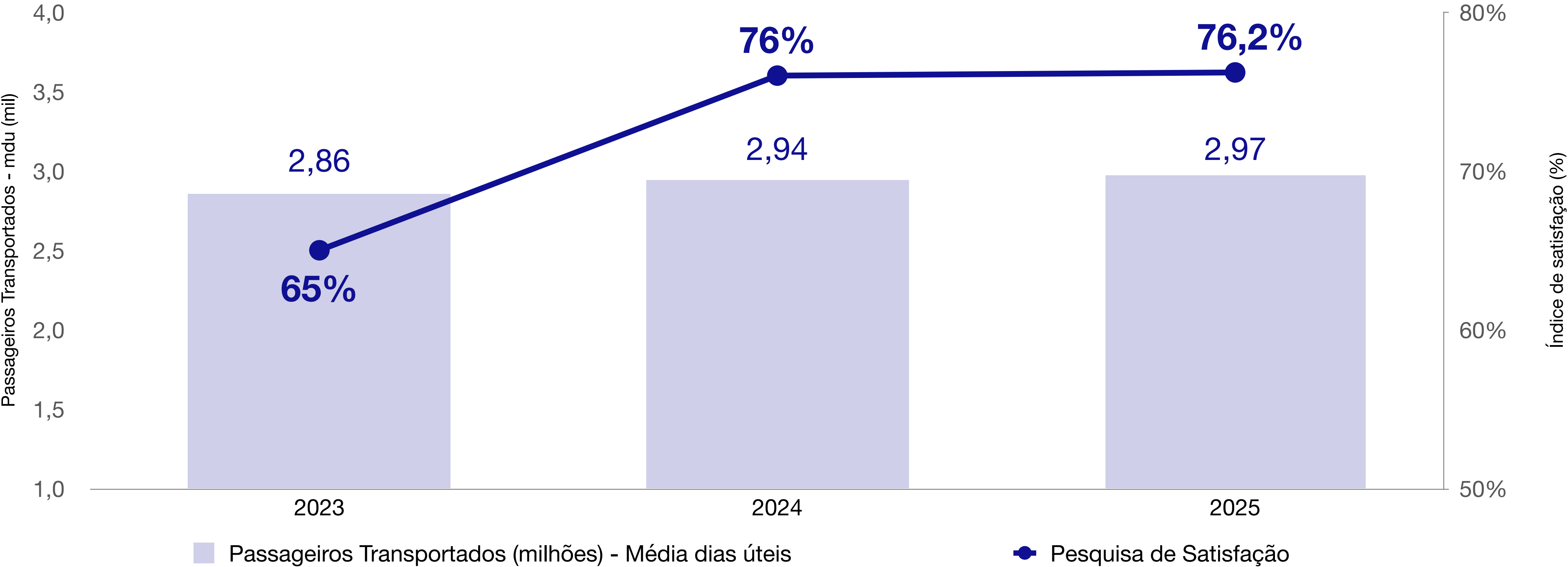
⁴ Fonte: STM - Secretaria dos Transportes Metropolitanos do Estado de São Paulo. Dados estimados da Linha 7 - Rubi de novembro e dezembro/25.

⁵ Fonte: SPTRANS - São Paulo Transportes S.A.

⁶ Fonte: ARTESP - Agência Reguladora de Serviços Públicos Delegados de Transporte do Estado de São Paulo. Dados estimados de novembro e dezembro/25.

⁷ Estimativa com base nas viagens dos demais municípios da RMSP, em relação às viagens intermunicipais apontadas na Pesquisa Origem e Destino. Para o período até 2022, considera-se a base da OD 2017; e a partir de 2023, utiliza-se a OD 2023.

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS¹ x ÍNDICE DE SATISFAÇÃO²

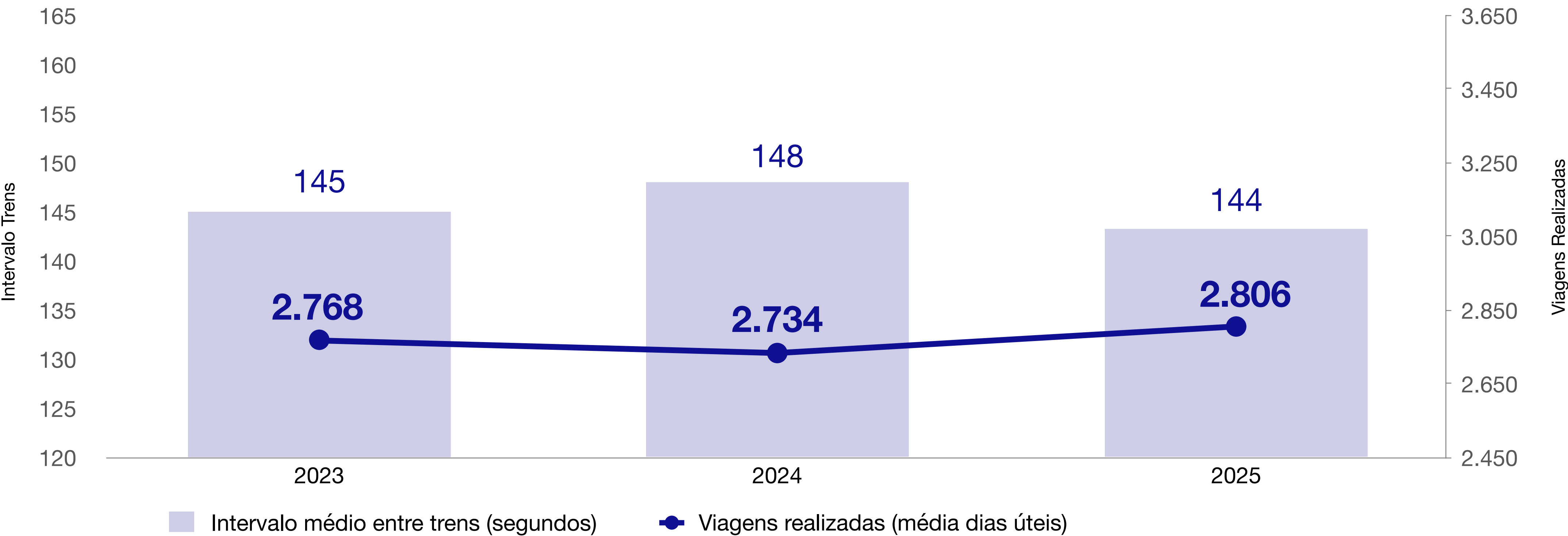


¹ Passageiros Transportados - Média dias úteis.

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



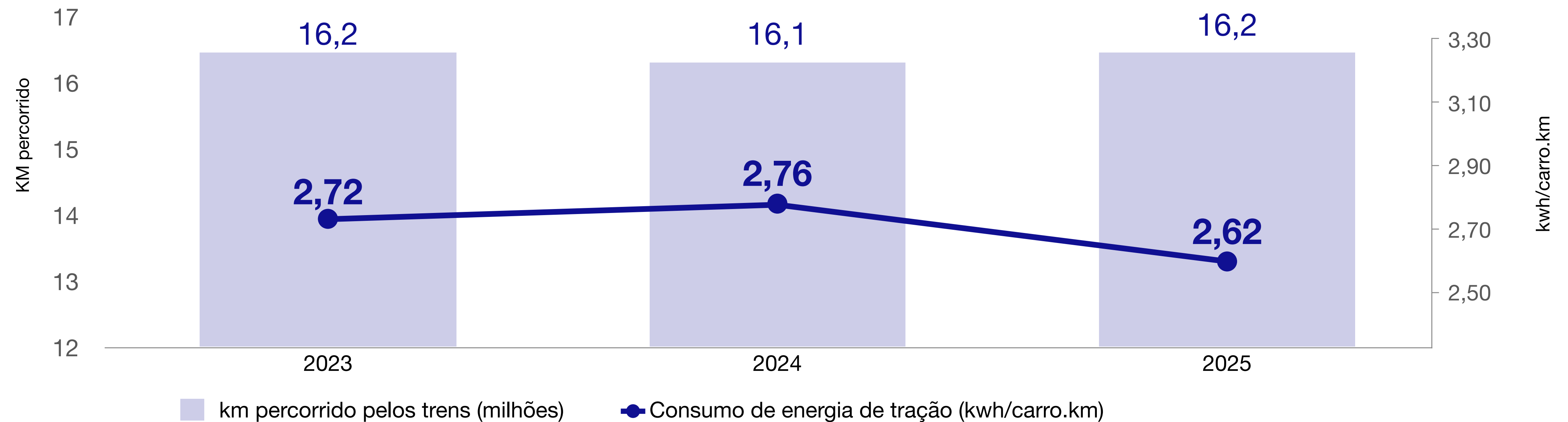
VIAGENS REALIZADAS E INTERVALO MÉDIO REALIZADO ENTRE TRENS ¹



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

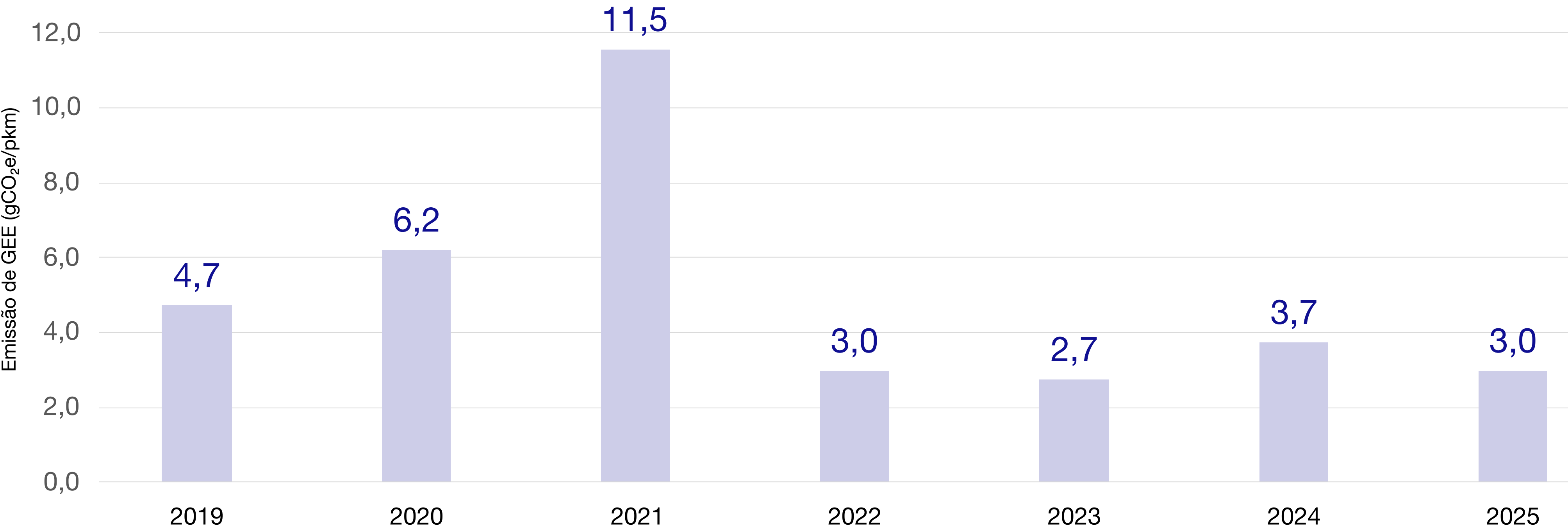


EFICIÊNCIA ENERGÉTICA DE TRAÇÃO



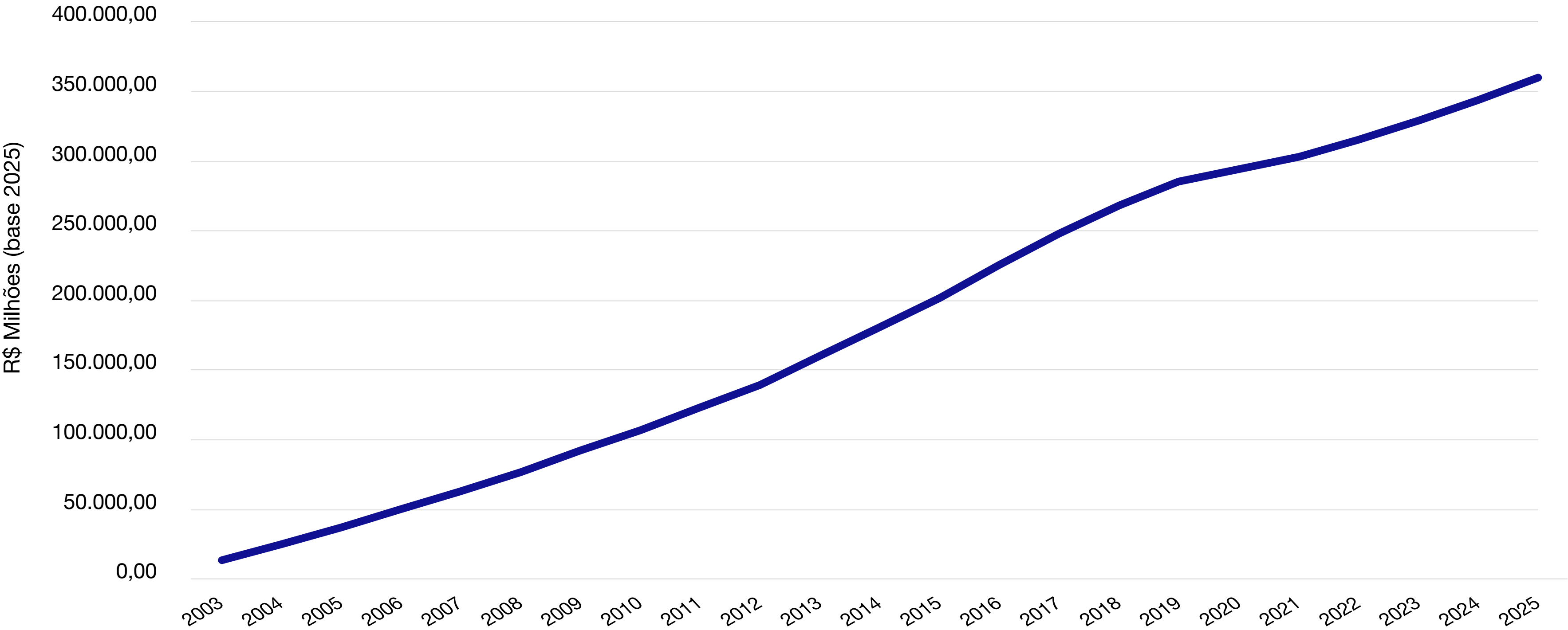
EMISSÕES DE GASES DO EFEITO ESTUFA POR PASSAGEIRO-KM (gCO₂e/pkm)

Evolução do Metrô de São Paulo (2019-2025)



BENEFÍCIOS SOCIAIS ACUMULADOS (2003 A 2025)

De 2003 até 2025, estimou-se que os Benefícios Sociais gerados pela rede do Metrô em operação somaram R\$ 360,4 bilhões, que equivalem a uma economia média de R\$ 15,6 bilhões ao ano no período apresentado.



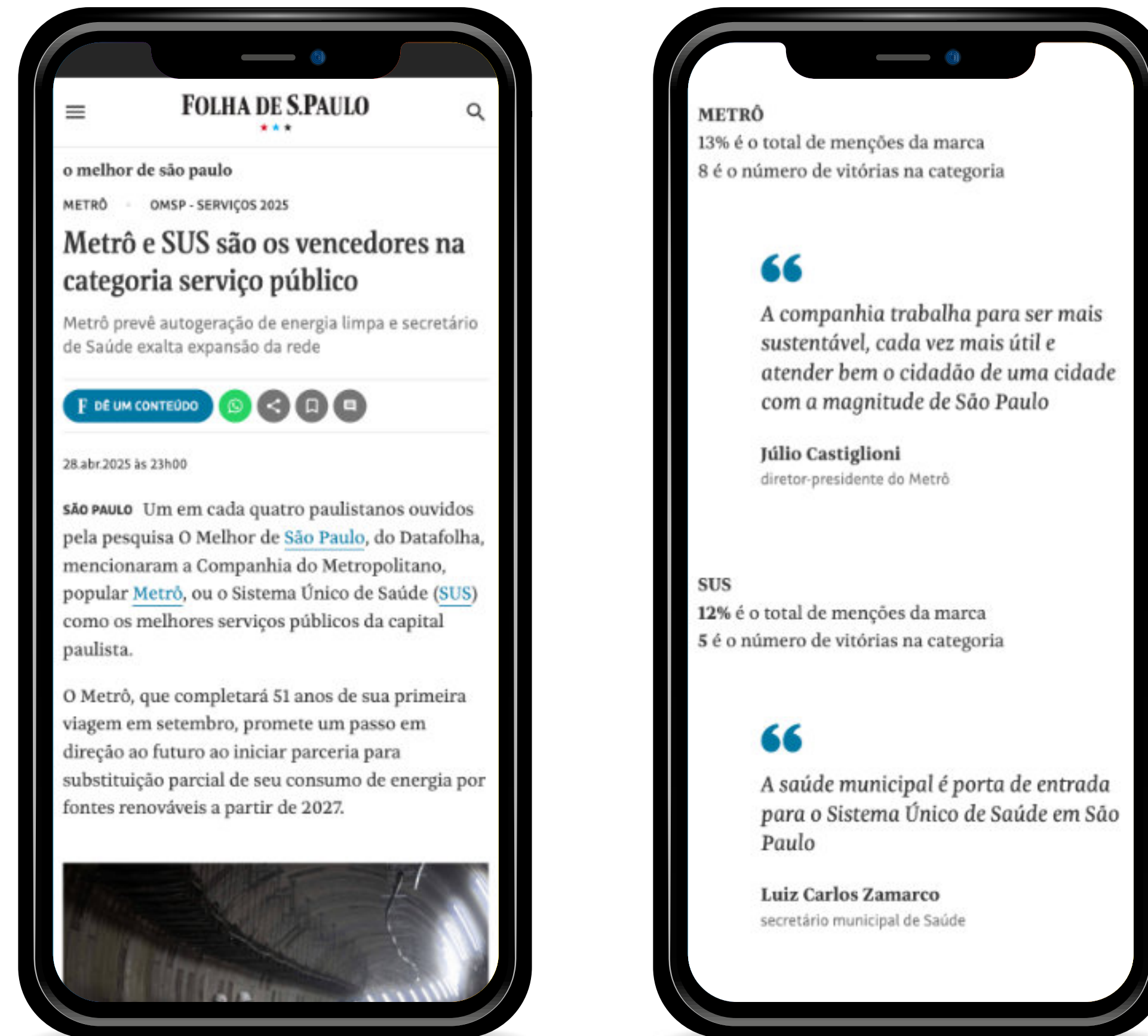
Destaques de 2025

Prêmios recebidos pelo Metrô em 2025

Melhor Serviço Público de São Paulo, pelo DataFolha (O Melhor de São Paulo, Folha de S. Paulo), pelo oitavo ano consecutivo

Link da reportagem: [Melhor de SP: Metrô e SUS são melhores serviços públicos - 28/04/2025 - O melhor de São Paulo - Folha](#)

Obs: o prêmio só será recebido em abril/26, após o fechamento deste relatório



Destaques de 2025



Prêmios recebidos pelo Metrô em 2025



Melhor Operadora de Sistema Metroviário na 32ª edição do Prêmio Revista Ferroviária



Destaques de 2025

Prêmios recebidos pelo Metrô em 2025

Ferrovário Padrão
(metroviária Renata Isber)
na categoria Passageiros,
pela Revista Ferroviária



Destaques de 2025

Prêmios recebidos pelo Metrô em 2025



PMO Brazil Awards 2024 -
PMI (Project Management Institute) -
3º lugar no prêmio PMO do Ano Brasil
(PMO of the Year Brazil 2024)

Destaques de 2025

Reconhecimentos Metrô 2025

Desempenho Ambiental e Climático -
CDP - Transformando transparência
em ação - Mudanças Climáticas e
Segurança Hídrica



Destaques de 2025

Reconhecimentos Metrô 2025



Selo de Igualdade Racial - Secretaria Municipal de Direitos Humanos e Cidadania (SMDHC) - Renovação

Estratégia de Longo Prazo e Plano de Negócios

O planejamento estratégico do Metrô é regido por normativo interno e pela Lei Federal nº13.303/16 – a Lei das Estatais. Em especial, o artigo 23, §1º, determina que a diretoria deve apresentar, até a última reunião ordinária do Conselho de Administração do ano, o plano de negócios para o exercício seguinte, além da estratégia de longo prazo atualizada, contemplando análise de riscos e oportunidades para, no mínimo, os próximos cinco anos. A aprovação da Estratégia Corporativa é de responsabilidade do Conselho de Administração, assim como a promoção anual da análise do atendimento de suas metas e resultados.

A construção da Estratégia Corporativa do Metrô é parcialmente orientada pela estratégia do Governo do Estado de São Paulo, fundamentada nos instrumentos de planejamento público: Plano Plurianual (PPA), Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO) e Lei Orçamentária Anual (LOA).

A identidade estratégica do Metrô é o conjunto de missão, visão e valores.



Missão

Conectar pessoas e lugares por meio de uma rede de mobilidade sustentável gerando qualidade de vida.



Visão

Ser referência em planejamento, implantação e operação de transporte público.



Valores

Respeito e diversidade

O respeito incentiva e valoriza a cordialidade entre todas as pessoas, independentemente de suas diferenças culturais, étnicas, religiosas, de gênero, orientação sexual, etc. Promove a inclusão e a aceitação da diversidade.

Confiança e gentileza

A confiança é essencial nas relações interpessoais e organizacionais. A gentileza complementa a confiança ao criar um ambiente positivo e cooperativo que valoriza a prontidão e a cortesia no cuidado com as pessoas, visando atender às necessidades específicas e ao bem comum.

Inovação e orgulho de pertencer

A inovação incentiva a criatividade e a busca constante por melhorar continuamente as práticas, os processos e os projetos, visando a satisfação dos passageiros e dos empregados e o atendimento às expectativas das partes interessadas. O orgulho de pertencer refere-se ao senso de pertencimento e valorização dos membros de uma equipe ou organização.

Sustentabilidade

Refere-se à responsabilidade de expandir continuamente a rede metroviária com foco em aspectos ambientais, sociais, econômicos e urbanos de forma que as ações atuais não prejudiquem as gerações futuras e possam potencializar os benefícios diretos e indiretos gerados e garantir a perenidade da empresa.

Segurança e responsividade

A segurança envolve a proteção das pessoas e dos ativos para oferecer serviço de transporte de fácil compreensão, em instalações que garantam segurança física, operacional e ocupacional adequadas e com alto grau de previsibilidade, enquanto a responsividade significa estar pronto para se adaptar e responder com agilidade às mudanças, desafios, demandas e ocorrências.

Integridade e transparência

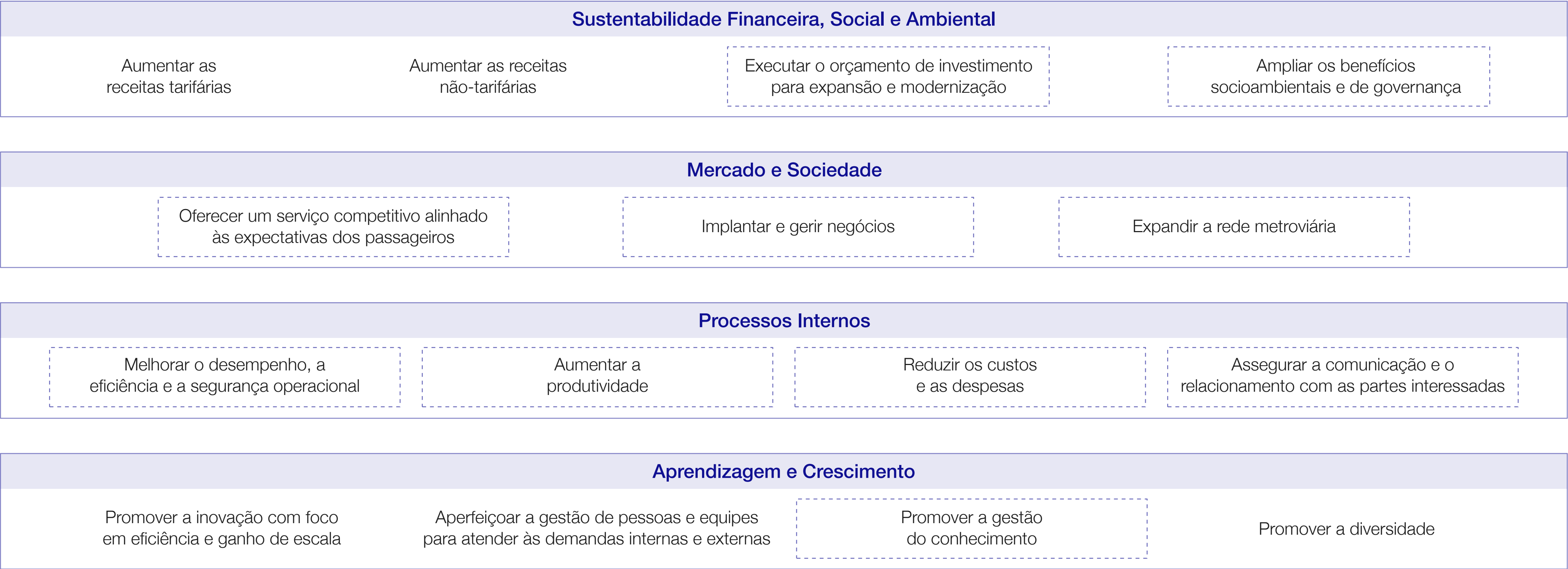
A integridade está relacionada à honestidade, ética, imparcialidade, isenção, lisura e justiça no trato do bem público e das pessoas enquanto a transparência envolve a divulgação aberta, clara e precisa de informações e orientações para tomada de decisões.



Estratégia de longo prazo e plano de negócios

O mapa estratégico mostra a estratégia que o Metrô adotará para transformar a visão de futuro em realidade, norteadas pela missão e pelos valores. São destacados os objetivos estratégicos priorizados no Plano de Negócios 2025.

Mapa estratégico



Estratégia de longo prazo e plano de negócios



Desempenho

O desempenho dos indicadores estratégicos é medido com base em parâmetros, o que facilita a compreensão dos resultados apurados e apresentados periodicamente à Diretoria e ao Conselho de Administração do Metrô. Encerrado o ano calendário, é elaborada a análise dos resultados anuais da Estratégia Corporativa.

Indicador	Unidade	Meta 2025	Realizado
EBITDA	%	-7,31	-9,28
Execução do Plano de Investimentos	%	100	96,5
Maturidade de governança corporativa	Nível	1	-
Avaliação geral do serviço - IAS	%	76	76,2
Receitas não tarifárias	R\$ mi	211,51	225,00
Extensão da rede de Metrô implantada pela CMSP	km	104,2	104,2
Qualidade do serviço – IQS	%	100	99,83
Gastos com pessoal	%	69,34	68,55
Gastos gerais	%	34,08	32,25
Favorabilidade nas redes sociais Metrô	%	65	66,11
Treinamento	%	85	87,52

Quadro: Metas e Resultados de 2025

Estratégia de longo prazo e plano de negócios



Revisão da estratégia corporativa

Em 2025, a Estratégia Corporativa foi revisada para a elaboração do Plano de Negócios 2026 e da Estratégia de Longo Prazo 2026-2030. O processo contou com pessoas-chave do Metrô e resultou em uma estratégia de continuidade.

Houve uma mudança pontual no mapa estratégico. O objetivo estratégico “aumentar a produtividade” foi descontinuado e integrado ao objetivo “reduzir custos e despesas”. Em seu lugar, foi incluído e priorizado o objetivo “fortalecer a resiliência das estruturas tecnológicas e de proteção de dados”, reforçando o compromisso do Metrô com a segurança e a continuidade operacional.

Para cada objetivo estratégico priorizado, foram definidos indicadores e metas para os próximos cinco anos. Incluiu-se o indicador de maturidade dos processos de gestão de riscos cibernéticos de Tecnologia da Informação e Comunicação (TIC) e de Tecnologia da Operação (TO). Além disso, o EBITDA passou a ser apresentado como EBITDA ajustado, que desconsidera eventos não recorrentes, como baixa de ativos, valores de conciliação e ajustes de exercícios anteriores.

Indicador	Unidade	Meta 2026	Meta 2027	Meta 2028	Meta 2029	Meta 2030
EBITDA ajustado	%	-2,90	-1,55	-0,29	2,14	3,76
Execução do Plano de Investimentos	%	100	100	100	100	100
Maturidade de governança corporativa	Nível	1	1	1	1	1
Avaliação geral do serviço - IAS	%	76,4	76,6	76,8	77,0	77,2
Receitas não tarifárias	R\$ mi	204,000	182,351	186,444	190,068	199,571
Extensão da rede de Metrô implantada pela CMSP	km	110,9	110,9	119,8	123,5	124,8
Qualidade do serviço – IQS	%	100	100	100	100	100
Maturidade dos Processos de Gestão de Riscos Cibernéticos TIC e TO	Nível	TIC = 2,3	TIC = 3	3	3	3
Gastos com pessoal	%	64,38	62,84	62,53	61,09	60,08
Gastos gerais	%	33,67	33,62	32,72	31,84	31,31
Favorabilidade nas redes sociais Metrô	%	67	68	69	70	71
Treinamento	h	22,29	24,52	26,97	27,50	28,00

Quadro: Indicadores da Estratégia de Longo Prazo



O que move o Metrô



Em 2025 foram transportados 892,7 milhões de passageiros pela Rede operada pelo Metrô de São Paulo, incluindo as entradas e as transferências entre linhas nas estações Sé, Paraíso, Ana Rosa e Vila Prudente, representando um aumento de 0,3% em relação ao ano de 2024.

Nos dias úteis, a demanda média foi de 3,0 milhões de passageiros, um aumento de 0,8% em relação à média do ano anterior.

Aos sábados foram transportados uma média de 1,8 milhão de passageiros, uma queda de 0,6% em relação a 2024.

Aos domingos foram transportados 1,1 milhão de passageiros, um aumento de 1,7% em relação ao mesmo período do ano anterior.

Na média dos dias úteis, as 4 linhas operadas pelo Metrô apresentaram as seguintes variações de demanda em 2025 quando comparadas ao ano de 2024: Linha 1-Azul permaneceu estável, Linha 2-Verde aumentou em 3,0%, Linha 3-Vermelha diminuiu em 0,7% e Linha 15-Prata aumentou em 8,6%. A demanda média nos dias úteis de 2025 atingiu 80,4% da demanda de 2019 (pré-pandemia).

Nos finais de semana, atingiu 84,4% na demanda média dos sábados e 85,3% na média dos domingos.

PASSAGEIROS TRANSPORTADOS - 2025 x 2024 (milhares)

DEMANDA	Linha 1-Azul		Linha 2-Verde		Linha 3-Vermelha		Linha 15-Prata		Total Rede		Variação %
	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025	2024	2025 x 2024
Média dos dias úteis	1.087	1.087	695	674	1.043	1.051	141	130	2.966	2.942	0,8%
Média dos sábados	679	691	335	333	668	672	73	69	1.755	1.765	-0,6%
Média dos domingos	399	396	212	205	402	394	40	38	1.050	1.032	1,7%
Máxima diária	1.184	1.195	760	753	1.185	1.145	156	147	3.262	3.220	1,3%
Total Ano	329.961	331.830	202.649	198.038	318.816	321.561	41.245	38.333	892.671	889.762	0,3%

Quadro: Passageiros transportados – 2025x2024

Operação e manutenção

Passageiros Transportados na Rede – 2025

A oferta de trens do Metrô busca compatibilizar a demanda de passageiros com as premissas de eficiência operacional, disponibilidade de controle e de frota para que todo o sistema metroviário opere com capacidade máxima ajustada à demanda nos diferentes horários do dia.

A tabela apresenta a oferta programada para os meses de alta demanda do 2º semestre de 2025.

OFERTA PROGRAMADA 2025 Programação típica - 2º semestre		Linha 1 Azul	Linha 2 Verde	Linha 3 Vermelha	Linha 15 Prata
DIA ÚTIL					
Número de trens em operação:	Pico	37	24	39	19
	Vale	22	11	24	9
Intervalo entre trens (s):	Pico	132	133	132	179
	Vale	214	283	208	353
Viagens programadas/dia		814	706	821	488
SÁBADO					
Número de trens em operação:	Pico	19	9	23	9
	Vale	18	9	21	9
Intervalo entre trens (s):	Pico	257	357	200	353
	Vale	271	357	200	353
Viagens programadas/dia		498	415	605	383
DOMINGO					
Número de trens em operação:	Pico	14	9	13	8
	Vale	13	9	13	8
Intervalo entre trens (s):	Pico	348	357	353	397
	Vale	375	357	353	397
Viagens programadas/dia		392	408	406	347

Quadro: Oferta de trens 2025

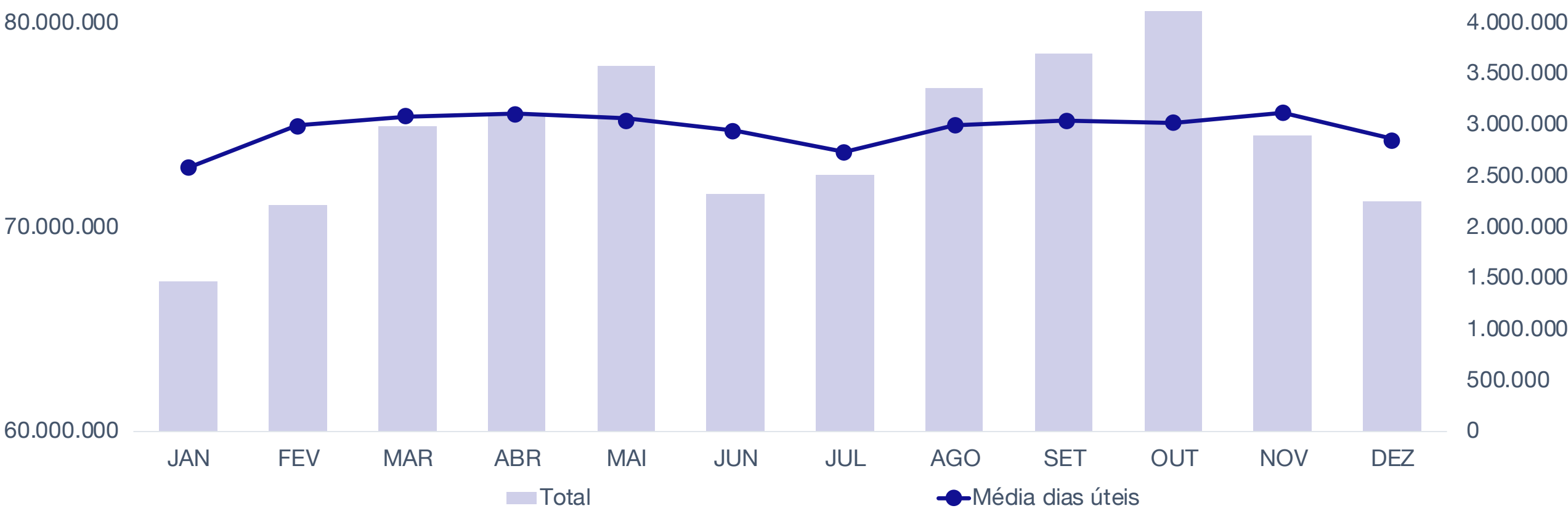


Gráfico: Passageiros transportados na rede 2025



Operação e manutenção

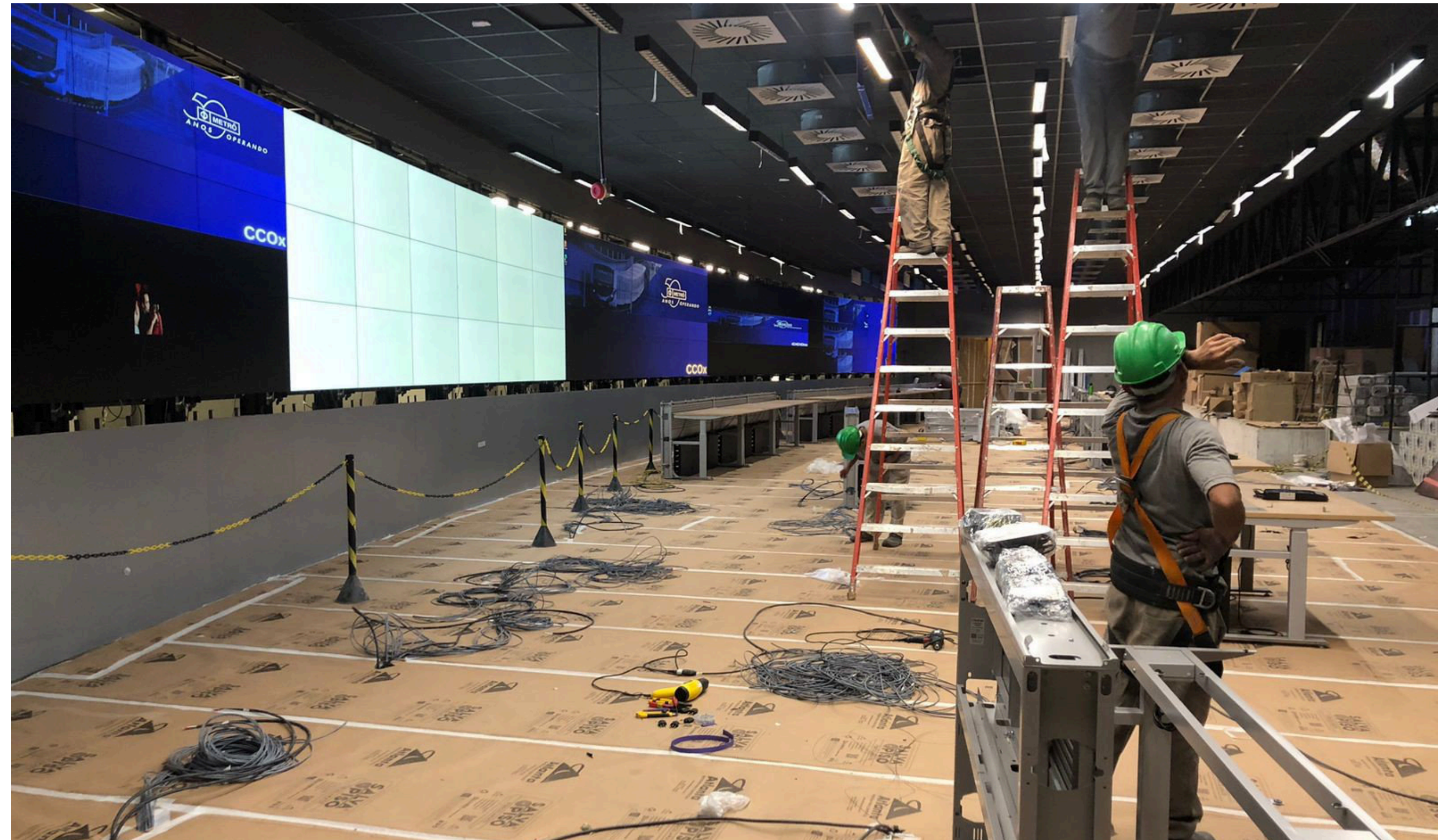
CCO - Centro de Controle Operacional

Projeto que visa modernizar e ampliar o Centro de Controle Operacional, oferecendo um ambiente mais confortável e flexível, aliado à virtualização e segregação do parque computacional para garantir maior eficiência e segurança nas operações.

Etapas concluídas em 2025:

- Videowall instalado;
- Piso novo instalado e mobiliário em montagem;
- Ar-condicionado das Salas Técnicas e da nova Sala de Controle;
- Migração das equipes do CCO provisório para o CCO definitivo prevista para março de 2026.

Foto:
Obras do CCOx



Operação e manutenção

CCM - Centro de Controle da Manutenção

O CCM é responsável por centralizar e gerenciar informações e processos de manutenção, garantindo a disponibilidade dos ativos e apoiando ações para restabelecer a operação com segurança e eficiência.

Resultados em 2025:

- ✓ 9.750 horas dedicadas ao apoio às equipes de campo
- ✓ 3.484 notas abertas para defeitos detectados em equipamentos monitorados
- ✓ 3.900 viagens mantidas, evitando cancelamentos e assegurando o deslocamento dos passageiros.

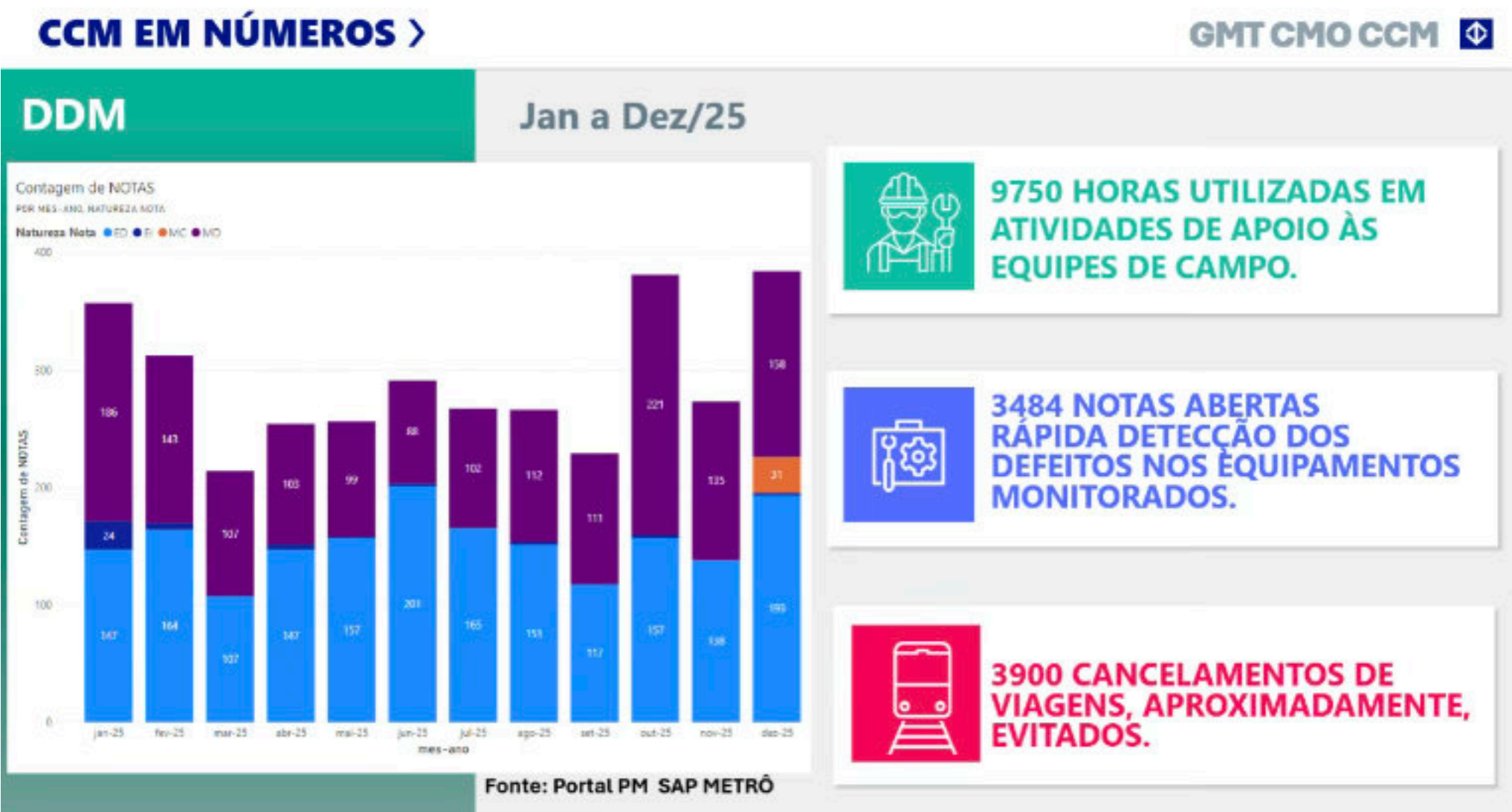
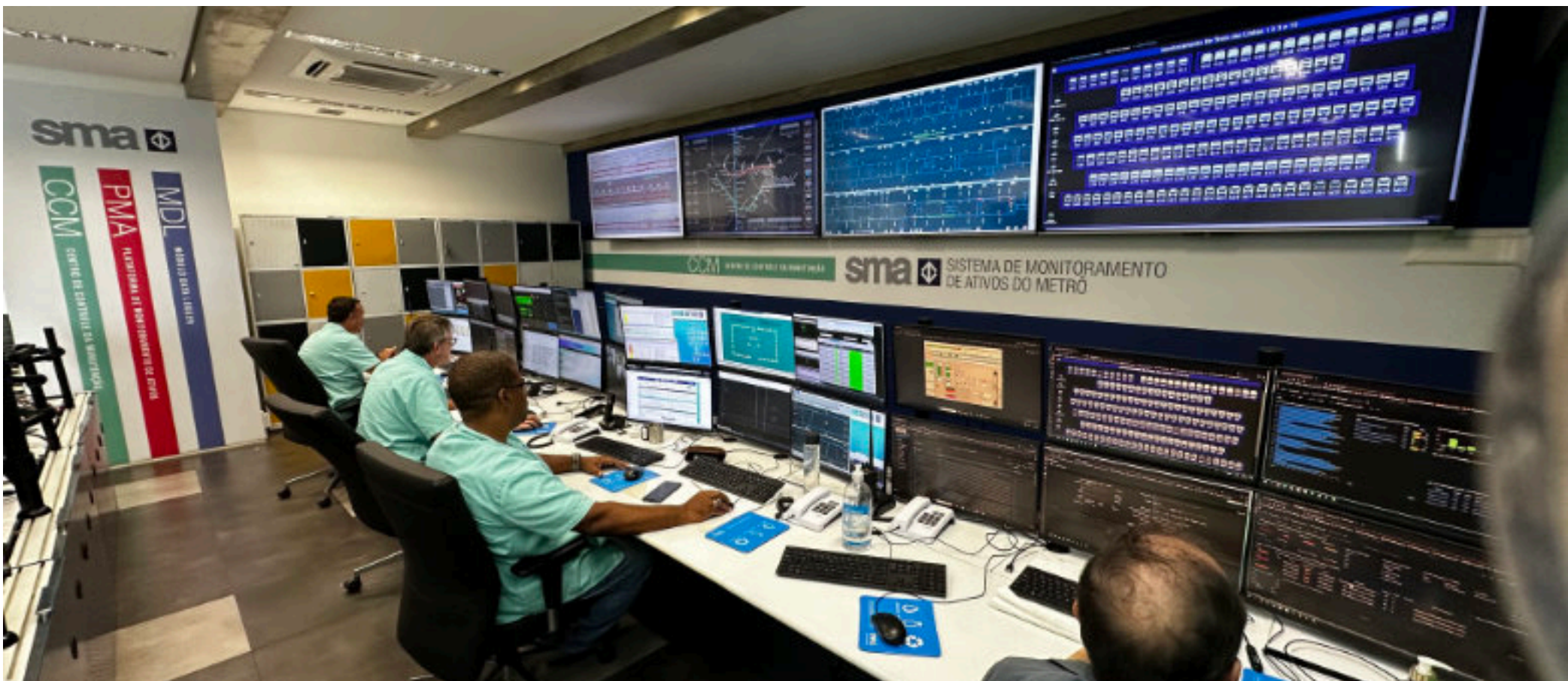


Figura: painel CCM em números

Foto: Sala do CCM

Operação e manutenção

GUIDA - Guia Unificado e Inteligente Das Atividades

Em 2025, a Guida (Guia Unificado e Inteligente Das Atividades), primeiro chatbot generativo da Manutenção, elevou a eficiência operacional ao reduzir Solicitações de Serviço Internos - SSI de 86/mês (2024) para 17/mês, diminuindo retrabalho e liberando a equipe para atividades mais técnicas. A queda nas chamadas telefônicas gerou 1h30 a menos de contato (telefone/console/dia), reduzindo interrupções e acelerando a resolução de ocorrências. Com respostas padronizadas e atendimento mais consistente, a iniciativa resultou em economia estimada de R\$ 95.000 em 2025, demonstrando impacto mensurável da IA na manutenção.



Figura: Painel Guida

Inteligência Artificial aplicada à manutenção de sistemas críticos

O Metrô avança na aplicação de soluções baseadas em Inteligência Artificial (IA) para otimizar processos de manutenção, aumentar a disponibilidade dos ativos e reduzir custos operacionais, reforçando seu compromisso com inovação e excelência.

Para as Portas de Plataforma (PSD), foi desenvolvido um modelo preditivo com aproximadamente **70%** de assertividade, fruto da colaboração entre diversas áreas de manutenção. A solução realiza o ranqueamento das portas com maior probabilidade de falha, permitindo ações preventivas mais eficazes. **Entre janeiro e dezembro de 2025**, foram registradas **194 ocorrências** nas estações Jabaquara da Linha 1-Azul, Vila Prudente da Linha 2-Verde e Vila Matilde da Linha 3-Vermelha. Com a implantação do modelo, estima-se um incremento de **292 horas/ano** de disponibilidade nessas estações.

Na climatização dos trens da frota M da Linha 15, o modelo apresenta assertividade superior a 95%, identificando com precisão qual das 16 falhas possíveis está presente no sistema de ar-condicionado. Em 2024, foram registradas 330 falhas nesse subsistema.



Figura: Painel IA

Operação e manutenção

Transformação Digital – Via Permanente

Em 2025, foi conduzido o projeto de transformação digital, tendo como case a Via Permanente, com o objetivo de aumentar a produtividade, rastreabilidade e suporte à tomada de decisão técnica em ocorrências e aos gestores nas estratégicas.

O projeto envolveu a implementação de soluções digitais inovadoras, destacando-se:

Digitalização das fichas históricas de inspeção dos Aparelhos de Mudança de Via (AMV)

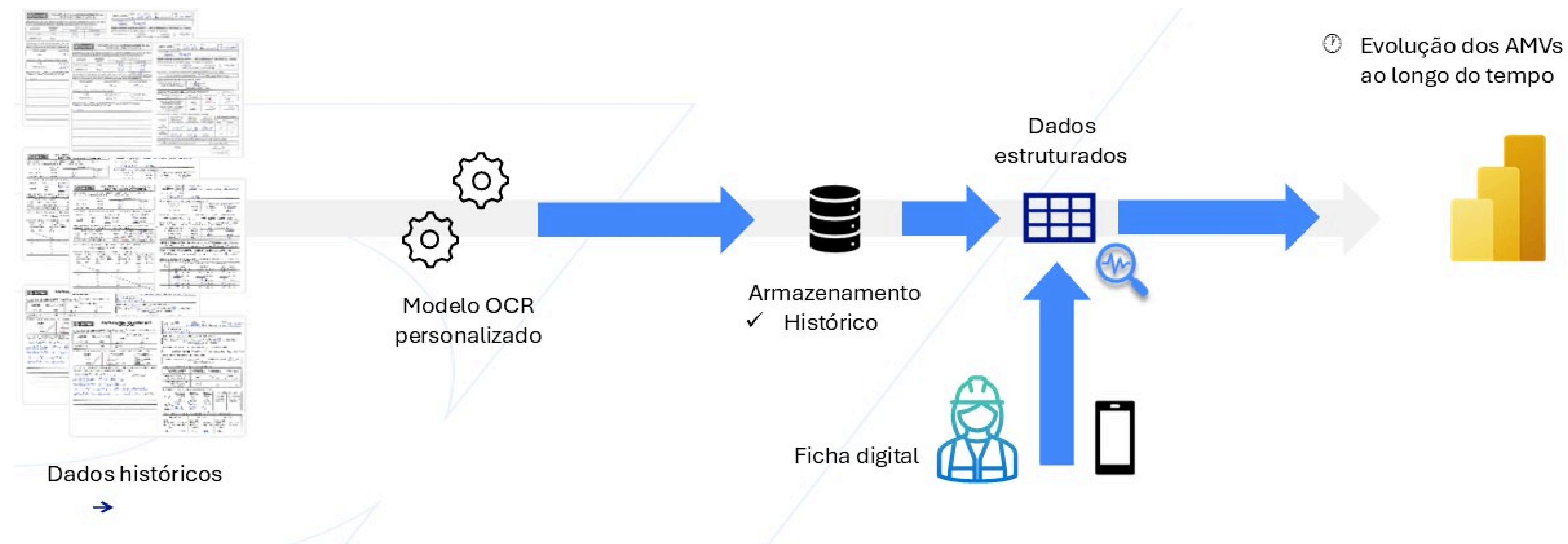


Figura: Painel via permanente

Operação e manutenção

Transformação Digital – Via Permanente

Inspeção de solda caldeada com visão computacional

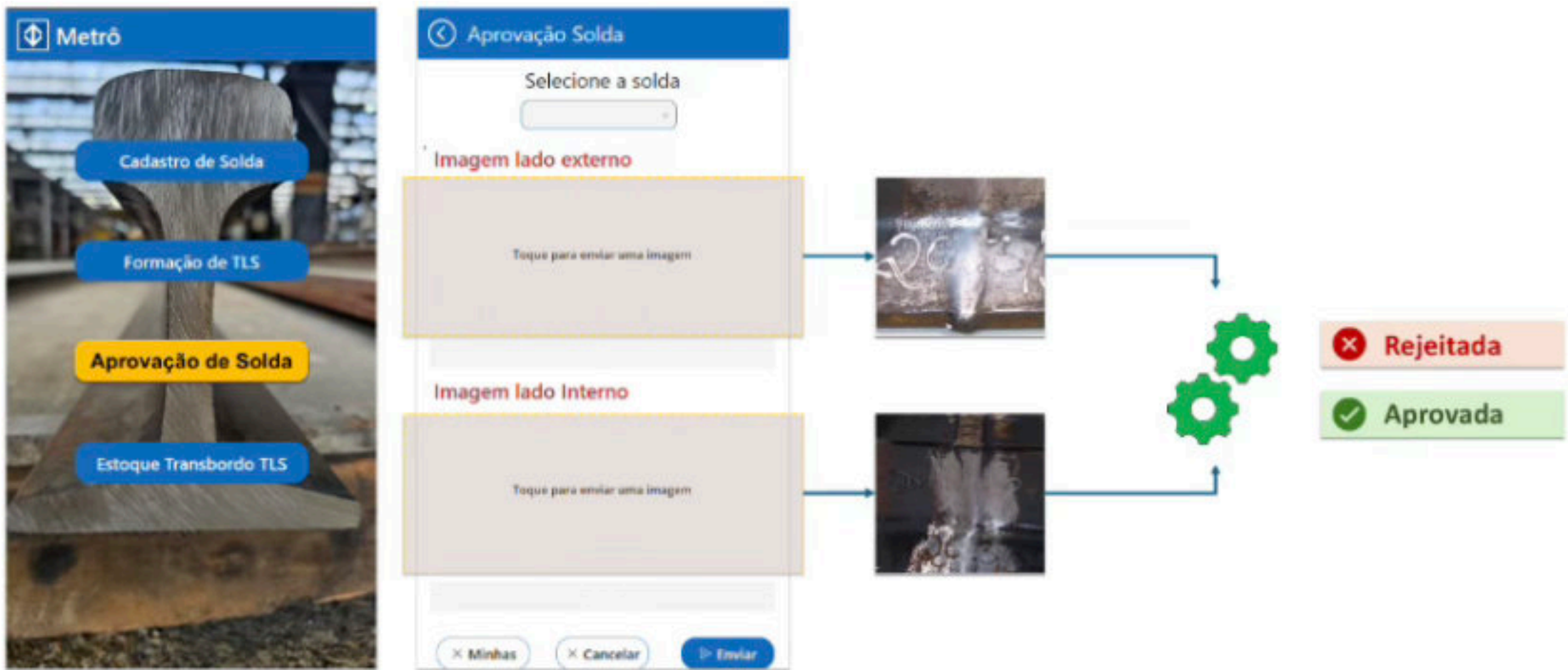


Figura: Painel via permanente

Uso de IA generativa e ChatGPT personalizado

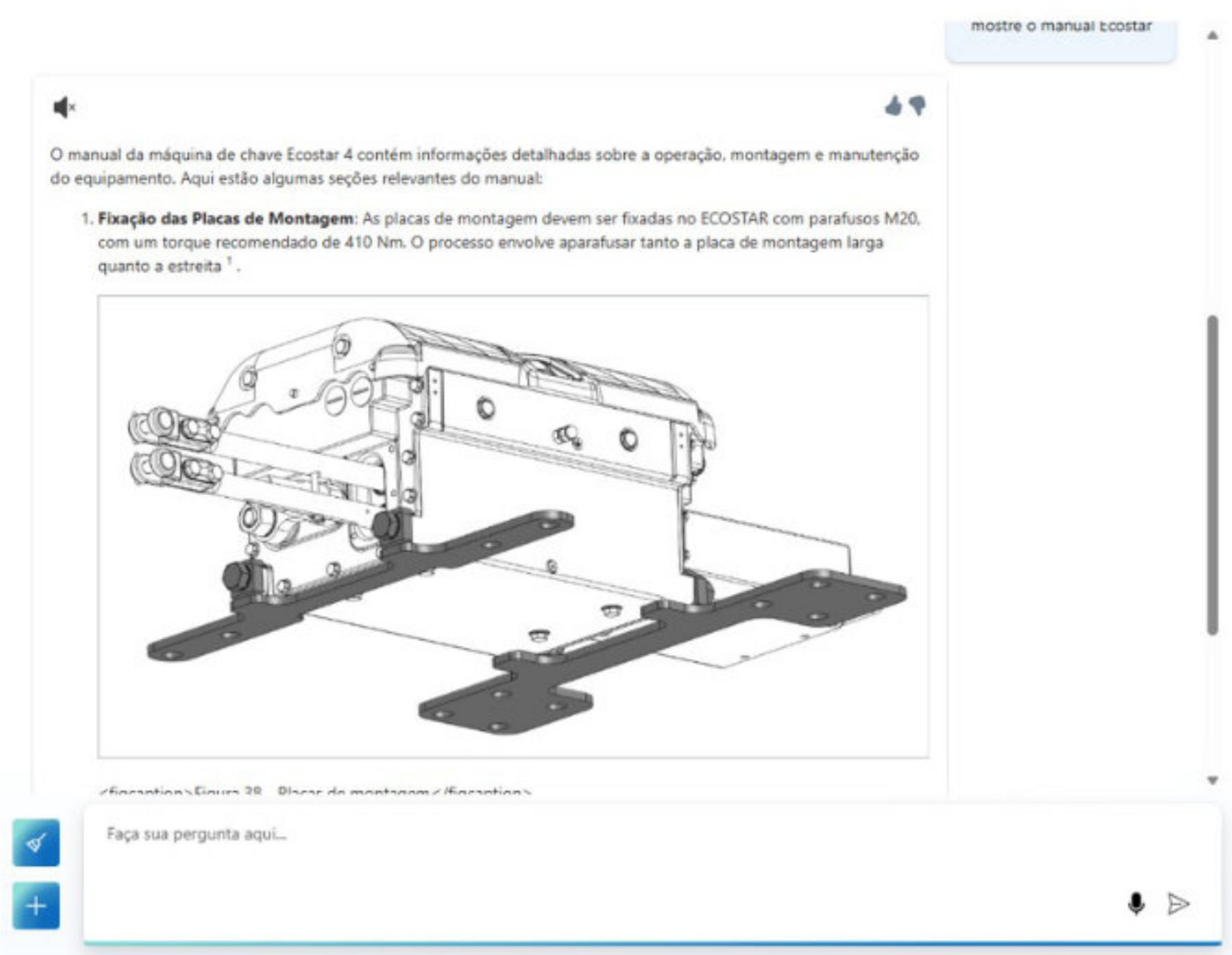


Figura: Painel via permanente

Operação e manutenção

Transformação Digital – Via Permanente

Aplicativo mobile para inspeção



Foto: manutenção via permanente



Foto: painéis via permanente

Resultados Obtidos:

- Digitalização completa das fichas AMV das linhas 1-Azul e 2-Verde, abrangendo inspeções de 2017 a 2025.
- Aplicativo mobile em uso pelas equipes de campo, com integração direta ao Power BI.
- Modelo de visão computacional treinado com 111 imagens reais de soldas, disponível para uso em inspeções e validações.
- Dashboard Power BI consolidando histórico de falhas, desgastes e status dos equipamentos,

Modernização e Recapacitação

Portas de plataforma

Com o objetivo de melhorar a confiabilidade do sistema e a segurança do passageiro, em 2019 foi contratada a implantação de portas de plataforma em 36 estações (88 fachadas) das Linhas 1-Azul, 2-Verde e 3-Vermelha, incluindo adequações civis, adequações em salas técnicas, câmeras de monitoramento central no Centro de Controle Operacional e dois simuladores (Pátios Itaquera e Jabaquara).

Estações com portas de plataforma com operação iniciada em 2025:

Linha 3 – Vermelha

- Corinthians-Itaquera: maio/2025
- Santa Cecília: agosto/2025
- Tatuapé: maio/2025
- Marechal Deodoro: outubro/2025

Estações com portas de plataforma já em operação:

Linha 1 – Azul

- Jabaquara
- Tucuruvi

Linha 3 – Vermelha

- Artur Alvim
- Patriarca
- Guilhermina-Esperança
- Vila Matilde
- Penha
- Carrão
- Belém
- Bresser-Mooca
- Pedro II
- Palmeiras-Barra Funda

Linha 15 – Prata

- Todas as 11 estações

Linha 2 – Verde

- Sacomã
- Tamanduateí
- Vila Prudente
- Vila Madalena



Foto: portas de plataforma da Estação Tatuapé

47%

das estações operadas pelo Metrô contam com porta de plataforma.



Foto: Portas de plataforma da Estação Marechal Deodoro



Modernização e Recapacitação

SME – Sistema de Monitoramento Eletrônico

Visando melhorar a qualidade do serviço, oferecendo ao passageiro e ao cidadão mais conforto e segurança, o Metrô está constantemente buscando novas tecnologias.

O Sistema de Monitoramento Eletrônico Fase 3 – SME-3, trata-se de um novo sistema de monitoramento eletrônico de imagens em implantação para auxiliar o Metrô na segurança dos passageiros, empregados e cidadãos.

São 5.080 câmeras de alta capacidade que contam com visão noturna, de 360°, câmeras móveis com zoom e avançados recursos analíticos de imagens, que oferecem ao Centro de Controle de Segurança do Metrô imagens de alta qualidade.

Situação:

Em outubro de 2025, **todas** as estações das Linhas 1, 2 e 3 passaram a contar com o SME-3.

5.080 câmeras



Modernização e Recapacitação

CBTC – Sistema de Sinalização e Controle

O sistema de sinalização e controle CBTC – Communication Based Train Control permitirá melhorar todo o desempenho operacional, oferecendo regularidade na circulação dos trens e reduzindo os custos de manutenção.

O CBTC contribui para diminuir de forma segura a distância entre as composições, reduzindo o intervalo entre elas, graças à circulação de mais composições simultaneamente.

Situação

Linha 1 – Azul: Implantado desde novembro de 2022.

Linha 2 – Verde: Implantado desde fevereiro de 2016.

Linha 3 – Vermelha: Em implantação. Conclusão prevista para 2026.



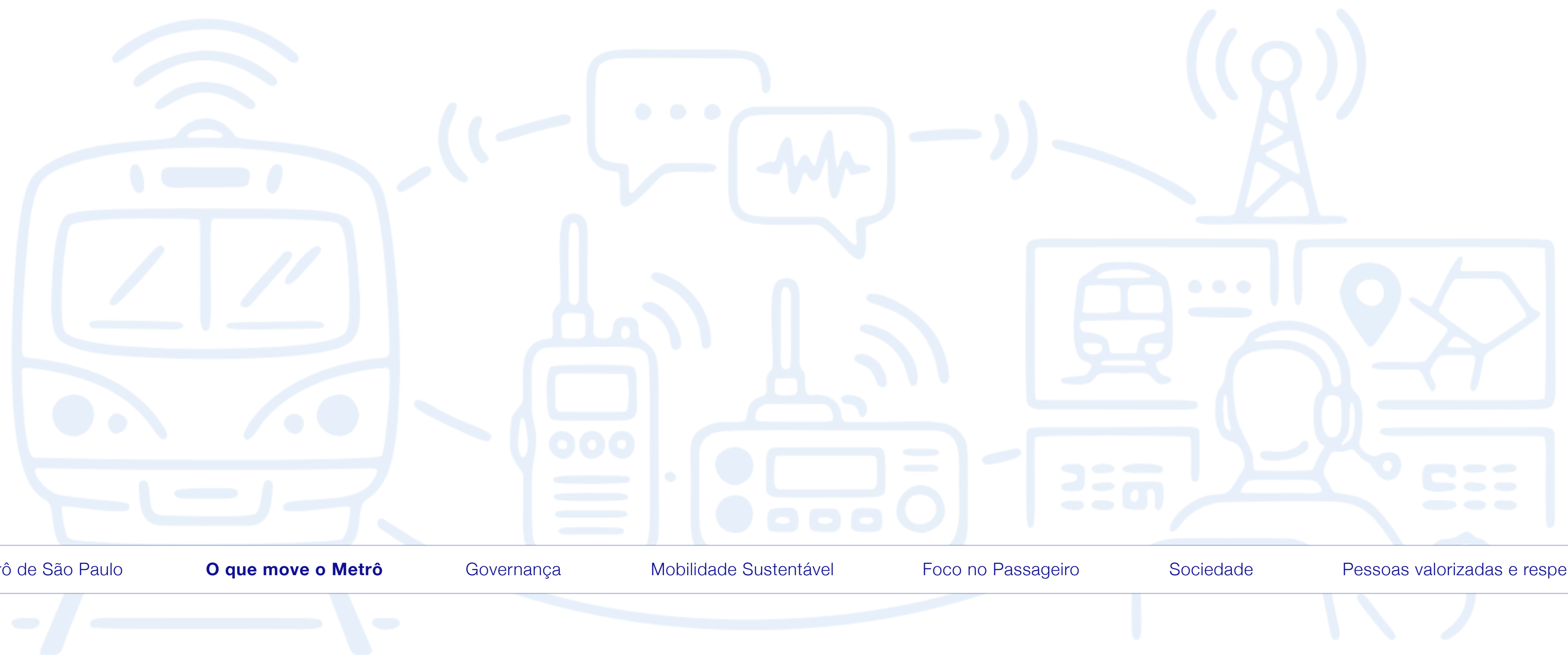
Modernização e Recapacitação

SCM – Sistema de Comunicação Móveis Digital

Contrato que abrange projeto executivo, fornecimento e implantação de tecnologia digital de radiocomunicação em substituição aos sistemas analógicos das Linhas 1-Azul, 2-Verde e 3-Vermelha.

O objetivo é que o sistema forneça maior disponibilidade, segurança e desempenho para a operação e manutenção do sistema metroviário.

Novo sistema de rádio e comunicação digital em operação nas linhas 1, 2 e 3 desde maio/2025.



Modernização e Recapacitação

Autoprodução de energia elétrica

O Metrô de São Paulo está protagonizando uma transformação inovadora ao investir na autoprodução de energia elétrica, tornando-se a primeira empresa pública do setor de transporte de passageiros no Brasil a produzir energia renovável para consumo próprio. Por meio de parcerias estratégicas e arranjos modernos, com contrato assinado junto à CGN Brasil e à Pontoon Energia, o projeto terá produção de **10MWm em 2027** e atingirá **20MWm em 2029**. Os benefícios são a maior previsibilidade orçamentária, uma expressiva diminuição no custo de compra de energia elétrica e diversificação da matriz de aquisição. Além disso, proporciona estabilidade de preços no longo prazo e contribui diretamente para a sustentabilidade ambiental e os indicadores ESG da Companhia. Em 2025, foi aprovado a parceria pelo Conselho Administrativo de Defesa Econômica (CADE). Essa iniciativa pioneira não só fortalece a eficiência e a responsabilidade socioambiental do Metrô, como também serve de referência para outras empresas públicas, impulsionando o desenvolvimento de soluções sustentáveis que beneficiam toda a sociedade paulista.



Foto: Complexo Lagoa do Barro em Piauí



Foto: Montagem do tracker dos painéis solares

Expansão da rede

O Metrô reafirma seu compromisso com a mobilidade sustentável, planejando a expansão da rede metroviária com visão de longo prazo e foco em qualidade de vida, integração urbana e redução de impactos ambientais. Os investimentos consideram as necessidades atuais e futuras da metrópole, alinhando-se à urbanização, ao dinamismo econômico e às diretrizes de sustentabilidade.

A expansão da rede promove benefícios socioambientais, reduz desigualdades, contribuindo para a agenda das mudanças climáticas. As diretrizes estratégicas para a expansão incluem: ampliação da acessibilidade das pessoas ao território metropolitano por meio de um transporte sustentável, a promoção da substituição do transporte individual para o coletivo, a integração multimodal, a racionalização do transporte metropolitano, a promoção de melhorias urbanísticas nas áreas de inserção das linhas e adoção de soluções de projeto sustentáveis em todas as fases do ciclo de vida dos empreendimentos, desde as fases iniciais de planejamento e concepção.

Em 2025, os estudos para expansão da rede na RMSP avançaram com a definição de vetores estratégicos que ampliam a acessibilidade e a integração com outros modais. Esses estudos mostraram a importância do atendimento do setor norte da metrópole através da Linha 23-Limão, próxima linha a ter seu Anteprojeto de Engenharia desenvolvido, a partir de 2026, reforçando a conectividade com polos de emprego, educação e saúde.

Pesquisa Origem e Destino 2023 e Previsão de demanda

O Metrô se destaca por realizar Pesquisas Origem e Destino (OD) na Região Metropolitana de São Paulo



(RMSP) a cada dez anos desde 1967. Essa pesquisa representa a primeira etapa do processo cíclico de planejamento de transportes, com levantamento de dados atualizados sobre as viagens realizadas pela população.

Em 2025, os dados coletados na Pesquisa OD 2023 foram organizados e tratados, possibilitando a elaboração de um diagnóstico detalhado da mobilidade pós-pandemia na RMSP. Entre os resultados, a pesquisa evidenciou impactos das novas dinâmicas sociais, como teletrabalho, transporte por aplicativos, compras e consultas online, educação a distância e lazer digital.

Com base nesse diagnóstico, foi iniciado o processo de elaboração dos modelos matemáticos de previsão de demanda, que permitirão estimar a quantidade de passageiros, carregamentos, transferências e outros indicadores de transporte fundamentais para minimizar as incertezas, subsidiar decisões estratégicas e fornecer insumos para a concepção de futuras linhas de metrô.

A construção desses modelos é viabilizada pelo emprego de abordagens modernas de ciência de dados, principalmente técnicas avançadas de análise multivariada de dados,

ferramentas de inteligência artificial e utilização do principal software de planejamento de transportes: Open Path EMMÉ.

O modelo de previsão de demanda desenvolvido pelo Metrô é multimodal (contempla todos os modos coletivos e individuais) e considera a estrutura vigente da política tarifária do sistema de transportes da RMSP. Além disso, o modelo leva em consideração a heterogeneidade dos comportamentos da demanda, incorporando aspectos socioeconômicos e espaciais.

Estudos de Nomenclatura de Estações de Metrô

Os estudos são um conjunto de atividades que recomendam as denominações das estações de uma linha de metrô. Compreendem os estudos históricos, toponímicos, a escolha de alternativas de denominação e a realização da pesquisa de opinião junto à população.

Em 2025, foram finalizados os estudos para a Linha 20-Rosa, de Santa Marina a Santo André, e para a Linha 22-Marrom, de Sumaré a Cotia, contemplando os respectivos estudos históricos dos bairros e municípios envolvidos, toponímicos dos logradouros de entorno das estações e a escolha de alternativas de denominação para as estações de cada uma dessas linhas.

As pesquisas de opinião junto à população para validar a percepção quanto à importância geográfica dos nomes escolhidos foram realizadas no primeiro semestre, com a aprovação pela diretoria no segundo semestre de 2025.

Expansão da rede

Rede Metropolitana de Transporte

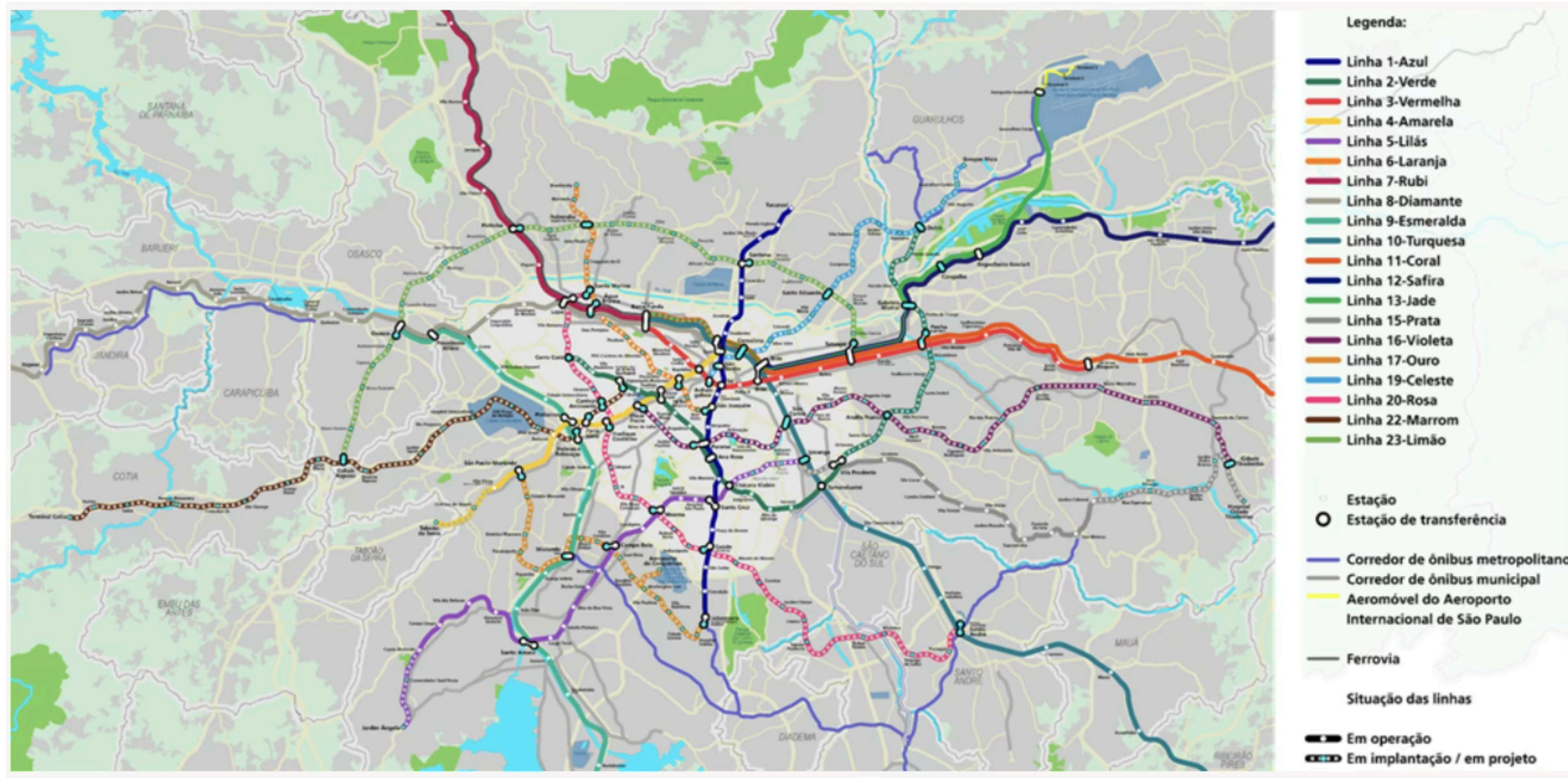


Figura: Rede Metropolitana de Transporte

LINHA 1-AZUL: AMPLIAÇÃO DA ESTAÇÃO SÃO JOAQUIM

Benefícios

- Melhoria das condições de operação, segurança e conforto na estação para a futura integração com a Linha 6-Laranja.
- Aumento da capacidade de atendimento da estação, com melhoria na circulação dos passageiros, resultando em maior flexibilidade e fluidez entre as duas estações de integração, além da inclusão de novas áreas comerciais.

Principais realizações

- Concluídas as obras do novo Edifício Técnico Operacional - ETO.



Foto: Edifício Técnico Operacional - Ampliação da Estação São Joaquim

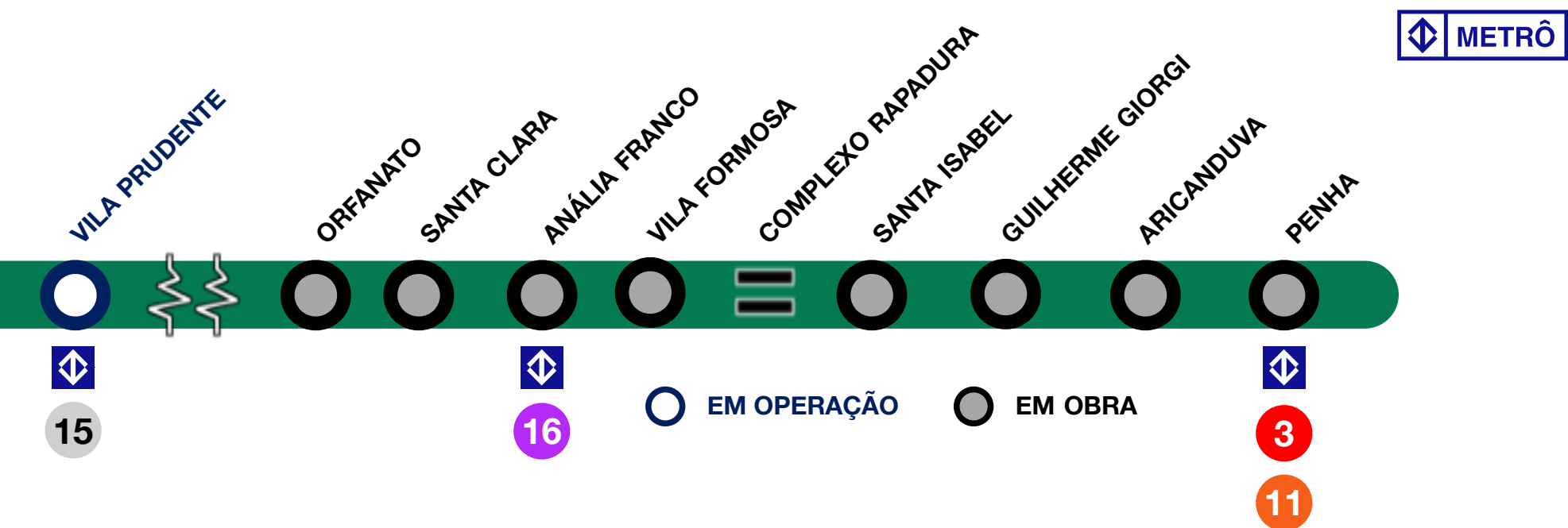
- Entrega da nova escada rolante da cabeceira norte da plataforma oeste (Sentido Jabaquara).
- Recapacitação da Ventilação e Saída de Emergência 4.1 para extração de fumaça, melhorando as condições de segurança e conforto na estação e no túnel.
- Recebimento de 12 (doze) novas escadas rolantes de um total de 15 (quinze).
- Instalação de duas novas escadas fixas na estação São Joaquim, sendo uma na plataforma oeste e outra na plataforma leste.
- Concluída a contratação de serviços técnicos especializados para supervisão e fiscalização das obras civis e implantação de sistemas, incluindo assessoria para análise e validação do projeto executivo.
- Cumpridos os programas ambientais das obras de ampliação visando a obtenção de autorizações ambientais e prestação de evidências do atendimento aos requisitos da Licença de Instalação com vistas à incorporação desta ampliação na Licença de Operação da Linha 1-Azul.



Foto: Nova Escada Rolante da Plataforma Oeste da Estação São Joaquim

Expansão da rede

Linha 2-Verde: Vila Prudente – Penha



Benefícios

- Atendimento aos moradores dos bairros Vila Invernada, Jardim Anália Franco, Vila Formosa, Vila Carrão, Vila Manchester, Aricanduva e Penha na Zona Leste de São Paulo
- Distribuição dos fluxos de passageiros da ligação radial do serviço metroferroviário: linhas 3-Vermelha e 15-Prata do Metrô e Linha 11-Coral da CPTM, com opção de deslocamento através de traçado em arco, proporcionando uma rota mais rápida e com menos transferências para os passageiros que vão da zona Leste para a região Central, Oeste e Sul de São Paulo.

Benefícios ambientais

- Redução da emissão de poluentes atmosféricos: 297 toneladas/ano
- Redução da emissão de gases de efeito estufa: 34.260 toneladas/ano
- Redução do consumo de combustíveis: 15,6 milhões de litros/ano

Principais realizações

- Término da 1ª etapa de escavação da tuneladora, com a chegada no VSE Falchi Gianini, um trajeto de 4,5km.



Foto: Vista da desmobilização da Tuneladora

- Túnel de via – Início da implantação de via permanente.
- Estação Anália Franco: Término das escavações e Laje de fundo Linha 16.
- Complexo Rapadura – Início das estruturas internas.
- Estação Orfanato – Término do Revestimento Secundário do Túnel do Corpo, término das estruturas metálicas do Acesso Secundário e término de estrutura do Edifício de Salas técnicas.

- Estação Santa Clara – Término das estruturas de concreto do Edifício de Salas Técnicas e Acesso Secundário.
- Estação Guilherme Giorgi - Término de laje de cobertura da vala.
- Estação Penha CPTM – Término da laje de cobertura, início das estruturas metálicas de mezanino.
- Início das escavações com tuneladora a partir de Estação Penha sentido Complexo Rapadura em 29/12/2025.
- Entrega de material de bandejamento para implantação de sistemas.
- Término das fundações do Bloco A1 e C1 da Ampliação do Pátio Tamandateí.
- Contratação da execução das obras civis e fornecimento dos sistemas da Subestação Primária Anália Franco.

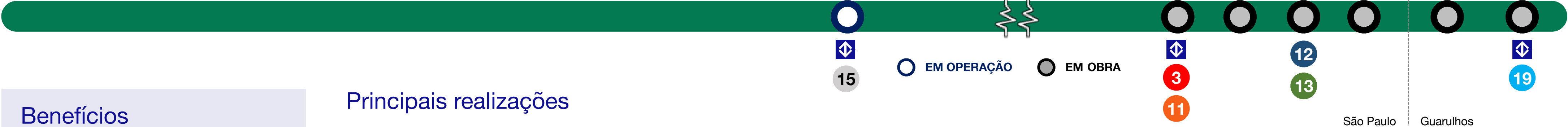


Foto: Vista das obras da estação Guilherme Giorgi



Expansão da rede

Linha 2-Verde: Penha – Dutra



Benefícios

- Atendimento aos moradores dos bairros Gabriela Mistral em São Paulo e Ponte Grande, Vila Augusta e Dutra em Guarulhos.
- Acesso de passageiros advindos das rodovias Ayrton Senna, Fernão Dias e Presidente Dutra e dos diversos municípios conectados por esses eixos à malha metroferroviária.

Benefícios ambientais

- Redução da emissão de poluentes atmosféricos: 183 toneladas/ano
- Redução da emissão de gases de efeito estufa: 24.192 toneladas/ano
- Redução do consumo de combustíveis: 11,0 milhões litros/ano

Principais realizações

- Emitidas todas as ordens de serviço de projeto executivo.
- Início das desapropriações do município de Guarulhos.
- Obtida a Autorização de Início de Obras junto à CETESB da estação Penha de França e dos VSEs Carlos Meira e Basuca. Além disso, foram entregues relatórios à CETESB, atendendo exigências que condicionam o início das obras da Estação Fernão Dias, do Pátio Paulo Freire e da subestação Anália Franco.
- Estação Penha de França e VSE Carlos Meira – início das escavações.



Foto: Vista das obras da estação Penha de França

- VSE Basuca – mobilização de canteiro de obras.
- Obtida junto à CETESB a Licença Prévia (LP) referente ao Trecho Fernão Dias (exclusive)-Dutra.
- Emitida a ordem de serviço para túnel de via entre Penha – Dutra.
- Conclusão da fabricação da tuneladora da Fase 2 na China, com liberação para embarque para o Brasil e início das escavações previstas para 2026.



Foto: Vista da Tuneladora



Expansão da rede

Linha 2 - Verde: Vila Madalena – Cerro Corá



Benefícios

- Viabilizar a integração entre as linhas 2-Verde e a futura 20-Rosa, ampliando a acessibilidade aos bairros da região e aproximando a Linha 2-Verde a eixos viários estruturais, tais como as ruas Cerro Corá e Aurélia.

Benefícios ambientais

- Redução da emissão de poluentes atmosféricos: 25,5 toneladas/ano.
- Redução da emissão de gases de efeito estufa: 3.401 toneladas/ano.
- Redução do consumo de combustíveis: 1.546 mil litros/ano.

Principais realizações

- Conclusão do projeto básico, base para contratação do projeto executivo e implantação da obra.
- Conclusão dos cadastros individuais dos imóveis a serem desapropriados

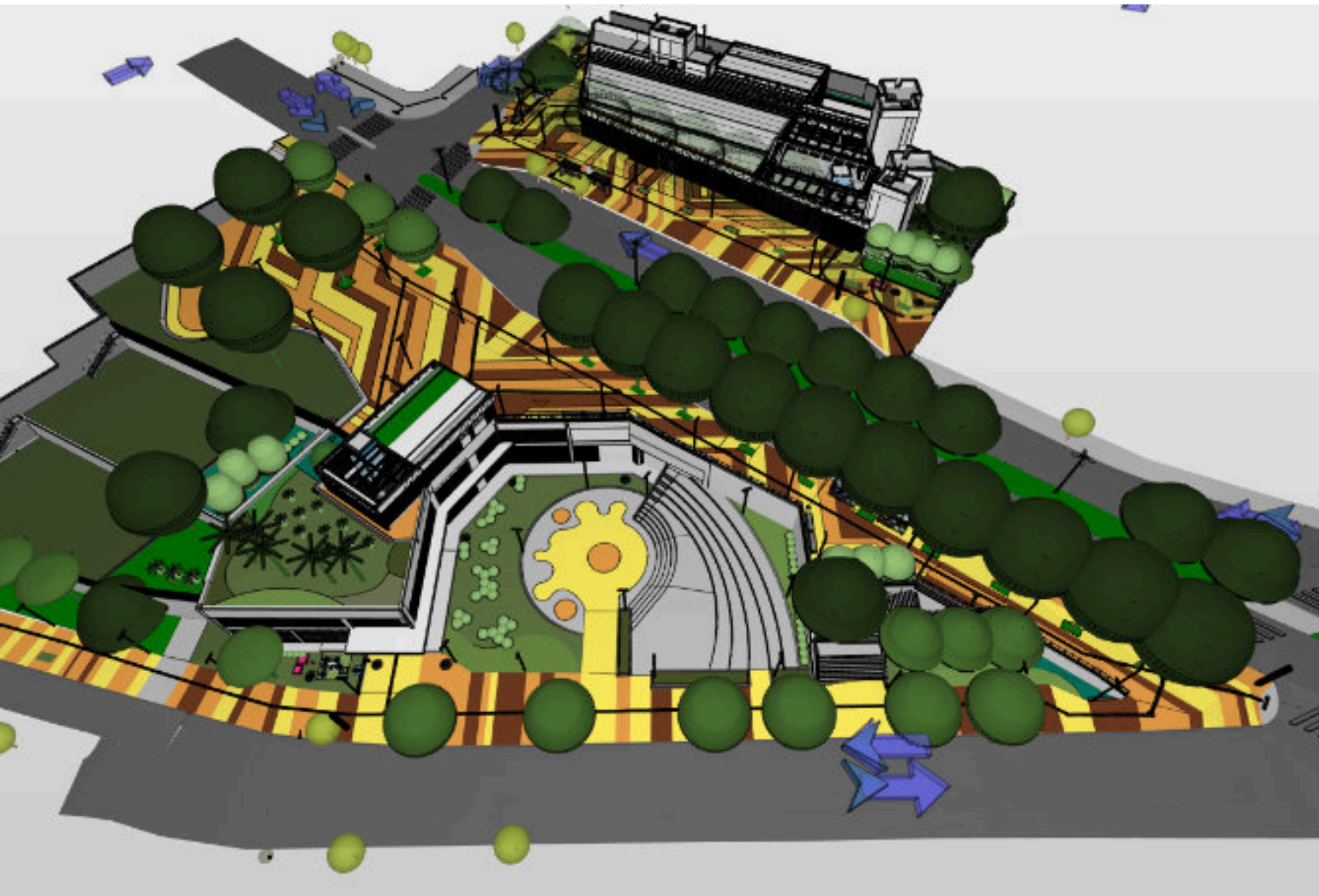


Foto: Perspectiva da Estação Cerro Corá



Foto: Perspectiva da Estação Cerro Corá



LINHA 4-AMARELA: TÚNEL DE INTERLIGAÇÃO LINHA 2-LINHA 4

Principais realizações

- Término da escavação do túnel sul;
- Início da escavação do túnel norte;
- Início da impermeabilização;
- Início do revestimento secundário no túnel norte.
- Conclusão do remanejamento dos cabos de via da Linha 2-Verde.

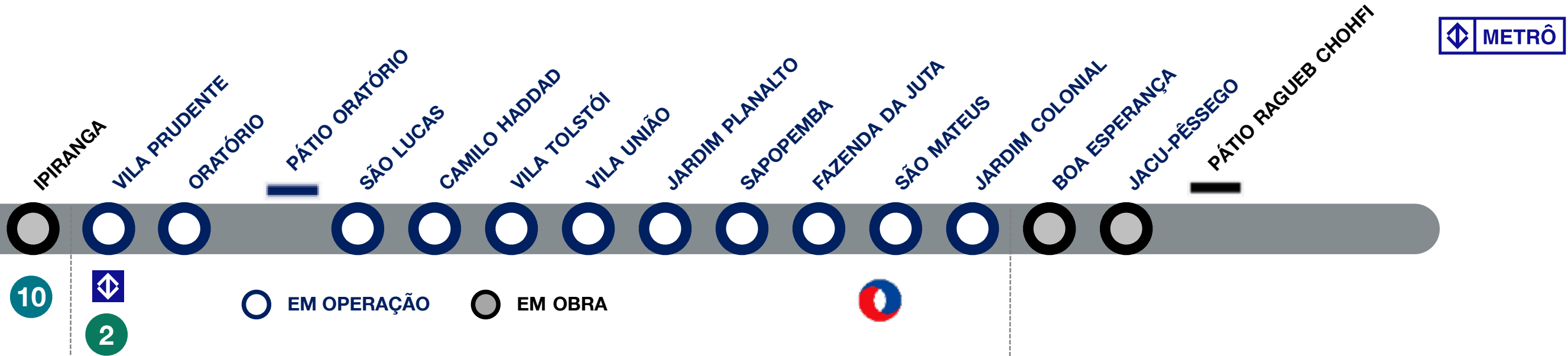


Foto: Revestimento secundário do Túnel Norte

Expansão da rede

LINHA 15-PRATA: IPIRANGA - JACU-PÊSSEGO

Ipiranga-Vila Prudente (exclusive) + Jardim Colonial (exclusive)-Jacu-Pêssego, incluindo Pátio Ragueb Chohfi



Benefícios

- Ampliar a conexão de bairros populosos da Zona Leste à região Central da cidade de São Paulo, estendendo-a em direção a Ipiranga, possibilitando a integração com a Linha 10-Turquesa.

Benefícios ambientais

- Redução da emissão de poluentes atmosféricos: 182 toneladas por ano,
- Redução da emissão de gases de efeito estufa: 20.806 toneladas por ano,
- Redução consumo de combustível: 9,49 milhões de litros por ano.

Principais realizações

- Concluídas as desapropriações, desocupação e demolições de áreas no trecho Ipiranga (MRS e Suvifer) e Ragueb (Comunidade Guaporé e Posto Trevo).
- Obtida junto à Secretaria do Verde e do Meio Ambiente do Município de São Paulo (SVMA) a Licença Ambiental de Instalação (LAI) referente à adequação do viário da Av. Ragueb Chohfi, entre os nº 2.729 e 4.035, para implantação da via elevada da Linha 15-Prata.
- Obtidas autorizações para intervenção em áreas contaminadas nas obras do acesso norte da Estação Jacu Pêssego, nas obras de adequação viária da Av. Ragueb Chohfi e nas obras do trecho Vila Prudente – Ipiranga.
- Iniciadas as obras de adequação viária da Avenida Ragueb Chohfi, implantação da ciclovia e da baía de ônibus na estação Oratório.
- Alteamento Linha de Transmissão de 345kV, permitindo a implantação da via elevada no trecho entre as estações Jardim Colonial e Boa Esperança.
- Conclusão da fabricação na China do último dos 19 novos trens da frota S, com a entrega de 15 trens no Pátio Oratório e a realização de testes para incorporação à frota em operação da Linha 15.



Foto: Vista das obras da estação Ipiranga



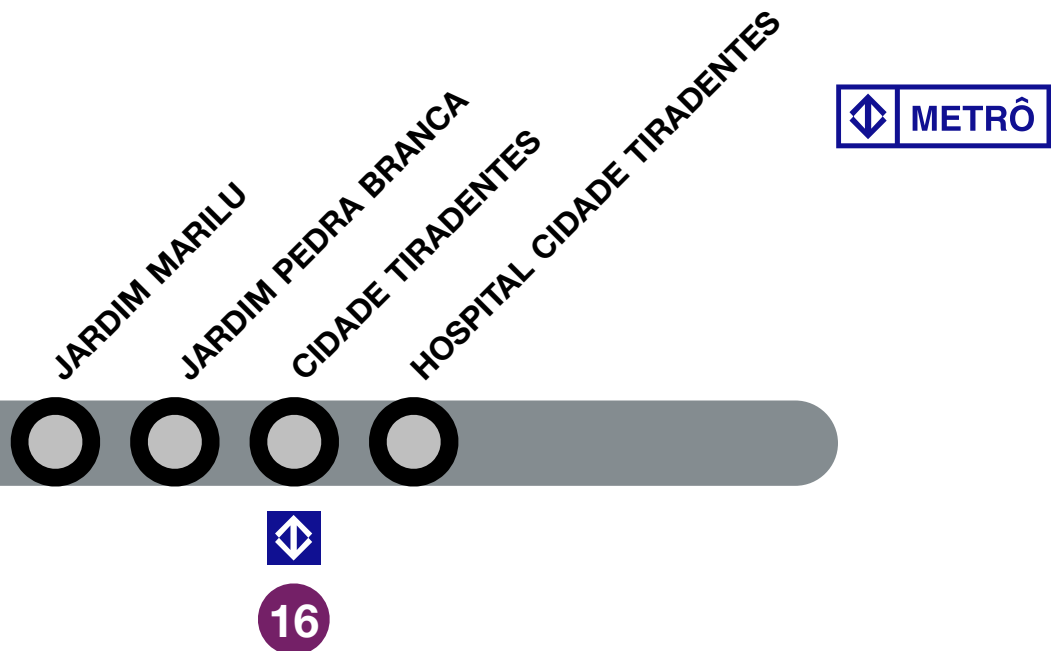
Foto: Vista das obras do Pátio Ragueb



Expansão da rede

LINHA 15-PRATA: JACU-PÊSSEGO (EXCLUSIVE) – HOSPITAL CIDADE TIRADENTES

O trecho a partir de Jacu-Pêssego, com atendimento até Hospital Cidade Tiradentes, encontra-se em estudos, dependendo de ações conjuntas com a Prefeitura do Município de São Paulo (PMSP), principalmente no que se refere ao alargamento da Estrada do Iguatemi.



LINHA 15-PRATA: AMPLIAÇÃO DA ESTAÇÃO VILA PRUDENTE

Benefícios

- Melhoria das condições de operação, segurança e conforto na estação.
- Melhoria na circulação dos passageiros pela estação, resultando em maior flexibilidade e fluidez nos percursos.

Principais realizações

Conclusão da implantação com abertura das novas áreas ao público em abril/2025, contemplando:

- 10 escadas rolantes + 4 escadas fixas, nova rampa de acesso e escada fixa mais larga.
- 1.200 m² de áreas ajardinadas e calçamento.
- Novas baias para táxis e ônibus.
- 241 m² para novos serviços e comércios.
- Nova cobertura, fechamento em vidro, ventilação e iluminação reforçadas.

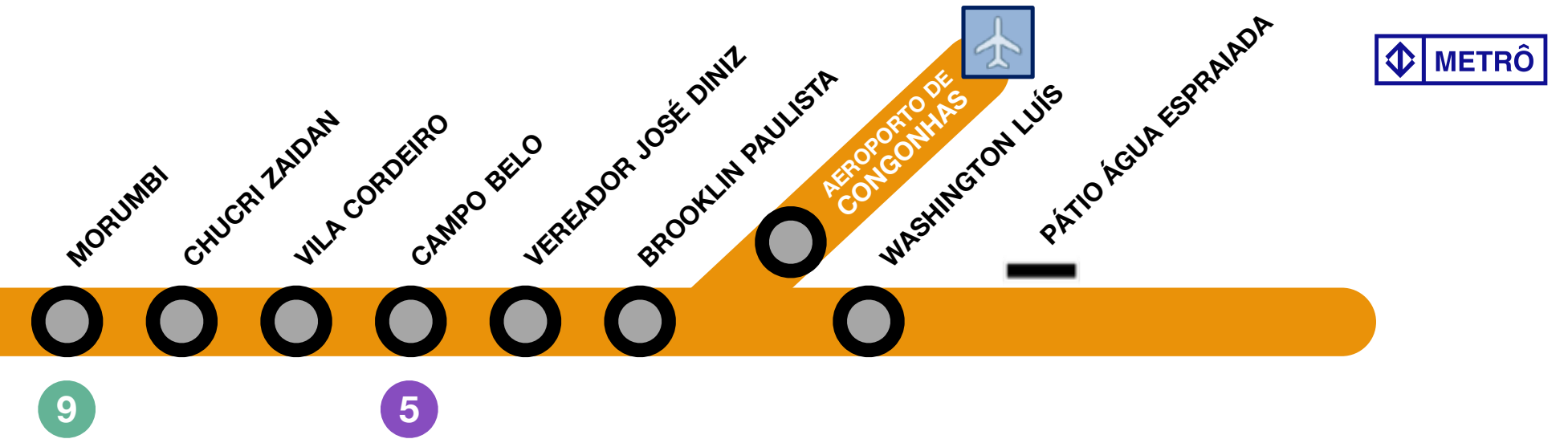


Foto: Vista superior da estação Vila Prudente



Expansão da rede

LINHA 17-OURO: WASHINGTON LUÍS – AEROPORTO DE CONGONHAS – MORUMBI



Benefícios

- Possibilidade de novas conexões na rede de transporte com a Linha 9-Esmeralda na estação Morumbi, e com a Linha 5-Lilás, na estação Campo Belo. Permitirá também a conexão ao Aeroporto de Congonhas, na estação homônima.

Benefícios ambientais

- Redução da emissão de poluentes atmosféricos: 226 toneladas ao ano.
- Redução gases de efeito estufa: 25.711 toneladas ao ano.
- Redução consumo de combustível: 11,7 milhões de litros por ano.

Principais realizações

- Conclusão das vigas guia do Pátio Água Espreiada.
- Energização do ramal aéreo da Subestação Elétrica Primária Bandeirantes da Linha 17 realizada pela ENEL em novembro/25.
- Entrega de 8 novos trens da Frota N no Pátio Água Espreiada, do segundo ao oitavo, sendo que o nono está no Porto de Santos.
- Conclusão da montagem das Portas de Plataforma (PSD) em todas as estações, exceto em Morumbi,
- Obtenção do AVCB da Estação Vereador José Diniz.
- Conclusão das obras civis das estações, incluindo acabamentos, paisagismo e reurbanização das estações Vereador José Diniz e Campo Belo.



Foto: Vista das obras da estação Vereador José Diniz



Foto: Vista das obras do Pátio Água Espreiada



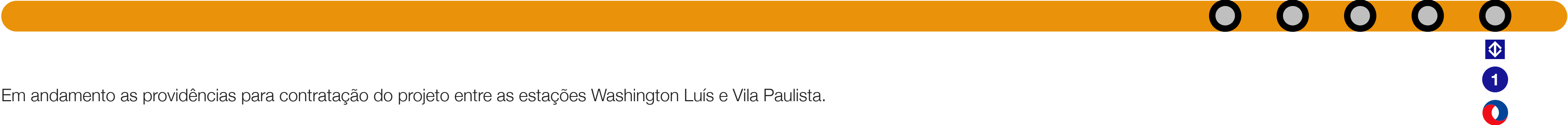
Expansão da rede

Linha 17-Ouro: Morumbi (Exclusive) – São Paulo/Morumbi-Linha 4



Em andamento as providências para contratação do projeto entre as estações Morumbi e Américo Maurano.

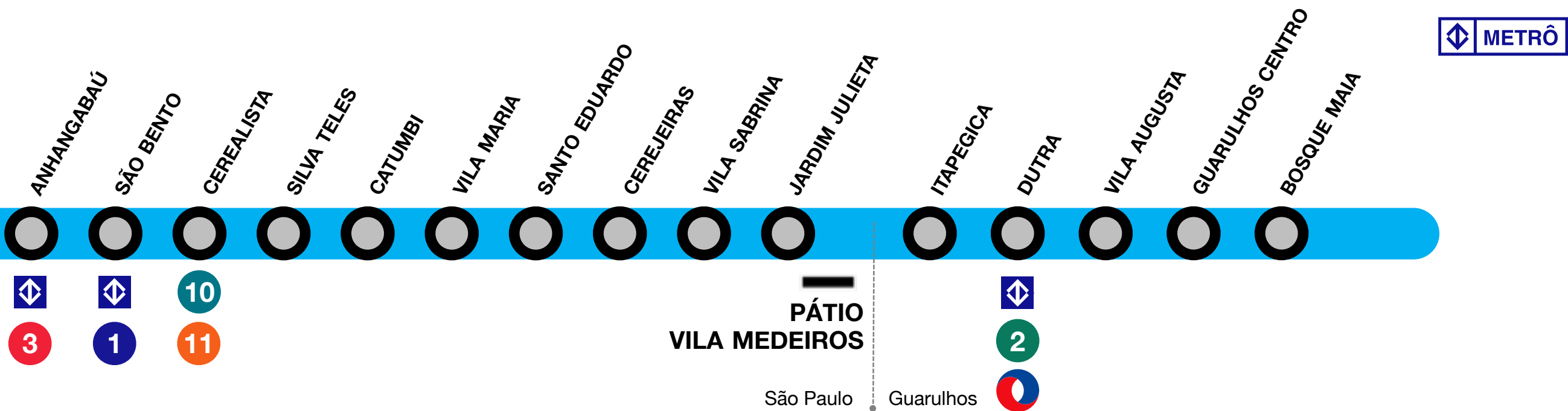
Linha 17-Ouro: Washington Luís (Exclusive) – Jabaquara



Em andamento as providências para contratação do projeto entre as estações Washington Luís e Vila Paulista.

Expansão da rede

Linha 19-Celeste: Anhangabaú – Bosque Maia



Benefícios

- Atendimento ao município de Guarulhos, além dos bairros Vila Medeiros, Vila Maria e Pari, ligando-os ao centro de São Paulo.
- Integrações previstas com as linhas 3-Vermelha (estação Anhangabaú), 1-Azul (estação São Bento) e futura estação Dutra da Linha 2-Verde e com as linhas 10-Turquesa e 11-Coral (estação Cerealista).

Benefícios ambientais

- Redução da emissão de poluentes atmosféricos: 1.160 toneladas por ano.
- Redução da emissão de gases de efeito estufa: 131.264 toneladas por ano.
- Redução do consumo de combustível: 59,7 milhões de litros por ano.

Principais realizações

- Publicação do edital para contratação dos 3 Lotes de Obras Cíveis, contemplando a elaboração dos projetos executivos, obra bruta, arquitetura, via permanente e o fornecimento e implantação dos sistemas de alimentação elétrica e auxiliares em toda a linha.
- Publicação do Decreto de Utilidade Pública para as áreas necessárias para a construção do Pátio Vila Medeiros e de outras Unidades Construtivas no trecho entre as estações Cerealista e Jardim Julieta.
- Assinatura do contrato para Cadastro Individual dos imóveis das estações.

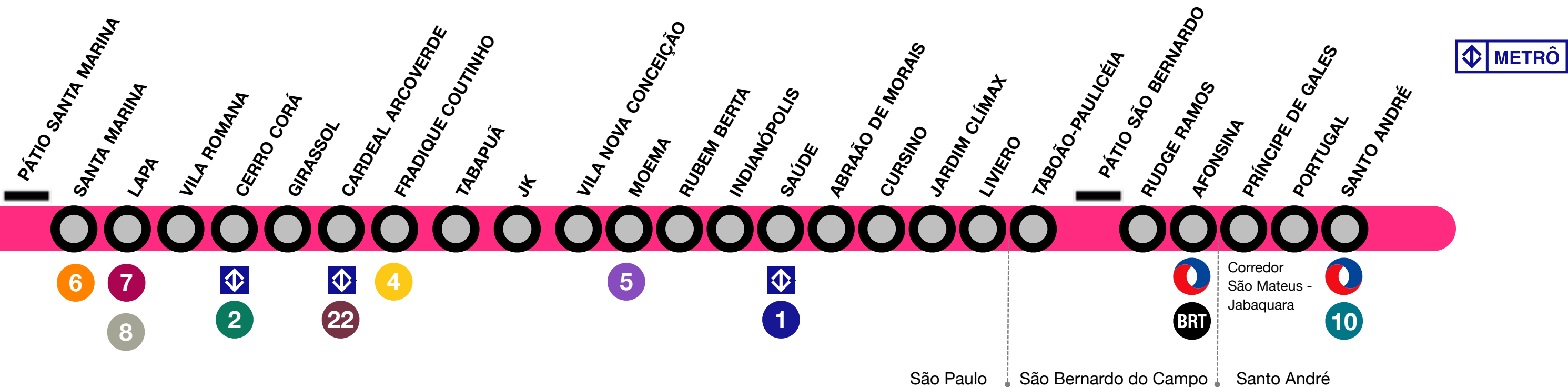


Foto: Perspectiva



Expansão da rede

LINHA 20-ROSA: SANTA MARINA – SANTO ANDRÉ



Benefícios

- Interligação entre os subcentros Lapa, Pinheiros, Faria Lima, Itaim Bibi, Vila Olímpia e Moema com a região de São Judas-Jabaquara e a região industrial do ABC Paulista.
- Interligação das regiões Oeste, Sudoeste e Sul do município de São Paulo com os municípios de São Bernardo do Campo e Santo André na região Sudeste da RMSP.
- Integrações previstas com as linhas 1-Azul (estação Saúde), 4-Amarela (estação Fradique Coutinho), 5-Lilás (estação Moema), 7-Rubi e 8-Diamante (estação Lapa), 10-Turquesa (estação Santo André) e com as futuras linhas 6-Laranja (estação Santa Marina), 22-Marrom (estação Cardeal Arcoverde) e com a futura estação Cerro Corá da Linha 2-Verde. Conexão com o BRT da EMTU na estação Afonsina e com o corredor São Mateus / Jabaquara da EMTU na estação Santo André.

Benefícios ambientais

- Redução da emissão de poluentes atmosféricos: 1.641 toneladas por ano.
- Redução da emissão de gases de efeito estufa: 186.188 toneladas por ano.
- Redução de consumo de combustíveis: 84,8 milhões de litros por ano.

Principais realizações

- Assinatura do contrato e início da execução das Investigações Geotécnicas, Sondagens e Ensaio Especial para subsidiar o desenvolvimento do Projeto Básico, com a realização de 200 sondagens e mais de 10,5km de perfurações em solos e rochas.
- Assinatura do contrato e início do mapeamento e Cadastramento das Redes de Utilidades Públicas e Levantamento Planialtimétrico Cadastral do Sistema Viário e Alinhamento Predial,
- Concluídos os Laudos Macro, subsidiando a publicação de quatro resoluções SPI:
 - Resolução SPI nº 13, de 20/03/2025 (Imóveis prioritários da Linha 20);
 - Resolução SPI nº 75, de 28/10/2025 (Pátio São Bernardo – Linha 20);
 - Resolução SPI nº 87, de 27/11/2025 (imóveis Linha 20 – São Paulo); e
 - Resolução SPI nº 96, de 01/12/2025 (Imóveis Linha 20 – Santo André).
- Assinatura do contrato e início do Desenvolvimento do Projeto Básico.

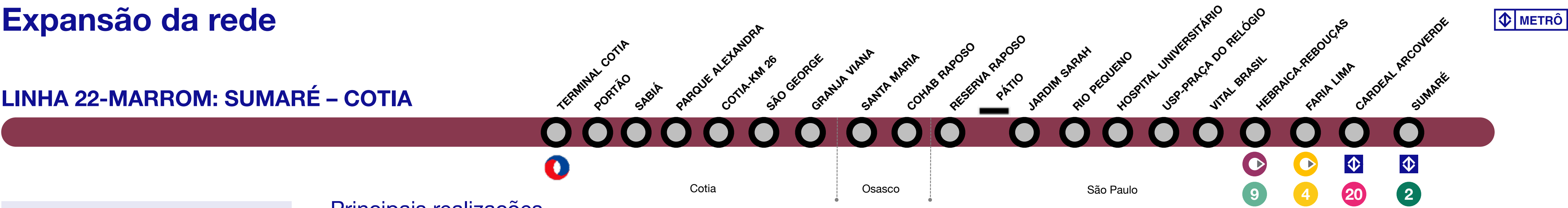


Figura: Perspectiva estação Cursorsino



Expansão da rede

Linha 22-Marrom: Sumaré – Cotia



Benefícios

- Interligação do município de Cotia a São Paulo, na estação Sumaré da Linha 2-Verde, passando pelo município de Osasco e pelo Campus Butantã da Universidade de São Paulo.
- Integrações previstas com as linhas 9-Esmeralda (estação Hebraica-Rebouças), 4-Amarela (Faria Lima), 2-Verde (estação Sumaré) e com a futura estação Cardeal Arcoverde da Linha 20-Rosa.

Benefícios ambientais

- Redução da emissão de poluentes atmosféricos: 1.161 toneladas/ano.
- Redução da emissão de gases de efeito estufa: 152.083 toneladas/ano.
- Redução do consumo de combustíveis: 68,9 milhões litros/ano.

Principais realizações

- Conclusão do Anteprojeto de Engenharia que contemplou:
 - Processo participativo da comunidade da Universidade de São Paulo-USP para definição do posicionamento e da concepção das unidades construtivas do Campus;
 - Disponibilização das bases elaboradas, das informações levantadas e dos projetos das unidades construtivas e do traçado no GIS Corporativo.
- Conclusão do EIA/RIMA, que contemplou:
 - Desenvolvimento dos diagnósticos dos meios físico, biótico e socioeconômico da Linha 22-Marrom para o EIA/RIMA e para o respectivo Relatório de Impacto Ambiental (EIA/RIMA).
- Obtenção das certidões de conformidade com a legislação de uso do solo de Cotia e Osasco.
- Iniciado o processo de contratação para as investigações geológicas e geotécnicas, mapeamento e cadastramento de redes de utilidade pública remanescentes na área de influência da Linha.
- Iniciado o processo de contratação do Projeto Básico.



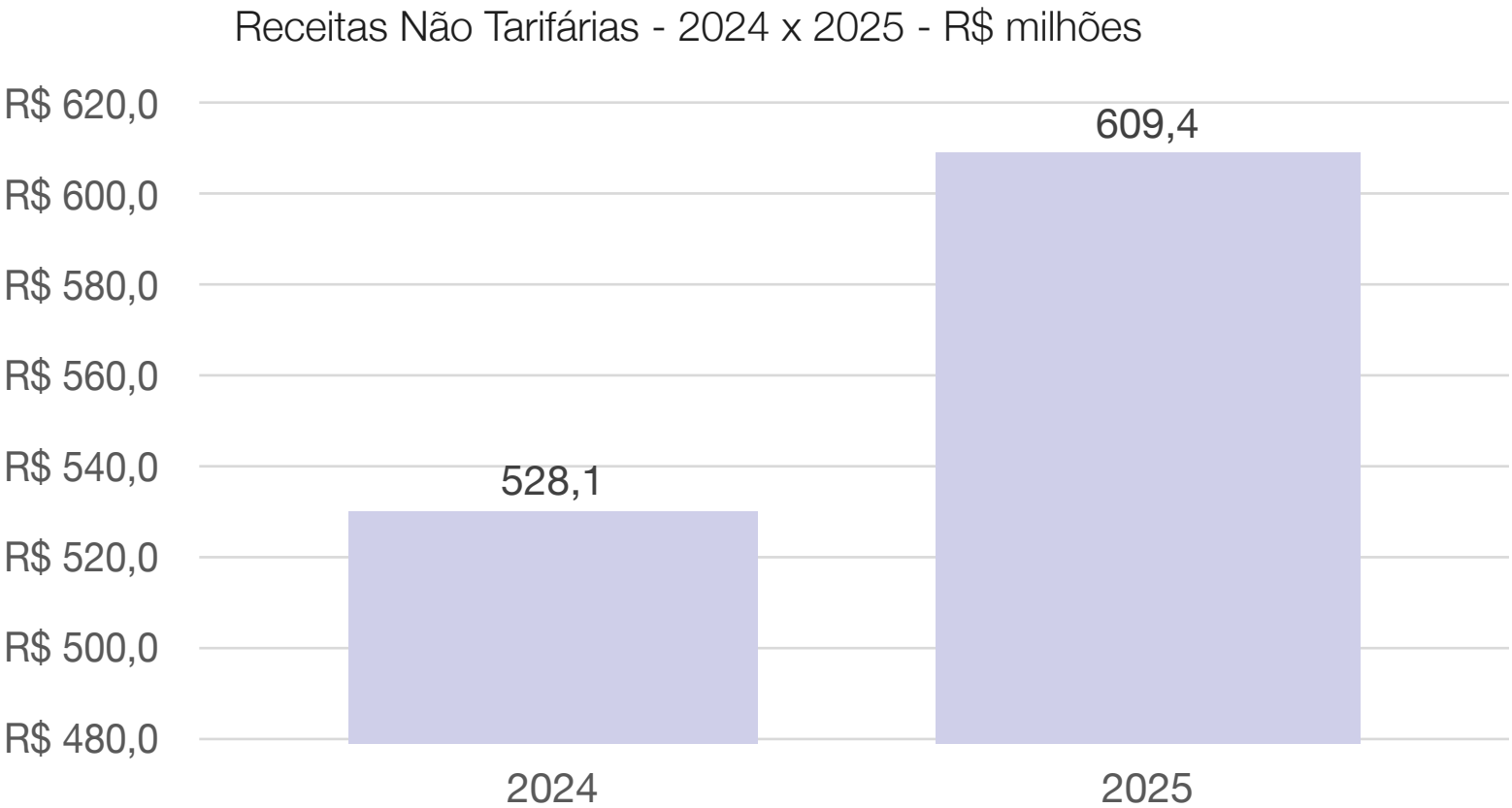
Foto: Perspectiva da estação USP



Negócios e Receitas Não Tarifárias

O resultado financeiro da Companhia apresentou **R\$ 609,4 milhões** de receitas financeiras¹, incluindo receitas não tarifárias, antecipações de clientes, saldos acumulados de contas a receber e outras antecipações, distribuídas nos segmentos de Desenvolvimento Imobiliário, Varejo, Publicidade, Telecomunicações e Serviços, conforme gráfico. Este ano a Companhia recebeu **R\$ 280 milhões** do Condeshop (Shoppings Tatuapé e Boulevard Tatuapé), a exemplo do ano anterior, em que **R\$ 305 milhões** referentes à antecipação de receitas do Shopping Metrô Itaquera integraram **R\$ 528,1 milhões** de receitas não tarifárias (gráfico Evolução Receitas Não Tarifárias). Adicionalmente a isto e às receitas recorrentes, houve também o pagamento de:

- **R\$ 80 milhões** de um total de **R\$ 120 milhões**, provenientes de aditivos feitos aos contratos celebrados com o Consórcio Prima (Terminais Rodoviários Tietê e Jabaquara), prorrogados até 2050, sendo que a diferença deverá ser paga em 2027; além disto, serão investidos **R\$ 55 milhões** na modernização dos terminais até 2029.
- **R\$ 40 milhões** referentes à prorrogação do contrato firmado com a JCDecaux em 2017 para as Linhas 1-Azul, 2-Verde e 3-Vermelha até 2036, e à inclusão da concessão de publicidade na Linha 15 – Prata; também estão previstos para 2027 o recebimento de uma segunda parcela de **R\$ 17 milhões**, além de **R\$ 21,5 milhões** de investimentos no mobiliário das quatro linhas.



Nota¹: Os montantes apresentados refletem a posição financeira, e se relacionam diretamente aos saldos reconhecidos no resultado do exercício na rubrica de receitas não tarifárias, a variação em adiantamento de clientes (Passivo) e parcialmente ao aumento em contas a receber (Ativo).

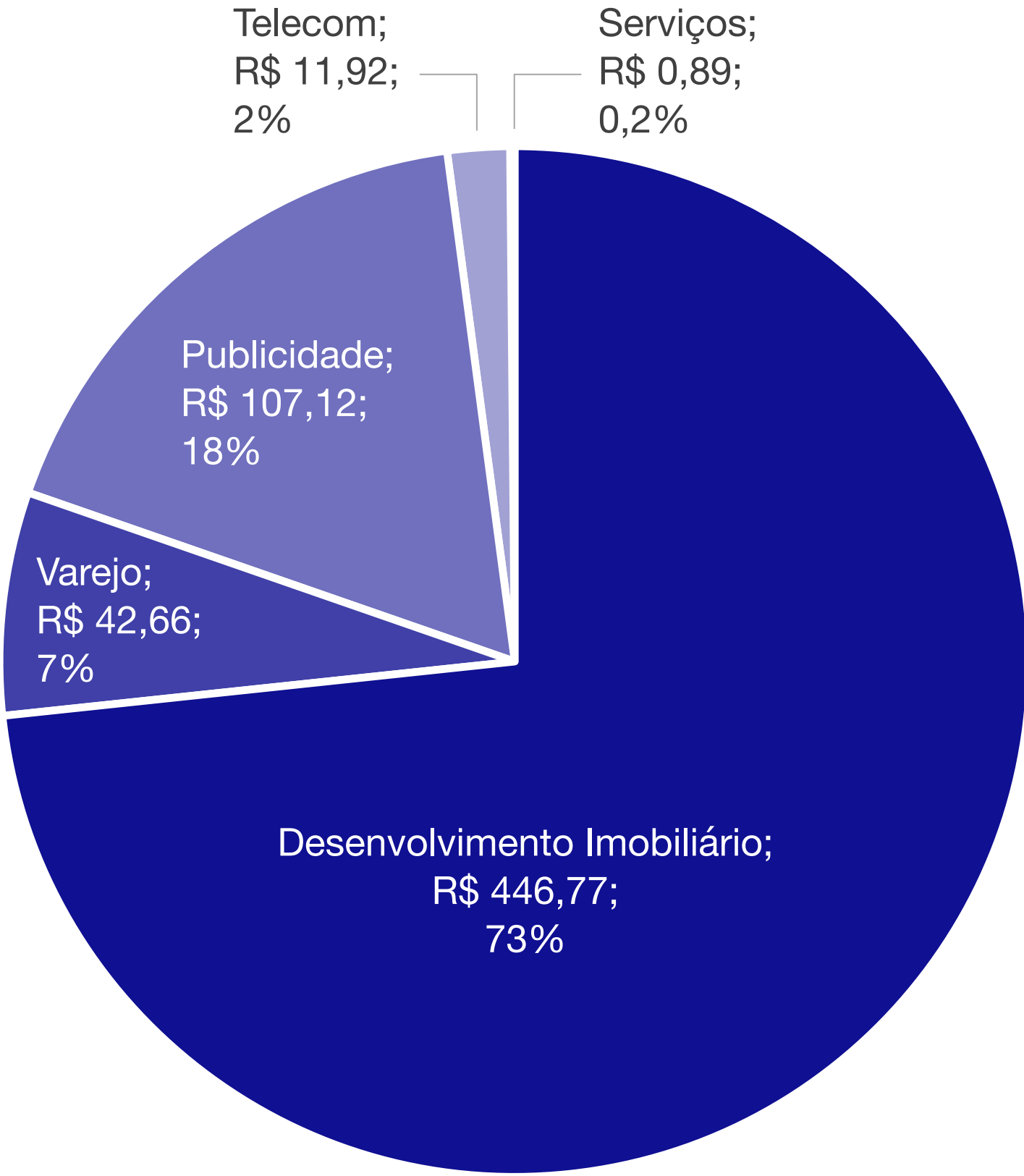


Gráfico: Receitas Não Tarifárias 2025 – Distribuição por segmentos com valores em R\$ milhões

Negócios e Receitas Não Tarifárias

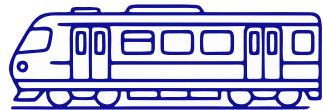
Teve destaque a criação de um novo produto “Dominação” nas estações, recém desenvolvido pela Diretoria Comercial, que combina as campanhas publicitárias com *samplings*, áudios publicitários nos trens e outros produtos comercializados por meio de regulamentos internos, proporcionando aos passageiros uma experiência imersiva e inovadora, assim como uma gama completa de produtos aos clientes.

Além disso, o *Naming Rights* adquirido pelo SEBRAE para a estação Vergueiro foi incorporado em dezembro, tornando-se assim o quarto caso de sucesso do Metrô de São Paulo.

O quadro traz a evolução do número de campanhas, anunciantes e adesivações em estações e trens realizadas pela JCDecaux.

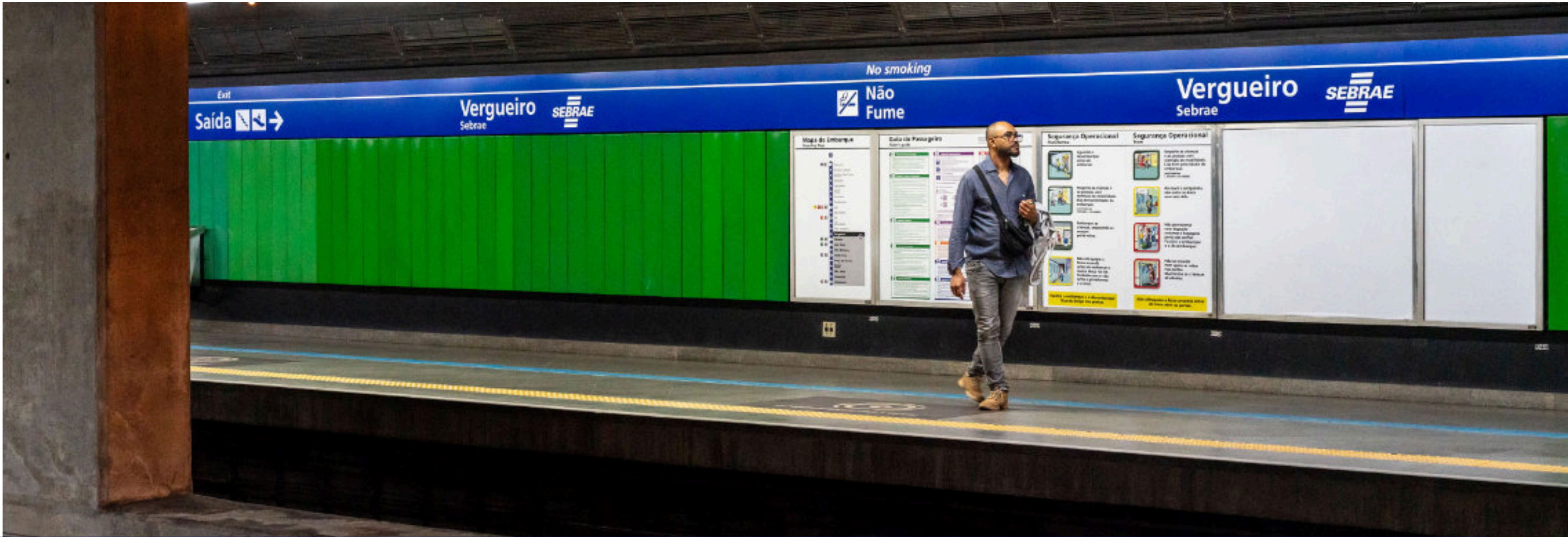


Estações	2024	2025
Anunciantes	28	39
Campanhas	53	76
Adesivações (m2)	7.418,72	8.968,47



Trens	2024	2025
Anunciantes	31	23
Campanhas	55	38
Adesivações (m2)	26.568	18.768,90

Quadro: Evolução das campanhas 2024 x 2025



Negócios e Receitas Não Tarifárias

Campanhas Estações:

Foto:
Campanha
Ipanema



Negócios e Receitas Não Tarifárias

Campanhas Estações:

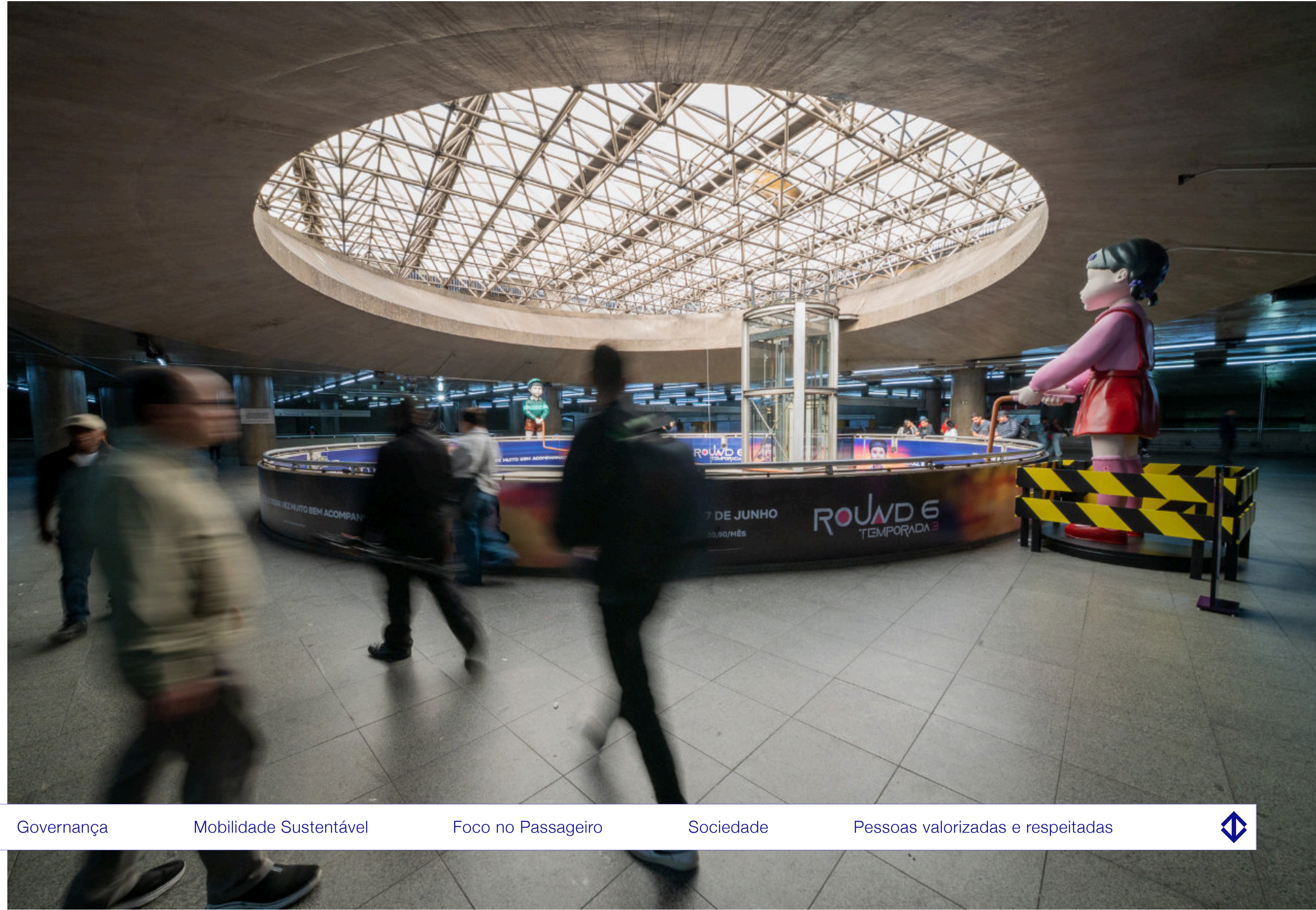
Foto: Campanha
Fanta Halloween



Negócios e Receitas Não Tarifárias

Campanhas Estações:

Foto: Campanha
Round 6



Negócios e Receitas Não Tarifárias

Campanhas Trem:

Foto: Campanha
Perdigão



Negócios e Receitas Não Tarifárias



Campanhas Trem:

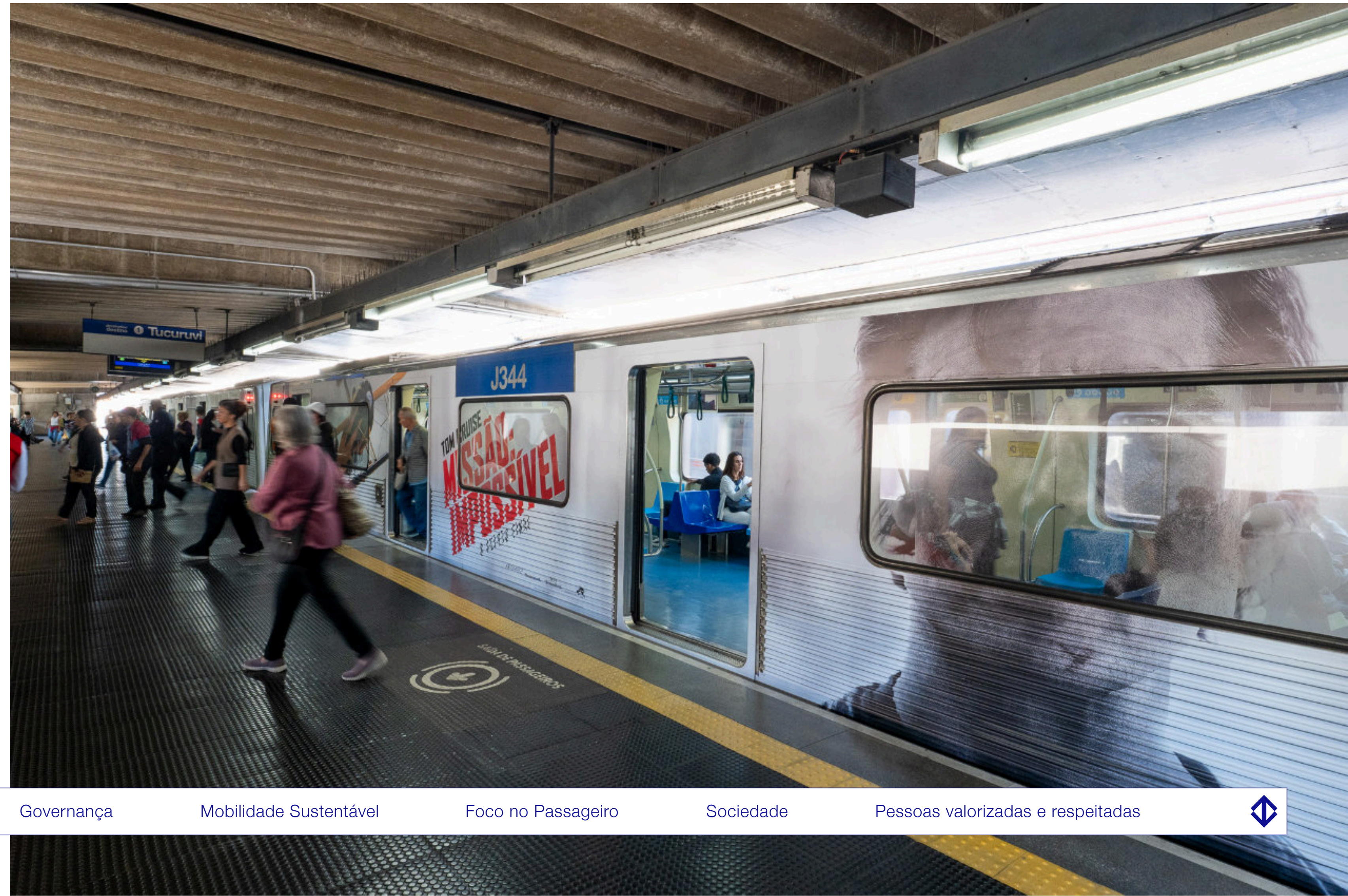


Foto: Campanha
Missão Impossível



Serviços

Em 2025 foram registradas **23** oportunidades ao longo do ano, das quais **6** evoluíram para contratos efetivados, que aportarão aproximadamente **R\$ 2,85 milhões em receitas**.

Entre os destaques, figuram operações de maior porte, como a Cessão Onerosa do Eletrocentro (**R\$ 1,37 milhão**), Serviços de Apoio à Manutenção com o emprego de mão de obra especializada e equipamentos do Metrô (**R\$ 1,3 Milhão**), além de contratos complementares que reforçam a diversificação do portfólio.

Os resultados refletem a ampliação do portfólio bem como a qualificação das oportunidades, com uma média por contrato superior a **R\$ 475 mil**, e são resultado da busca por maior assertividade na conversão e foco em negócios de maior relevância.

A evolução confirma que a maturidade da equipe de comercialização, alinhada às ações de melhoria contínua dos processos criaram bases sólidas para um crescimento consistente.

Contrato Telecom – um exemplo de sinergia

O contrato de 30 anos, firmado em 2023 com o consórcio Winfra Connect SPE AS, prevê a disponibilização do sistema de rede Wi-Fi gratuito, além do novo sistema de SISMC – Sistema de Serviço Móvel de Celular.

No curso dos trabalhos previstos neste contrato, houve desdobramentos que acabaram por gerar novos negócios em outros segmentos, além de **Telecomunicações**:

- **Varejo**, por meio de respectivo regulamento, com a locação de espaços para guarda de materiais e equipamentos, fazendo uso de contêineres e
- **Serviços**, com o aluguel de rádios e serviços de prestação de lançamento de cabos, ofertando assim serviços prestados pela Companhia ao seu cliente.

O quadro apresenta os serviços já disponibilizados até 31/12/2025:

Linhas	1-Azul, 2-Verde e 3-Vermelha
Sinal 5G implantado	27 estações
Sinal 5G ativado	16 estações (TIM) 21 estações (Telefônica/Vivo)



Governança



Governança Corporativa – Estrutura de Governança

O sistema de governança corporativa da Companhia do Metrô é composto por princípios, regras, estrutura e processos que norteiam sua gestão e o seu monitoramento, gerando valor para a própria Companhia e para a sociedade em geral.

Estrutura de Governança Corporativa

A estrutura de governança da Companhia do Metrô está desenhada da seguinte forma:

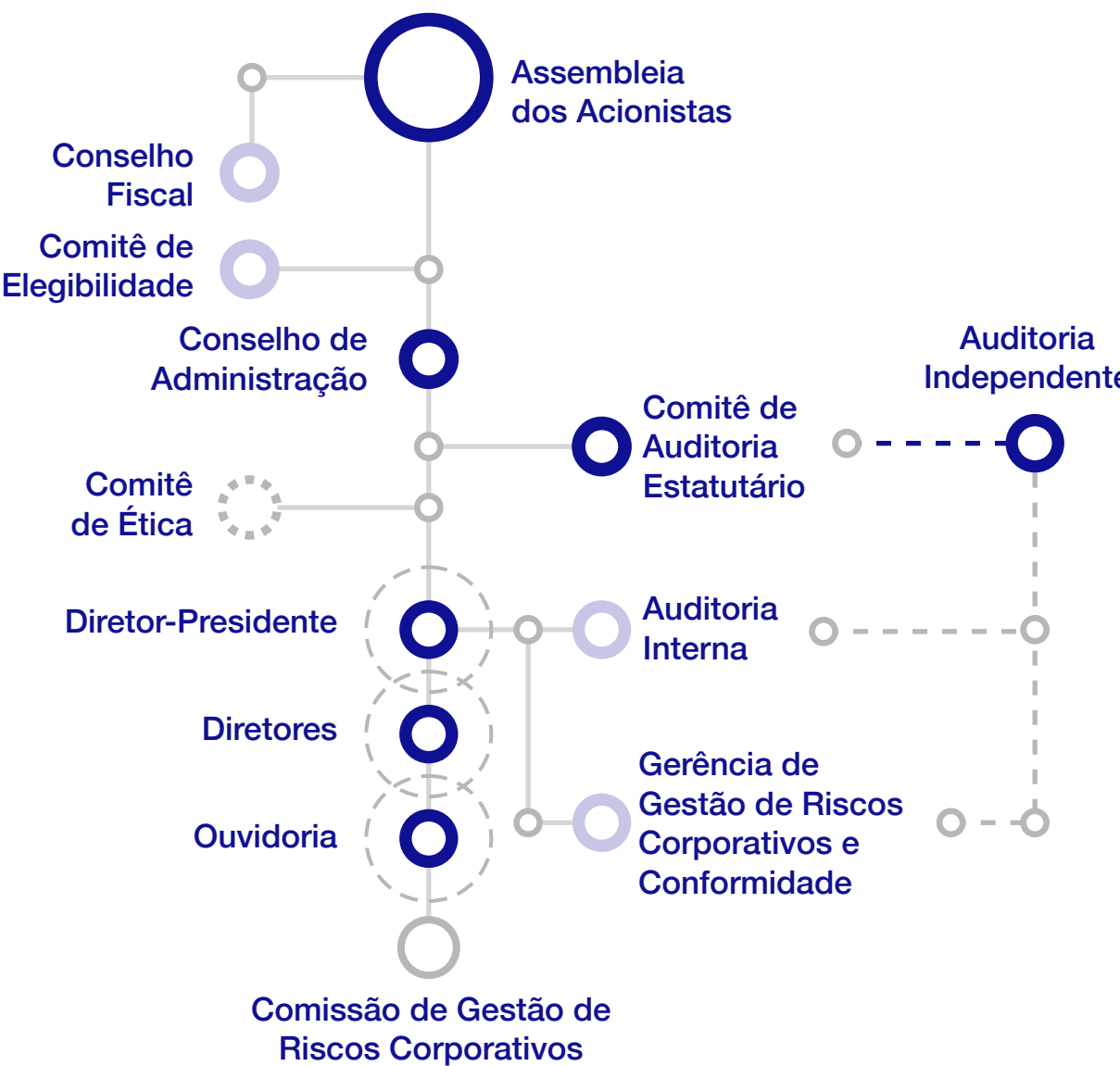


Figura: Organograma

Conselho de Administração

O Conselho de Administração é o órgão de deliberação colegiada responsável pela orientação superior da Companhia. É composto por sete a onze membros, eleitos pela Assembleia Geral, todos com mandato unificado de dois anos e a reeleição permitida. Integram o Conselho de Administração do Metrô o diretor-presidente da Companhia, o representante dos empregados, acionistas e membros independentes, conforme estabelecido pelo Estatuto Social. Os membros do Conselho de Administração e seus currículos estão disponíveis no Portal da Governança Corporativa.

Entre as suas atribuições estão aprovar o Planejamento Estratégico, o Plano de Negócios, orçamentos de dispêndios, além de promover anualmente a análise do atendimento das metas e resultados, entre outras.

Diretoria Colegiada

A Diretoria é responsável, além das atribuições definidas em Lei, pela gestão executiva da Companhia do Metrô. É composta por seis membros, sendo um diretor-presidente, um diretor com atribuições para a matéria financeira, um diretor para a área corporativa, um diretor para a área operacional, um diretor para a área de planejamento e engenharia e um diretor para a área comercial, com as respectivas atribuições fixadas pelo Conselho de Administração e todos com mandato de dois anos, com a permissão de três reconduções consecutivas.

Conselho Fiscal

O Conselho Fiscal é o órgão de funcionamento permanente cujas principais atribuições são fiscalizar as atividades da Administração, examinar as demonstrações contábeis e emitir opiniões sobre os relatórios financeiros. É composto por três a cinco membros efetivos e igual número de suplentes, eleitos anualmente pela Assembleia Geral Ordinária, com reeleição permitida.

Comitê de Auditoria Estatutário

É o órgão técnico de auxílio permanente ao Conselho de Administração, tem como principais atribuições supervisionar o processo de elaboração das demonstrações financeiras, garantir que a Diretoria desenvolva controles internos efetivos, garantir que a Auditoria Interna desempenhe a contento seu papel, avaliar e monitorar a exposição a risco da empresa, e zelar pelo cumprimento do Código de Conduta e Integridade, monitorando os procedimentos apuratórios de infração ao mesmo. É formado por, no mínimo, três e, no máximo, cinco membros, em sua maioria independentes, eleitos e destituíveis pelo Conselho de Administração, sem mandato fixo, devendo ao menos 1 (um) dos membros do Comitê possuir reconhecida experiência em assuntos de contabilidade societária.

Comitê de Elegibilidade

Emite manifestação conclusiva, de modo a auxiliar os acionistas na indicação de Administradores e Conselheiros Fiscais sobre o preenchimento dos requisitos e a ausência de vedações, verificando a conformidade do processo de avaliação. O Comitê é composto por até três membros, eleitos por Assembleia Geral.



Governança Corporativa – Portal de Governança Corporativa



Apresenta a estrutura de Governança Corporativa do Metrô de São Paulo, composta pela Alta Administração, Comitês e Conselhos e suas respectivas atribuições, assim como organograma institucional com todos os seus gestores.

São apresentadas as bases normativas e legais que norteiam essa governança, tais como Estatuto Social, Regulamentos, Políticas e Código de Conduta e Integridade, além de orientações sobre os canais de comunicação.

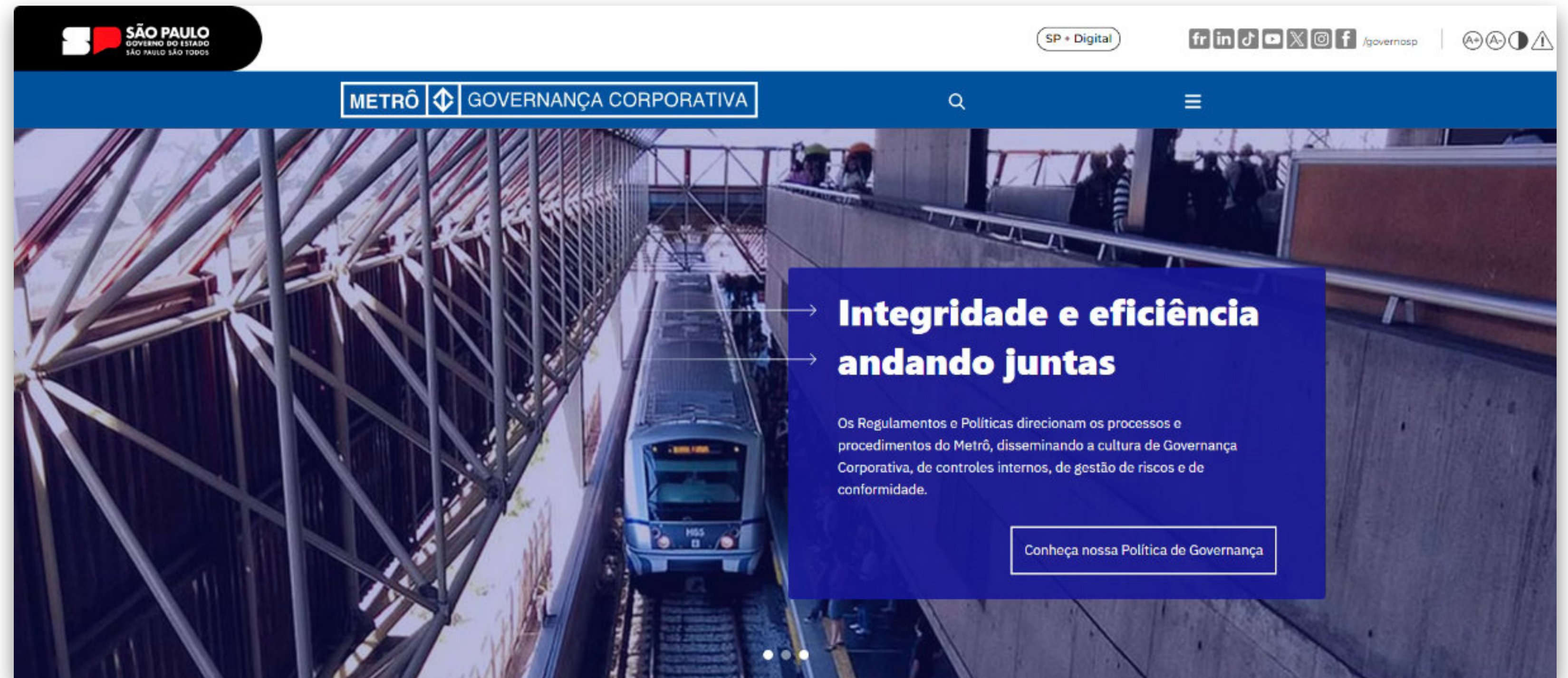


Figura: Portal de Governança Corporativa

Link: <https://governancacorporativa.metrosp.com.br/Paginas/home.aspx>



Programa de Integridade – Regulamento



O Regulamento do Programa de Integridade da Companhia do Metrô foi elaborado de acordo com as orientações do Guia de Implantação do Programa de Integridade, elaborado pela Controladoria Geral da União – CGU.

O Programa de Integridade compreende o conjunto estruturado de medidas institucionais para prevenção, detecção, punição e remediação de fraudes e atos de corrupção, em apoio à boa governança reforçando o comprometimento da empresa com a transparência em suas atividades, lisura e fidedignidade perante a sociedade.

Objetiva, em síntese, que a administração e os colaboradores (empregados, estagiários e aprendizes) pautem sua atuação dentro dos princípios éticos, da legalidade, da eficiência e da moralidade administrativa.

Suas diretrizes são essenciais para garantir a confiabilidade, eficiência e integridade do ambiente corporativo, devendo ser seguido por todos os administradores, conselhos, comitês e colaboradores da empresa.



Programa de Integridade – Código de Conduta e Integridade



O Código de Conduta e Integridade do Metrô de São Paulo (CCI), disponível no site do Metrô e no Portal da Governança Corporativa, é o documento que estabelece os princípios e valores éticos e legais que norteiam a Companhia, garantindo que todas as ações e decisões estejam alinhadas à legislação e aos padrões de transparência e respeito ao cidadão. Ele orienta o comportamento ético de dirigentes, colaboradores e terceiros, promovendo uma gestão íntegra e responsável. Além disso, busca assegurar a continuidade na prestação de serviços com qualidade, sustentabilidade e respeito ao meio ambiente.

No decorrer do ano de 2025 foram adotadas ações objetivando reforçar as orientações contidas no CCI:

- Informativos sobre o Código de Conduta e Integridade e Canal de Denúncias
- Mini campanha sobre Assédio Moral no Trabalho

Este material foi divulgado por e-mail para os empregados e na intranet, na página do Código de Conduta e Integridade.

O treinamento anual obrigatório sobre o Código de Conduta e Integridade – 2025 foi disponibilizado para colaboradores (empregados, aprendizes e estagiários), para membros da Alta Administração (Conselho de Administração e Diretoria Colegiada), do Conselho Fiscal, do Comitê de Auditoria Estatutário e do Comitê de Elegibilidade.

No formato EaD (Ensino à Distância) é composto por 4 videoaulas e um QUIZ, abordando os seguintes conteúdos:

1. Apresentação, Missão e Visão;
2. Nossos Valores;
3. Princípios éticos e condutas vedadas;
4. Marcos Legais – anticorrupção e Canal de Denúncia.



Ética e Combate à Corrupção – Comitê de Ética

A Companhia do Metrô mantém Canal de Denúncias para recebimento de denúncias sobre assédio moral e sexual, práticas de corrupção, fraude, atos ilícitos e irregularidades que prejudiquem o patrimônio e a reputação do Metrô, incluindo as infrações ao Código de Conduta e Integridade.

É responsabilidade do Comitê de Ética — órgão instituído e aprovado pelo Conselho de Administração — receber, analisar e concluir as investigações decorrentes das denúncias registradas no Canal.

Os procedimentos de apuração, bem como os eventos registrados no Canal de Denúncia, são monitorados pelo Comitê de Auditoria Estatutário.

O encaminhamento das manifestações referentes a irregularidades, garantindo a confidencialidade das informações destinadas ao Comitê de Ética, pode ser realizado das seguintes maneiras:

Canal de Denúncia, no sítio:
<http://www.metro.sp.gov.br/denuncia/index.aspx> e

Endereço físico para recebimento de denúncias por cartas:
Rua Boa Vista, 175 – 3º Andar, São Paulo, SP, CEP 01014-920.

Em 2025 foram recebidas
639 manifestações que resultaram
213 processos de apuração.

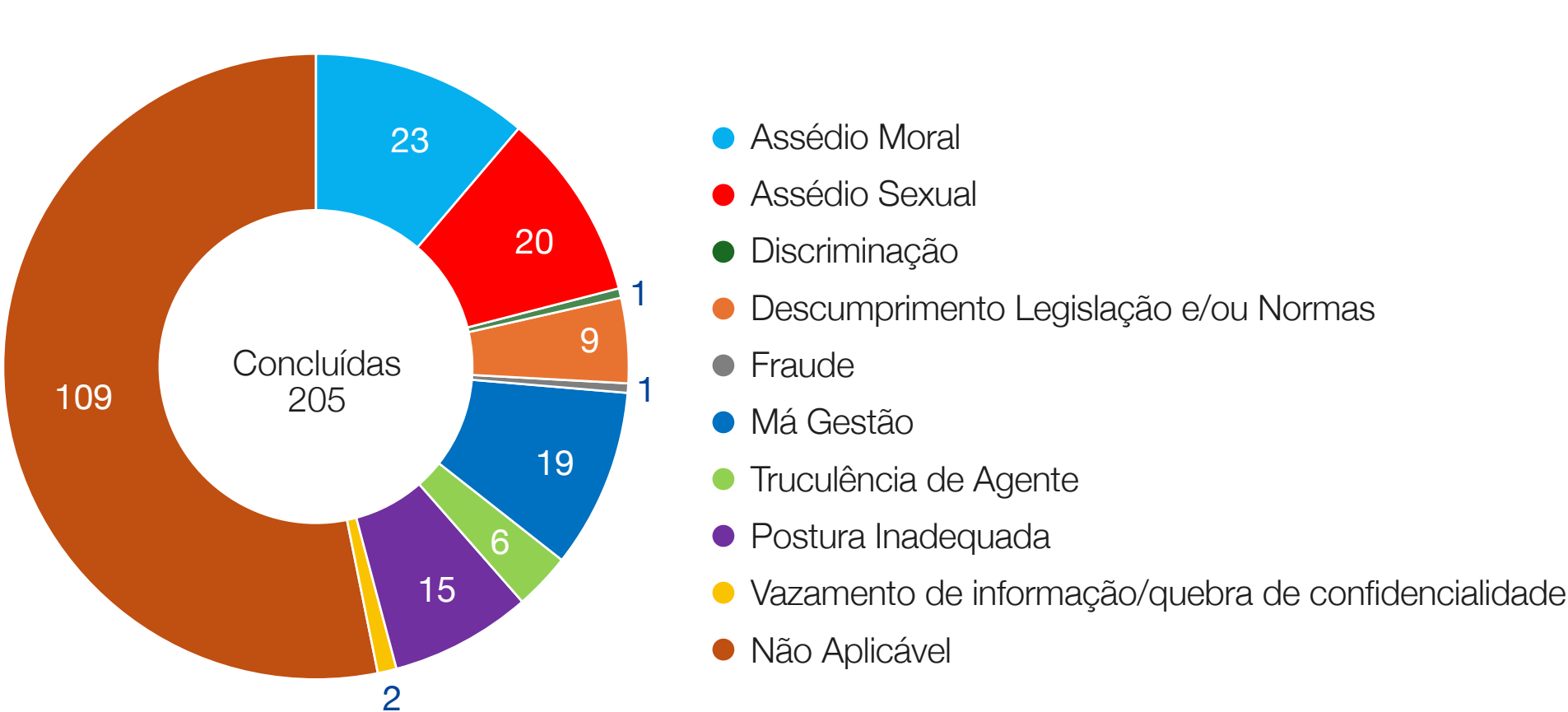
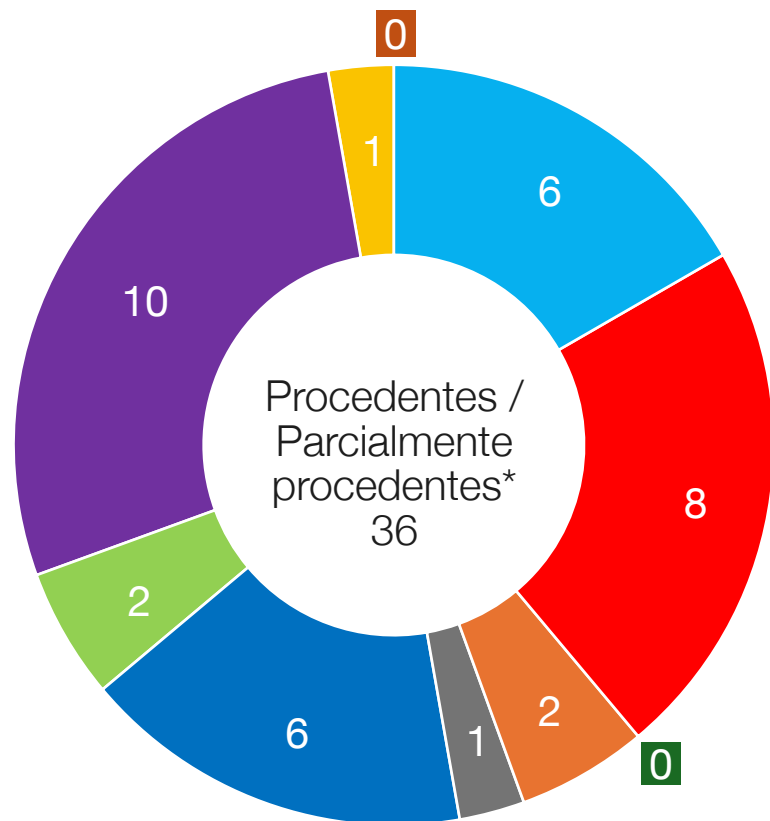


Gráfico: Quantitativos de Denúncias Concluídas e Procedência (Jan-Dez/2025)



*Nota: 1 denúncia de fraude, 1 denúncia de Postura Inadequada e 1 denúncia de Truculência de Agente, foram consideradas parcialmente procedentes.

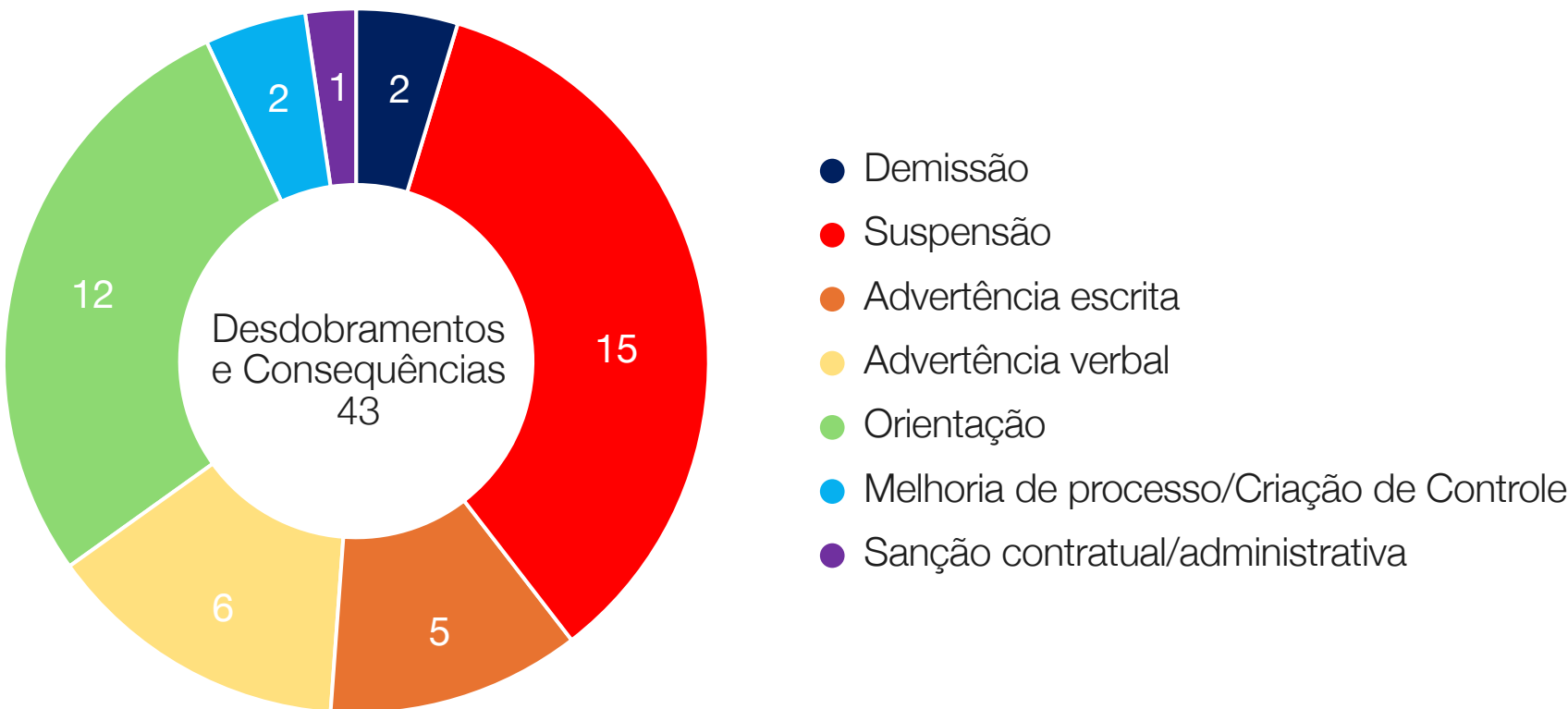


Gráfico: Quantitativos de Desdobramentos e Consequências (Jan-Dez/2025)

A Política e o Regulamento de Gestão de Riscos Corporativos estabelecem diretrizes, conceitos e responsabilidades na identificação, avaliação, tratamento, monitoramento e comunicação de riscos no ambiente corporativo, contribuindo com o aprimoramento da governança, do planejamento empresarial e preservação de valor da organização.

Comissão de Gestão de Riscos Corporativos

Durante o exercício de 2025 ocorreram reuniões regulares para avaliar os instrumentos normativos internos vigentes, o plano anual de trabalho aprovado e a sua execução, bem como o acompanhamento junto aos gestores responsáveis pelos riscos.

Resultados do exercício de 2025

No exercício de 2025, foram revisados os riscos do período anterior e identificados novos riscos. Foram mapeados os fatores causadores dos riscos, os controles vigentes, as ações mitigatórias existentes de todos os processos da empresa e estabelecido, em conjunto com as unidades responsáveis pelos riscos, novas ações necessárias para equacionamento em níveis aceitáveis.

Para gerir os riscos corporativos - estratégicos, operacionais, financeiros/divulgação e de conformidade/regulamentar, a Companhia possui sistema informatizado e painel de riscos com acesso pela gestão das unidades de toda a empresa.

Em 31/12/2025, o painel de riscos corporativos, que envolve as atividades do negócio da empresa, os riscos de integridade e os regulatórios, apresentou a seguinte posição:



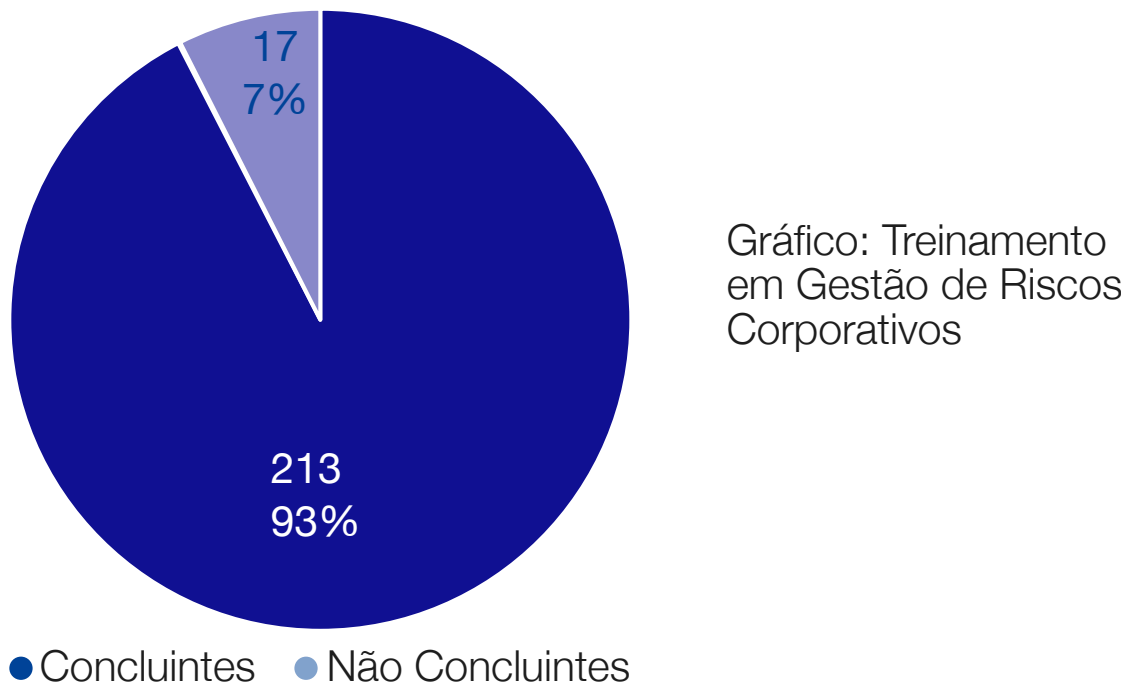
Figura: Riscos Corporativos

Treinamento em Gestão de Riscos Corporativos

A Companhia do Metrô, visando atender a Lei Federal 13.303/16, desenvolveu o treinamento de Gestão de Riscos Corporativos, obrigatório para todos os gestores e membros do Conselho de

Administração, Conselho Fiscal, Comitê de Auditoria Estatutário e Comitê de Elegibilidade. Foi aberto também para os demais colaboradores como treinamento opcional.

Conforme o gráfico, verifica-se que 93% (213) dos gestores, conselheiros e membros de Comitês realizaram o treinamento, enquanto outros 2.439 colaboradores o fizeram de maneira voluntária em 2025.



O treinamento tem como objetivo conceituar e disseminar a "cultura da gestão de riscos" e promover habilidades e competências dos envolvidos nos processos da Companhia.

Gerir os riscos abrange identificação, entendimento e prevenção. Neste curso os participantes entendem toda a importância desse processo, desde seu surgimento até sua aplicação atual.

Gestão de Riscos – Riscos de Contratos

A identificação de riscos em contratos de obras e serviços de engenharia tem como finalidade atender às disposições da Lei Federal nº 13.303/16, bem como ao Regulamento de Licitações, Contratos e demais ajustes da Companhia.

Para garantir a gestão interna desses riscos, foi instituído o Regulamento da Matriz de Riscos para Contratos de Obras e Serviços de Engenharia, cujo objetivo é definir conceitos e responsabilidades das partes envolvidas — Companhia do Metrô e empresas contratadas — no que se refere à matriz de riscos aplicável aos contratos.

Adicionalmente, em 2020 foi criada a Comissão Permanente para Riscos de Contratos de Obras e Serviços de Engenharia, com a missão de contribuir para a definição de planos de ação mitigatórios, visando reduzir os fatores de risco identificados.

Registra-se em 2025 a seguinte posição:

39

matrizes de riscos avaliadas e autorizadas para publicação em Editais;

2.716

Riscos de Engenharia identificados e analisados.

Acumulado desde o início da atividade:

253

matrizes de riscos avaliadas e autorizadas para publicação em Editais;

12.826

Riscos de Engenharia identificados e analisados.

O Metrô adota o framework internacional de Controle Interno – Estrutura Integrada do COSO 2013 – Committee of Sponsoring Organizations of the Treadway Commission, utilizado amplamente pelas empresas de capital aberto no Brasil. Inicialmente o primeiro levantamento abrangeu os **5 componentes** e os **17 princípios** do COSO, com **297 quesitos** respondidos pelos gestores de dez áreas da Companhia que trabalham com controles abrangentes – Entity Level Control (ELC).

O processo de monitoramento contínuo contribuiu para que a aderência dos controles corporativos permanecesse em 2024 e 2025, frente ao padrão COSO 2013, no patamar de **93,94%**.

Riscos Fiscais, de conformidade e regulatórios

A Companhia do Metrô adota as melhores práticas e estratégias adequadas para cumprir com suas obrigações fiscais e regulatórias de forma ética e legal.

Gestão Tributária

Gestão e planejamento tributário, com observância dos princípios da governança tributária, de modo a garantir a transparência e a regularidade das obrigações fiscais, gestão de riscos e identificação de oportunidades, como regimes especiais e negociação de débitos, atendimento a auditorias internas, externas e fiscalizações tributárias, conformidade legal e otimização da carga tributária da Companhia.

Adequação da Companhia à Reforma Tributária, com apoio de consultoria e assessoria externas especializadas, visando o atendimento às novas regras e minimização de impactos econômico-financeiros, tributários e contábeis.



Sistemas de Gestão Certificados

A capacidade de prover consistentemente produtos e serviços que atendam aos requisitos dos passageiros e de outras partes interessadas, além dos requisitos estatutários e regulamentares aplicáveis, demanda uma estrutura de processos robustos e equipes capacitadas.

Para assegurar a melhoria contínua no atendimento a esses requisitos, o Metrô investe, desde 2000, em sistemas de gestão baseados em normas internacionais, tendo iniciado pelo Sistema de Gestão da Qualidade (SGQ), tendo como escopo inicial os processos relacionados com a Manutenção do Material Rodante.

A partir dos resultados obtidos, outras áreas da Companhia implementaram Sistemas de Gestão Qualidade. Posteriormente, foi implantado o Sistema de Gestão de Segurança e Saúde Ocupacional e o Sistema de Gestão Ambiental. Em 2003 a Companhia estabeleceu uma Comissão Permanente dos Sistema de Gestão, que vem trabalhando, continuamente, na compatibilização e integração de elementos dos sistemas existentes e na consultoria interna para viabilizar novas implantações a partir dos conhecimentos adquiridos.

Atualmente o Metrô possui 8 sistemas de gestão certificados, 6 com base na NBR ISO 9001, 2 corporativos, com base nas normas NBR ISO 14001 e ISO 45001.




SISTEMA(S)	ESCOPO(S)
 Qualidade ISO 9001	<ul style="list-style-type: none">Processos de operação, manutenção e suporte operacionalCompras e contrataçõesEngenharia de custosJurídicoSuporte administrativo e apoio à gestãoGerenciamento da implantação da Linha 17–Ouro
 Ambiental ISO 14001	<ul style="list-style-type: none">Aspectos e impactos ambientais da rede em operação
 Segurança e Saúde Ocupacional ISO 45001	<ul style="list-style-type: none">Perigos e riscos associados à atividade laboral de todos os empregados

Figura: Sistemas de Gestão

Em 2025, a partir do processo de implementação de um Sistema de Gestão de Energia em andamento, requisitos voltados à melhoria do desempenho energético foram incorporados à Política Integrada, que é o principal elemento norteador para os sistemas de gestão, a partir dos requisitos estabelecidos nas normas de referência (ISO 9001, ISO 14001, ISO 45001 e ISO 50001). A Política Integrada está disponível a todas as partes interessadas na página do Metrô.

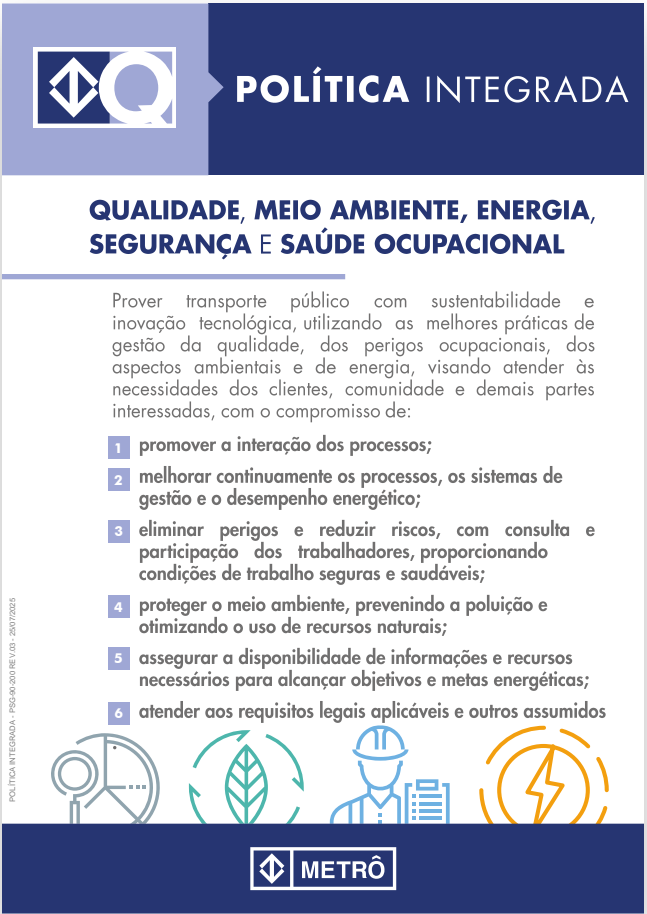


Figura: Política Integrada



Figura: Sistemas de gestão

Gestão de Projetos, Programas e Portfólio

O Metrô adota práticas de gestão de portfólio, programas e projetos baseadas em padrões reconhecidos internacionalmente, como os do PMI e da Axelos. Há o compromisso da empresa com as melhores práticas de mercado, promovendo transparência, eficiência e alinhamento estratégico em suas iniciativas.

O processo de gestão de portfólio do Metrô segue as diretrizes da Axelos (Guia MoP®) e está estruturado em dois ciclos. O ciclo de definição reúne informações que permitem à alta administração avaliar a carteira ótima de programas e projetos da Companhia. Após essa definição, há uma visão clara das entregas planejadas, incluindo escopo, principais marcos, custos, riscos e resultados esperados. O ciclo de entrega tem por objetivo garantir a execução do planejado, com revisões periódicas ou pontuais do plano do portfólio, sempre que houver mudanças relevantes, como alterações na disponibilidade de recursos ou na estratégia corporativa.

O portfólio é o mecanismo que direciona esforços e recursos da organização para a execução da estratégia, conectando os objetivos estratégicos aos programas e projetos. Essa conexão é feita por meio da gestão de benefícios, que permite desdobrar um objetivo estratégico em diversos benefícios, sendo possível que um mesmo programa ou projeto contribua para mais de um benefício.

O portfólio 2025 do Metrô foi composto por subportfólios, organizados por diretoria. Essa divisão facilitou o alinhamento das iniciativas com as prioridades de cada área da empresa. A priorização e seleção dos projetos ocorreram dentro de cada subportfólio, sendo posteriormente balanceados para maximizar os resultados para a organização.



Figura: Subportfólios

Em 2025, a gestão dos 31 projetos e programas que compunham o portfólio do Metrô foi realizada por meio de metodologias preditivas, adaptativas ou híbridas, escolhidas conforme o contexto e a necessidade de cada iniciativa.

A estrutura de Escritórios de Projetos (PMOs) está presente em níveis corporativo, de diretorias e de gerências, garantindo padronização, suporte metodológico e governança eficaz.

O acompanhamento e reporte dos programas e projetos do portfólio foram realizados mensalmente à Diretoria, garantindo transparência, visibilidade das mudanças estratégicas e dos resultados alcançados. O processo também permitiu identificar e escalar tempestivamente riscos críticos, apoiando a tomada de decisão.

Essa estrutura permitiu ao Metrô responder com agilidade e eficiência às demandas do ambiente de negócios, mantendo o foco nos objetivos estratégicos e na geração de valor para a sociedade.

Certificações

As certificações profissionais em gerenciamento de projetos atestam e institucionalizam os conhecimentos, habilidades e atitudes previamente estabelecidos como referência para determinada competência. Em 2025, o Metrô obteve mais uma certificação PMP, além das certificações PMI-CP, voltada para o setor da construção, e da PMO-CP, que reconhece aptidões no gerenciamento de escritórios de projetos. Atualmente, o Metrô possui um portfólio de 101 certificações, distribuídas conforme descrito a seguir:

Gestão de Projetos

- PMP: 63 certificações
- CAPM: 2 certificações
- PRINCE2: 1 certificação
- PMI-ACP: 1 certificação

Agilidade e Scrum

- PSM I: 22 certificações
- PSPO I: 4 certificações
- EXIN-ASF: 2 certificações
- PSM II: 1 certificação

Gestão de Riscos

- PMI-RMP: 2 certificações

Gestão de Portfólio

- MoP Foundation: 1 certificação

Escritório de Gestão de Projetos (PMO)

- PMO-CP: 1 certificação

Construção

- PMI-CP: 1 certificação

O Metrô valoriza e incentiva as certificações para aprimorar e validar as competências dos nossos profissionais.

Segurança da Informação e Cibersegurança

O Metrô, atenta à crescente complexidade dos riscos cibernéticos, consolidou em 2025 avanços significativos na integração da segurança da informação à sua governança corporativa. As áreas gestoras de **Tecnologia da Informação e Comunicação (TIC), Tecnologia Operacional (TO), Riscos e Compliance em conjunto com Comitê Permanente de Avaliação de Riscos Cibernéticos (CPARC)** mantêm processos robustos e contínuos de gestão de riscos cibernéticos, com identificação, avaliação e monitoramento preventivo dos principais fatores, garantindo a resiliência da Companhia frente às ameaças digitais, fortalecendo a Segurança dos Ambientes, Continuidade de Serviços e Alinhamento com Normas Regulatórias.

Em 2025, foi realizada uma avaliação abrangente da maturidade em segurança cibernética, utilizando metodologias reconhecidas internacionalmente, como o NIST CSF 2.0 e ISA/IEC 62443. O processo contemplou as funções de **Identificar, Proteger, Detectar, Responder e Recuperar**, com avanços em governança e proteção de ambientes críticos.

Estes avanços demonstram compromisso com a evolução da segurança cibernética, alinhando práticas internacionais, governança corporativa e cultura organizacional. O foco para os próximos ciclos é consolidar processos, ampliar a automação e fortalecer a resiliência frente às ameaças digitais, garantindo a continuidade dos serviços e a proteção dos ativos críticos.

Indicador projetos inovação

Projetos de Inovação

8

Projetos Matriciais

Manutenção 5.0

Metrologística

Hidrometria nas Estações

Ações estratégicas em destaque

- Programa Laboratório de Ideias do Metrô – Plim: cultura, capacitação e projetos de inovação
- Metroday – Programa Metrô-Universidades
- Gestão de Patentes
- Fomento para Inovação: Embrapii
- Hub de Inovação Aberta do Metrô – MetroHub em São José dos Campos: Projeto de Tecnologias Assistivas IPT-SJC com recurso Embrapii e Desafio Hidráulico CPSI.
- Squad de Contratação Pública de Inovação: Pregão com I.A., consultoria a 4 projetos de inovação, Termos de Cooperação, Encomenda Tecnológica e CPSI.

PLIM – Programa Laboratório de Ideias do Metrô

O PLIM completa cinco anos em sua 5ª edição, consolidando-se como um programa estruturante de inovação colaborativa da Companhia, voltado ao fortalecimento da cultura de inovação e ao estímulo ao protagonismo e ao espírito empreendedor dos metroviários.

Criado em 2020, o programa tem como propósito mobilizar o conhecimento interno por meio da geração de ideias criativas, tecnológicas e orientadas à melhoria de processos, produtos e serviços, alinhadas aos desafios estratégicos da organização.

Em sua 5ª edição, o PLIM passou por uma reformulação metodológica, estruturando-se em dois fluxos de desenvolvimento complementares: um voltado à rápida implantação de ideias de menor complexidade e outro direcionado à prototipagem e prova de conceito de soluções mais complexas, ampliando sua capacidade de atender diferentes níveis de maturidade e potencial de transformação das ideias.

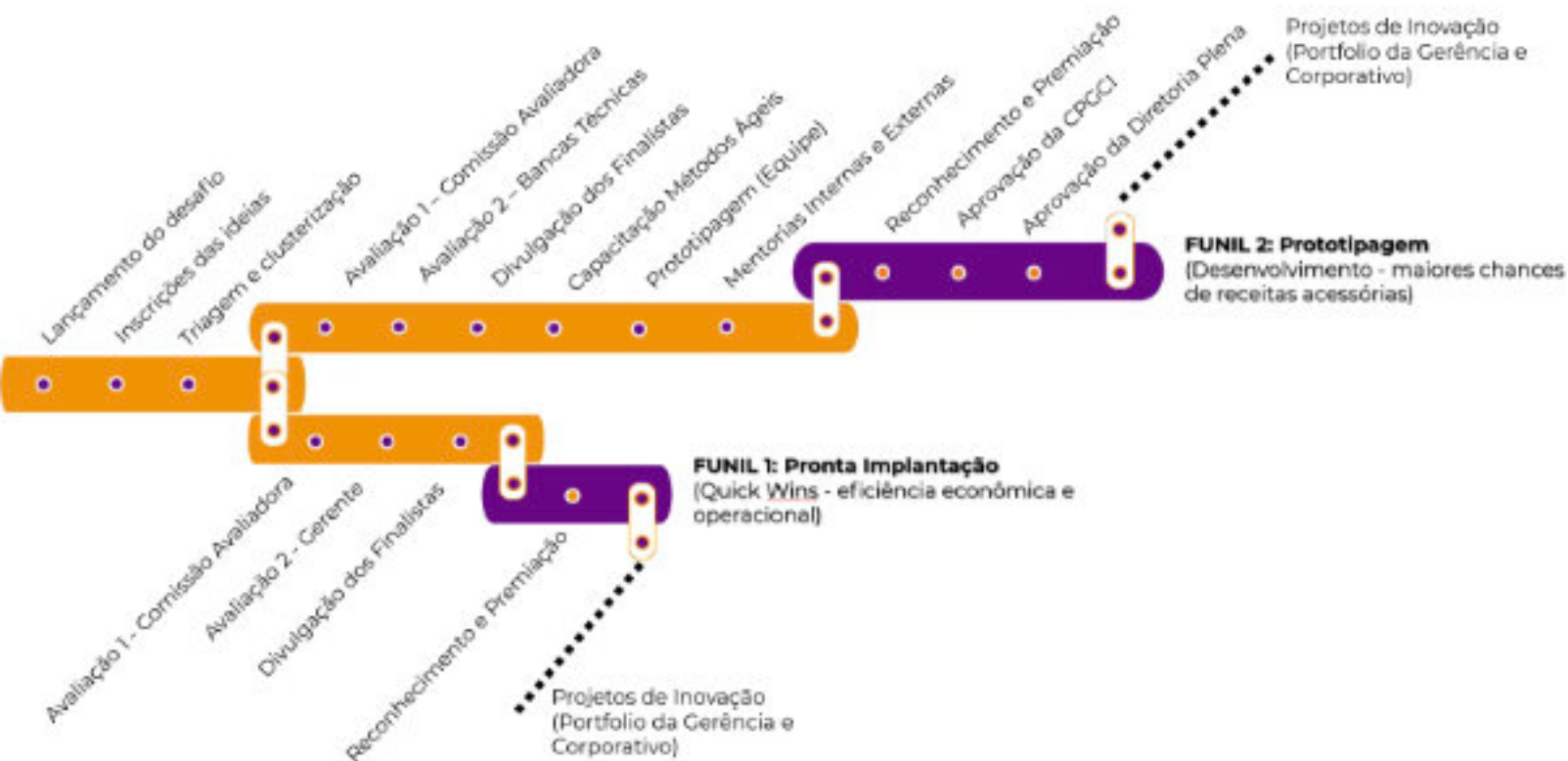


Figura: Linha do tempo do Programa (PLIM)

Nesta quinta edição o programa lançou o desafio corporativo: "Como podemos alavancar o nosso desempenho corporativo, aplicando tecnologias emergentes, para aumentarmos as receitas não-tarifárias e/ou reduzirmos o custeio e os impactos advindos das reestruturações organizacionais?"

Conheça os grandes números da edição:

Indicador programa de Ideias Plim

228

ideias inscritas -
5ª edição



108

inovadores(as)

1.551

acessos na
plataforma Plim

GIS Corporativo – Evolução em 2025

Em 2025, o Metrô consolidou o Sistema de Informações Geográficas (GIS Corporativo) como plataforma estratégica para gestão geoespacial, assegurando interoperabilidade com sistemas corporativos e suporte às fases de planejamento, anteprojeto e estudos ambientais. Essa evolução reforçou a integração entre dados técnicos e processos decisórios, mantendo a premissa de transformar dados em informação confiável e auditável.

O GIS Corporativo foi amplamente utilizado em estudos e projetos de expansão, incluindo os anteprojetos das novas linhas. Destaca-se a integração com a metodologia Building Information Modeling (BIM), fortalecida no Anteprojeto de Engenharia da Linha 22-Marrom, permitindo análises conjuntas de modelos tridimensionais e dados georreferenciados.

Em 2025, foi publicada especificação técnica que padroniza a representação e publicação de dados geoespaciais no GIS Corporativo. Está em fase final, Instrumento Normativo para orientar a produção e uso desses dados, garantindo governança e rastreabilidade. Além disso, houve ampliação do uso do ArcGIS Online e capacitações internas, consolidando a cultura digital e a interoperabilidade entre áreas técnicas.

No planejamento da expansão, o Metrô reforçou a transparência com o Mapa Digital Georreferenciado do Sistema Metroviário, integrando gradualmente áreas de Obras e Operações à plataforma GIS. O grande destaque é o Hub de Projetos, em fase final de desenvolvimento, o Hub será acessível a funcionários e parceiros, reunindo dados finais de projetos e funcionando como repositório corporativo geoespacial, fortalecendo governança e colaboração.

A prática do GIS Corporativo trouxe ganhos significativos: redução de inconsistências e retrabalho, maior integração entre equipes e disciplinas e agilidade na tomada de decisão com dados acessíveis e auditáveis. Isso reforça o compromisso do Metrô com a inovação contínua, garantindo que a informação geoespacial seja reconhecida como um ativo estratégico para a Companhia e para a sociedade.



Figura: Sistema GIS Corporativo



Mobilidade Sustentável

O Metrô na direção da resiliência climática

O Metrô tem aprimorado os processos de análise dos impactos e riscos ambientais, sociais e de governança para avaliar os cenários presentes e futuros e possíveis consequências na estratégia de negócios e no planejamento financeiro para a prestação de serviço público e para a expansão da rede metroviária.

A abordagem das mudanças climáticas, nas várias dimensões da sua atuação, está sendo ampliada, com o objetivo de gerir riscos e as vulnerabilidades climáticas e aumentar a resiliência climática dos ativos do Metrô, para garantir a continuidade do negócio perante eventos extremos, fortalecer a tomada de decisão sobre investimentos futuros e assegurar um modelo de governança alinhado à agenda ESG e às exigências do mercado.

As medidas de mitigação de emissões de GEE são implementadas no ciclo de vida dos empreendimentos metroviários, desde as fases de planejamento e concepção e estão atreladas a uma visão de longo prazo em relação às dimensões do desenvolvimento das cidades, associadas à urbanização, ao dinamismo econômico e ao meio ambiente.

A incorporação de diretrizes de sustentabilidade nas fases de planejamento e concepção dos projetos de expansão da rede metroviária visa mitigar impactos e riscos, além de identificar oportunidades para promover benefícios relacionados ao desempenho ambiental na operação. Essas diretrizes complementam iniciativas de gestão de energia, fundamentais tanto pelo impacto no desempenho climático, quanto pela sustentabilidade financeira, considerando os custos de aquisição de energia elétrica e o fato de ser a principal fonte de emissão de GEE da Companhia.

O agravamento dos eventos climáticos tem exigido um trabalho de interconexão e de integração de diretrizes para a redução das emissões de GEE e de adaptação às mudanças climáticas. Nos projetos de expansão da rede, estas diretrizes estão relacionadas à substituição modal e a capacidade de transferência dos passageiros de outros modos para o metrô, à tecnologia e à eficiência energética e à integração de outras abordagens para a promoção da mobilidade e o desenvolvimento urbano sustentável.

As iniciativas de mitigação e adaptação às mudanças climáticas adotadas pelo Metrô estão alinhadas às ações do Plano de Ação Climática e Desenvolvimento Sustentável para São Paulo (PAC 2050) para os setores de transportes e de energia, especialmente em relação à expansão da rede metroviária e à promoção da transferência de passageiros de automóvel para o Metrô. Destacam-se também as estratégias para a eficiência energética e a redução do consumo de energia com a definição de soluções tecnológicas, construtivas, operacionais, a adoção de Soluções baseadas na Natureza – SbN nos projetos, melhorias em equipamentos e sistemas e as iniciativas para a autoprodução de energia de fontes renováveis.

Estratégias de mitigação das emissões de GEE

O Metrô adota uma abordagem integrada e transversal na condução de suas ações e na definição de estratégias de sustentabilidade e mudanças climáticas nas dimensões do negócio. A principal ação para a mitigação das emissões de GEE se inicia com a expansão da rede, que envolve a adoção de uma visão de longo prazo e a atuação de forma integrada a outras esferas do desenvolvimento das cidades.

No planejamento e concepção dos projetos, o Metrô internaliza diretrizes gerais para implantar uma infraestrutura adequada, sustentável e resiliente aos efeitos das mudanças climáticas e para prover uma rede de transporte integrada capaz de promover a substituição modal e a transferência de passageiros de outros modos para o metrô através da oferta de um serviço rápido, confiável e com regularidade.

No processo de definição de alternativas tecnológicas e construtivas são consideradas especificações técnicas e de serviços adequadas aos princípios da construção sustentável e legislação pertinente, orientando também a definição de insumos e processos na etapa de implantação de novas linhas, de forma a promover a inovação, a redução de impactos na operação e manutenção da rede metroviária.

A redução de consumo de energia e a eficiência energética são obtidas com a adoção de inovações tecnológicas, modificação de procedimentos, modernização dos sistemas de controle, de material rodante, de equipamentos fixos, dos sistemas de ventilação e iluminação, dentre outros.



Figura: Estratégias de mitigação das emissões de GEE

Gestão de Riscos e as medidas de mitigação e adaptação climática

O Metrô tem processos consolidados e abrangentes no desenvolvimento de projetos de novas linhas metroviárias.

Os impactos e riscos ambientais associados às atividades de construção civil pesada, à execução de obras e métodos construtivos, analisados nos estudos ambientais que subsidiam o licenciamento ambiental dos novos empreendimentos, são monitorados e controlados na gestão ambiental durante toda a implantação das obras e na fase de operação da linha.

Na fase de operação, o Metrô possui riscos mapeados, procedimentos e medidas preventivas e corretivas frente a possíveis impactos decorrentes de chuvas extremas, descargas atmosféricas ou ventos fortes.

Este processo de análise de riscos e vulnerabilidades climáticas está sendo aprimorado, considerando o contexto de agravamento e aumento das incertezas frente às mudanças climáticas. O objetivo é avaliar os aspectos físicos e regulatórios, levando-se em consideração as infraestruturas existentes, bem como, estabelecer os efeitos financeiros dos riscos associados e definir oportunidades para ampliar a resiliência climática dos projetos implantados e em operação.

Medidas de mitigação e adaptação climática

Os riscos hidrológicos são avaliados nas fases iniciais de planejamento e concepção das novas linhas. Desde essa etapa, são adotadas soluções de engenharia, arquitetura e inserção urbana para reduzir impactos na fase de operação.

Soluções Baseadas na Natureza possibilitam o aprimoramento do desempenho ambiental das unidades construtivas, considerando os seus benefícios adicionais e a capacidade de integrar resultados para adaptação e mitigação de emissões de GEE simultaneamente.

Na fase de operação, são aplicadas medidas preventivas e corretivas para reduzir a probabilidade e os impactos de ocorrências relacionadas a fatores de riscos climáticos.

Gestão das Emissões de GEE

A gestão das emissões de GEE desenvolvida pelo Metrô envolve aspectos estratégicos relacionados à energia elétrica, principal fonte de emissão de GEE, os custos associados para sua aquisição e a eficiência energética. Compreende também o acompanhamento do contexto brasileiro no que se refere ao clima e à geração da energia elétrica, os planos de transição energética e os planos de ação climática do Estado de São Paulo.

Desde 2008, o Metrô realiza o Inventário de Emissões de GEE constituindo-se em uma base consolidada e robusta de dados sobre as principais fontes de emissão de gases de efeito estufa associadas

às atividades que o Metrô realiza na administração, operação e manutenção do serviço sob sua responsabilidade. A partir destes dados, são monitorados os indicadores de desempenho climático que comprovam a contribuição do Metrô para cenários de baixo carbono. Em 2025, o Metrô obteve, pela primeira vez, a Declaração de Verificação do Inventário de Emissões de Gases de Efeito Estufa - Metrô de São Paulo relativa à edição de 2024. Esta iniciativa assegura que o Inventário foi elaborado de acordo com as Especificações do Programa Brasileiro GHG Protocol – Contabilização, Quantificação e Publicação de Inventários Corporativos de Emissões de Gases de Efeito Estufa.

Energia e emissões

O consumo de energia para a operação do sistema é a principal fonte de emissão de GEE do Metrô e representa mais de **95% do total consumido**. No período entre 2024 e 2025 houve uma queda de **3% do consumo energético para a operação**, ainda que tenha havido um aumento de **0,3% na demanda de passageiros**, indicando ganho de eficiência energética por passageiro transportado. O consumo de energia de tração por carro-quilômetro variou de 2,76 kWh/carro.km, em 2024, para **2,62 kWh/carro.km em 2025**.

O desempenho climático do Metrô de São Paulo é positivo, considerando que as emissões evitadas pela operação do sistema se mantêm superiores às emissões geradas com o consumo de energia elétrica, como mostra o balanço líquido de emissões.

Balanço das emissões de carbono

O desempenho ambiental e climático da rede em operação e os investimentos na expansão da rede metroviária contribuem para a redução das emissões de GEE do setor de transportes na Região Metropolitana de São Paulo-RMSP.

A avaliação dos benefícios para a mitigação dos efeitos das mudanças climáticas pelo Metrô é realizada com base nos impactos da rede metroviária em operação, considerando as emissões evitadas e as emissões geradas em função do consumo de energia elétrica para operação, em unidade de CO₂e. **No ano de 2025**, o balanço de carbono foi de **550 mil toneladas em CO₂e de emissões evitadas líquidas**. Esse resultado foi obtido ao considerar que **foram evitadas 568 mil toneladas**, com a existência e operação da rede do Metrô, **e emitidas 18 mil toneladas em decorrência do consumo de energia elétrica na operação**. Isso significa que, **para cada tonelada de CO₂e emitida pela operação dos trens, foi evitada a emissão de 31 tCO₂e**.

Esses benefícios tornam-se ainda mais evidentes ao comparar as emissões de GEE por passageiro-quilômetro do Metrô com as emissões geradas por outros modos da RMSP. Em 2025, para **transportar um passageiro** por uma distância de **um quilômetro, a operação do Metrô resultou em uma emissão indireta de 3 gramas em CO₂e/pkm**.

A intensidade de emissões por passageiro-quilômetro média obtida pelos metrô do mundo, em estudos realizados pelo Imperial College de Londres, responsável pelo benchmarking entre empresas do setor de transporte de passageiros sobre trilhos, aponta que o valor de referência é 50g CO₂e / pkm, muito superior aos resultados do Metrô.

Comunicação da sustentabilidade e do desempenho climático

Desde 2023 o Metrô passou a registrar publicamente o desempenho ambiental e climático no **CDP – Transformando transparência em ação**, plataforma global de acesso a informações por investidores. Em 2025, manteve a nota “B” na classificação global de empresas, demonstrando conhecimento e gestão consistente de ações de mitigação e adaptação climática e em segurança hídrica.

Em 2025, foi aprovada a Política de Responsabilidade Social, Ambiental e Climática-PRSAC do Metrô, proposta pela Comissão Permanente de Sustentabilidade e Mudanças Climáticas-CPSMC. A PRSAC define princípios e diretrizes para prevenção, mitigação e adaptação aos impactos, além da promoção de benefícios socioambientais.

Em 2025, iniciativas realizadas pelo Metrô foram incluídas no Mapeamento de Iniciativas Climáticas Urbanas no Brasil, organizado pelo Ministério das Cidades e lançado na COP 30.

Elas foram inscritas de forma voluntária pela Companhia e avaliadas por pesquisadores da *Urban Climate Change Research Network - Latin America* (UCCRN-LA) em conjunto com a equipe do Ministério das Cidades. Entre elas, estão: o Inventário de emissões de gases de efeito estufa do Metrô, a adoção de Soluções Baseadas na Natureza no Projeto Básico da Linha 19-Celeste, o mapeamento dos riscos hidrológicos no desenvolvimento dos Anteprojetos de Engenharia do Metrô, a autoprodução de energia centralizada por fonte solar, a implantação de usina fotovoltaica de minigeração na estação Brás da Linha 3-Vermelha e o Projeto de Certificação LEED BD+C da estação Anália Franco da Linha 2-Verde.

A experiência e a atuação em ESG são divulgadas e compartilhadas em fóruns técnicos internacionais, como o *CoMET – Community of Metros* e a *Alamys-Asociación Latinoamericana de Metros y Subterráneos*, e em fóruns técnicos nacionais com a disseminação de indicadores de desempenho climático associados ao metrô para gestão de emissões.

Como empresa de capital aberto (categoria B), o Metrô está se preparando para atender às normas do **ISSB – International Sustainability Standards Board**, com a obrigatoriedade pela CVM, de divulgar informações financeiras relacionadas à sustentabilidade e clima a partir do ano-base 2026, conforme os padrões **IFRS S1** (sustentabilidade) e **IFRS S2** (climático).

O respeito ao meio ambiente está no presente, no passado e no futuro do Metrô

Desde a concepção até a operação, os empreendimentos metroviários passam por criteriosas análises técnicas para que os aspectos ambientais, sociais e econômico-financeiros sejam atendidos e obedeçam à legislação vigente. O licenciamento ambiental, procedimento obrigatório para os empreendimentos metroviários, mais do que um ato administrativo, é um importante instrumento de gestão socioambiental dos empreendimentos.

No ano de 2025, o Metrô obteve junto à Companhia Ambiental do Estado de São Paulo (CETESB) a Licença Prévia (LP) do Trecho Fernão Dias (exclusive)-Dutra da Linha 2-Verde e junto à Secretaria do Verde e do Meio Ambiente do Município de São Paulo (SVMA) a Licença Ambiental de Instalação (LAI) referente à adequação viária da Av. Ragueb Chohfi, entre os nº 2.729 e 4.035, para implantação da via elevada da Linha 15-Prata. Também foi protocolado junto à CETESB o pedido da Licença de Instalação (LI) referente à estação Dutra das linhas 2-Verde e 19-Celeste.

Além disso, a manutenção das Licenças de Instalação e Operação dos empreendimentos demandaram a apresentação de 24 relatórios técnicos de acompanhamento aos órgãos ambientais ao longo do ano de 2025, que demonstram o cumprimento de todos os programas ambientais previstos no

processo de licenciamento para todas as linhas em instalação e em operação pelo Metrô. Entre os relatórios citados, destaca-se o envio do relatório de solicitação de Licença Ambiental de Operação do trecho **Washington Luís – Aeroporto de Congonhas – Morumbi** da Linha 17-Ouro. O relatório consolida o atendimento às exigências da fase de instalação com vistas a permitir que o órgão ambiental (SVMA) conceda a Licença Ambiental de Operação.

Também em 2025, foram renovadas e unificadas as duas Licenças de Operação (LO) da Linha 1-Azul, renovadas e unificadas as seis Licenças de Operação (LO) junto à CETESB, garantindo a operação de cada empreendimento até 2035. Esse avanço foi resultado do cumprimento rigoroso dos programas ambientais pelo Metrô.

Áreas Contaminadas

O Decreto Estadual nº 59.263/2013 conceitua área contaminada como aquela que apresenta quantidades ou concentrações de substâncias em condições de causar danos à saúde humana, ao meio ambiente ou a outros bens juridicamente tutelados, ou que representem risco concreto de sua ocorrência. Na implantação de novas linhas metroviárias, é frequente a necessidade de desapropriar imóveis contaminados. Nessa hipótese, o Metrô assume a gestão do passivo ambiental, em conformidade com a legislação vigente, tornando-se responsável solidário pelas

medidas ambientais aplicáveis à área. Ademais, busca-se, no âmbito jurídico, que as apurações do passivo realizadas por perícia ambiental sejam consideradas na composição do valor indenizatório da desapropriação.

Em 2025, o total de áreas suspeitas, com potencial de contaminação ou contaminadas em processo de gerenciamento ou aguardando manifestação do órgão ambiental para encerramento, é de 37 áreas pertencentes aos empreendimentos em expansão e operacionais. Destas 37, em 32 delas há investigação, monitoramento ou plano de intervenção ainda em andamento (plano em elaboração ou com medida de intervenção já em fase de cumprimento). Para o encerramento das demais (5 áreas) aguarda-se a manifestação da CETESB. As atividades de gerenciamento podem compreender campanhas de monitoramento de águas subterrâneas, vapores em solo, investigação detalhada, avaliação de risco à saúde humana, elaboração de plano de intervenção e processo de remediação.

O término do gerenciamento das áreas está condicionado aos resultados obtidos nas investigações e nas eventuais medidas de intervenção que possam ser adotadas.

Atualmente as áreas gerenciadas estão em unidades operacionais (Pátio e Subestação Tamanduateí) e trecho em expansão da Linha 2-Verde (entre Vila Prudente e Dutra), áreas

remanescentes da fase de implantação do trecho São Paulo Morumbi-Vila Sônia da Linha 4-Amarela e áreas existentes nos trechos em obras da Linha 15-Prata, tanto no trecho Vila Prudente – Ipiranga, como no trecho Jardim Colonial –Jacu Pêssego (incluindo o Pátio Ragueb Chohfi).

Destaca-se a obtenção de pareceres favoráveis à reutilização de áreas contaminadas existentes nas obras da Linha 15-Prata, tanto no trecho Vila Prudente – Ipiranga, como nas obras de adequação viária da Av. Ragueb Chohfi. Estas áreas seguem em processo de gerenciamento, mas tiveram a intervenção aprovada pela CETESB e pela Secretaria do Verde e do Meio Ambiente, o que permite que o Metrô siga com as obras do empreendimento cumprindo todas as medidas de controle institucional que foram estabelecidas, garantindo a segurança dos trabalhadores e o não agravamento dos cenários de contaminação.

Atualmente aguarda-se a reabilitação da área da Subestação Tamanduateí da Linha 2-Verde, de três áreas contaminadas gerenciadas durante as obras da Linha 4-Amarela, sendo duas no Prolongamento Vila Sônia e outra no acesso da Estação Paulista, e de uma área existente na região do Track Switch a oeste da Estação Vila Prudente da Linha 15-Prata.

Restauração Ecológica

O Metrô possui processos de restauração ecológica em andamento em Unidade de Conservação Estadual no Município de Santa Isabel e que fazem parte do cumprimento de Termos de Compromisso de Recuperação Ambiental referentes a intervenções em APP ocorridas durante as obras do Pátio Guido Caloi da Linha 5-Lilás, de expansão da Linha 4-Amarela (próximo à estação Vila Sônia) e no trecho em expansão da Linha 2-Verde entre as estações Vila Prudente e Penha, que representam a recuperação de duas áreas de 5,5 e 8 hectares respectivamente.

A restauração referente às compensações devidas aos manejos arbóreos e intervenções em APP das obras da Linha 2-Verde (8 hectares) é objeto de contrato celebrado no ano de 2023. O contrato precisou ser suspenso entre outubro de 2024 e outubro de 2025 em razão de incêndio ocorrido na Unidade e Conservação em setembro de 2024. A restauração foi retomada e tem plantios previstos para ocorrerem no período chuvoso entre os anos de 2025 e 2026. Para a área de 5,5 hectares, houve necessidade de rescindir o contrato com a empresa anteriormente responsável pela restauração ecológica, também em função dos impactos causados no incêndio ocorrido durante a estiagem do ano anterior. Atualmente o Metrô está conduzindo o processo que dará origem a uma nova contratação.

Estes processos de restauração preveem a recuperação ambiental das áreas mencionadas com plantio de espécies nativas conjugado à condução da regeneração natural da área em questão, de acordo com a Resolução SMA nº 32/2014.

Em 2025 foi obtida, junto à CETESB, a autorização para Supressão de Vegetação e Intervenção em Área de Preservação Permanente (ASV), da futura Estação Penha de França da Linha 2-Verde.

Para as obras do trecho Penha – Dutra da Linha 2-Verde, bem como as obras da Linha 19-Celeste, estima-se a necessidade de realização de compensação ambiental, devida aos manejos arbóreos e intervenção em APP, que somam 45 hectares de restauração ecológica em unidade de conservação dentro do Município de São Paulo. Por esta razão, o Metrô já obteve anuência prévia da Divisão de Gestão de Unidades de Conservação da Secretaria do Verde e do Meio Ambiente do Município de São Paulo para realizar a recuperação de uma área existente no Parque Natural Municipal Fazenda do Carmo. Atualmente está desenvolvendo um projeto de compensação que será a referência para a abertura de um Termo de Compromisso de Recuperação Ambiental corporativo. Ou seja, um compromisso que poderá servir aos dois empreendimentos citados.

Arqueologia

Durante a concepção de novos empreendimentos são realizados estudos para avaliação de seus impactos. Além das questões ambientais, os estudos trazem o conhecimento sobre a formação da cidade e revelam aspectos arquitetônicos, culturais e históricos das áreas de inserção e registros históricos. Também antecipam a possibilidade de existência de vestígios de ocupação humana nessas áreas.

Durante as obras de implantação, o patrimônio arqueológico ainda preservado no subsolo da cidade pode ser resgatado ou preservado *insitu* com as devidas medidas de salvaguarda e sinalização do sítio. Os vestígios materiais do modo de vida das pessoas compreendem diversos aspectos: tipos de moradia, hábitos alimentares e utensílios domésticos, consumo, atividades profissionais, industrialização, transportes, religiosidade, costumes, entre outros.

Em função das obras de expansão das linhas 2-Verde, 4-Amarela, 5-Lilás, 15-Prata e 17-Ouro, uma série de achados arqueológicos se encontra hoje sob a tutela de instituições, com o aval do IPHAN, que zelam pelo patrimônio histórico e cultural.

Em 2025, foram realizadas atividades de monitoramento arqueológico durante as obras de adequação viária da avenida Ragueb Chohfi, e para as obras do trecho Jardim Colonial – Jacu Pêssego da Linha 15-Prata.

Ainda na gestão do patrimônio histórico e arqueológico na expansão da Linha 2-Verde, destaca-se a área do Complexo Rapadura, na qual houve ocorrência de vestígios arqueológicos em dois locais distintos durante a etapa de prospecções que antecederam as obras. O IPHAN, então, indicou a necessidade de realização de monitoramento arqueológico até o término da instalação daquela unidade construtiva, trabalho que vem sendo realizado por empresa contratada pelo Metrô.

Também por recomendações do IPHAN, os possíveis artefatos de interesse histórico foram mantidos *in situ* e estabelecidas envoltórias de proteção, dentro das quais é vedada qualquer intervenção em subsolo ou em superfície, bem como a supressão de árvores e o tráfego de equipamentos.

Gestão de Energia – ISO 50.001

Foi formalizado o Grupo de Trabalho responsável pela implementação do Sistema de Gestão de Energia, com base nos requisitos da ISO 50.001.

A Linha 3–Vermelha foi escolhida como modelo de Gestão de Energia, iniciando-se o processo de certificação ISO 50.001, com essa linha definida no escopo. A certificação está prevista para o primeiro semestre de 2026.

Nesse trabalho está sendo aplicado todo o know-how do corpo técnico do Metrô de São Paulo, composto por especialistas em energia e por equipes já consolidadas nos Sistemas de Gestão da Companhia.

Como resultado da Chamada Pública de Projetos (CPP) de Eficiência Energética, a concessionária ENEL concluiu a substituição de 18.000 lâmpadas fluorescentes por lâmpadas LED em diversas estações das Linhas 2, 3 e 15, representando uma etapa importante concluída em 2025.

Comitê de Energia

Em 2025, o Comitê de Energia realizou iniciativas voltadas à redução do consumo e dos custos de energia, com foco especial no aumento da eficiência energética. Entre as ações desenvolvidas, destacam-se:

- Modelagem e implementação do Programa de Oferta de Trens, com modalidades otimizadas conforme a demanda diária de passageiros.
- Otimização e implementação do Trem Padrão por Desempenho via ATC na Linha 3–Vermelha.
- Revisão da parametrização do Modelamento Energético Operacional do CBTC na Linha 1–Azul.
- Implantação em andamento de painéis solares na estação Brás, da Linha 3–Vermelha, e desenvolvimento do projeto inovador de estação autônoma na estação Ipiranga, da Linha 15–Prata.
- Implantação e monitoramento de medidores inteligentes nas Subestações Primárias e Retificadoras, otimizando o controle do consumo de energia de tração elétrica dos trens.
- Concepção de novos modelos de eficiência energética para inversores de tração de 750 Vcc para 22 kVca nas Subestações Retificadoras.
- Realização de Chamamento Público para Autoprodução de Energia, que resultou na formação de consórcio para instalação de uma planta solar na cidade de Lagoa do Barro, no Piauí.

A usina solar de Lagoa do Barro iniciará a produção em janeiro de 2027. A produção está prevista para durar 15 anos, oferecendo benefícios associados à energia solar e competitividade em relação aos preços do Mercado Livre de Energia.

Os trabalhos do Comitê de Energia integram o Plano de Negócios da Companhia, no Programa Energia 5.0, e contam com o apoio tecnológico da Gestão do Escritório de Projetos. Também fazem parte desse programa os projetos Trem 5.0 e o Sistema de Automação Total em Eficiência Energética.

Custos da Operação – Energia Elétrica

Em 2025, as ações de gestão de energia realizadas pela Companhia resultaram em economia de aproximadamente R\$ 13,7 milhões. O custo total com energia elétrica para operação da rede do Metrô em 2025 foi de R\$ 148,2 milhões, comparado aos R\$ 161,9 milhões registrados em 2024.

O custo médio da energia em 2025 foi de R\$ 369,66/MWh, frente aos R\$ 390,05/MWh de 2024.

A redução dos custos ocorreu apesar do rompimento de contrato por parte da empresa fornecedora no Mercado Livre de Energia, em julho de 2025, e apesar do reajuste médio de +13,94% nas tarifas da Enel, conforme a Resolução Homologatória nº 3.477, de 1º de julho de 2025, ainda vigente no primeiro semestre de 2026.

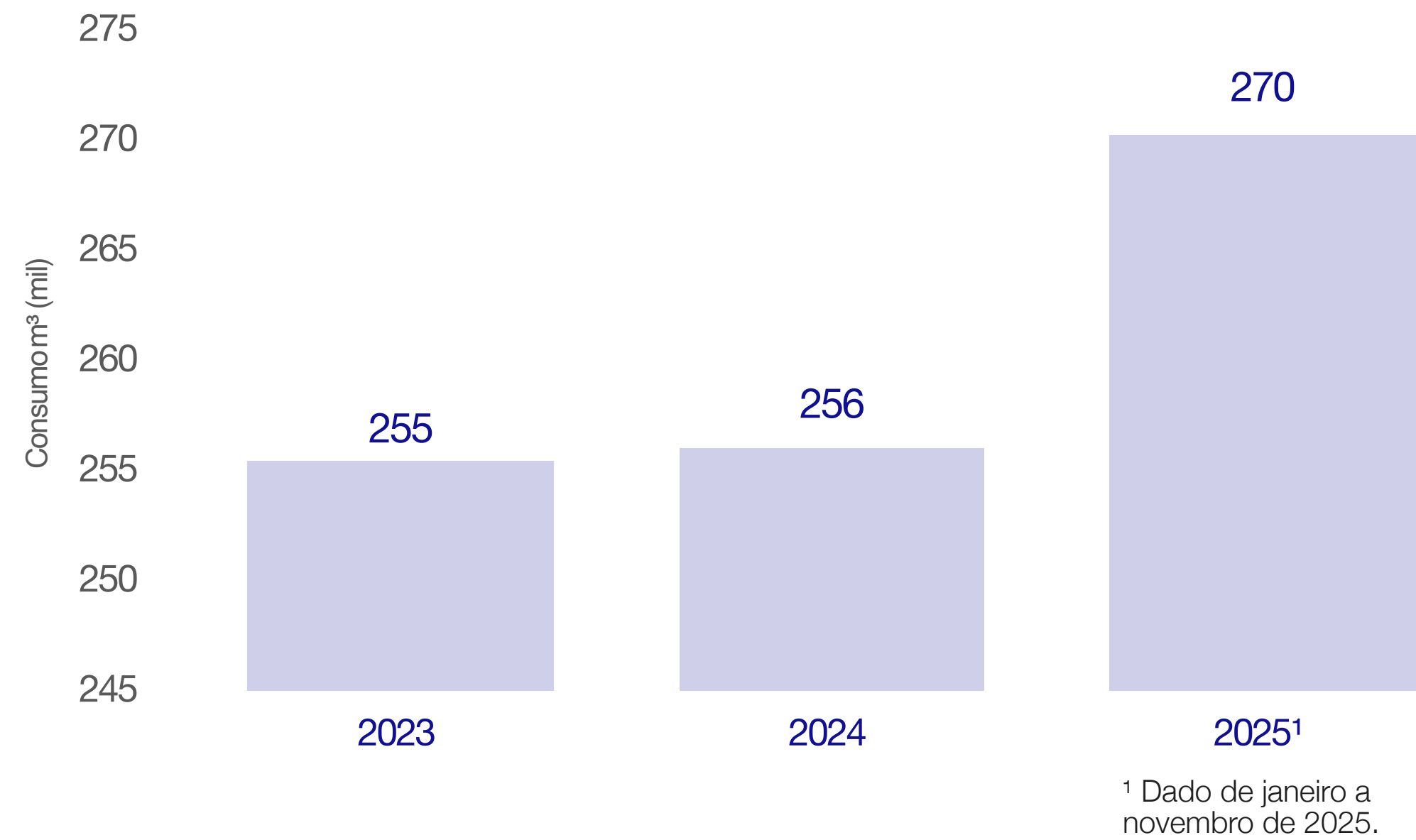
Gestão da Água

Sistema de Gestão Ambiental

O consumo de água potável nas estações, pátios e edifícios do Metrô tem pequenas variações desde 2020, sendo que as estações contribuem com mais de 50%.

Em 2025, houve um aumento de consumo devido a implantação de sanitários públicos em algumas estações das linhas 1-Azul e 2-Verde. O controle dos vazamentos é feito através da leitura dos hidrômetros das estações duas vezes ao dia.

Para automatizar esta leitura, um sistema de telemetria está sendo desenvolvido em parceria com o Centro Tecnológico de São José dos Campos.



Gestão de Resíduos

Sistema de Gestão Ambiental

Em 2025, o Metrô manteve o aprimoramento contínuo das práticas de gerenciamento de resíduos, em alinhamento aos princípios e diretrizes da Política Nacional de Resíduos Sólidos (PNRS), reforçando seu compromisso com a sustentabilidade ambiental e a economia circular.

A logística reversa consolidou-se como instrumento estratégico para a destinação ambientalmente adequada de resíduos com potencial significativo de impacto ambiental, como baterias alcalinas, pilhas e baterias portáteis, pneus do monotrilho, embalagens de spray incapacitante e embalagens plásticas de óleos lubrificantes provenientes das atividades de manutenção.

Adicionalmente, tivemos o recolhimento pela empresa fornecedora dos coletes à prova de balas utilizados pelo corpo de segurança. A empresa promove o reaproveitamento e a destinação ambientalmente adequada dos retalhos e aparas industriais para reutilização pela indústria nacional, bem como a destruição dos painéis balísticos em conformidade com a legislação vigente.

Essas ações asseguram o correto encaminhamento dos resíduos, sem a geração de custos diretos para o Metrô, além de promoverem a responsabilidade compartilhada pelo ciclo de vida dos produtos.

As lâmpadas fluorescentes descartadas são encaminhadas a empresas especializadas para a remoção segura do mercúrio, a segregação dos demais materiais e o posterior encaminhamento para reciclagem. Adicionalmente, a substituição progressiva das lâmpadas fluorescentes por tecnologia LED tem contribuído para a redução da periculosidade, do volume de resíduos gerados e do consumo de recursos naturais, reforçando a estratégia de prevenção e mitigação de impactos ambientais.



Educação Ambiental

O Metrô mantém, de forma contínua, ações de educação ambiental voltadas à conscientização e ao engajamento de seus colaboradores e parceiros. Os temas relacionados ao Sistema de Gestão Ambiental são abordados presencialmente, de maneira integrada aos demais Sistemas de Gestão, com ênfase na identificação, no controle e na mitigação dos aspectos e impactos ambientais associados aos processos operacionais.

Os demais treinamentos ambientais continuam sendo realizados, majoritariamente, em formato remoto, por meio de conteúdos disponibilizados na plataforma Unimetro Virtual, abrangendo temas como Emergências Ambientais e Sistema de Gestão Ambiental. Adicionalmente, treinamentos específicos são ministrados conforme demanda, incluindo as capacitações ambientais destinadas a empresas terceirizadas, reforçando a disseminação das boas práticas ambientais em toda a cadeia de atuação do Metrô.

Ações de Educação Ambiental nas Estações

Neste ano, o Metrô reafirmou seu compromisso com a sustentabilidade ao ampliar a conscientização dos passageiros sobre a importância da logística reversa de eletroeletrônicos, por meio de parcerias estratégicas firmadas a partir de chamamento público.

Integrada à programação da Virada Sustentável e em sintonia com os debates que antecederam a COP 30, a iniciativa ganhou ainda

mais relevância. A partir do início da Virada Sustentável, nos meses de outubro e novembro de 2025, o Metrô, em parceria com a GREEN e a COOPERMITI, disponibilizou coletores de eletroeletrônicos em 15 locais estratégicos, que permaneceram em operação até o encerramento da COP 30. Essa ação dialogou diretamente com os propósitos do evento internacional ao incentivar a economia circular, promover o descarte responsável e engajar a sociedade na redução dos impactos ambientais associados a esse tipo de resíduo.

Mais do que a quantidade de resíduos recolhidos, o principal resultado dessa ação foi a ampliação da conscientização de que esse tipo de material exige um encaminhamento adequado e diferenciado, contribuindo para a redução dos impactos ambientais associados.

Nº Ponto	Local	Linha	Kilos
1	São Joaquim	Linha 1 - Azul	170
2	Santana	Linha 1 - Azul	125
3	Saúde	Linha 1 - Azul	424
4	Tucuruvi	Linha 1 - Azul	124
5	Clínicas	Linha 2 - Verde	192
6	Paraíso	Linha 2 - Verde	221
7	Sacomã	Linha 2 - Verde	546
8	Tamanduateí	Linha 2 - Verde	153
9	Barra Funda	Linha 3 - Vermelha	27
10	Praça da Sé	Linha 3 - Vermelha	231
11	República	Linha 3 - Vermelha	79
12	Tatuapé	Linha 3 - Vermelha	144
13	Sapopemba	Linha 15 - Prata	121
14	Vila Prudente	Linha 15 - Prata	109
15	Pátio Jabaquara - Bloco N	Linha 1 - Azul	20
TOTAL COLETADO			2.684

Foto: Pontos de Coleta de Eletroeletrônicos



Construção Sustentável

Oportunidades em projetos e certificação em construção sustentável

A expansão da rede metrorviária, essencial para a mobilidade sustentável e o futuro da vida nas cidades, compreende o planejamento e a adoção de diretrizes estratégicas para projetos de infraestrutura de transporte de longa vida útil. Os estudos e as análises realizadas na fase de concepção dos projetos são pautados em parâmetros de sustentabilidade para a definição de soluções de tecnologia construtiva e inovação, integrando princípios de design e soluções baseadas na natureza para melhoria do desempenho ambiental e climático das infraestruturas futuras.

Desde estas fases iniciais, o Metrô de São Paulo adota os requisitos de construção sustentável LEED® BD+C Novas Construções e Grandes Reformas, agregando valor aos projetos e preparando o atendimento dos requisitos para futura certificação dos projetos.

Em 2025, o Metrô concluiu o desenvolvimento do Anteprojeto de Engenharia da Linha 22-Marrom, incorporando requisitos de construção sustentável

nos projetos das estações específicos para esta fase de projeto, podendo ser detalhados e complementados nas fases posteriores de projeto.

O Metrô está buscando a certificação LEED® BD+C Novas Construções e Grandes Reformas, versão 4, para a estação Anália Franco da Linha 2-Verde. As principais estratégias adotadas e previstas para a fase de operação da estação são:

- Eficiência hídrica: coleta de água da chuva para bacias sanitárias e irrigação, louças e metais eficientes, irrigação por gotejamento.
- Eficiência energética: iluminação 100% LED, aquecimento de água com energia solar, escadas rolantes com controle de demanda.
- Materiais e acabamentos: pavimentação permeável, cores reflexivas e de baixa retenção de calor.
- Conforto e qualidade do ar: sistemas de ventilação com ar-condicionado antibacteriano, atenuadores de ruído.
- Gestão sustentável: gestão de resíduos, tratamento de água e efluentes, paisagismo com espécies nativas e adaptadas.



Foto: Obras na estação Anália Franco

Painel de Dados GRI – Global Reporting Initiative

GRI	INDICADOR	2022	2023	2024	2025	Variação 2022/2025	Variação 2024/2025
ASPECTO ENERGIA							
	Consumo de Energia Elétrica por fontes de consumo (GWh)						
GRI 302-1	Total	424	432	450	417	-2%	-7%
	Operação	415	413	415	401	-3%	-3%
	Canteiro de Obras ¹	8	18	34	15,7	96%	-54%
	Prédios Administrativos ¹	1	1	1	0,3	-67%	-67%
GRI 302-4	Passageiro Quilômetro	5016,3	5356,7	5584,7	5596,3	12%	0,2%
ASPECTO EFICIÊNCIA ENERGÉTICA							
GRI 302-3	Consumo de Energia Elétrica por carro quilômetro	2,77	2,72	2,76	2,62	-5%	-5%

¹ Dados de jan a nov/25 e parte de dez/25.

Painel de Dados GRI – Global Reporting Initiative

GRI	INDICADOR	2022	2023	2024	2025	Variação 2022/2025	Variação 2024/2025
ASPECTO MUDANÇAS CLIMÁTICAS							
	Emissões de gases de efeito estufa (em milhares de tCO₂e)						
GRI 305-1 GRI 305-2 GRI 305-3	Total	22	21	28	ND ²	-	-
	Emissões diretas de GEE	0,488	0,966	0,619	ND ²	-	-
	Reduções de emissões diretas	-	-	-	-	-	-
	Emissões indiretas de GEE provenientes da aquisição de energia	18,029	16,632	24,232	18,966	5%	-22%
	Outras emissões indiretas de GEE	3,441	3,464	3,237	ND ²	-	-
GRI 305-4 Intensidade de emissões de gases do efeito estufa	Emissões por passageiro.km (gCO ₂ e/pkm)	3	3	4	3	0%	-25%
	Emissões Comparativas de Gases do Efeito Estufa						
GRI 305-4	por passageiro quilômetro (Metrô SP)	3	3	4	3	0%	-25%
	por passageiro quilômetro (Ônibus MSP - média)	91	85	79	ND ²	-	-
	por passageiro quilômetro de carro a gasolina - RMSP - média	100	100	-	-	-	-
GRI 305-5	Emissões Evitadas Líquidas pela existência da rede do Metrô SP (gases do efeito estufa) - mil tCO ₂ e	618	648	625	550	-11%	-12%

² Dados não disponíveis.

Painel de Dados GRI – Global Reporting Initiative

GRI	INDICADOR		2022	2023	2024	2025	Variação 2022/2025	Variação 2024/2025
ASPECTO RESÍDUOS								
GRI 306-2	Resíduos Classe I - Perigoso (kg)		133468	144160	196785	233416		
	Coprocessoamento	Diversos contaminados com óleo e graxa	50010	44950	68764	40890	-18%	-41%
		Óleo contaminado	37720	51030	57820	62050	65%	7%
		Resíduo de tanques e pias de limpeza de peças	2250	9260	13120	13300	491%	1%
		Outros	14600	2950	6160	14400	-1%	134%
	Recicláveis / Reutilização	Lâmpadas fluorescentes	3398	3370	2437	566	-83%	-77%
		Baterias Chumbo - ácido	16890	22600	24940	101410	500%	307%
		Óleo Lubrificante	7040	9440	21120	0	-100%	-100%
		Aerossóis	-	-	-	-	-	-
	Logística Reversa	Pilhas e Baterias Portáteis	250	560	232	585	134%	152%
		Baterias Alcalinas	-	-	-	-	-	-
		Embalagens plásticas de óleo lubrificante	-	-	2192	215	-	-90%
	Aterro Classe I	Amianto	1310	-	-	-		-
	Resíduos Classe II - Não Perigoso (kg)		5162775	6088094	4954676	6865947		
GRI 306-2	Recicláveis / Reutilização	Processos de Manutenção (Leilão)	775040	1489170	549130	2121884	174%	286%
		Processos Administrativos	76390	72240	77260	86020	13%	11%
		Operação (Estações)	62666	64339	62815	137613	120%	119%
	Não recicláveis	Processos de Manutenção (Leilão)	551570	486110	383080	389870	-29%	2%
		Processos Administrativos	329945	347865	280100	206365	-37%	-26%
		Operação (Estações)	3204159	3508630	3552957	3888158	21%	9%
	Resíduos de Construção Civil (Inertes)	Obras de Manutenção (não inertes)	126300	93640	6330	0	-100%	-100%
	Logística Reversa	Pneus Carga (45 kg)	23715	17550	24975	18640	-21%	-25%
		Pneus Guia (10 kg)	12990	8550	15490	15570	20%	1%
		Coletes à prova de balas	-	-	2524	1807	-	-28%
		Spray incapacitante	-	-	15	20	-	33%

Painel de Dados GRI – Global Reporting Initiative

GRI	INDICADOR	2022	2023	2024	2025	Variação 2022/2025	Variação 2024/2025
ASPECTO ÁGUA E EFLUENTES							
GRI 303-5	Consumo total de água potável SABESP (M3) ¹	353442	379366	422920	465236	32%	10%
	Pátios, CCO, Bases de Manutenção, Estações e Edifícios Administrativos ¹	264392	255369	256016	270211	2%	6%
	Obras de Expansão ¹	89050	123997	166904	195025	119%	17%
GRI 103	Consumo de água não potável (m3)	2270	2300	4045	9247	307%	129%
	Pátios, CCO, Bases de Manutenção, Estações e Edifícios Administrativos	2270	2300	4045	9247	307%	129%
	Obras de Expansão	-	-	-	-	-	-
ASPECTO GESTÃO AMBIENTAL							
GRI 103	Número de edificações (Pátios, Estações, Bases, Subestações, Terminais) da empresa geridos de acordo com a Norma ISO 14.001	102	102	102	102	0%	0%
ASPECTO CONFORMIDADE AMBIENTAL							
GRI 307-1	Número de não conformidades legais (multas) por desrespeito ao meio ambiente	1	1	-	-	-	-
ASPECTO AVALIAÇÃO AMBIENTAL DE FORNECEDORES							
GRI 308-2	Quantidade de contratos firmados com fornecedores em que foi entregue o PGAA - Plano de Gerenciamento dos Aspectos Ambientais	38	32	58	22	-42%	-62%
ASPECTO ÁREAS CONTAMINADAS							
GRI 306-1	Superfície total de terrenos contaminados pertencentes ao Metrô SP e reabilitados para uso declarado (m2)	4.824	5.777	683	-	-	-
ASPECTO BIODIVERSIDADE							
GRI 304-1	Áreas ajardinadas pelo Metrô SP (ha) Total	58,08	56,92	53,81	49,78	-14%	-7%
	Áreas ajardinadas pelo Metrô SP (ha) nas estações	11,44	11,44	11,44	11,6	1%	1%

¹ Dados de jan a nov/25 e parte de dez/25.



Foco no Passageiro



Segurança e bem-estar dos passageiros

O Metrô visa aprimorar a fidelidade e a confiança em relação ao serviço oferecido. Para isso, adota as melhores práticas para promover um bom relacionamento com os passageiros; acompanha a experiência do uso dos serviços oferecidos para promover melhorias; garante canais de comunicação e gerência as demandas e solicitações registradas pelos passageiros.

- Operação do Serviço de Transporte
- Passageiros transportados no sistema
- Demanda de Passageiros
- Oferta de Transporte
- Sistema de Monitoramento Eletrônico Fase 3 – SME3
- CBTC – Sistema de Sinalização e Controle
- Manutenção
- Segurança Pública
- Segurança Operacional
- Gestão da Qualidade
- Bilhetagem

Acessibilidade garantida

Para promover a qualidade de vida de idosos e pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, o Metrô se preocupa com a universalização do serviço, oferecendo acessibilidade urbana e dos meios de transporte. Além do aspecto físico, é importante estabelecer uma tarifa justa pelos serviços de transporte, garantindo sua utilização por pessoas financeiramente vulneráveis. Buscamos garantir a acessibilidade física e financeira ao serviço de transporte metroviário, por meio de parcerias estratégicas e investimento em infraestrutura, atendimento e informação.

- Acessibilidade das estações
- Acessibilidade dos trens

Operação do serviço de transporte

Para oferecer cada vez mais conforto e melhorar a qualidade do serviço para os passageiros, o Metrô adota estratégias operacionais específicas nos horários de pico, como por exemplo:

- Trens Vazios
- Embarque Preferencial
- Operação Plataforma (orientação aos passageiros quanto ao embarque seguro)



Foto: Operação plataforma

Segurança e bem-estar dos passageiros

Revisão de processos

Para garantir a circulação de trens, o Centro de Controle Operacional contribui com o monitoramento das linhas em operação durante todo dia.

Para isso, conta com a revisão constante de suas rotinas e processos para oferecer um melhor serviço aos passageiros. Durante o ano de 2025, foram adotadas as seguintes ações:

- Operação Gratuidade durante a aplicação das provas do ENEM
- Procedimentos e simulados em situação de alagamento e inundação



Foto: Simulado de atuação em situação de Alagamento/Inundação na estação Jardim São Paulo

- Simulado de direcionamento de fluxo na estação São Joaquim



Foto: Simulado

- Operação 24h (experimental) de sábado para domingo até fevereiro de 2026

No primeiro mês da Operação 24h, em dez/25, foi registrada uma média de 11.335 entradas no sistema do Metrô, no período da madrugada.

Operação das Linhas | Melhoria no desempenho da Linha 3-Vermelha

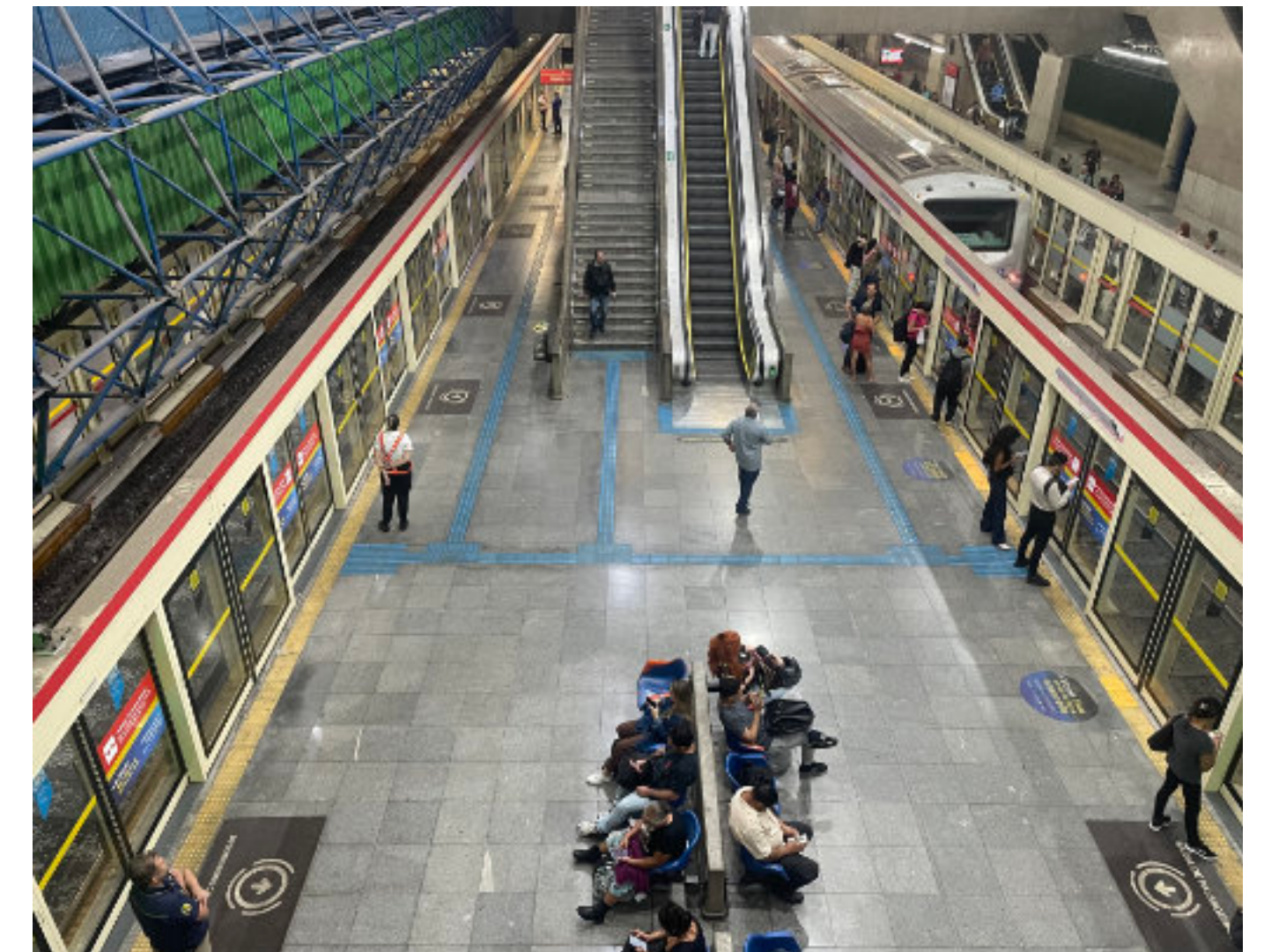


Foto: Estação Palmeiras-Barra Funda

Principais ações:

- Reorganização do desembarque na estação Palmeiras-Barra Funda;
- Inserção de trens diretos para atender trechos com maior demanda;
- Adoção do embarque mais gentil, com orientação aos passageiros nas estações mais movimentadas.

Segurança e bem-estar dos passageiros

Operação das Linhas | GOA4 na Linha 15-Prata



Foto: Trem M09 em operação GOA4

Em março de 2025, foi iniciada a operação plena em UTO – Unattended Train Operation (operação sem supervisão) na Linha 15-Prata, marcando a adoção da operação em GOA4. Essa mudança resultou em uma melhora significativa nos indicadores relacionados ao intervalo médio entre trens nos picos e no cumprimento de viagens realizadas.

Central de Achados e Perdidos – CAP

A Central de Achados e Perdidos do Metrô de São Paulo fica na Estação Sé. O local é dedicado à recuperação de itens esquecidos ou perdidos nas estações e trens das

Linhas 1- Azul, 2-Verde, 3-Vermelha e 15-Prata, operadas pelo Metrô, e da Linha 4-Amarela.

Foram registrados cerca de **74 mil itens** na CAP, com uma média de **34% de itens devolvidos** aos donos. Com mais de **50 anos de atuação**, já catalogou mais de 3 milhões de objetos e devolveu 700 mil, reforçando a confiança no transporte público.

- **Objetos recebidos em 2025: 74.091 itens** (média de 400 por dia);
- **Itens devolvidos: 25.534** (taxa de devolução de **34,46%**).

Resultados Alcançados:

- Aumento na Devolução de Objetos da Central de Achados e Perdidos, devido ao sistema de busca ativa.



Foto: Central de achados e perdidos

Campanha Embarque com Gentileza

O Embarque com Gentileza é uma campanha essencial para garantir o conforto e a convivência harmoniosa entre os passageiros. Utilizando adesivos com sinalização nas plataformas, emissão de mensagens sonoras, funcionários orientando passageiros e distribuição de folhetos, há a conscientização sobre o respeito ao espaço dos outros, da espera do desembarque antes de entrar nos vagões e importância de ceder lugar para pessoas com necessidades especiais, atitudes simples que fazem a diferença no dia a dia do transporte público.

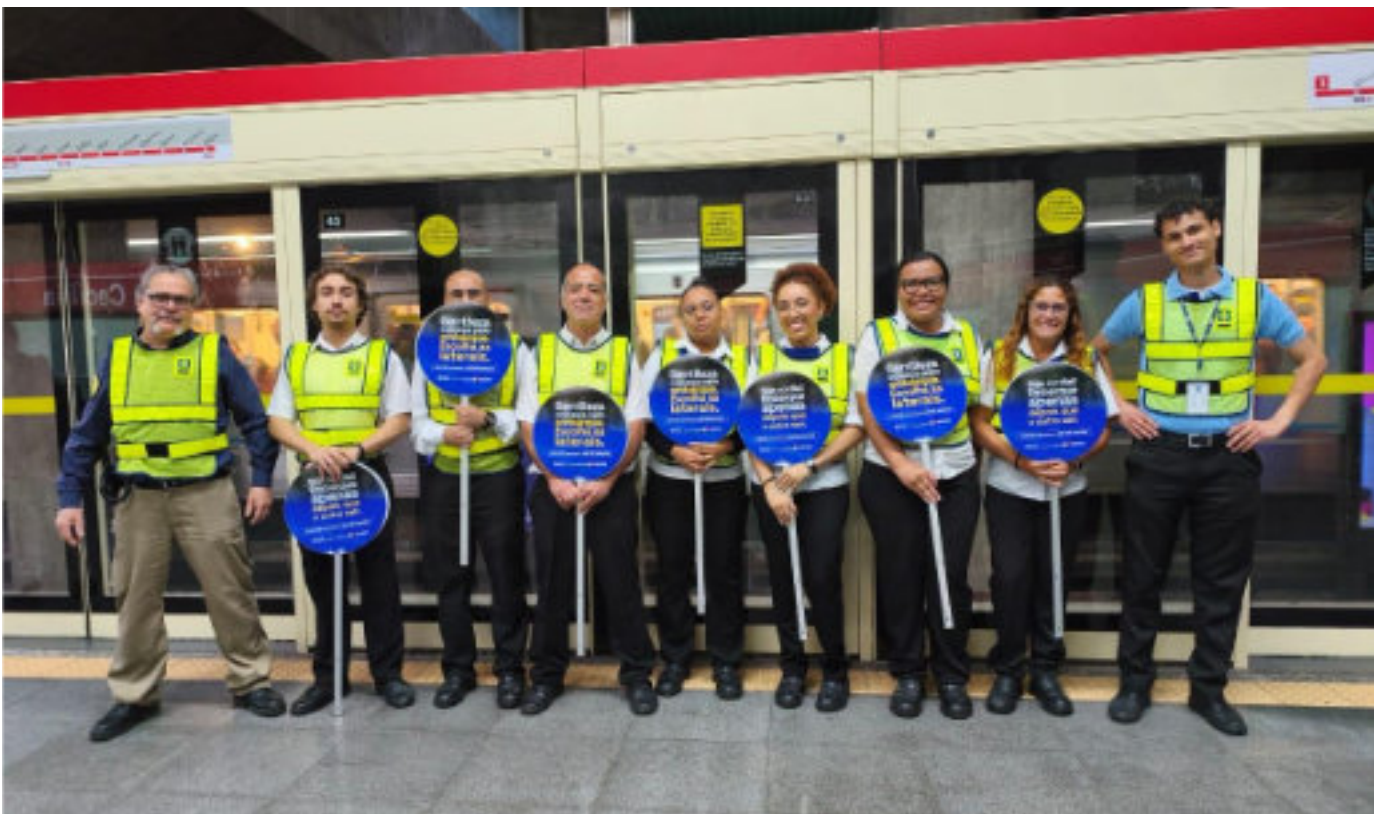


Foto: Campanha Embarque com Gentileza

Segurança e bem-estar dos passageiros

Atendimento Humanizado - Atendimento Acolhedor

Treinamento voltado para a excelência no atendimento, com foco no desenvolvimento e autoconhecimento dos colaboradores e na compreensão das necessidades do público-alvo.

Resultados alcançados:

- Chefe de Departamento, todos coordenadores e SO1 realizaram treinamento presencial - **100%**
- **51** Supervisores OPE realizaram treinamento
- **213** Colaboradores do OPE capacitados



Foto: Treinamento referente ao atendimento humanizado

Reciclagem Atendimento - Agentes de Atendimento

Com a criação de 400 postos de serviço terceirizado de apoio ao atendimento em 2024, foi iniciado em 2025 um programa de reciclagem aos Agentes de Atendimento, reforçando pontos importantes como empatia, postura, colaboração com a equipe, agilidade com eficiência, inteligência emocional, escuta ativa, preocupações escutadas e validação dos sentimentos do passageiro.

Tivemos a participação de **127 colaboradores**.



Foto: Reciclagem para agentes de atendimento

Treinamento Atendimento ao Passageiro Autista - 2025

Resultados alcançados:

- Chefe de Departamento, todos coordenadores e SO1 realizaram capacitação via Teams - **100%**
- **226** Supervisores OPE realizaram treinamento Via Teams - 99,12%.
- **503** Colaboradores do OPE capacitados via Moodle – Unimetro Virtual -100%, incluindo:
 - **149** supervisores realizaram novamente o treinamento via Moodle – Unimetro Virtual.
 - **9** Estagiários capacitados via Moodle – Unimetro Virtual.



Foto: Funcionários elogiados pelo atendimento ao Passageiro com Transtorno de Espectro Autista.

Segurança e bem-estar dos passageiros



Posto Avançado de Apoio à Mulher

- Espaço para as mulheres vítimas de violência denunciarem agressões e receberem orientações sobre como proceder em casos de violações de direitos.
- Projeto da Secretaria Municipal dos Direitos Humanos e Cidadania do Município de São Paulo com o apoio do Metrô de São Paulo.
- Atendimento realizado por funcionários do Metrô, técnicas especializadas, assistentes sociais e psicólogas em dois postos: estação Santa Cecília e estação da Luz.
- Atendimentos 2025: **1.110 mulheres atendidas**



Foto: Posto avançado de apoio a mulher

Espaço Maternidade

Projeto desenvolvido com apoio da sociedade civil – tendo como parceiro o Hospital SEPACO – e com o poder público, através de convênio com a Secretaria de Política para Mulheres do Estado de São Paulo.

- Atendimento às mães e pais para suporte a seus filhos pequenos.
- Localizado na Estação Tatuapé, atualmente é utilizado como piloto para futuras instalações semelhantes.
- Atendimentos 2025: **1.435 pessoas atendidas.**

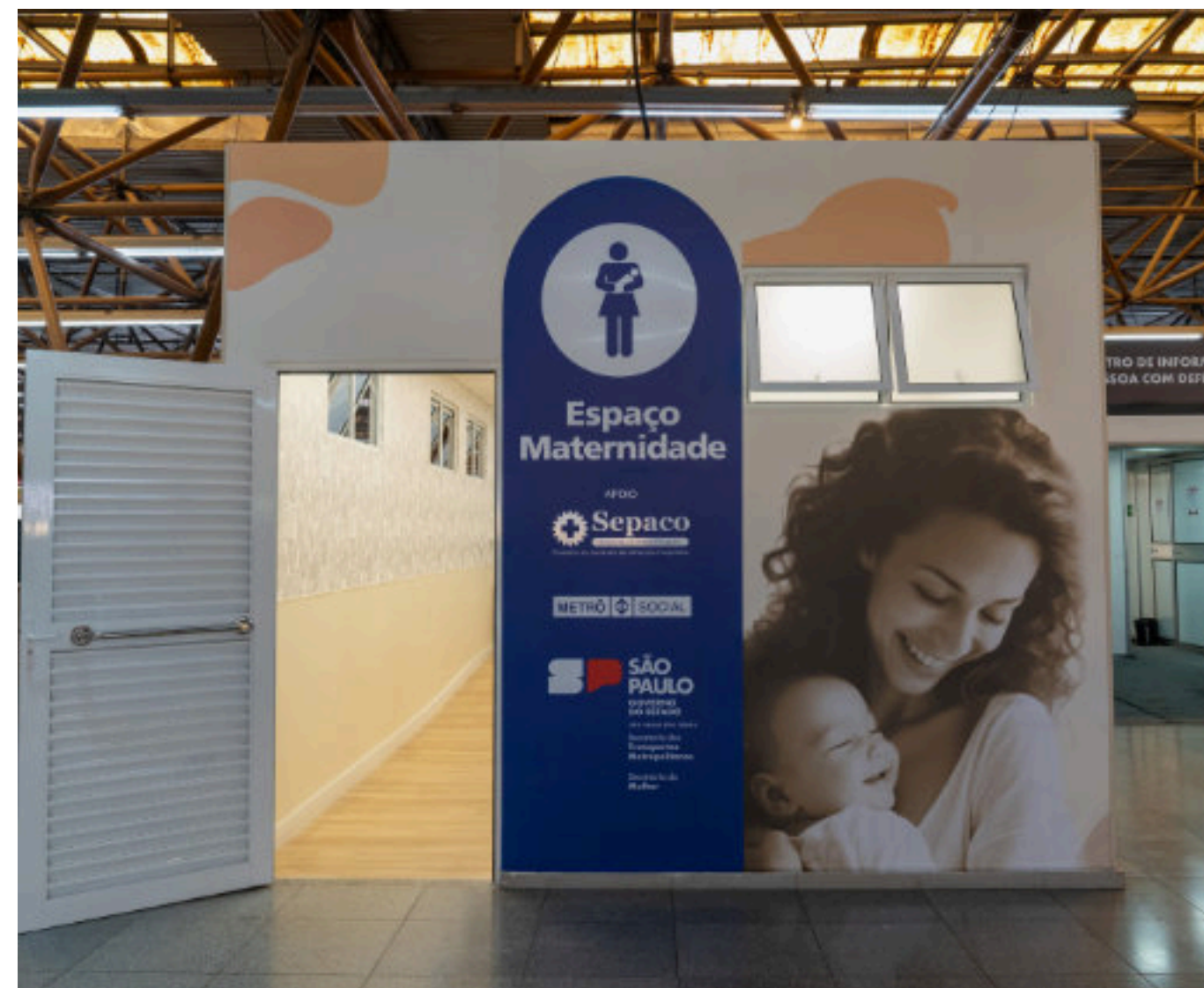


Foto: Espaço maternidade

Orientações para evitar acidentes

Com o intuito de o trajeto dos passageiros mais seguro, foram adotadas estratégias de comunicação visual nas escadas, pisos das estações e Porta de Plataforma.



Foto: Comunicação visual



Segurança e bem-estar dos passageiros

Melhoria da comunicação visual aos passageiros

Essas sinalizações visuais auxiliam na orientação dos passageiros, reduzindo suas dúvidas e facilitando o entendimento.



Foto: comunicação visual

Segurança Pública

Para garantir a segurança pública dos passageiros, o Metrô conta com equipes de empregados treinados para atuar em situações adversas e eventos emergenciais. Além disso o Convênio com a Polícia Militar reforça a segurança nas estações e trens.

Todos os seguranças do Metrô recebem treinamento técnico,

prático e comportamental, com o objetivo de transferir informações, desenvolver habilidades, alinhar comportamentos e condutas, mantendo o quadro atualizado e ciente das mudanças na legislação e dos valores da companhia e dispõem de:

- Viaturas
- Bodycams
- Segway – veículos elétricos
- Exoesqueleto
- Drone
- Spray de Gengibre
- Lançador de Munição baixa letalidade

Em 2025, o Índice de Segurança Pública foi de 0,64 crime por milhão de entradas de passageiros no Metrô de São Paulo.

Crimes por milhão de entradas de passageiros

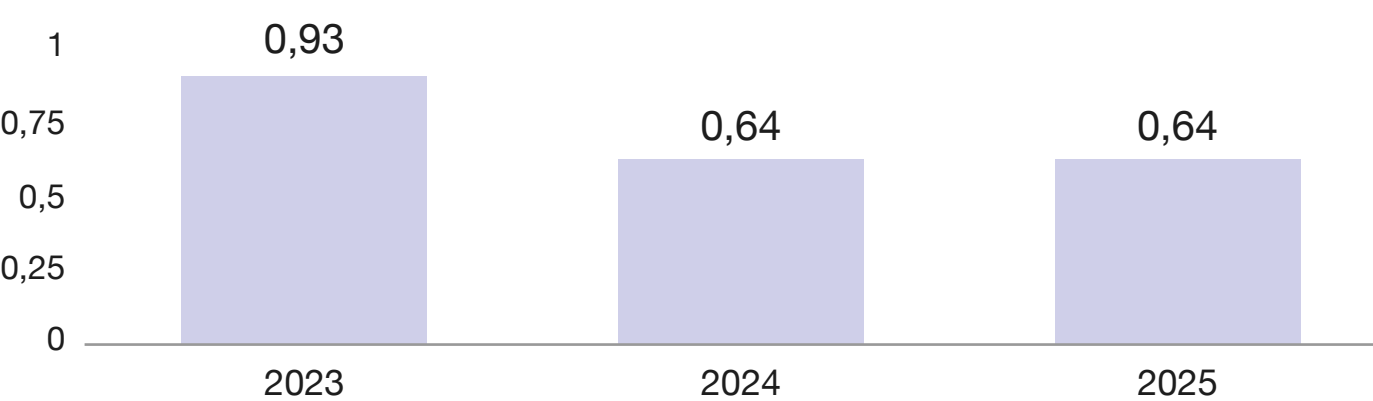


Gráfico: Crimes por milhão de entradas de passageiros

Programa Muralha Paulista



Figura: Programa Muralha Paulista

Em 2025, o Programa Muralha Paulista avançou de forma estruturante em quatro frentes:

- 1 - Preparação e acesso;
- 2 - Solução técnica;
- 3 - Operação e capacidades; e
- 4 - Governança.

Segurança e bem-estar dos passageiros

Parceria com as Forças de Segurança

Treinamento de aprimoramento em contenção imobilização e algemação junto a Secretaria de administração penitenciária - GIR4



Foto: Treinamento

Estratégia – Operação Impacto

Ações Preventivas e Repressivas nas Linhas 1-Azul, 2-Verde e 3-Vermelha, combater o comércio irregular, a mendicâncias e demais comportamentos delituosos no sistema e aumentar a visibilidade do quadro de segurança.



Foto: Operação Impacto

Para promover a qualidade de vida de idosos e pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, o Metrô se preocupa com a universalização do serviço, oferecendo acessibilidade e mobilidade, por meio de parcerias estratégicas e investimento em infraestrutura, atendimento e informação.

Além das estações e trens acessíveis às pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, o Metrô de São Paulo ainda disponibiliza o serviço de condução para aquelas que não se sentem seguras para circularem sozinhas no sistema, especialmente pessoas com deficiência visual.

Para atender os públicos distintos, nossos empregados são capacitados em:



Treinamento em Comunicação com a Pessoa.



Palestras e workshop para auxílio a passageiros com TEA e seus acompanhantes.



Percepção dos sinais comportamentais da pessoa com intenção suicida.



Identificação de pedidos de socorro de mulheres vítimas de violência doméstica.



Treinamento para a condução de deficientes visuais ou cadeirantes.



Atendimento Preferencial e respeitoso aos idosos.

Visitas Táteis

Visitas proporcionadas as pessoas com deficiência para melhor identificação e localização durante suas viagens pelo sistema metroviário.



Foto: visitas nas estações

Bilhetagem

Do total de entradas de passageiros na rede em 2025:

- **Bilhete Único** – responsável por 55,4% delas, com média de 1.261 mil utilizações nos dias úteis.
- **Bilhete Ônibus Metropolitano** – BOM - registrou a média de 1 mil entradas, representando 0,1% do total.
- **Cartão TOP** - implantado para substituir o cartão BOM, teve média de 152 mil entradas, representando 6,7% do total.
- **Bilhete QR Code** - teve participação de 8,6% com média de 196 mil entradas.
- **Bilhete Edmonson** - teve participação de 0,9% do total de entradas com 20 mil entradas.
- **Cartão bancário débito/crédito (EMV)** – início da aceitação do Cartão Bancário débito/crédito em 01/12/25, inicialmente nas estações das linhas 1-Azul e 3-Vermelha e gradativamente em todas as estações da rede. Nesse primeiro mês houve 569 mil utilizações, com média nos dias úteis de 21 mil, representando 0,1% do total de entradas na média dos dias úteis do ano. Nas estações Jabaquara, Consolação, Trianon-Masp e Belém o Cartão Bancário teve início em fevereiro de 2023.

As demais entradas (28,3%) são representadas pelas transferências não bilhetadas de passageiros provenientes da integração com a CPTM, ViaQuatro e ViaMobilidade.

Entradas de Passageiros por tipo - 2025
Média dos dias úteis

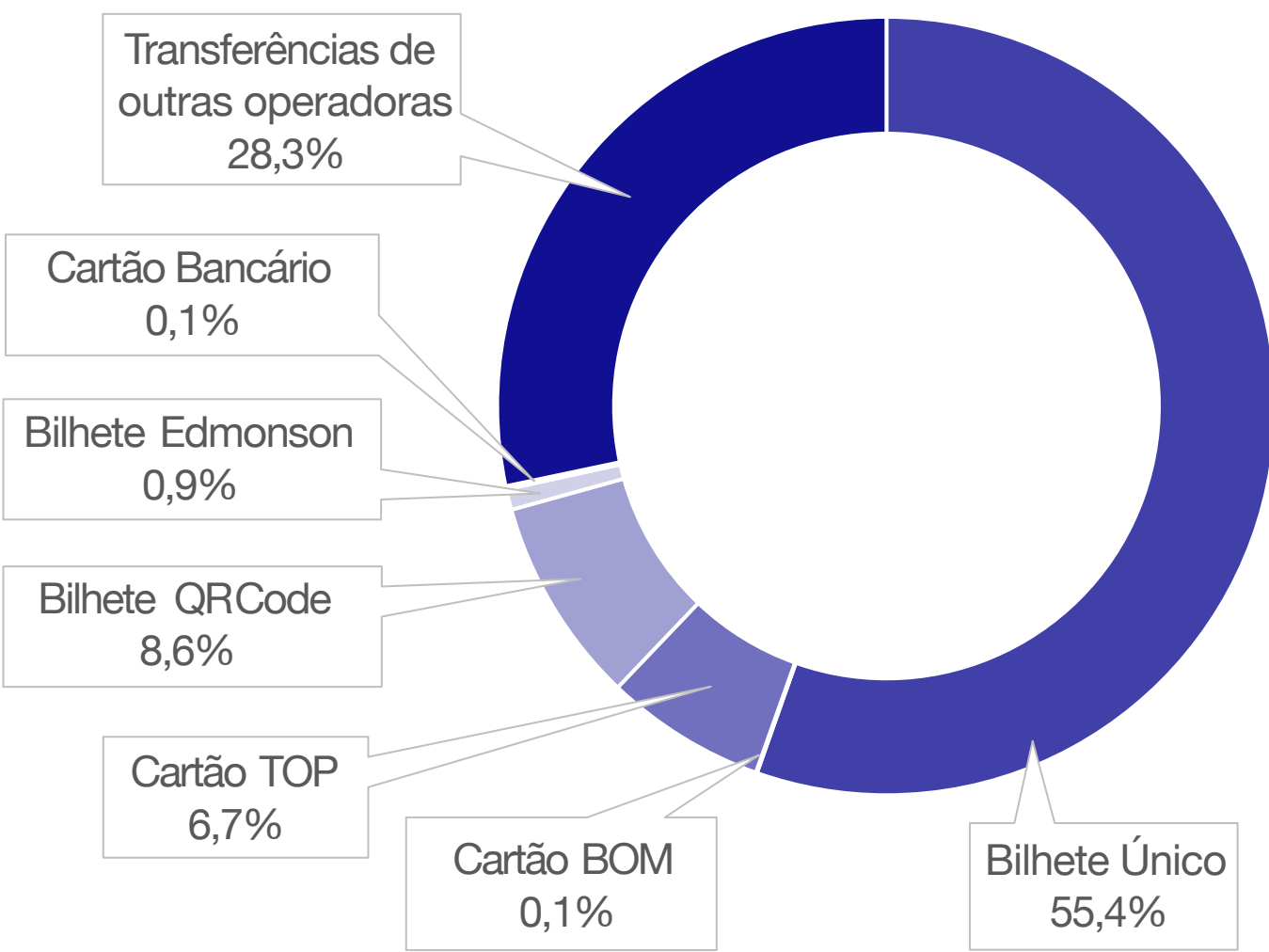


Gráfico: entrada de passageiros por tipo

Primeiros Socorros

O Departamento de Relacionamento com o Passageiro participa de Grupo Multidisciplinar que acompanha os acidentes e auxilia no levantamento de informações para compartilhar com as áreas visando planejamento estratégico e embasar tomadas de decisões.

- Foram mais de **442 mil atendimentos** em primeiros socorros desde 1997 até dezembro de 2025;
- Foram mais de **6 mil atendimentos** em primeiros socorros apenas nos últimos 3 anos (2023, 2024 e 2025);
- Em **2025** foram **2.127** atendimentos em primeiros socorros;
- O desfibrilador externo automático (DEA) distribuído nas estações, foi utilizado em **446** eventos entre agosto/2006 e dezembro/2025, sendo que em **2025** foram **26 eventos**.

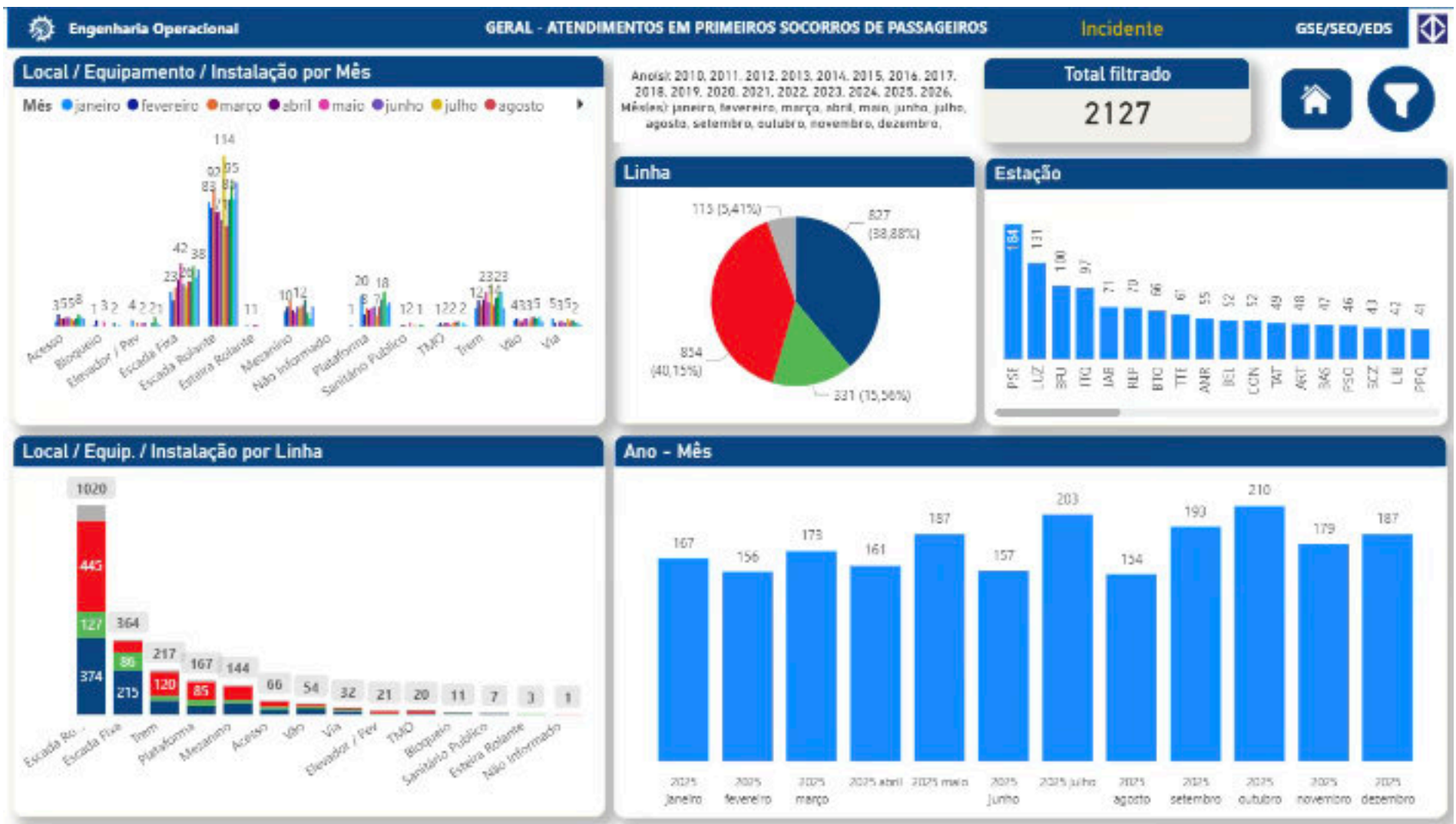


Gráfico: Atendimento em primeiros socorros de passageiros

Programa de Prevenção ao Suicídio

A partir 2018 o Corpo de Bombeiros do Estado de São Paulo integrou o programa de Prevenção ao Suicídio do Metrô fornecendo treinamento na Escola Superior de Bombeiros – ESB para capacitar empregados no curso especial de Abordagem Técnica a Tentativas de Suicídio, formando “Abordadores”, especificamente treinados para atendimento às pessoas em crise. O conhecimento é compartilhado com o corpo operativo. Em 2025, foram formados **3 funcionários do Metrô como abordadores** e mais de 200 pessoas participaram das Palestras de capacitação Técnica ministradas pelo Corpo de Bombeiros.



Foto: Treinamento

Inauguração da Sala de Acomodação Sensorial

Em 01/12/2025 foi inaugurada a segunda Sala de Acomodação sensorial na Estação Palmeiras Barra Funda, que se soma com a de Tatuapé como mais um importante especialmente criados para o conforto das pessoas autistas durante seu deslocamento no sistema, com design pensado para acolher, acalmar e permitir a autoregulação destes passageiros.

Projeto do Metrô de São Paulo, em parceria com a Secretaria de Estado dos Direitos da Pessoa com Deficiência e a CPTM, doado pela Arquiteta Ana Paula Chacur, especialista em TEA – Transtorno do Espectro Autista.

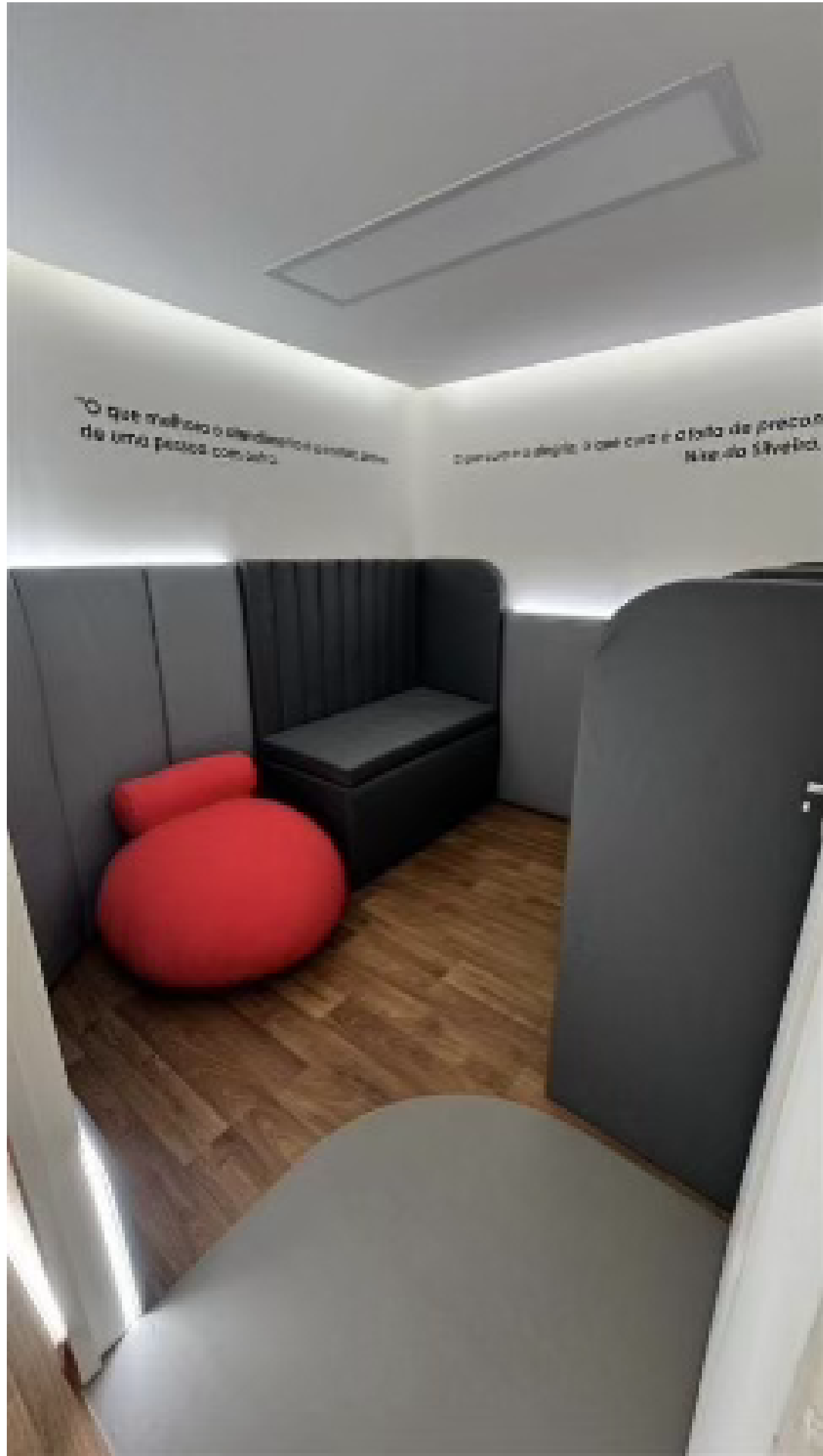


Foto: Sala sensorial

Simulados de Emergência

São atividades realizadas para treinar os brigadistas e a população dos pátios, estações, edifícios e canteiros de obra. Essas ações são importantes para manter todos preparados para atuar em uma situação real de emergência.

87 simulados realizados em 2025



Além de assegurar que os serviços oferecidos atendem aos padrões acordados ou legalmente requeridos para a saúde e segurança do passageiro, o Metrô se preocupa em ouvir as demandas e implementar melhorias constantes para oferecer um transporte seguro, aumentando a confiança e satisfação dos passageiros.

- Avaliação dos Serviços (Pesquisa Avaliação da Satisfação dos Passageiros)
- Pesquisas
- Prêmios de Reconhecimento
- Canais de Atendimento
- Omnichannel (chatbot - Lina)
- Ações de aproximação com a sociedade

Avaliação da Satisfação do Passageiro

A Pesquisa “Avaliação da Satisfação do Passageiro” é realizada anualmente desde o início da operação comercial em 1974, e tem por objetivo conhecer a opinião dos passageiros sobre diversas dimensões do serviço, o que contribui para apontar oportunidades de melhoria que levarão ao aumento da satisfação com o serviço prestado.

São avaliadas 11 características relativas ao serviço de transporte público: Rapidez, Conforto, Confiabilidade, Segurança Pública, Segurança Operacional, Atendimento, Acessibilidade, Informação, Integração, Preço e Utilidade.

Em 2025 a pesquisa com passageiros apontou que o índice de Avaliação do Serviço, alcançou o patamar de 76,2% de avaliações muito bom/bom, melhor resultado da série histórica nos últimos 20 anos.

Das 11 características avaliadas e dos subitens correspondentes: **82% das avaliações** ficaram acima de **50% (muito bom/bom)**; maioria dos atributos manteve estabilidade.

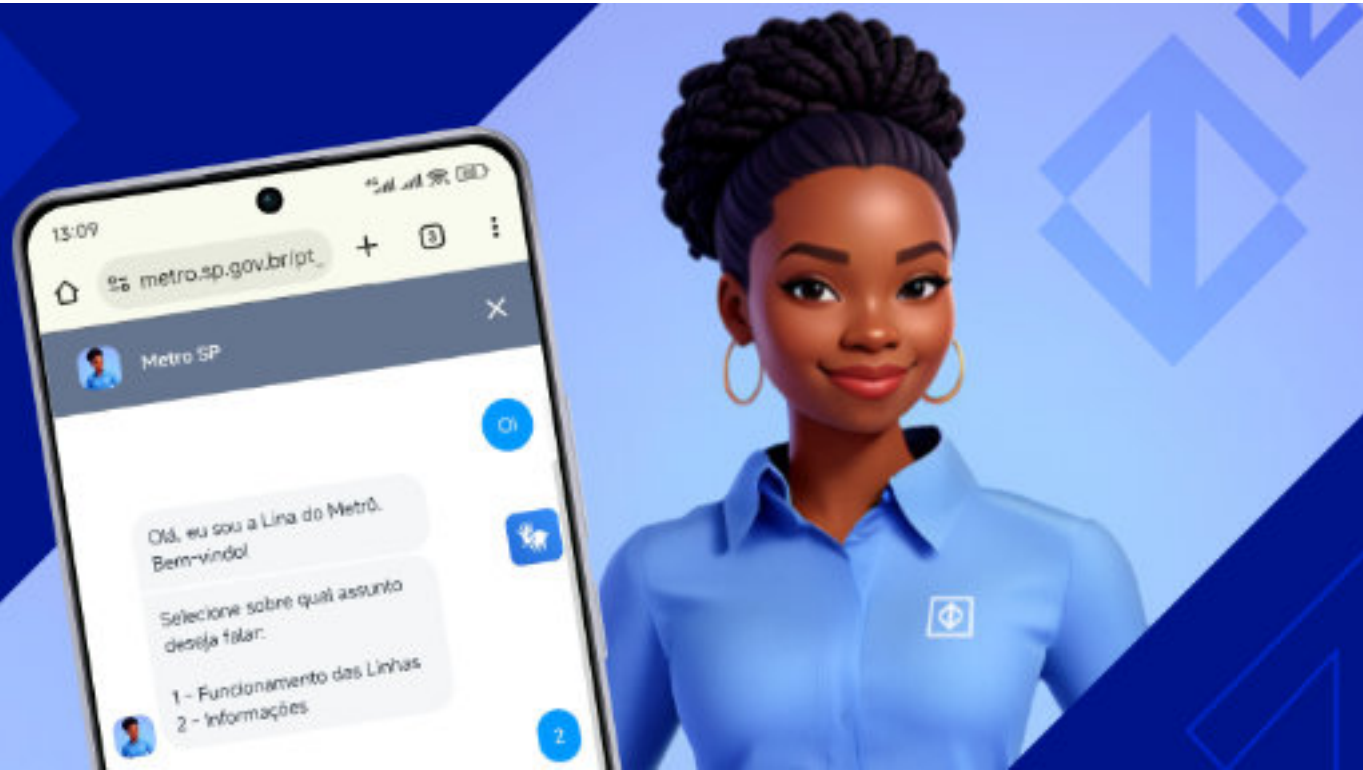
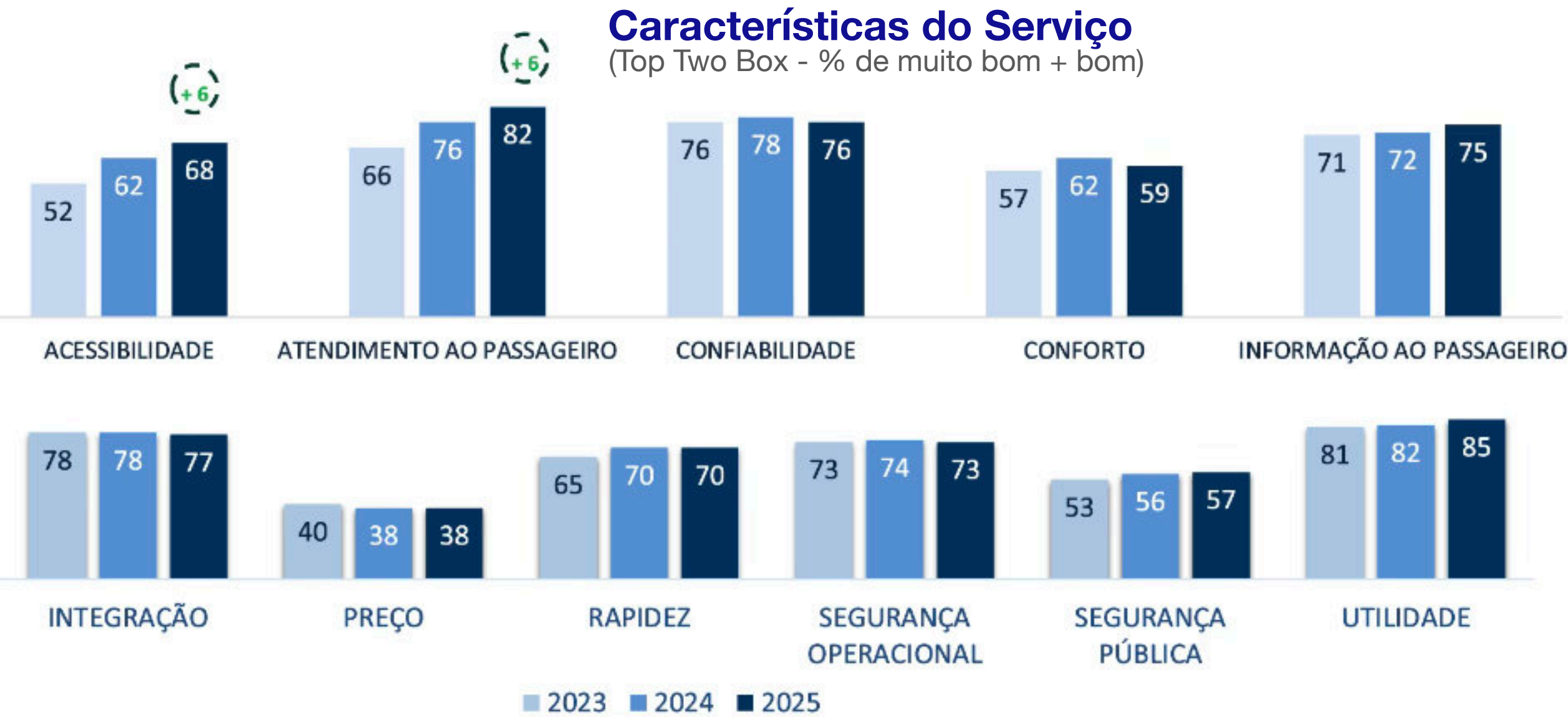


Figura: Chatbot Lina



Visitas Monitoradas

Em 2025, até novembro, **5.014 visitantes** conheceram os bastidores do sistema metroviário, em diversas áreas da Companhia.

Foto: visitas monitoradas



Para garantir que o Metrô seja a escolha natural dos deslocamentos em São Paulo, a equipe de marketing planeja e ativa cada etapa da jornada do passageiro — da intenção ao *advocacy* — conectando motivos reais de uso (acesso a eventos, lazer, trabalho, estudo) com experiências digitais e presenciais coerentes. Esse planejamento envolve análise de comportamento, definição de pontos de contato e integração com canais digitais. A narrativa central é clara: “ir de metrô” precisa ser percebido como mais rápido, conveniente e agradável, enquanto a vivência nas estações deve ser informativa, segura e interativa. Tudo isso se apoia em escuta ativa e iniciativas de relacionamento já previstas nos planos estratégicos, orientando mensagens e formatos que traduzam os valores da marca em linguagem contemporânea e útil para o dia a dia.

Comunicação com passageiros

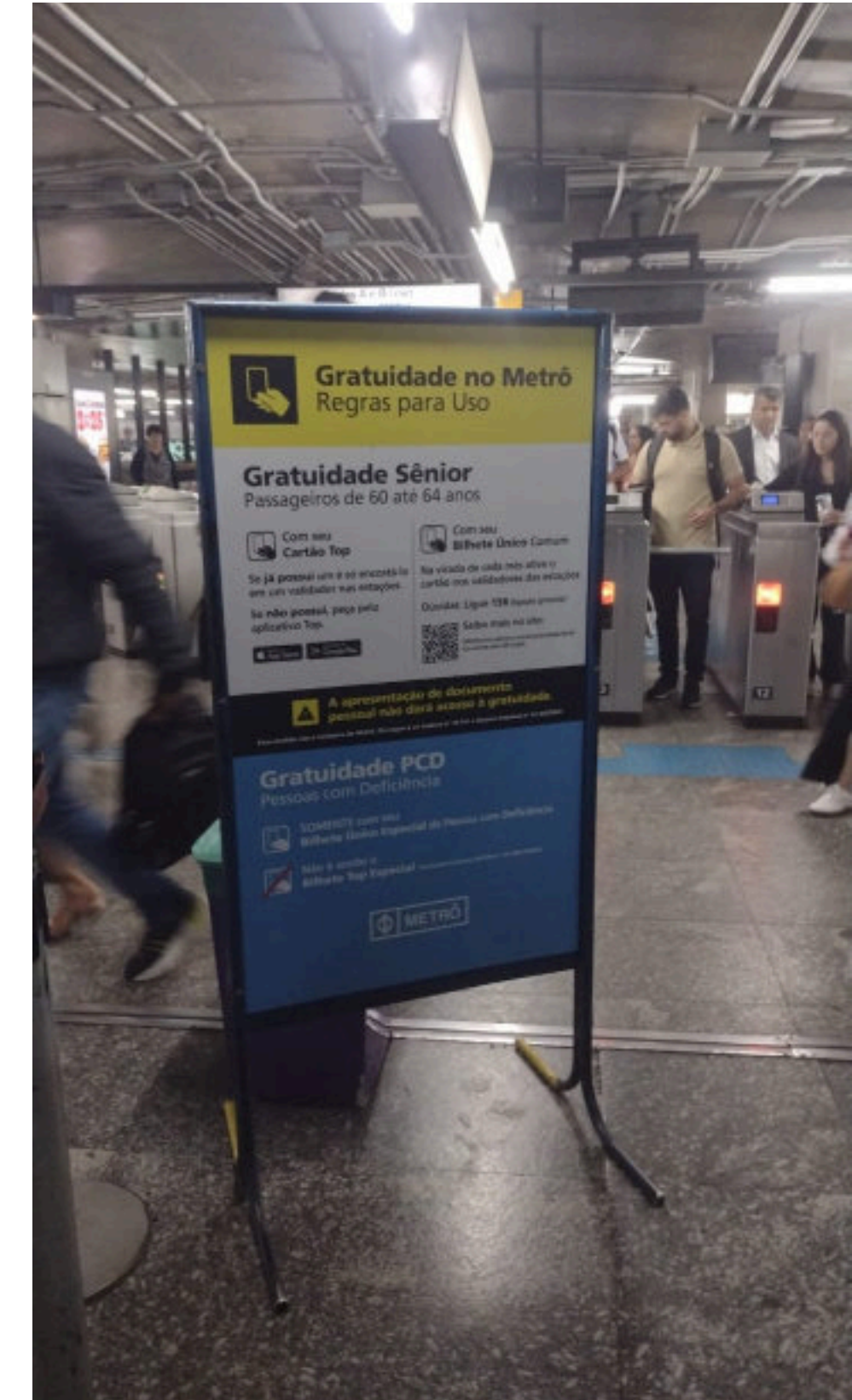
Na fase de atração e prospecção, a equipe desenvolve conteúdos geolocalizados e contextuais que antecipam demandas e conectam o metrô aos momentos de maior interesse (festivals, shows, turismo urbano,

grandes eventos). As campanhas são planejadas para sincronizar redes sociais — com ênfase em Instagram, TikTok, YouTube e Spotify — e mídia DOOH nas estações e trens, garantindo presença ativa e mensurável. Criativos dinâmicos e CTAs direcionam para páginas de itinerários e serviços, enquanto parcerias com influenciadores locais e projetos como “Turistando de Metrô” ampliam alcance e relevância, convertendo curiosos em novos usuários por meio de experiências guiadas e séries temáticas.

Em 2025, o Metrô de São Paulo consolidou sua estratégia de comunicação operacional com um volume expressivo de iniciativas voltadas à informação e segurança dos passageiros. Foram desenvolvidos **98 projetos** com temática operacional e produzidas **46 vinhetas exclusivas**, abrangendo conteúdos sobre sinalização, campanhas de segurança, orientações tarifárias, obras e eventos especiais. Essas ações reforçam o compromisso da Companhia em garantir clareza, agilidade e eficiência na comunicação, assegurando uma experiência segura e organizada para milhões de usuários diariamente.



Fotos: Comunicação passageiros



Campanhas publicitárias

Em 2025, o Metrô de São Paulo intensificou suas ações de comunicação para promover **segurança, inovação, sustentabilidade e respeito** no transporte público. As campanhas abordaram temas essenciais como prevenção de acidentes, incentivo ao pagamento por cartão nos bloqueios, combate à importunação sexual e valorização da gentileza, além de destacar benefícios ambientais com a iniciativa **Ecometrô**, que evidenciou a contribuição do Metrô para cenários de baixo carbono. Também foram divulgadas informações sobre a expansão das linhas e lançada a **Metrômania**, loja física e online com produtos exclusivos, reforçando a identidade da marca. Essas ações, realizadas por meio de múltiplos canais e experiências interativas, consolidam o compromisso do Metrô em oferecer um serviço seguro, moderno e conectado às necessidades da população.



Foto: Loja Metrômania no estilo “pop-up store” - montável e desmontável, como um balcão de promoção - na estação Japão-Liberdade (Linha 1-Azul).



Fotos: Campanhas publicitárias

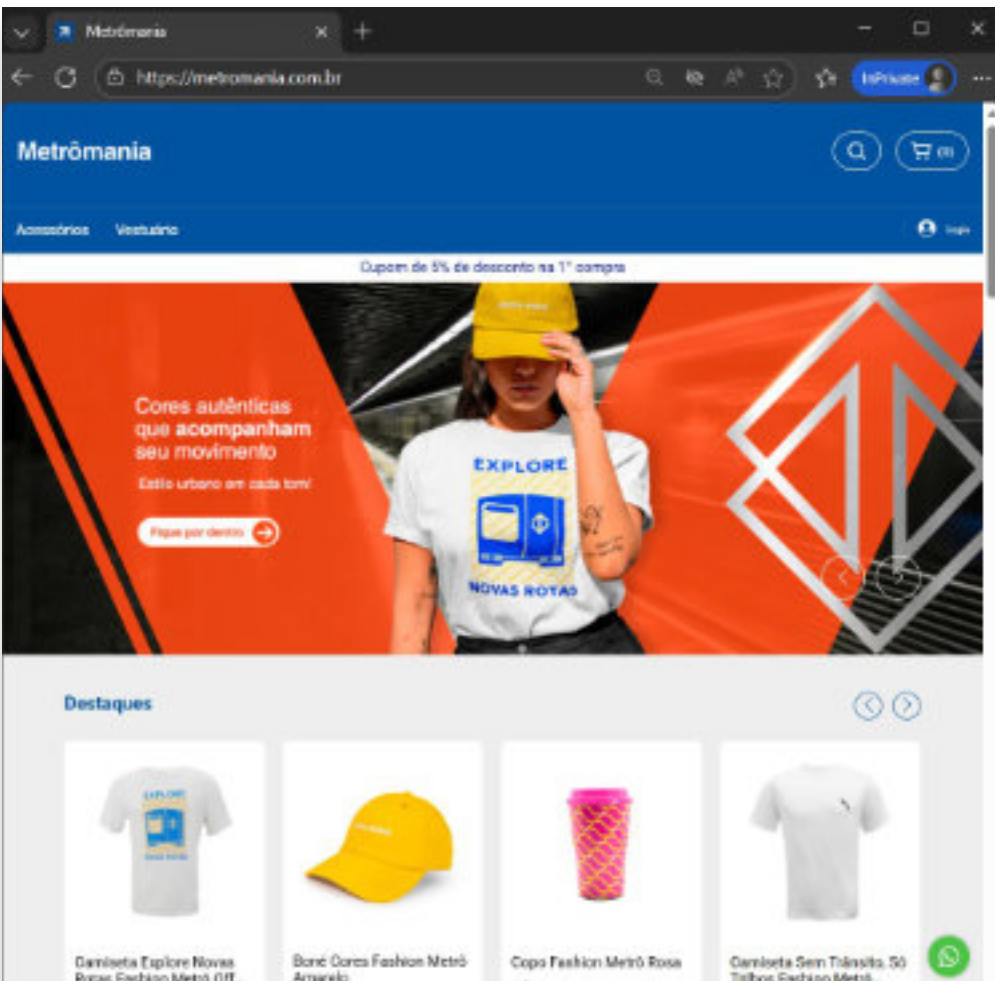


Foto: Loja virtual Metrômania.
Site: <https://metromania.com.br/>



Foto: Perfil do Metrômania no Instagram.
<https://www.instagram.com/metromania.official>

Redes Sociais

Em 2025, o Metrô de São Paulo intensificou sua presença digital para fortalecer o relacionamento com os passageiros e ampliar a transparência. Até novembro, foram realizadas **830 publicações** nos principais canais – Instagram, Facebook, Twitter/X, LinkedIn, YouTube e TikTok – com conteúdos sobre operação, expansão, serviços e ações culturais. Os temas variam de divulgações de interesse do Metrô, como atividades operacionais e de manutenção, expansão de linhas e frotas, atividades culturais nas estações e serviço ao passageiro, além de temas do cotidiano que se alinham à prestação do serviço.

O **Índice de Favorabilidade** atingiu **65,86%**, superando a meta anual de 65%, após evolução positiva no segundo semestre.

O crescimento de seguidores foi expressivo, com destaque para **TikTok (+184,9%), Instagram (+18,8%)** e **LinkedIn (+13,5%)**, enquanto o Twitter apresentou queda de 14% devido a mudanças na plataforma. Esses resultados refletem maior engajamento, redução de interações negativas e migração do público para redes mais dinâmicas, consolidando o papel das mídias sociais como canal estratégico de comunicação e atendimento.



Fotos: Redes sociais do Metrô



Experiência de Marca

No momento da experiência, as ações planejadas transformam as estações em hubs de interação: sinalização inteligente e pontos “instagramáveis” convivem com recursos de autoatendimento e ativações tecnológicas, como realidade aumentada para orientar e encantar. Totens informativos e atendimento humanizado complementam a experiência, enquanto a qualidade da conexão (por exemplo, cobertura 5G em estações selecionadas) e a presença de embaixadores digitais facilitam dúvidas, registro de feedbacks e criação de conteúdo espontâneo. Cada viagem é pensada como uma oportunidade de relacionamento e reforço da percepção positiva da marca.

Em 2025, o Metrô de São Paulo consolidou sua estratégia de experiência de marca, transformando estações e trens em espaços de engajamento cultural, social e de serviços. Ações como **Estação Carnaval** ofereceram conveniência e cuidado, com **1.023 viagens extras** e quase **9 milhões de passageiros**, enquanto iniciativas de saúde, como o **Dia da Saúde**, realizaram **524 serviços**, **121 testes de HIV/sífilis** e aplicaram **5.280 doses de vacinas**. No campo cultural, o **Arraiá no Metrô** reuniu gastronomia e música com **1.411 atendimentos**, e o evento **Dia da Mulher** promoveu autoestima e bem-estar com serviços gratuitos e iluminação especial em estações.

Destaques digitais como **Metrô é Pop** geraram **53,4 mil visualizações nas redes**, **127 mil impressões** e mais de **5 mil interações presenciais**, reforçando a integração físico-digital. Programas contínuos como **Música no Metrô** e **Arte no Metrô** democratizaram acesso à cultura, e ações de ESG, como **Tampinha Legal**, arrecadaram **R\$ 4 milhões** e reciclaram **1.640 toneladas de plástico**, evidenciando impacto socioambiental. Essas iniciativas ampliaram a percepção de modernidade e humanização do transporte, oferecendo experiências que unem mobilidade, cultura e cidadania.

Em 2025 foi lançado o programa **TurisMetrô** posiciona o Metrô de São Paulo como um facilitador do turismo urbano, oferecendo uma forma prática, econômica e sustentável de explorar a cidade. A iniciativa disponibiliza **roteiros temáticos de 1, 2 ou 3 dias**, dicas culturais e gastronômicas, além de instruções para integração com outros modais, permitindo que turistas e moradores vivam São Paulo “como um paulistano”. Com uma malha metroviária extensa e segura, o projeto conecta os principais pontos turísticos, centros culturais e áreas de compras, promovendo **mobilidade inteligente e experiências enriquecedoras**. Ao integrar transporte, informação e lazer, o TurisMetrô reforça a percepção de modernidade e contribui para o desenvolvimento do turismo sustentável na capital.



Fotos: Experiência de Marca





Foto: Experiência de Marca

Em 2025, os eventos externos desempenharam papel essencial na estratégia de marketing do Metrô de São Paulo, consolidando a marca como referência em comunicação e integração social. Ao longo do ano, mais de **100 dias** foram dedicados a iniciativas como eventos institucionais, ações sociais, ativações culturais, feiras, gravações e operações logísticas de grande porte.

A diversidade dessas iniciativas reforçou o fortalecimento da presença institucional do Metrô em diferentes segmentos, ampliou parcerias estratégicas com órgãos públicos e privados e contribuiu para o crescimento da relevância da marca no cenário urbano e cultural. Além disso, gerou impacto positivo na percepção da população e dos stakeholders, consolidando o papel do Metrô como agente de integração social e referência em comunicação. A diversidade dessas iniciativas reforçou o fortalecimento da presença institucional do Metrô em diferentes segmentos, ampliou parcerias estratégicas com órgãos públicos e privados e contribuiu para o crescimento da relevância da marca de maneira a gerar impacto positivo na percepção da população e dos stakeholders, consolidando o papel do Metrô como agente de integração social.

Por fim, a fidelização é planejada para consolidar a preferência: o programa “Vá de Metrô”, com mecânicas de pontos e missões, estimula o uso recorrente e fora do pico. Ferramentas de CRM, chatbot e social listening garantem respostas ágeis, personalização de ofertas e melhoria contínua com base em dados. Pesquisas de satisfação e painéis de insights orientam ajustes de comunicação e serviço; iniciativas culturais (como música nas estações) e licenciamento de marca fortalecem o vínculo emocional, criando comunidade e recomendação orgânica. O ciclo se fecha com conteúdos pós-viagem e recompensas simbólicas, mantendo o passageiro engajado e transformando uma boa experiência em hábito.



Sociedade

O Metrô é essencial para a vida e a economia nas grandes cidades como São Paulo.

A mobilidade sustentável promovida pela rede metroviária se reflete em ganhos para a sociedade no presente e no futuro. O Metrô é reconhecido como um transporte sustentável essencial para substituir outros modos movidos a combustível fóssil como o automóvel, a motocicleta e os ônibus.

No dia a dia da vida na cidade, o tempo economizado pelos passageiros é o principal benefício do Metrô, que vai se refletir também no tempo dos usuários de outros modos de transporte – ônibus e automóvel –, com a redução de veículos nas ruas.

Com a diminuição dos congestionamentos e do consumo de combustíveis, são evitados os problemas para a saúde da população, com a redução dos acidentes de trânsito e da poluição do ar.

Além disso, os benefícios sociais promovidos com a transferência de viagens geradas no modo individual para o coletivo, contribuem para a mobilidade sustentável na RMSP.

Os aprimoramentos no planejamento e concepção das novas linhas da rede em expansão visam potencializar os benefícios sociais promovidos com a transferência de passageiros de outros modos motorizados (automóveis, motocicletas e ônibus) para o

metrô. Os benefícios sociais são um indicador estratégico para avaliar o impacto dos investimentos na expansão da rede metroviária e os ganhos para a mobilidade sustentável.

Esses ganhos contribuem para os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), estabelecidos na Agenda 2030 da ONU. E são evidenciados em relação aos objetivos que tratam sobre cidades e comunidades sustentáveis, ação contra a mudança global do clima, energia acessível e limpa, a infraestrutura e inovação, redução das desigualdades, saúde e bem-estar, trabalho decente e crescimento econômico, consumo e produção responsáveis.

Benefícios Sociais

Os benefícios sociais, que compõem o Balanço Social do Metrô, representam as externalidades positivas promovidas pela substituição modal com a operação da rede do Metrô. Eles reforçam o compromisso da gestão do negócio com a sustentabilidade e são avaliados como um importante indicador de desempenho nos processos de financiamento para a expansão.

São estimados anualmente em função da redução do congestionamento nas ruas e da melhoria da qualidade ambiental. São medidos através do cálculo das reduções dos tempos de viagem, do consumo de combustível fóssil e, consequentemente, da poluição do ar e da emissão de gases de efeito estufa, além da redução de acidentes de trânsito e de

custos operacionais (automóveis, motocicletas e ônibus) e de custos de manutenção e de operação de vias.

Se a rede do Metrô não existisse, a mobilidade das pessoas na cidade seria modificada à medida que seus passageiros teriam que se deslocar por outros meios de transporte.

Parte de sua demanda migraria para o ônibus, outra usaria o automóvel e outra parte usaria a motocicleta. Com base nesta hipótese, são calculados os benefícios sociais.

Haveria aumento da frequência dos ônibus e do número de automóveis e motocicletas em circulação para atender os passageiros transferidos do Metrô. Aumentariam também os congestionamentos, os tempos de viagem, o consumo de combustíveis, os custos operacionais adicionais dos veículos em circulação e de operação e manutenção de vias.

Além disso, aumentariam o número de acidentes de trânsito e as emissões atmosféricas com seus consequentes impactos à saúde da população e à qualidade de vida da metrópole.

Quando monetizados, é possível mensurar o quanto a operação da rede do Metrô propicia em benefícios sociais.

Em 2025, eles foram estimados em **R\$ 16,5 bilhões**.

Notas Explicativas

Em 2025 observou-se um aumento de 12,32% nos Benefícios Sociais proporcionados pela operação da rede do Metrô, quando comparados a 2024 em valores constantes.

Com a divulgação dos resultados da Pesquisa Origem e Destino 2023, os dados que compõem o cálculo dos Benefícios Sociais foram atualizados para representar as mudanças ocorridas na mobilidade urbana após a pandemia, na Região Metropolitana de São Paulo.

Outros dados observados durante o ano de 2025 foram utilizados para estimar os benefícios sociais. Destacam-se: dados operacionais de demanda e oferta do sistema Metrô, do sistema sobre pneus, da SPTrans e da CET, fatores de emissão veicular da CETESB, dados de combustíveis e dados do sistema de informações gerenciais de sinistros de trânsito – INFOSIGA, entre outros.

Os dados atualizados se refletem em maiores benefícios sociais, sendo a rubrica de redução dos tempos de viagem a que corresponde a mais de 60% dos benefícios. Esse resultado ratifica a principal característica do Metrô, como um transporte rápido e com regularidade. Ao promover a substituição modal, o Metrô possibilita ao passageiro realizar o deslocamento em menor tempo quando comparado a outro modo, além de se beneficiar da melhoria da qualidade ambiental proporcionada pela redução das emissões atmosféricas.

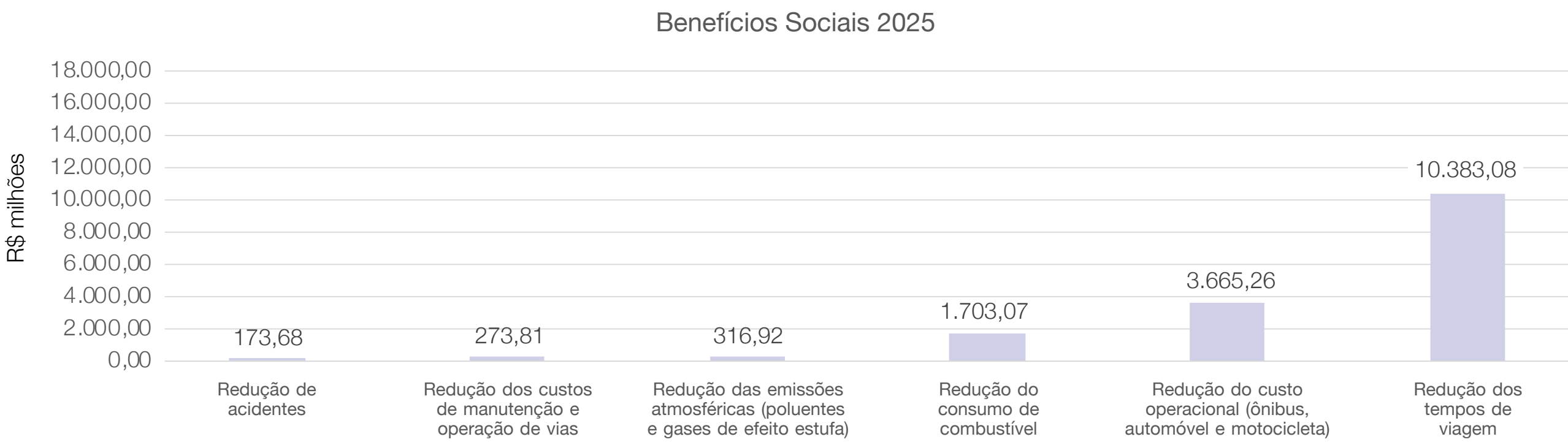


Gráfico - Balanco Social | Benefícios Sociais 2025

Discriminação	Unidade	2024		2025	
		Quantidade (mil)	R\$ (milhões)*	Quantidade (mil)	R\$ (milhões)*
Redução de acidentes	acidentes	3	153,53	3	173,68
Redução dos custos de manutenção e operação de vias	-	-	206,69	-	273,81
Redução das emissões atmosféricas (poluentes e gases de efeito estufa)	toneladas	652	293,20	574	316,92
Redução do consumo de combustível	litros	309.801	1.616,52	309.332	1.703,07
Redução do custo operacional (ônibus, automóvel e motocicleta)	quilômetros	1.662.837	3.106,60	1.766.741	3.665,26
Redução dos tempos de viagem	horas	556.834	9.506,22	553.523	10.383,08
Total			14.882,76		16.515,83

Tabela - Benefícios Sociais comparativos

* Em valores correntes

Relacionamento e engajamento com partes interessadas nos empreendimentos de expansão

Em todas as fases do ciclo de vida de seus empreendimentos, as ações do Metrô estão em consonância com as boas práticas de responsabilidade social e sustentabilidade, adaptando-se às transformações sociais, novas regulamentações e exigências dos órgãos licenciadores e financiadores.

Sua atuação como agente público compreende um processo permanente de relacionamento e engajamento com as partes interessadas, fundamentado em valores e princípios éticos e transparentes que formam a base da cultura da empresa.

O Metrô possui uma unidade organizacional específica, com equipe multidisciplinar especializada, destinada ao relacionamento com a população impactada pelos empreendimentos de expansão, visando manter a interlocução permanente com a comunidade, promover uma atuação integrada com outras áreas da Companhia e estabelecer parcerias com entidades.

Ela é estruturada em planos de comunicação social, considerados instrumentos relevantes na prevenção e mediação de conflitos, e voltados à divulgação de informações e orientações a respeito dos aspectos das obras. As ações de comunicação social têm por objetivo estabelecer um canal proativo, dinâmico e personalizado às necessidades das partes interessadas.

Ações de relacionamento

As estratégias voltadas às comunidades são planejadas de acordo com as fases das obras. O diálogo com a população se inicia na etapa de planejamento e concepção do empreendimento, quando se buscam parcerias com os responsáveis pelos equipamentos urbanos do entorno, tais como escolas e associações, entre outros, a fim de viabilizar a divulgação do novo empreendimento.

Nessa etapa, procuram-se oportunidades positivas de relacionamento e engajamento, iniciados nas comunicações prévias com a população da área de influência do projeto. Tais comunicações têm por objetivo viabilizar os processos de análise associados aos impactos em imóveis: medições, levantamentos topográficos e outros que subsidiarão os futuros projetos. Atua-se na divulgação das audiências públicas para firmar parcerias com órgãos públicos, associações de bairros, lideranças locais, instituições, ONGs, subprefeituras, entidades culturais, sociedade civil e munícipes para comunicação sobre o empreendimento e os benefícios dele advindos.

Na etapa inicial de implantação dos empreendimentos, é essencial consolidar os relacionamentos com o público do seu entorno e que conviverá com as obras de expansão. Em 2025, foram emitidas **4.923 cartas aos ocupantes**, informando atividades a serem executadas nos seus imóveis das áreas de influência das obras, distribuídos **308 comunicados de interferências**, além de serem realizadas **555 visitas técnicas**, **60 reuniões com impactados** e **13 visitas às obras**.

Programas de visita às obras e Educação Patrimonial

O Plano de Comunicação Social contempla programas de visitação nas obras do Metrô. As visitas são estruturadas para a divulgação dos empreendimentos aos diversos grupos de interesse: ao público geral se apresentam os aspectos sociais, construtivos e arquitetônicos do empreendimento para vivenciarem uma obra de grande porte. Já para o público especializado são demonstrados os aspectos técnicos e construtivos com visitação às estruturas, escavações e tuneladoras.

O Metrô tem recebido a comunidade local e outras partes interessadas que incluem alunos e professores, bem como visitantes de outras cidades, estados e países. Em 2025 foram realizadas **13 visitas às obras** com a **participação de mais de 120 pessoas**.

O Programa de Educação Patrimonial do Metrô tem como foco o resgate de saberes da região, valorização do patrimônio cultural e fortalecimento de vínculos e práticas tradicionais. Ele é direcionado às escolas públicas localizadas no entorno das obras, compreende dinâmicas que trazem situações para fortalecer o aprendizado e a divulgação de bens culturais em geral, como o patrimônio arqueológico.

Nas ações e atividades de Educação Patrimonial do Programa, o diversificado patrimônio cultural, e especialmente aquele evidenciado pelas pesquisas arqueológicas do Metrô, atuou como recurso para

as discussões sobre a sua importância para a identidade, bem como sua necessária proteção em benefício das gerações futuras, podendo favorecer a aprendizagem e uma cultura de participação.

No ano de 2025, participaram do programa corporativo gestores escolares da Diretoria de Ensino Leste 1, professores e alunos de escolas públicas localizadas no trecho de obras de expansão da Linha 2-Verde - Vila Prudente a Dutra e trabalhadores do empreendimento e empregados do Metrô.

Gestão dos impactos de obras

As obras de metrô produzem inúmeras transformações na paisagem urbana. Devido à sua complexidade e grandiosidade provocam impactos na rotina da população do seu entorno. Na mediação e resolução de conflitos ocasionados pelos impactos inerentes à implantação das obras de expansão, a negociação busca satisfazer ambas as partes, sendo um processo de decisão que se compartilha, de modo a ser vantajoso para todos os envolvidos.

As reuniões para relacionamento e engajamento das comunidades lindeiras são realizadas para apresentação das especificidades das etapas da obra.

Para atender às demandas relativas aos impactos e colaborar na implantação de medidas preventivas são mantidas centrais de relacionamento na região dos empreendimentos.

Em 2025, foram realizados mais de mil atendimentos, sendo mais de 70% através das centrais de relacionamento localizadas ao longo das obras de expansão. Os demais atendimentos foram realizados através dos canais de relacionamento Fale Conosco e pela Central de Informações do Metrô.

O atendimento e a resolução das questões são realizados de forma personalizada e, quando necessárias, são viabilizadas as visitas aos domicílios para análise técnica por uma equipe multidisciplinar, que dará o tratamento adequado a cada demanda até sua resolução, mantendo o diálogo claro e transparente com os moradores envolvidos.

A gestão do relacionamento perdura durante toda implantação da obra e, ao final dela, as questões relacionadas aos imóveis impactados são sanadas definitivamente, seja através da recuperação dos danos ou de indenização aos proprietários.

Desapropriação

O processo de relacionamento com a população impactada pelas obras de expansão do Metrô tem seu início a partir da publicação do Decreto de Utilidade Pública-DUP ou Resolução SPI, que relaciona os imóveis das áreas a serem desapropriadas.

São realizadas visitas em todos os imóveis inseridos nestas áreas para que sejam notificados e cadastrados todos os ocupantes e/ou proprietários. O Metrô esclarece as dúvidas relacionadas ao

processo, sejam elas de âmbito jurídico, ambiental ou de implantação das obras e disponibiliza os contatos da área responsável pela comunicação.

Após a desocupação do imóvel, é necessário desenvolver atividades de acompanhamento da população desapropriada em sua nova realidade social. São realizadas visitas no novo endereço e abordadas junto aos desapropriados, suas percepções e avaliações do processo de desapropriação, bem como a sua inserção na nova moradia ou comércio. O Metrô procura conhecer o impacto socioeconômico e financeiro causado pela desapropriação na rotina das famílias e das empresas por meio de uma Pesquisa *Ex Post* que permite também o aprimoramento das práticas adotadas durante o processo de desapropriação. Iniciativa que é avaliada e reconhecida pelos órgãos de financiamento e pelos órgãos licenciadores como a CETESB e a SVMA.

A Resolução SPI nº 13, Resolução SPI nº14 e Resolução SPI nº 15 de 20 de março de 2025 decretaram de utilidade pública áreas ao longo de São Paulo para a expansão da Linha 20-Rosa e Linha 19-Celeste. A partir disso, realizaram-se a notificação e o cadastramento dos ocupantes e/ou proprietários dos imóveis desapropriados.

Durante o ano de 2025, as atividades referentes à desapropriação, envolveram, ainda, consultas de municípios sobre imóveis e orientações quanto ao processo de desapropriação.

Reassentamento

A implantação de um empreendimento metroviário gera impactos para a população, em função da desapropriação de áreas onde podem estar estabelecidas famílias e comunidades em situação de vulnerabilidade e que, ao perderem suas moradias, não têm como se restabelecerem autonomamente.

Em 2011, o Metrô implantou o Regulamento para Reassentamento de Famílias em Situação de Vulnerabilidade atingidas pelas obras de Expansão do Metrô. O instrumento normatiza o tratamento a essas populações e reforça a responsabilidade social do Metrô. Posteriormente, foi publicado um Regulamento para Atendimento de Comerciantes e/ou Prestadores de Serviços em situação de vulnerabilidade atingidos pelas obras de expansão do Metrô.

A participação da equipe social na concepção dos novos empreendimentos é fundamental porque permite a avaliação do impacto de suas novas linhas em comunidades, especialmente aquelas em situação de vulnerabilidade. Nos casos em que estas são constatadas, o relacionamento com as famílias se inicia com a prospecção das lideranças e reuniões com os impactados, com o objetivo de explicar o início do processo de remoção e reassentamento e esclarecer eventuais dúvidas sobre o projeto.

Em seguida, realiza-se o arrolamento da área afetada, identificando e mapeando todas as edificações, sejam residenciais, mistas,

comerciais ou institucionais. Por fim, é realizado o atendimento social e habitacional das famílias consideradas em situação de vulnerabilidade e residentes nessas edificações.

Em 2025, foram reassentadas 32 famílias que residiam sobre um córrego na Avenida Ragueb Chohfi, cuja área era necessária para a implantação da extensão da Linha 15-Prata, entre as estações Jardim Colonial e Jacu-Pêssego.

Tanto o Regulamento para Reassentamento de Famílias como o de Atendimento a Comerciantes em situação de vulnerabilidade estão publicados no site oficial do Metrô.



Ações Sociais

Projeto Noites Solidárias

A ação Noite Solidária do Metrô de SP refere-se ao Abrigo Solidário, ativado na estação Pedro II da Linha 3 – Vermelha, oferecendo acolhimento e suporte a pessoas e seus pets em condição de vulnerabilidade, incluindo alimentos, colchões e cobertores. O abrigo funciona nos dias mais frios do ano, garantindo um espaço seguro e digno para os que mais precisam.

3.942	41	2.941	31
Pessoas Atendidas	Pets	Pernoites	Noites de realização



Foto: Noites solidárias



Acolhimento de pessoas em situação de rua em abrigo temporário montado em parceria com a Defesa Civil na estação Pedro II, da Linha 3-Vermelha.

Os abrigados são recepcionados com cobertores e colchões ofertados pelo Fundo Social de São Paulo e contam com uma refeição gratuita oferecida pelo programa Bom Prato Móvel.

Ação realizada em conjunto com a Secretaria de Desenvolvimento Social do Estado, o Fundo Social de São Paulo e a Defesa Civil.

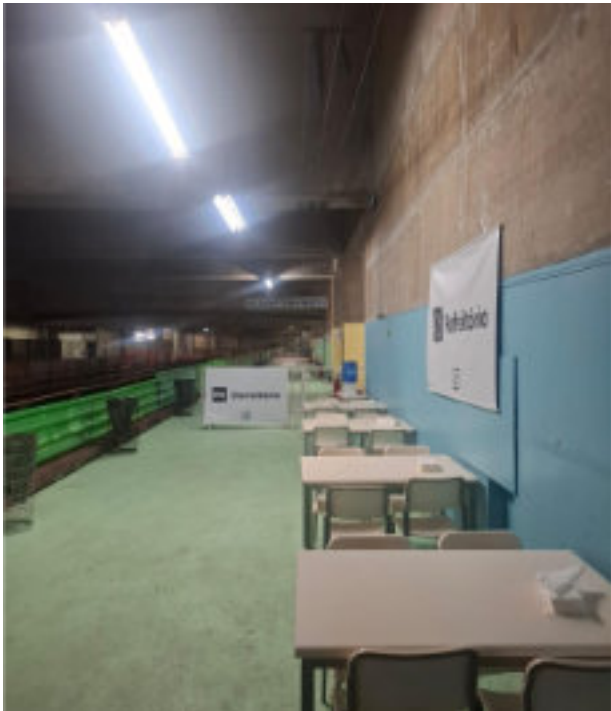


Foto: Noites solidárias

Engajamento com as partes interessadas

O Metrô muito além de transportar pessoas procura proporcionar a seus passageiros a prestação de serviços e o exercício da cidadania por meio de parcerias com instituições governamentais e privadas oferecendo serviços diferenciados dentro de suas estações, como por exemplo:

Secretaria Estadual dos Direitos das Pessoas com Deficiência

Com o Centro de Atendimento e Informação a Pessoa com Deficiência nas estações Tatuapé e Palmeiras Barra Funda

Secretaria Municipal de Direitos Humanos e Cidadania

Com os Postos Avançados de Atendimento à Mulher, vítimas de violência nas estações Santa Cecília e Luz

Secretaria de política de mulheres do Estado de São Paulo

Com o Posto Maternidade na Estação Tatuapé

Secretaria Municipal de Saúde

Com a Estação Prevenção na estação República

Secretaria Estadual da Cultura

Com o Museu da Diversidade na estação República

Secretaria de Segurança Pública

Com a Delegacia do Idoso na estação República



Canais de Relacionamento

Os canais de relacionamento do metrô são as pontes diretas entre a administração do sistema e os milhões de passageiros que circulam diariamente. Em um ambiente de alta complexidade e fluxo intenso, essa comunicação vai muito além do simples "atendimento ao cliente"; ela é um pilar de cidadania e eficiência em comunicação.

Aqui estão alguns dos canais:

Balcões de Informações

- Serviço que havia sido descontinuado em 2016 e que em 2024, voltou a ser oferecido à população, de segunda a sexta-feira, exceto feriados, das 07h às 19h.
- Estagiários cursando nível médio prestam informações variadas aos passageiros, nas estações Sé, Palmeiras-Barra Funda, Ana Rosa, Luz e Portuguesa-Tietê.
- A Estação Sé foi a primeira a receber o Balcão em maio de 2024 e as demais a partir de agosto 2024, sendo que em 2025 foi inaugurado o balcão de Portuguesa-Tietê.
- Em 2025, até outubro, foram 570.249 atendimentos nos quais foram prestadas diversas informações como: deslocamentos no sistema, ruas e arredores, outros modais de transporte, equipamentos públicos nas proximidades, sanitários públicos entre outros.



Foto: balcão de informações

Fale Conosco que pode ser acessado pelo site do Metrô

Fala SP acessado pelo site do Metrô ou plataformas do Estado.
Formulário Eletrônico: <https://fala.sp.gov.br/>

Redes Sociais pelos perfis oficiais do Metrô

Assistente Virtual de Atendimento Lina implantada em 2025
interage pelo site do Metrô

Site Metrô – <https://www.metro.sp.gov.br/fale-conosco/>

Central de informações Telefone: 0800-7707722 funcionando todos os dias das 05h00 às 00h00.

SMS Segurança - Envie SMS para 11 97333-2252.

Relacionamento com a comunidade lindeira às obras de expansão

Desapropriações, reassentamentos, impactos de obras e comunicação social – Obras de Expansão
Contato: documentoscgp@metrosp.com.br

Centrais de Relacionamento da Expansão da Linha 2-Verde

Futura Estação Vila Formosa: Av. Dr. Eduardo Cotching, 1172 – Vila Formosa Tel: 11 2676-3451

Futura Estação Santa Clara: Av. Sapopemba com Rua Caxiúna (altura do nº 2.384) Tel: 11 97016-0187

Futura Estação Anália Franco: Av. Montemagno, 230 Tel: 11 95492-1950

Futura Estação Guilherme Giorgi: Av. Guilherme Giorgi, Tel: 11 97016-1592

Futura Estação Aricanduva: Rua Rodeio, 726 Tel: 11 98228-3969

Central de Relacionamento da Expansão da Linha 15-Prata

Av. Ragueb Chohfi, 4397 – Jardim Três Marias Tel: 11 96196 5111

Central de Relacionamento da Expansão da Linha 17-Ouro

Rua Bernardino de Campos, 1.351 – Campo Belo E-mail: falelinha17@grupoagis.com.br

Túnel de ligação entre as estações Consolação da Linha 2-Verde e Paulista da Linha 4-Amarela

CONSÓRCIO CTS E-mail: tunelconexao@c-cts.com.br

Imprensa - Atendimento às solicitações da imprensa (entrevistas, reportagens, releases).

<https://www.metro.sp.gov.br/fale-conosco/imprensa/>

Metrô Conecta – Informe qualquer ocorrência em tempo real pelo aplicativo.

Canal de Denúncia

<https://www.metro.sp.gov.br/fale-conosco/denuncia>

Ouvidoria Atendimento Telefônico: Ao ligar, tenha em mãos o protocolo do primeiro atendimento – (11) 3291.2890, de 2ª a 6ª feira, exceto feriados, das 09h00 às 17h00.

Ouvidoria Atendimento Presencial é necessário

agendamento prévio: Rua Boa Vista, 175 – 3º Andar/Bloco B – CEP: 01014-001 –São Paulo – SP (de segunda a sexta, exceto feriados), das 09h00 às 17h00.

Portal da Transparência do Metrô:

<https://transparencia.metrosp.com.br>

Em 2025, o Sistema Corporativo de Relacionamento registrou 4.474, manifestações dos cidadãos.

As demandas estão classificadas por tipologia: pedido de acesso à informações (2535), reclamações (947), solicitações de providências (525), elogios (205), denúncias (156), sugestões (65) e agradecimentos (10). Esses números representam uma compilação das manifestações registradas no Sistema de Relacionamento, pelas diversas áreas responsáveis da Companhia.

Além do “Fale Conosco”, o Metrô de São Paulo mantém outros canais de relacionamento com os seus públicos como: Fala.SP, Central de Informações-0800, SMS-Segurança, Metrô Conecta, e-mail, presencial, entre outros conforme tabela abaixo:

CANAL DE COMUNICAÇÃO	TOTAL
Fala.SP	4020
Reclame Aqui	219
Fale Conosco	106
Central de Informações (0800)	61
Procon	24
Canal de Denúncia	13
Ministério Público	9
SEI	7
Redes Sociais	6
E-mail	4
Central de Informações	1
Presencialmente	1
Telefonema	1
Proteste	1
Ouvidoria da ViaMobilidade	1
Total Geral	4474

Quadro: demandas recebidas pelos canais de comunicação

OBS: Não fazem parte desses totais as manifestações de Redes Sociais, bem como demandas que necessitam de atuação imediata recebidas pelos canais SMS-Segurança e Metrô Conecta.

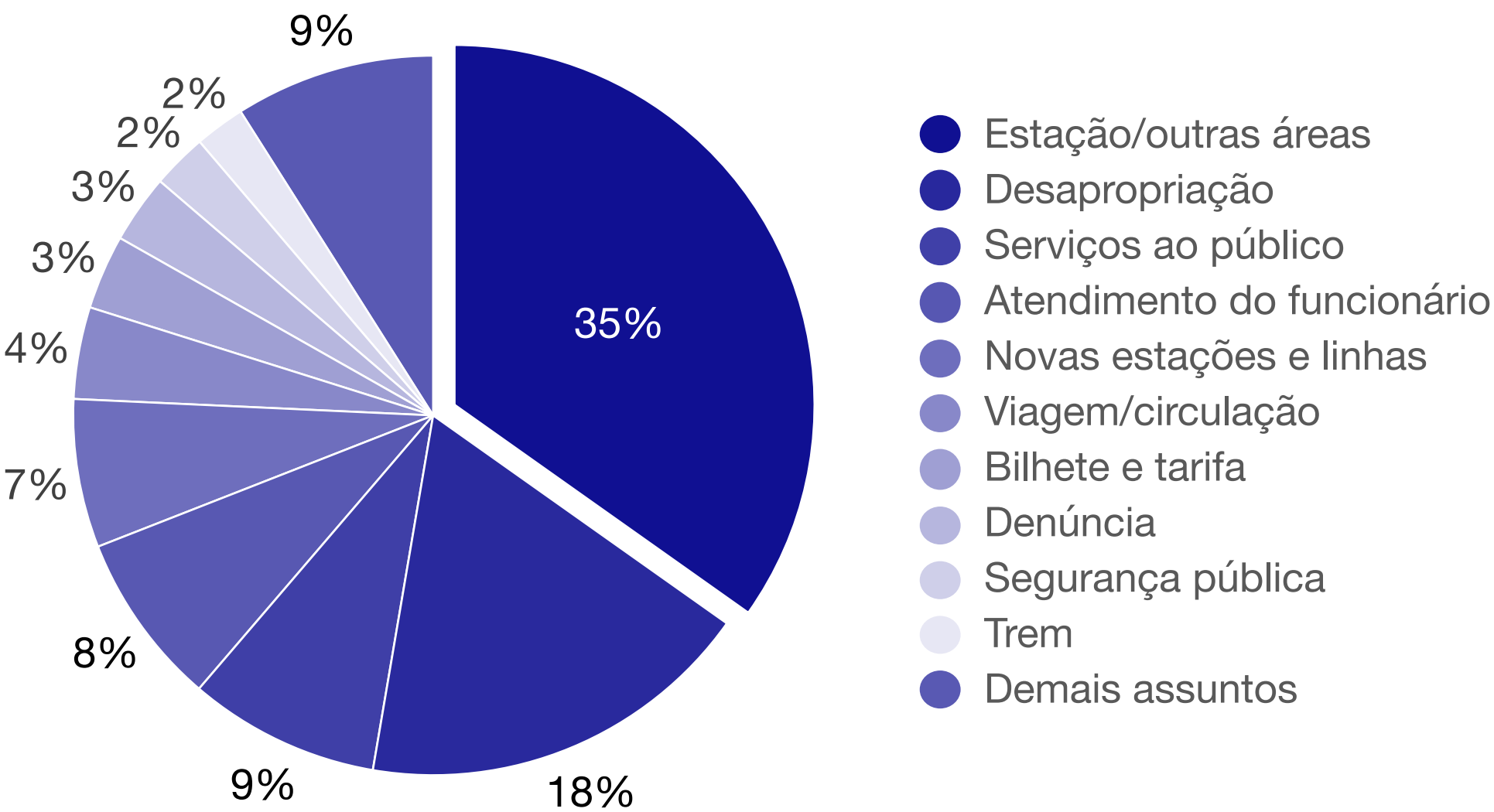


Gráfico: Ouvidoria e SIC Demandas 2025 por Assunto

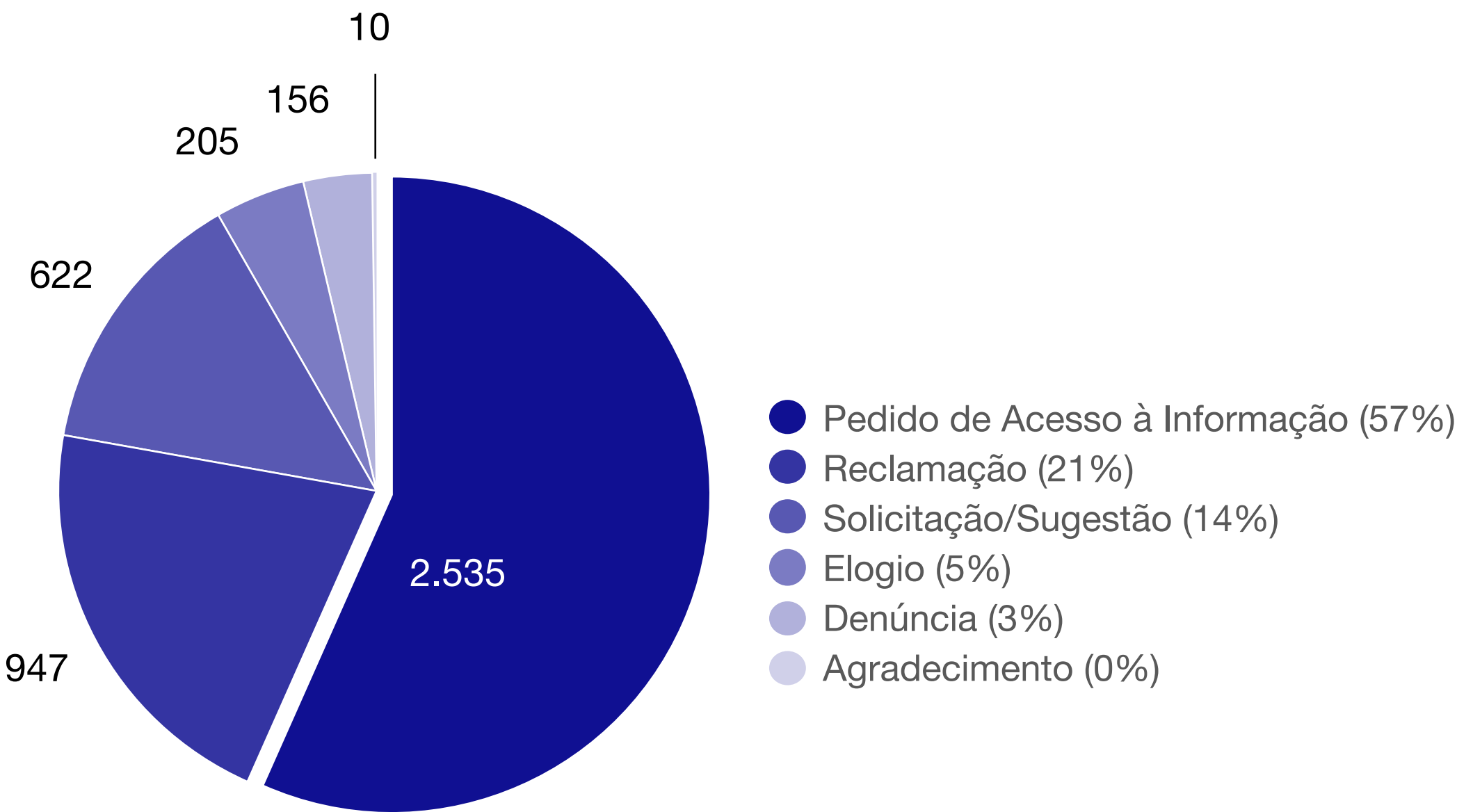
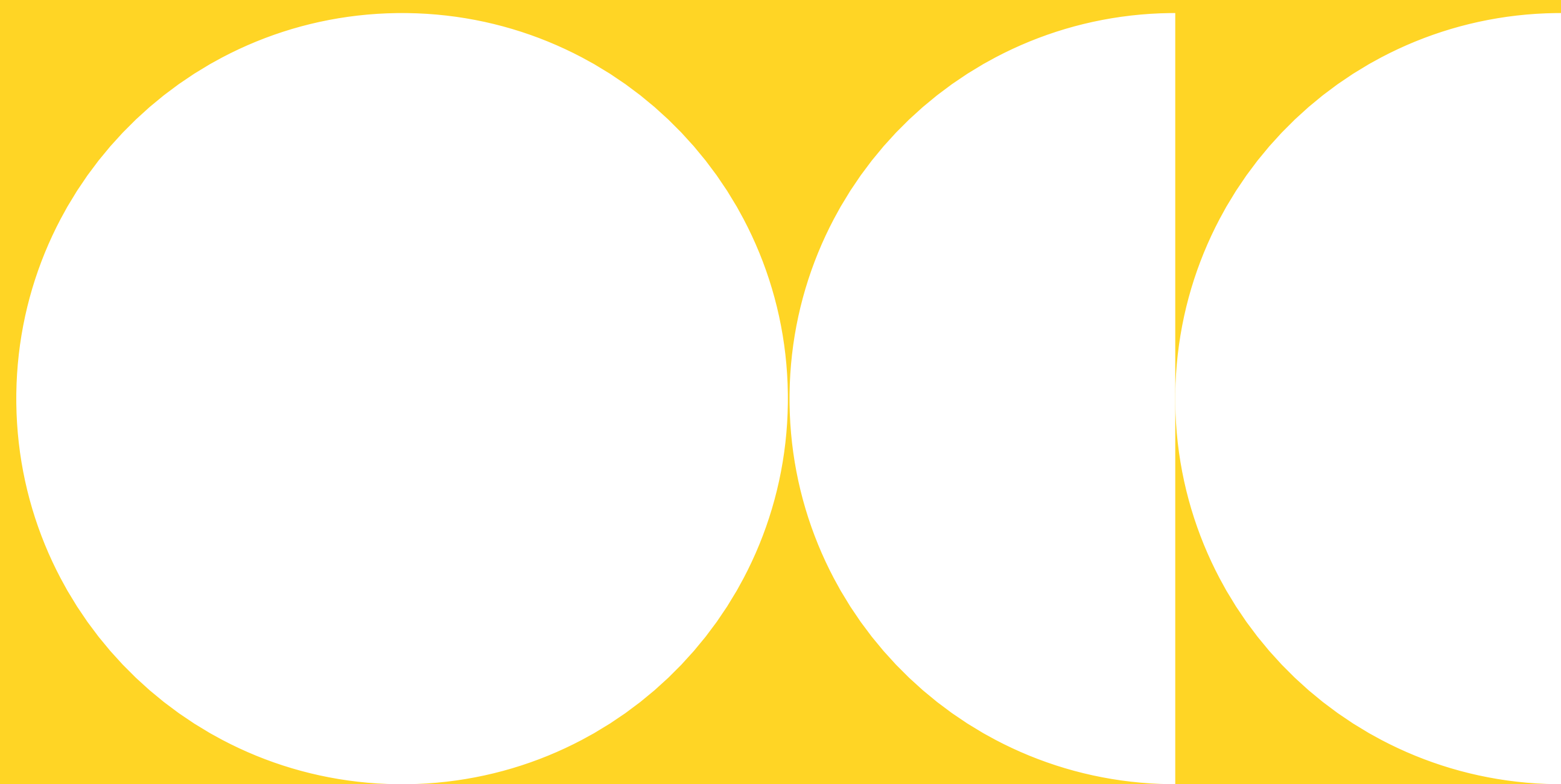


Gráfico: Ouvidoria e SIC –Demandas 2025 por tipologia





**Pessoas
valorizadas
e respeitadas**



Pessoas Valorizadas e Respeitadas

Relações de trabalho

Tempo Médio de Empresa em 2025: 19,9 anos

Turnover	2024	2025	Var
Número de Empregados	6191	5908	-5%
Admissões	22	17	-23%
Desligamentos	831	303	-64%

% do Quadro	2024	2025
Admissões	0,4%	0,3%
Desligamentos	13,4%	5,1%

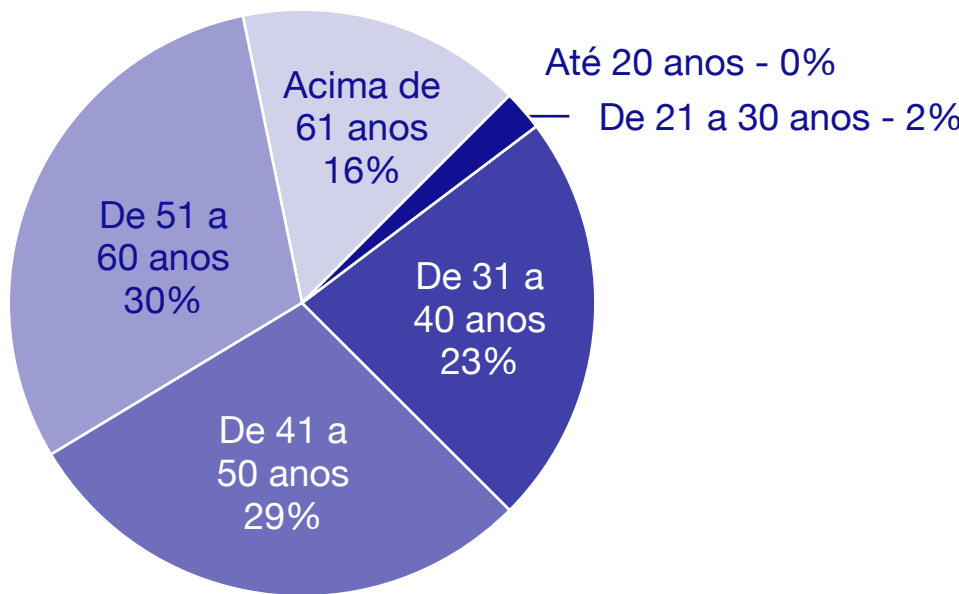
Qtd. Aprendizizes: 171

Qtd. Estagiários: 239

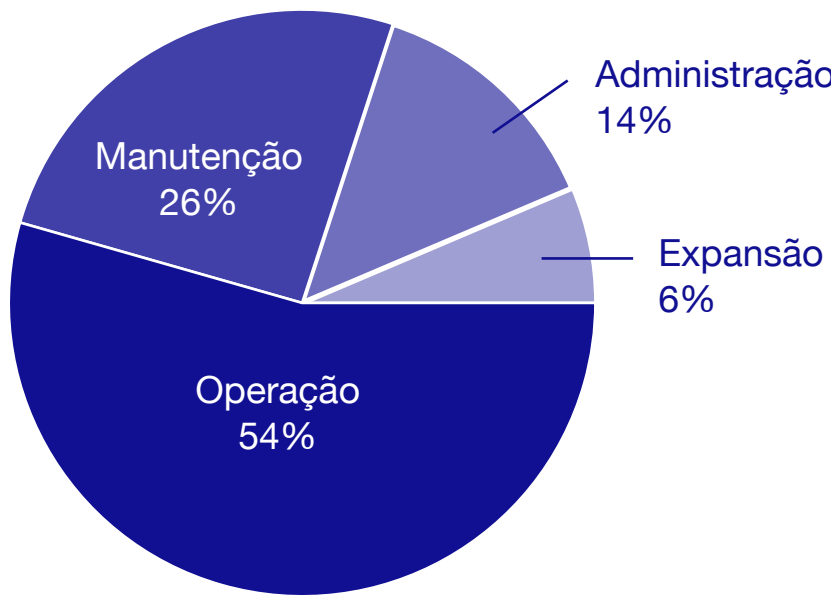
Quadro: Quadro de empregados

Faixa Etária

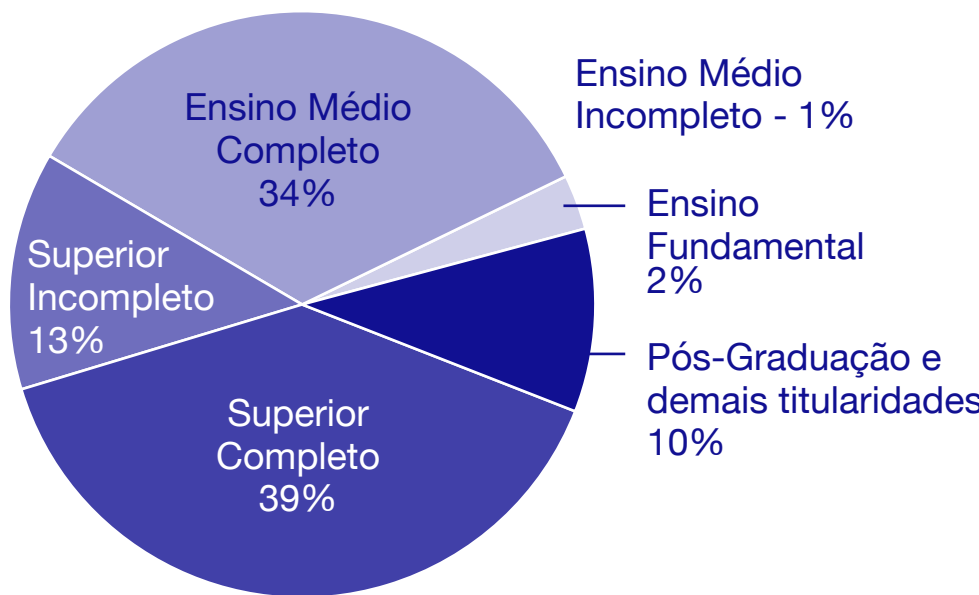
Número de empregados acima de 45 anos - 63%



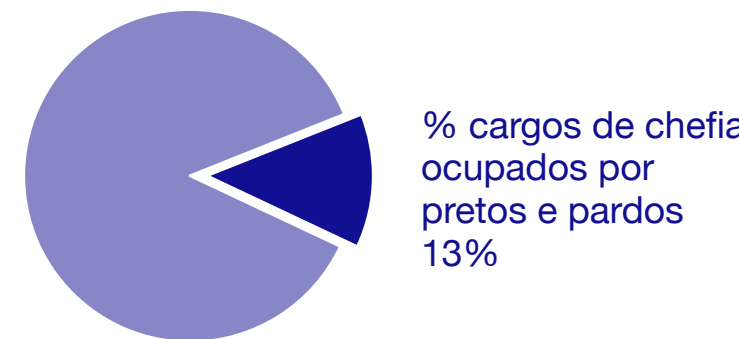
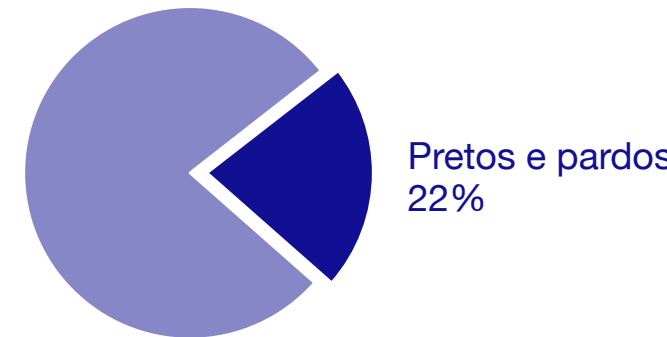
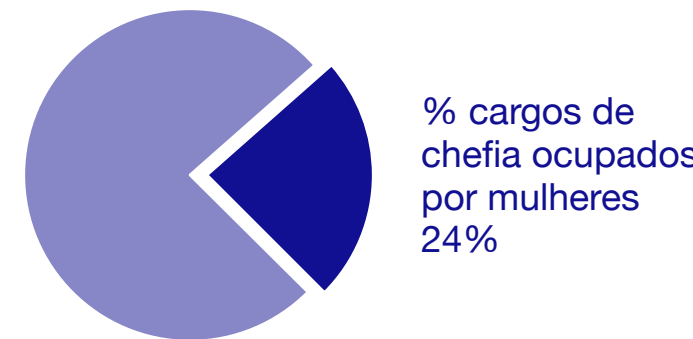
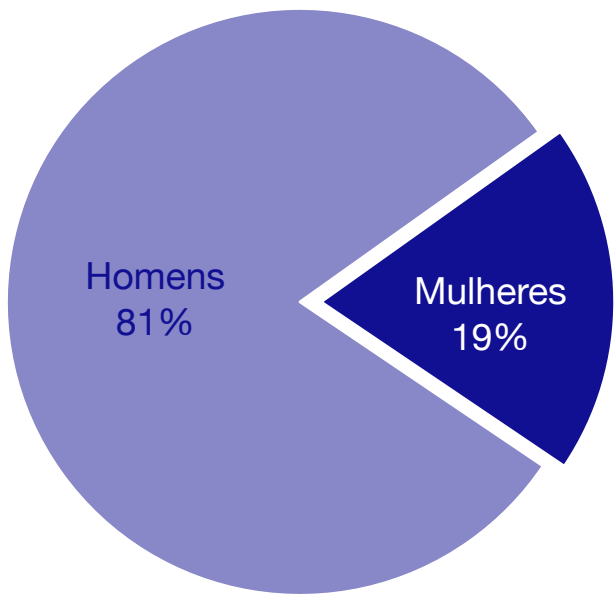
Distribuição do quadro de empregados



Escolaridade



Divisão



Relações Sindicais

A Companhia do Metrô mantém uma gestão sindical atuante e baseada no equilíbrio entre os interesses da empresa e a valorização dos empregados, com diálogo permanente junto aos sindicatos dos metroviários e engenheiros.

Em 2025, foram renovados por dois anos os seguintes instrumentos coletivos:

- Acordo Coletivo Geral com ambos os sindicatos, abrangendo cláusulas econômicas e sociais (adicionais, estabilidades, benefícios) e o Acordo de Ponto Eletrônico.
- Acordo Coletivo de Jornada de Trabalho, exclusivo do sindicato dos metroviários e aplicável a empregados das áreas operacionais.

Essas renovações bianuais asseguram previsibilidade e estabilidade nas relações trabalhistas, garantindo segurança jurídica para a Companhia e seus empregados.



Programa de Desligamento Incentivado

Lançado em dezembro de 2023, o PDI foi desenvolvido considerando a capacidade financeira da empresa e o impacto nas atividades das áreas. O objetivo é reduzir de forma permanente o quadro de empregados das áreas administrativas e promover a renovação das equipes operacionais.

Em 2025, o PDI proporcionou o desligamento de 165 empregados, com o investimento de R\$ 61 milhões. A economia gerada durante o ano foi de R\$ 162 milhões.

Ao final do ano de 2025 foi realizada a prorrogação voluntária do prazo de desligamentos do PDI 2023 por mais 12 meses, sendo então projetado para novembro/2026 o encerramento do programa.

Desempenho e Sucessão

O Metrô de São Paulo permanece com ações para o desenvolvimento de competências e melhoria no desempenho do seu quadro de pessoal. Para fazer frente a esse desafio, executamos anualmente o Ciclo de Avaliação de Desempenho para reconhecimento dos pontos fortes, pontos de melhoria e planejamento do desenvolvimento dos empregados para o próximo ano.

Seleção Externa

As contratações de empregados para os cargos de carreira do Metrô são realizadas por meio de Concursos Públicos, em atendimento à legislação.

Os concursos são regidos por editais que determinam todas as regras, etapas, cronograma, conteúdo das provas, e critérios de classificação e de contratação.

Seleção Interna

Para que os empregados dos cargos operativos possam avançar na carreira, são realizados processos seletivos internos denominados “Processos de Promoção e Movimentação na Carreira - PPMC”.

Em 2025, foram realizados três PPMC para atender às necessidades da Gerência de Operações (GOP). Foram convocados para as etapas de exame médico e treinamento e movimentados, candidatos aos cargos de Agente Metroviário – Operador Metroviário II. Quanto aos dois PPMC destinados ao cargo de Agente Metroviário – Assistente de Administração e Logística III, o processo ainda se encontra em andamento. Além disso, foram realizados 10 (dez) processos de mapeamento interno para cargos do plano executivo, com 43 (quarenta e três) pessoas mapeadas.

Estagiários de Ensino Médio, Técnico, Superior e Aprendizizes

As contratações de estagiários e aprendizizes do Metrô são realizadas por meio de processos seletivos públicos. A administração do Programa de Estágio é feita em parceria com o Agente de Integração e o Programa de Aprendiz em parceria com o SENAI.

Em 2025, o Metrô realizou processos seletivos públicos para o cumprimento da cota legal mínima de 5% de aprendizizes. Também realizou processos seletivos públicos para contratação de estagiários de ensino médio, técnico e superior.

No decorrer do ano, foram realizadas ações de acompanhamento de estágio e desenvolvimento para o mercado de trabalho com os estagiários do ensino médio e superior.

A Companhia mantém uma estrutura robusta para garantir um ambiente de trabalho seguro e saudável, composta por:

- Serviço Especializado em Engenharia de Segurança e Medicina do Trabalho (SESMT);
- Comissões Internas de Prevenção de Acidentes e Assédio (CIPAs);
- Ambulatórios para atendimento médico e exames ocupacionais;
- Programas de reabilitação e iniciativas voltadas à saúde física e emocional dos empregados.

A empresa mantém ações contínuas de promoção da segurança e saúde ocupacional, incluindo de saúde mental, com processo em andamento para contratação de serviço especializado para estruturar e elaborar conteúdos direcionados aos empregados sobre o tema. Em conformidade com o novo texto da NR-1 do Ministério do Trabalho, o Programa de Gerenciamento de Riscos está em revisão, com o objetivo de aprimorar os registros das avaliações e os controles existentes relacionados aos riscos psicossociais.

O Metrô é certificado no Sistema de Gestão de Segurança e Saúde Ocupacional (ISO 45001), com validade até 11/06/2027, reforçando o compromisso da Alta Administração com práticas seguras e saudáveis.

Resultados		2024	2025
*Acidentes de Trabalho/Ocupacional	Acidente Típico	367	376
	Acidente Trajeto	67	79
	Doença Ocupacional	0	0
Empregados Reabilitados	INSS	3	2
	Reabilitação Interna	13	13
Exames Ocupacionais	Empregados examináveis	6.930	5.375
	Empregados examinados	5.917	4.609
	% examinados	85%	86%

* Os dados apresentados neste documento estão sujeitos a revisão, em decorrência da eventual identificação de novas evidências técnicas surgidas após a reanálise do casos

Quadro: Acidente de trabalho / doenças profissionais

Plano de saúde e Previdência Complementar

Plano de Saúde

O Metrô oferece aos seus empregados um Plano de Assistência à Saúde, administrado pelo Instituto Metrus, com coparticipação dos empregados.



MSI Metrus Saúde Integral

Destinado aos empregados do Metrô e seus dependentes. Aos participantes do plano, é assegurado, na internação hospitalar, direito à enfermaria, quarto ou apartamento individual.

Previdência Privada

O Metrô oferece aos empregados, que optarem, um plano de previdência complementar administrado pelo Instituto Metrus, os Planos de Benefícios I e II.

O Metrus – Instituto de Seguridade Social é uma entidade fechada de previdência complementar, constituída sob a forma de sociedade civil, sem fins lucrativos, e tem como objetivo principal a concessão de benefícios de natureza previdenciária, suplementando as prestações asseguradas pela Previdência Oficial e promover o bem-estar social, inclusive no que tange a serviços médicos e assistenciais, dos empregados participantes e seus grupos familiares do Metrô.

Ações estratégicas em destaque

- Ações Educacionais sobre Diversidade e Inclusão.
- Formação de gestores, operativos e terceirizados (presencial e EAD).
- Trilha da Liderança Inclusiva1ª, 2ª, 3º ondas com 191 líderes participantes.
- Programa Mulheres na Liderança 1ª, 2ª e 3ª turmas, com 58 mulheres certificadas.

Ações internas de diversidade

ANO	AÇÕES INTERNAS
2024	54
2025	51
TOTAL	105

Quadro: ações internas e externas de diversidade

Selo Igualdade Racial

recebido em 2024	renovado em 2025
---------------------	---------------------

Indicador Mulheres na Liderança

23,6% 2024	24,6% 2025
---------------	---------------

Política de Igualdade entre homens e mulheres

O Metrô adota por meio do seu código de conduta e integridade e política de diversidade e de pessoal, ações que promovam uma política de igualdade entre homens e mulheres.

Em 2025 foram realizadas ações, que promoveram a possibilidade de movimentações e equilíbrio interno.

Demonstrativo remuneração fixa	2025 Mulheres	2025 Homens	2024 Mulheres	2024 Homens
PROFISSIONAIS	17.437	19.098	16.057	17.981
ASSESSORES/ ESPECIALISTAS	37.772	35.674	35.186	34.967
ADMINISTRATIVOS/ TÉCNICOS	9.249	12.109	8.788	11.659
OPERACIONAIS	7.648	8.262	6.501	7.596
COORDENADORES	29.112	30.321	28.585	29.601
SUPERVISORES	17.940	21.084	13.950	17.107
DIRETORES	-	54.738	-	52.428
GERENTES/ CHEFES	42.424	44.380	39.256	43.641
DIRETOR PRESIDENTE	-	32.909	-	32.909

Análise posição hierárquica	2025 Mulheres	2025 Total	2025 %	2024 Mulheres	2024 Total	2024 %
OPERACIONAIS	1004	5329	19%	1016	5426	19%
ASSESSORES/ ESPECIALISTAS	35	134	26%	40	148	27%
SUPERVISORES	50	238	21%	104	400	26%
COORDENADORES	39	146	27%	35	149	23%
GERENTES/ CHEFES	12	56	21%	17	63	27%
DIRETORES	0	5	0%	0	5	0%
	1140	5908	19%			

Grupos matriciais

- Comissão Permanente de Diversidade e Inclusão.
- Grupo de Afinidades + Mulheres do Metrô
- Comissão de Ações Afirmativas (parceria sindicato)

Treinamentos

A UNIMETRO estimula a cooperação para promover o conhecimento e a cidadania, qualificar e desenvolver profissionais para enfrentar os desafios do setor da mobilidade e do mundo do trabalho. Neste ano, a meta de 85% dos metroviários treinados, a partir de EADs estratégicos, foi superada, atingindo 87,52%.

Meta conclusão
EADs 2025 – 85%

87,52%

Quadro: Indicador de conclusão de EADs

Satisfação em Treinamentos
Estratégicos

88%

Quadro: Indicador de satisfação de treinamentos

Treinamentos em Gestão de Projetos e Portfólios

Em 2025 houve 329 participações em cursos da trilha de gerenciamento de projetos e portfólio, contabilizando um total de mais de 892 homens x hora de treinamento.

Participações:

- Lições Aprendidas: 110
- Gestão de Riscos dos Empreendimentos: 72
- Scrum Framework: 44
- Oficina em Gestão de Projetos: 33
- Ciclo de Vida de Empreendimentos: 29
- Controle Integrado de Mudanças: 28
- Gestão de portfólios – Estratégia: 13

Treinamento Atendimento Humanizado, Condução de Pessoas com Deficiência Visual e Cadeirantes

Em 2025 foram treinadas 40 turmas com funcionários da Works (atendentes da Linha de Bloqueio).

Curso de Comunicação com a Pessoa Surda

Em 2025 foram ministrados treinamentos para 01 turma. 230 metroviários formados.



Ações estratégicas em destaque

- PIC – programa de inteligência Corporativa: 2788 metroviários participantes com média de avaliação de 4,98%.
- Desenvolvimento da Liderança – 104h de treinamentos para 69 líderes metroviários.
- Desenvolvimento Governança em Gestão do Conhecimento: Norma Geral - NGR e Manual - MAN.
- Concepção de Modelo de Mapeamento dos Conhecimentos Críticos: 60 metroviários capacitados em GC.
- Desenvolvimento de 5 Cursos EADs estratégicos em apoio ao Novo Plano de Carreira.

Fórum Ágil

O fórum ágil é um espaço digital para promover a aplicação de gestão de projetos, agilidade e tecnologias no Metrô-SP.

Em 2025 o Fórum Ágil realizou os seguintes eventos:

- Conceitos básicos de gestão de projetos
- Introdução a gestão de portfólio
- Gestão híbrida de projetos
- Scrum: Agilidade e aplicações
- Workshop: IA Copilot na gestão de projetos
- Comunicação na equipe
- Workshop: Encerramento e Retrospectiva
- Resultados em 2025:
 - Manter acima de 600 membros
 - 7 eventos realizados, somando 1019 participações
 - Média 4,8 estrelas na avaliação dos eventos
 - Média 4,6 estrelas na avaliação geral do fórum

Semana de Gestão de Projetos

O objetivo da Semana de Gestão de Projetos é expandir e compartilhar conhecimento em gestão de projeto, programa e portfólio alinhados à estratégia, trazendo temas atuais e práticos para engajar os líderes e times de projetos.

Em 2025 a 4ª edição da semana teve os seguintes resultados:

- 11 horas de evento
- 724 participantes
- 1985 participações
- 4,7 de satisfação



Comunicação Interna

Em 2025, a Comunicação interna continuou com os recursos consolidados em 2024. Com as publicações nas TVs Corporativa, que consiste em televisões com programação exclusiva disponível nas áreas internas das estações, próximo aos relógios de ponto e em algumas áreas do edifício administrativo da Companhia.

Mensagens curtas e de impacto, informando novidades ou levando comunicados de relevância corporativa, facilitam a compreensão do empregado que pode ter acesso à informação em meio à correria do trabalho.

Newsletter **Nos Trilhos** e o canal **Metrô de Fato** no Whatsapp que continuaram a comunicar as diversas ações de endomarketing em prol do engajamento do colaborador.



Figura: Canal WhatsApp
Metrô de Fato



Figura: Newsletter Nos Trilhos

Engajamento dos Colaboradores

O Metrô valoriza seus empregados e reforça seu compromisso com bem-estar e engajamento.

Além de implementar novas estratégias para atrair mais passageiros, a empresa investe em iniciativas que proporcionam cultura, lazer e entretenimento aos colaboradores. Essa integração fortalece o ambiente de trabalho, reconhece a dedicação de cada profissional e reafirma que o crescimento do Metrô é construído com pessoas que fazem a diferença todos os dias.

Em 2025, o Metrô consolidou sua atuação como agente de promoção cultural e de valorização interna. Foram incentivados diversos eventos por meio de parcerias ou patrocínios, alcançando um público-alvo qualificado que foram incentivados a se tornarem passageiros de Metrô com destino a essas atividades. Essas iniciativas reforçam o papel da empresa na integração entre mobilidade e acesso à cultura, lazer e entretenimento.

Além disso, foram realizadas 50 ações de endomarketing, evidenciando o compromisso contínuo com o bem-estar, o engajamento e a valorização dos colaboradores. Tais ações contribuem para fortalecer o ambiente corporativo e reafirmam que o crescimento do Metrô é sustentado por pessoas que fazem a diferença todos os dias.

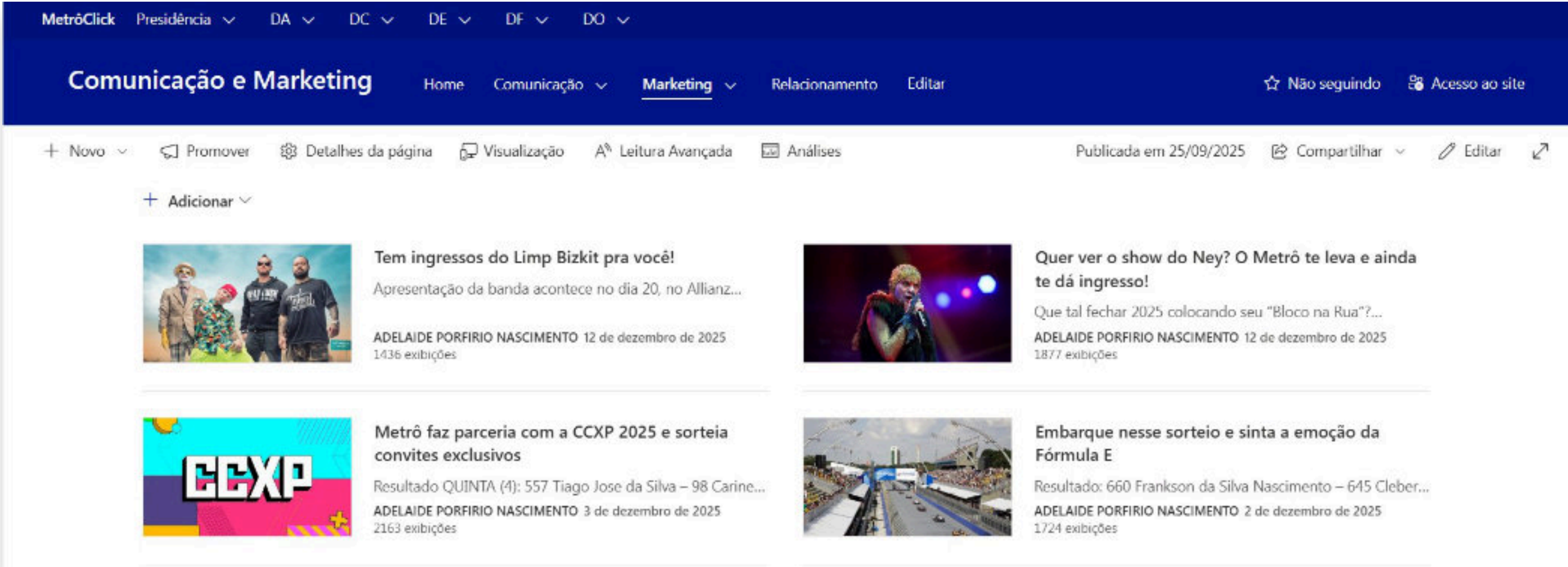


Figura: Página Metroclick Comunicação e Marketing

Engajamento dos Colaboradores

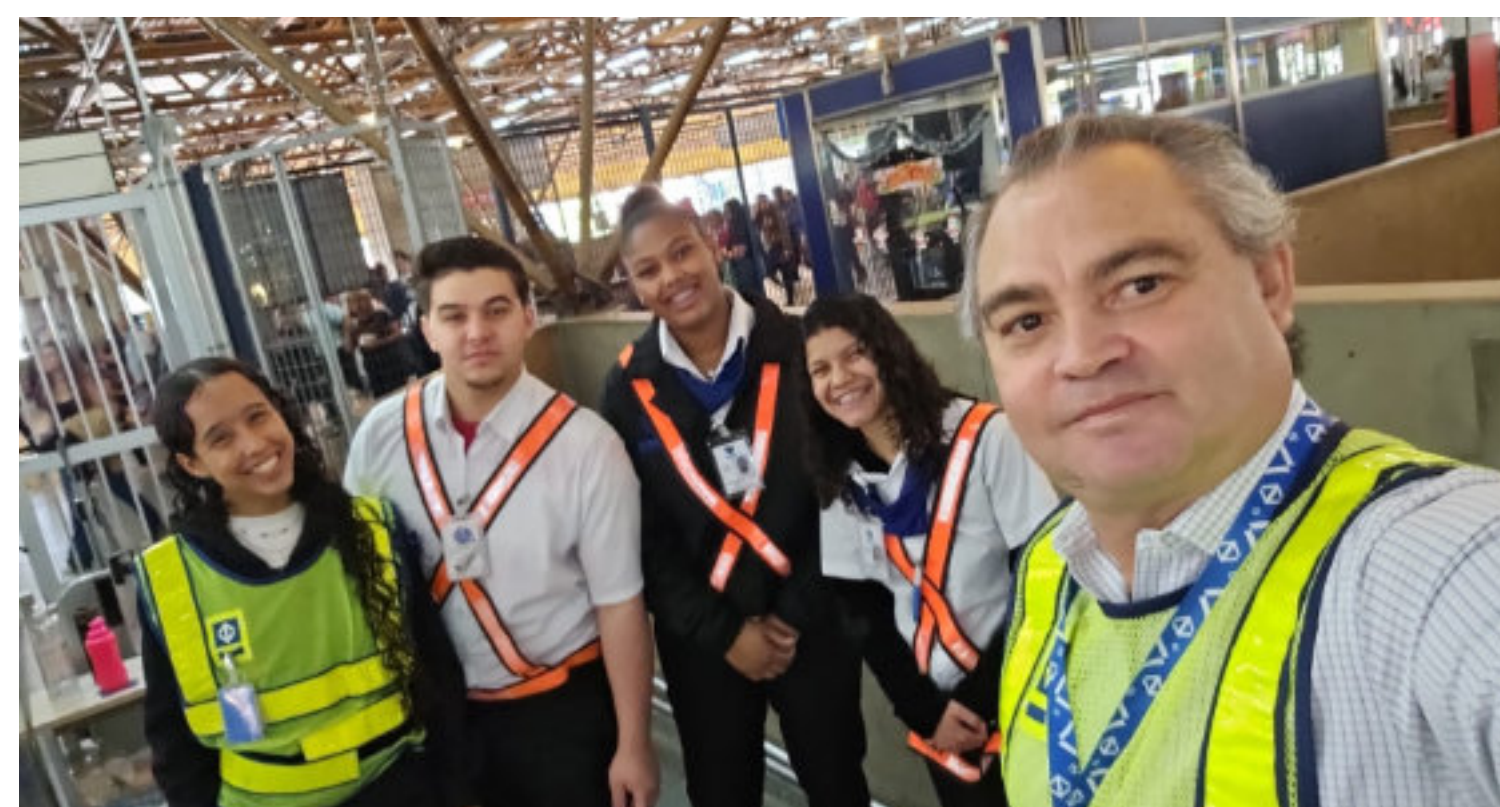
Gestão Presente

Programa que conta com a presença dos líderes na linha de frente, nas estações do Metrô de São Paulo, uma oportunidade poderosa para fortalecer a cultura organizacional, inspirar engajamento e demonstrar uma liderança inclusiva.

Nos encontros, que acontecem na última quinta-feira de cada mês, são enfatizados que a presença da liderança na linha de frente não é apenas para observar, mas para ouvir, entender e colaborar. O objetivo é trazer propósito e conexão. Essa prática reforça o compromisso da liderança com os valores da organização e com as pessoas.

Essas interações diretas com os empregados são uma oportunidade de trocar ideias e melhorar processos, criando um ambiente seguro para que todos possam se expressar. A presença dos gestores reforça o reconhecimento do trabalho de todos e o impacto das atividades da linha de frente no sucesso geral da empresa.

Em 2025, foram **228** participações.



Fotos: Programa gestão presente



Desempenho Econômico-Financeiro

Realizações e desempenho

O Metrô de São Paulo reportou, no período, prejuízo de R\$ 1.058 milhões, ante R\$ 348 milhões em 2024, aumento de 204,02% em relação ao período comparativo.

A receita operacional líquida foi de R\$ 2.761 milhões no acumulado de 2025, redução de 8,6%, comparado a 2024 que alcançou R\$ 3.020 milhões.

A principal razão para a redução na receita operacional líquida foi o reconhecimento de receitas por *Breakage* de créditos (BU e BOM) não utilizados pelos passageiros, no montante de R\$ 368 milhões em 2024, evento que não se repetiu em 2025.

A receita não tarifária também apresentou redução no período comparativo com 2024, passando de R\$ 285 milhões para R\$ 252 milhões em 2025.

Em despesas gerais, administrativas e vendas houve um aumento de 67,02%, alcançando R\$ 1.251 milhões ante R\$ 749 milhões no período comparativo, principalmente devido ao reconhecimento da provisão do processo do Consórcio Via Amarela no montante de R\$ 167,8 milhões e, reversão do processo do Consórcio Construcap de R\$ 199,7 milhões em 2024.

A principal fonte de recursos da Companhia proveniente da atividade operacional é a prestação de serviço de transporte de passageiros, composta por receita tarifária e ressarcimento de gratuidade. Esta representou 91% da receita operacional bruta de 2025.

Resultado Contábil

COMPONENTES - Em milhões de R\$	2025	2024	Var. 2024 x 2025
Receita líquida	2.761	3.020	-8,58%
Custos dos serviços prestados (CSP)	-2.614	-2.652	-1,43%
Lucro (prejuízo) Bruto	147	368	-60,05%
Despesas gerais, administrativas e vendas	-1.251	-749	67,02%
Outras despesas/receitas operacionais	22	10	120,00%
Resultado financeiro líquido	24	23	4,35%
Prejuízo do Exercício	-1.058	-348	204,02%

Ebitda

COMPONENTES - Em milhões de R\$	2025	2024	Var. 2024 x 2025
Receita operacional líquida	2.761	3.020	-8,58%
Prejuízo do exercício	-1.058	-348	204,02%
Resultado financeiro líquido	-24	-23	4,35%
Imposto de renda e contribuição social	-	-	-
Depreciação e amortização	838	830	0,96%
(=) Ebitda	-244	459	-153,16%
Margem Ebitda	-8,8%	15,20%	158,15%
Ajuste de eventos não recorrentes	-6	-332	-98,19%
(=) Ebitda ajustado	-250	127	-296,85%
Margem Ebitda Ajustado	-9,1%	4,8%	289,08%

O Ebitda ajustado reflete a medida econômica de potencial geração de caixa ajustado pelos itens “não recorrentes” e “não caixa”, e alcançou -R\$ 250 milhões em 2025, ante R\$ 127 milhões em 2024.

Taxa de Cobertura

Em milhões de R\$	2025	2024
Receita Total	2.862	2.756
Receita tarifária	1.957	1.887
Receita não tarifária	252	285
Gratuidades – ressarcimento GESP	606	563
Outras receitas operacionais	32	56
Receita financeira	80	48
Deduções da receita bruta	-64	-83
Gasto Total	2.852	2.674
Pessoal	1.885	1.854
Material	90	97
Serviços Terceirizados	345	311
Gastos gerais	477	379
Outras despesas	56	34
Taxa de Cobertura (Receitas/Gastos)	100,35%	103,05%

A taxa de cobertura é o indicador que representa o quociente entre o total de receitas reconhecidas da Companhia e o total de despesas operacionais com efeito caixa.

No ano de 2025, a receita total líquida do Metrô cobriu 100,35% do gasto total. Nestes gastos estão contemplados o custo dos serviços prestados e as despesas operacionais.

Valor econômico gerado e distribuído pela operação

Demonstração do valor adicionado	2025	2024
Receitas	2.861	3.126
Insumos adquiridos de terceiros	-1.041	-647
(=) Valor adicionado bruto	1.820	2.479
Retenções	-838	-830
(=) Valor adicionado líquido	982	1.649
Valor adicionado recebido em transferência	93	105
(=) Valor adicionado total a distribuir	1.075	1.754
Empregados	1.802	1.799
Impostos, taxas e contribuições	260	219
Remuneração de capitais de terceiros	71	84
Remuneração de capitais próprios	-1.058	-348
(=) Valor adicionado total distribuído	1.075	1.754

Posição Acionária em 2025

O capital social integralizado da Companhia em 31 de dezembro de 2025 é composto por um total de 11.307.375 (onze milhões, trezentos e sete mil e trezentos e setenta e cinco) ações ordinárias de classe única, nominativas, sem valor nominal e com direito a um voto cada.

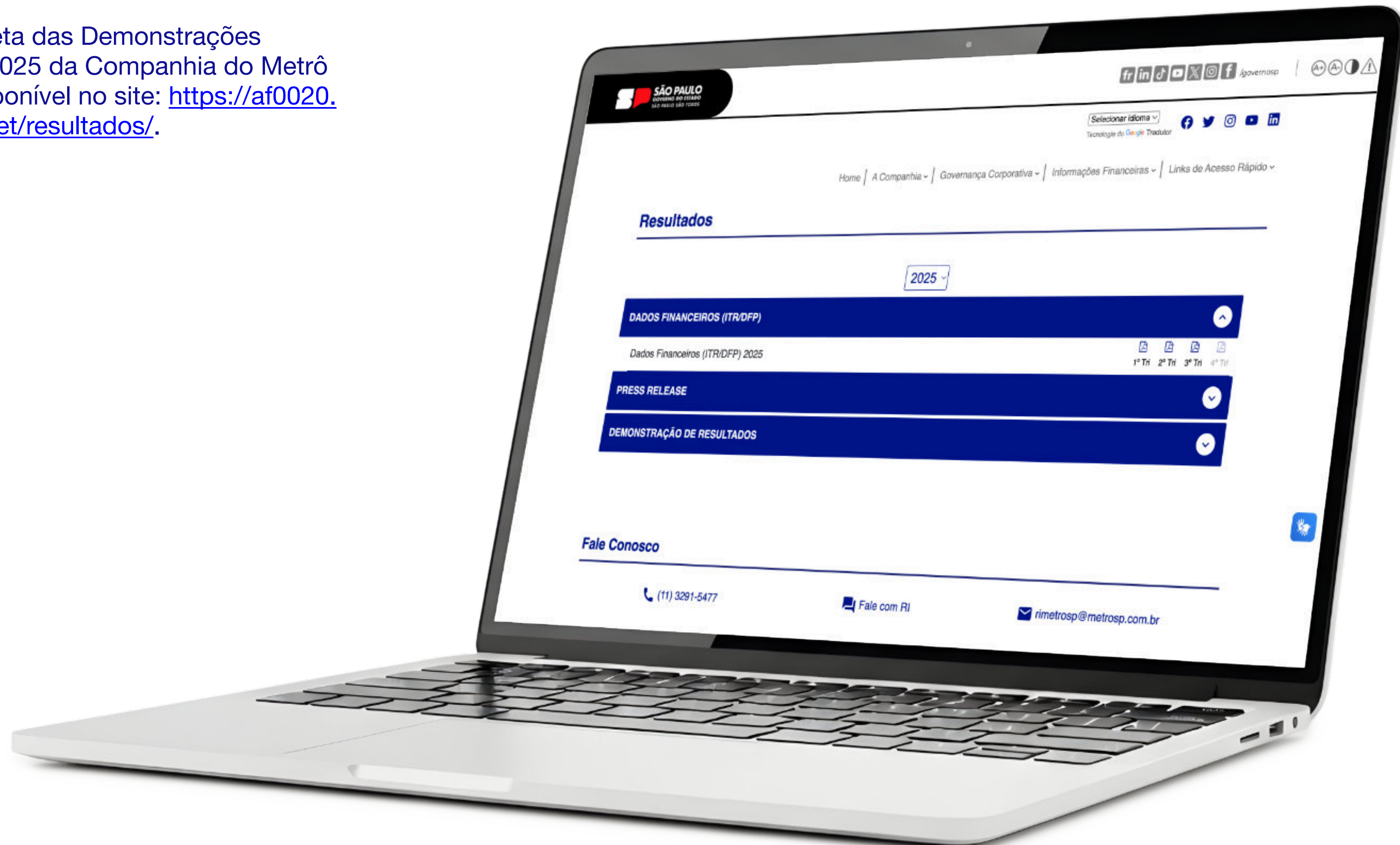
A seguir, apresenta-se a composição do capital social da Companhia:

PARTICIPAÇÃO		
PRINCIPAIS ACIONISTAS	AÇÕES - ON	%
Fazenda do Estado de São Paulo – FESP	11.104.168	98,20%
Prefeitura do Município de São Paulo – PMSP	202.032	1,79%
BNDES Participações S.A. – BNDESPAR	1.171	0,01%
Outros - Ações em Tesouraria	4	0,0%
Ações Subscritas e Integralizadas	11.307.375	100,00%

Posição: 31 de dezembro de 2025

Demonstrações Financeiras

A versão completa das Demonstrações Financeiras de 2025 da Companhia do Metrô encontra-se disponível no site: <https://af0020.azurewebsites.net/resultados/>.

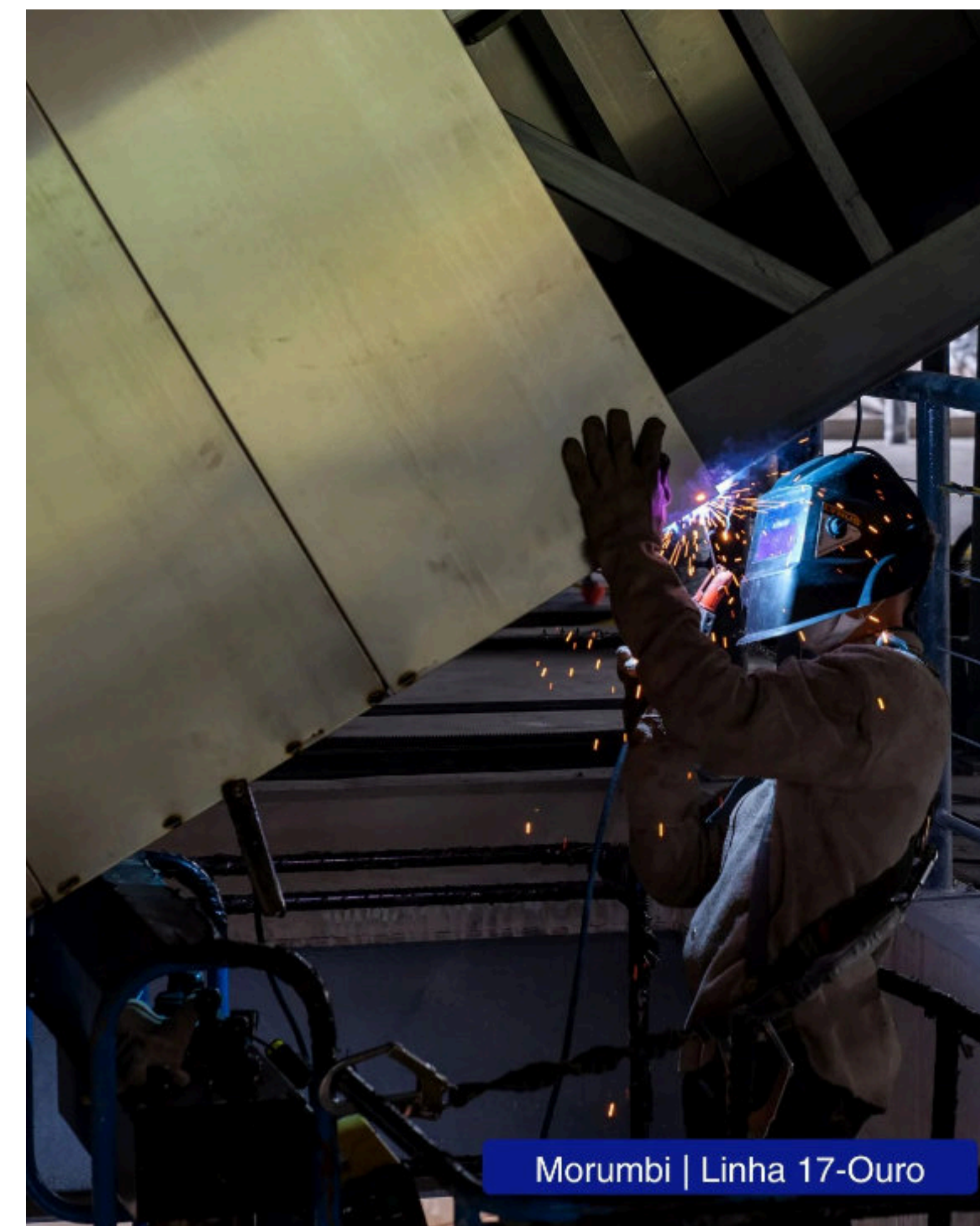


Disposições Finais

As Demonstrações Financeiras apresentadas seguem as Normas Contábeis Internacionais, de acordo com as Normas Internacionais de Relatório Financeiro – IFRS e 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. O conteúdo do Relatório Integrado foi submetido à verificação de auditoria, conduzida pela empresa BDO RCS Auditores Independentes, conforme Relatório de Asseguração Limitada anexo a este documento.

A versão completa do Relatório Integrado 2025 da Companhia do Metropolitano de São Paulo – METRÔ encontra-se disponível no site www.metro.sp.gov.br no canal Institucional.



Morumbi | Linha 17-Ouro

Agradecimentos

Agradecemos, com profundo reconhecimento, a todos os nossos empregados, passageiros, acionistas, fornecedores e parceiros que caminharam ao nosso lado e contribuíram para os resultados da Companhia do Metrô ao longo de 2025.

Cada dedicação, gesto de confiança e esforço compartilhado fizeram a diferença.

Seguimos certos de que esse compromisso mútuo continuará sendo a base do nosso trabalho diário, sempre alinhado as ações da Secretaria dos Transportes Metropolitanos e do Governo do Estado de São Paulo. Juntos, avançamos para oferecer um serviço cada vez melhor à população.



Santa Isabel | Linha 2-Verde

Conselho de Administração

- Presidente do Conselho – Milton Frasson
- Conselheiro de Administração e Diretor Presidente – Antonio Julio Castiglioni Neto
- Conselheiro de Administração Independente – Carlos Roberto de Albuquerque Sá
- Conselheiro de Administração – Daniel Rodrigues Aldigueri
- Conselheiro de Administração – Fabiano Martins de Oliveira
- Conselheiro de Administração – Gustavo Villaça Vargas Sampaio Braga
- Conselheiro de Administração – Mauro Antônio Gumiero Voltarelli
- Conselheiro de Administração – Rodrigo Bezerra da Silva
- Conselheiro de Administração Eleito Empregados – Wagner Fajardo Pereira

Conselho Fiscal

- Titular – Luciano Garcia Miguel
- Suplente – Tzung Shei Ue
- Titular – Fraide Barreto Sales
- Suplente – André Marcelo Warol Porto Rodrigues
- Titular – Graziela Luiza Meincheim
- Suplente – André da Silva Curcio
- Titular – Guilherme Muraro Derrite
- Titular – José Marcelo Castro de Carvalho

Comitê de Auditoria Estatutário

- Coordenador – Carlos Roberto de Albuquerque Sá
- Membro – Alexandre Akio Motonaga
- Membro – Marcelo Cardona Sobral
- Membro – Cintya Cristina Ferreira Marques Pinto

Comitê de Elegibilidade

- Membro – Janaina Schoenmaker
- Membro – Marisa Carla Ayres Camarini
- Membro – Ricardo dos Santos

Comitê de Ética

- Membro - Fabio Inacio da Silva
- Membro – Melissa Belato Fortes
- Membro – Marcello Borg

Diretoria Executiva

- Diretor-Presidente – Antonio Julio Castiglioni Neto
- Diretor de Assuntos Corporativos – Leandro Kojima
- Diretor de Finanças e de Relações com Investidores – Paulo Menezes Figueiredo
- Diretor de Operações – Fábio Siqueira Netto
- Diretor de Engenharia e Planejamento – Roberto Torres Rodrigues
- Diretor Comercial em exercício - Antonio Julio Castiglioni Neto

Colaboradores:

Alexandre Frazão D’Andrea
Aline Lages Lino
Aluisio Fernandes Gonçalves de Oliveira
Ana Lucia Marinelli Meira
Ana Paula Rodrigues dos Santos Segarro
Ana Regina Hum Tchemra
Aretuza Teixeira de Melo Paz
Cacilda Bastos Pereira da Silva
Carlos Michel Alem
Claudia Bordo da Silva
Claudio Adolpho Ramos Leite Correa Pinto
Daniella Lobo da Costa Lima
Dionisio Matrigani de Souza Gutierres
Edson Rodrigues Bispo
Elaine Cristina Santos Barbosa
Fabio Martini Pontes
Francisco Carlos Pelegate Dias
Gerson Gonçalves da Silva Neto
Heloise Helena Bordon de Almeida
Igor Barboza da Silva
Juliana Marina Ferreira Brito Rosa

Karen Monesi
Leandro Pereira Barbosa
Leonardo Cleber Lima Lisbôa
Livia Savignano Fortes
Lucas Bueno dos Santos
Luciana Damacena Romão Rodrigues
Luiz Augusto Santos Taqueda
Luiz Felipe Penteado Francisco
Marcelo Rosario Costa
Márcia Kiyomi Nakashima
Marcos Kassab
Marcos Roberto de Souza
Maria Albert Acherboin
Mariana Yassuda de Quadro Tavares
Mellissa Belato Fortes
Monica Pereira da Silva
Noel João Mendes Cossa
Rafael Barreto Gatti
Rafael Barros Mussi
Rafael Rossi Buzzetto
Régis Takaoka
Renata de Souza Silva

Renato Franzon Soares
Ricardo dos Santos
Ricardo Ferro Barbieri
Rossana Aparecida Vanini Dal Colletto
Sérgio Luis Chiminazzo Machado
Silvana de Medeiros Martins da Silva
Silvio Vinicius Oliveira Santos
Simone Machado Zanetti
Simone Pereira
Soraia Schultz Martins Carvalho
Valmir Alves de Aquino
Victor Bassetti Martinho

Coordenação:

Priscilla Amaro Antunes Saldanha
Luiz Claudio Didio Biani

Elaboração:

Priscilla Amaro Antunes Saldanha
Camila Dias de França



Anexos

Conexão com os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável – ODS

A atuação do Metrô para o desenvolvimento sustentável gera benefícios para a sociedade, no presente e no futuro.

As ações do Metrô para a mobilidade urbana e para garantir a acessibilidade da população ao território metropolitano geram transformações urbanas, sociais, ambientais e econômicas alinhadas aos Objetivos do Desenvolvimento Sustentável – ODS, expressos na Agenda 2030 da ONU.

Os investimentos em transporte sustentável conduzidos pelo Metrô para a expansão e operação da rede metroviária contribuem para os ODS que visam o desenvolvimento de cidades e comunidades sustentáveis, a indústria, infraestrutura e inovação, a energia acessível e limpa, a água potável e saneamento, a biodiversidade, a mudança global do clima, a redução das desigualdades, a saúde e bem-estar, o trabalho decente e crescimento econômico, o consumo e produção responsáveis.

Os benefícios promovidos para o desenvolvimento sustentável contribuem para alcançar as metas previstas no Plano de Ação Climática e Desenvolvimento Sustentável para São Paulo- PAC 2050. O Plano delineia uma trajetória de desenvolvimento econômico sustentável e de redução de emissões de GEE, atendendo às diretrizes previstas na campanha “Race to Zero” da ONU, assumida pelo Governo de São Paulo, através do Decreto Estadual nº 65.881/2021.



ODS 1 – Erradicação da Pobreza

O Metrô desempenha um papel essencial na mobilidade urbana e na inclusão social ao conectar regiões periféricas às áreas com maior oferta de serviços, empregos e oportunidades. Ao reduzir o tempo de deslocamento e ampliar o conforto e a segurança dos passageiros, o sistema metroviário fortalece o direito à cidade. Em parceria com o Governo do Estado de São Paulo (GESP), também oferece tarifas sociais e benefícios que facilitam o acesso ao transporte para diferentes grupos da população, garantindo que pessoas de baixa renda não sejam excluídas da mobilidade.

Em um território marcado por contrastes, o Metrô se consolida como um importante instrumento para promover o acesso ao trabalho, educação, saúde e demais serviços essenciais. A previsibilidade das viagens e as gratuidades contribuem para ampliar a autonomia e as possibilidades de deslocamento, reforçando a equidade no transporte público.

Além de suas funções operacionais, o Metrô se destaca por iniciativas que reforçam seu compromisso social. Um exemplo significativo é o Projeto Noites Solidárias, realizado na Estação Pedro II, que ofereceu abrigo, colchões, cobertores, alimentação e acolhimento humanizado a 3.942 pessoas e seus pets durante noites de frio intenso.

Mais do que garantir proteção em momentos críticos, essa ação demonstra o entendimento do Metrô sobre seu papel social ampliado — acolhendo, protegendo vidas e aproximando o transporte público da população em situação de vulnerabilidade.



ODS 2 – Fome Zero e Agricultura Sustentável

Embora não atue diretamente na cadeia produtiva de alimentos, o Metrô de São Paulo contribui de forma relevante para a segurança alimentar ao garantir mobilidade acessível e estável até equipamentos públicos de alimentação e serviços essenciais. Em uma cidade onde distância pode significar fome, o transporte público se torna um elo fundamental para que a população chegue a restaurantes populares, programas sociais e oportunidades de trabalho que asseguram renda e estabilidade.

O Metrô também integra iniciativas emergenciais, como o Bom Prato Móvel, que forneceu refeições durante a ação Noites Solidárias, ampliando a proteção e o cuidado com pessoas em situação de vulnerabilidade. Essa atuação demonstra que mobilidade e alimentação são dimensões interdependentes do direito à dignidade.

Além disso, o Metrô contribui internamente ao oferecer condições dignas aos seus empregados, incluindo acesso a alimentação equilibrada, práticas de gestão sustentável de resíduos e um ambiente de trabalho alinhado aos princípios de bemestar. A empresa também apoia ações sociais e voluntárias que auxiliam pessoas em situação de vulnerabilidade, reforçando seu compromisso com a redução da fome e a promoção da inclusão.

Objetivos de Desenvolvimento Sustentável – ODS



ODS 3 – Saúde e Bem-Estar

O Metrô de São Paulo é um dos equipamentos urbanos que mais contribuem para a saúde coletiva ao oferecer uma mobilidade sustentável, segura e previsível. Sua operação, com emissões de apenas 3 gCO₂e por passageiro.km, substitui deslocamentos por modais mais poluentes, reduzindo congestionamentos, melhorando a qualidade do ar e diminuindo o risco de doenças respiratórias e impactos climáticos – fatores essenciais para o bem-estar urbano.

Além dos benefícios ambientais, o Metrô atua como agente de promoção da saúde pública. Nas estações, são realizadas campanhas de vacinação, testagem rápida de HIV e sífilis, ações educativas e programas de prevenção de acidentes. Apenas em 2025, foram registradas 2.127 ocorrências de primeiros socorros e mais de 446 intervenções com desfibriladores, evidenciando a relevância do sistema como ponto estratégico de cuidado imediato.

Para públicos específicos, iniciativas como as Salas de Acomodação Sensorial, oferecem acolhimento a pessoas com Transtorno do Espectro Autista (TEA) em momentos de sobrecarga sensorial, promovendo inclusão e bem-estar.

O Metrô também reforça seu papel social por meio do Programa Metrô Social, que oferece serviços gratuitos, ações de saúde, apoio a populações vulneráveis e iniciativas de inclusão. Internamente, assegura qualidade de vida aos empregados por meio de programas de saúde ocupacional, assistência, previdência e licenças ampliadas, fortalecendo o cuidado integral com seu quadro funcional.



ODS 4 – Educação de Qualidade

A educação está presente no Metrô em múltiplas frentes, reforçando seu compromisso com a formação contínua, a cidadania e a geração de valor à sociedade. A empresa contribui para este ODS ao fortalecer o relacionamento com seus públicos e promover uma cultura de sustentabilidade, conhecimento e desenvolvimento humano.

Internamente, o Metrô investe intensamente na capacitação de seus empregados por meio da UNIMETRO, que amplia continuamente o acesso à formação com trilhas de aprendizado em gestão, engenharia, atendimento inclusivo, segurança e inovação.

A educação também se faz presente na relação com a sociedade. As visitas monitoradas ao sistema, que receberam 5.014 pessoas, aproximam estudantes, especialistas e visitantes internacionais dos bastidores de uma das maiores redes de transporte da América do Sul, contribuindo para difundir conhecimento técnico, cultura de segurança e práticas de mobilidade urbana.

No campo social, os programas de estágio e aprendizagem ampliam o acesso de jovens ao mundo do trabalho, oferecendo oportunidades de formação técnica, profissional e universitária. Com isso, o Metrô apoia o desenvolvimento de novas gerações e fortalece a inclusão produtiva.



ODS 5 – Igualdade de Gênero

O Metrô de São Paulo avança de forma consistente na promoção da igualdade de gênero e no fortalecimento de um ambiente inclusivo, seguro e respeitoso para mulheres passageiras e colaboradoras. A Companhia estruturou uma agenda robusta de equidade, que inclui iniciativas como o Programa Mulheres na Liderança, ampliando a presença feminina em

posições estratégicas, e a Trilha de Liderança Inclusiva, que desenvolve competências voltadas à gestão diversa e acolhedora.

A empresa também intensificou ações de conscientização e prevenção, com campanhas de combate ao assédio e o fortalecimento dos Postos Avançados de Apoio à Mulher, que registraram 1.110 atendimentos em 2025. As estações Santa Cecília e Luz se tornaram referências no acolhimento de vítimas de violência, oferecendo orientação jurídica e atendimento psicossocial em parceria com a Prefeitura e o Governo do Estado, um exemplo de integração de políticas públicas para proteção de mulheres.

Além disso, o Metrô contribui para o ODS 5 por meio de ações estruturadas de diversidade, incluindo treinamentos, comitês ativos, revisão de normas corporativas e iniciativas de sensibilização, que garantem o acesso das mulheres a todas as áreas da empresa e ampliam sua participação em cargos de liderança. A Companhia ainda oferece espaços dedicados ao cuidado e proteção do público feminino, como o Espaço Mulher, voltado ao atendimento de vítimas de violência, e o Espaço Maternidade, que assegura às passageiras um ambiente adequado para cuidados com seus bebês.



ODS 6 - Água Potável e Saneamento

A gestão hídrica do Metrô de São Paulo combina inovação, eficiência e responsabilidade socioambiental. A Companhia incorpora diretrizes de construção sustentável e padrões de certificação LEED em novos empreendimentos, conduzindo estudos hídricos desde a fase de projeto e adotando um robusto sistema de gestão alinhado à ISO 14001.

Em suas operações, o Metrô controla e reduz o consumo de água potável em estações, edifícios administrativos e pátios. Em 2025, mesmo

Objetivos de Desenvolvimento Sustentável – ODS



com o aumento do número de sanitários públicos, o consumo manteve-se estável — evidência direta de eficiência operacional. Esse resultado é potencializado por soluções tecnológicas, como o sistema de telemetria para detecção de vazamentos, o monitoramento diário de hidrômetros e a modernização de instalações, que permitem respostas rápidas e reduzem desperdícios.

A Companhia também garante o adequado encaminhamento do esgoto para a rede pública, mitiga riscos ambientais e adota práticas rigorosas nas obras, incluindo a destinação adequada de efluentes e o gerenciamento de áreas contaminadas por meio de planos de intervenção. Essas medidas reforçam o compromisso do Metrô com o uso responsável dos recursos hídricos e com a prevenção de impactos ambientais.



ODS 7 - Energias Renováveis e Acessíveis

O Metrô tem diretrizes estratégicas para ter um desempenho energético essencial para cenários de baixo carbono. Busca utilizar tecnologias e fontes de energia elétrica limpas, integrando soluções que visam a redução do consumo de energia e a melhoria da eficiência energética em todas as fases do ciclo de vida dos empreendimentos. E também tem ampliado as ações para o uso de energia renovável, com projetos próprios de usina fotovoltaica e em parceria para autoprodução de energia.

O consumo de energia para a operação do sistema representa cerca de 90% do total consumido pela Companhia. A partir de 2027, parte desta energia será renovável com a autoprodução a partir de uma usina de energia solar e eólica localizada em Lagoa do Barro do Piauí (PI). Essas iniciativas fortalecem a eficiência e a responsabilidade socioambiental do Metrô e reforçam seu compromisso de aprimorar constantemente os processos e os projetos, integrando-os à abordagem da sustentabilidade e das mudanças climáticas.



ODS 8. Trabalho Decente e Crescimento Econômico

Ao mesmo tempo em que transporta milhões de pessoas todos os dias, o Metrô de São Paulo movimenta a economia e impulsiona o desenvolvimento urbano e social. Sua expansão, com grandes obras como as das Linhas 2-Verde, 15-Prata e 17-Ouro, gera milhares de empregos em engenharia, construção, arquitetura, operação e tecnologia, fortalecendo cadeias produtivas e ampliando oportunidades profissionais.

A Companhia promove condições de trabalho decentes e relações sindicais maduras, com acordos coletivos estáveis e um robusto programa de saúde ocupacional certificado pela ISO 45001. O acompanhamento da satisfação dos empregados, a ampliação da diversidade em cargos de liderança e a garantia de inclusão e acessibilidade para pessoas com deficiência reforçam um ambiente respeitoso e alinhado aos direitos humanos.

O Metrô também investe no desenvolvimento de sua força de trabalho por meio de programas de formação, estágios, trilhas técnicas e treinamentos contínuos, que fortalecem talentos internos e renovam equipes operacionais. Esse cuidado é ampliado pelo suporte individualizado prestado por equipes multidisciplinares, contribuindo para o bem-estar e a segurança de seus profissionais.

A Companhia ainda consolida uma cultura ética robusta, orientada pelo Código de Conduta e Integridade, que combate discriminação, assédio e práticas ilícitas, garantindo transparência, proteção e integridade organizacional.



ODS 9. Indústria, Inovação e Infraestruturas

A expansão da rede metroviária amplia o leque de oportunidades de negócios e incentiva a transformação do entorno em núcleos de atividade econômica e equipamentos urbanos, beneficiando a economia local, impulsionando a criação de empregos e desenvolvimento econômico de toda a cadeia produtiva. As obras de expansão da rede metroviária do Metrô, em andamento, vão incorporar mais 25,1 km de linhas e 24 novas estações.

Esta infraestrutura é concebida para ter uma longa vida útil e a sua implantação compreende processos de grande magnitude e complexidade, considerando os impactos e riscos associados. Os desafios se transformam em oportunidades de melhorias e inovação na construção de espaços mais sustentáveis.

As soluções integram aspectos urbanísticos, socioeconômicos, ambientais, regulatórios e tecnológicos, possibilitando a redução de impactos e custos, garantindo a eficiência e o desempenho ambiental futuro nas fases de operação e manutenção das estações.

As estações trazem maior conexão com os serviços ecossistêmicos e a biodiversidade, integrando a infraestrutura ao patrimônio verde. As Soluções Baseadas na Natureza incorporadas aos projetos vão adicionar benefícios para a adaptação e a mitigação de emissões de GEE.



ODS 10. Reduzir as desigualdades

O Metrô tem um papel importante como agente social na redução das desigualdades com a promoção da acessibilidade ao território metropolitano e a ampliação da mobilidade da população. Em 2025, o Metrô

Objetivos de Desenvolvimento Sustentável – ODS



transportou 892,7 milhões de passageiros, em 2025, o que significa, maior conectividade e atendimento às necessidades das pessoas, na realização de suas atividades no dia-a-dia.

As novas linhas propostas para expansão da rede metroviária permitem a interligação de áreas periféricas distantes do centro expandido e se conectam a outros municípios da Região Metropolitana de São Paulo, possibilitando a redução de tempo de deslocamento dos passageiros, bem como o atendimento e o desenvolvimento de centralidades existentes.

Além disso, a contribuição social do Metrô para a mobilidade urbana é fortalecida com ações desenvolvidas nas estações em operação destinadas aos passageiros e à população em geral, com apoio e parceira de entidades, órgãos públicos, instituições filantrópicas, organizações do terceiro setor e de ensino superior ou sem fins lucrativos que proporcionam o acesso aos mais variados serviços gratuitos. Elas contemplam a promoção e prevenção da saúde e bem-estar, cultura e empreendedorismo, direitos do cidadão, inclusão social e campanhas de utilidade pública, entre outras.



ODS 11. Cidades e Comunidades Sustentáveis

A contribuição do Metrô para cidades sustentáveis é pautada em soluções para atender as necessidades atuais e futuras da população. Em 2025, foram investidos R\$ 4,493 bilhões na expansão da rede, com a ampliação das linhas 2-Verde, 15-Prata e visando a conclusão das obras da Linha 17-Ouro.

Estes investimentos ganham ainda mais importância considerando os benefícios sociais promovidos com a existência da rede já em operação. Eles representaram uma economia estimada em R\$16,5 bilhões de reais, com a redução do tempo de deslocamento da

população, redução das emissões atmosféricas, dos acidentes de trânsito e do consumo de combustível, e de outros benefícios gerados com a substituição modal de outros modos pelo metrô.

As linhas de metrô transformam o espaço urbano, preservando as características regionais, culturais e históricas da cidade e do lugar dos que ali vivem ou circulam. Além de buscar a melhor inserção urbana, promove o equilíbrio entre estes ativos e a cidade com a mitigação dos impactos sociais e ambientais.

Estas transformações na cidade sempre ocorrem em um contexto de relacionamento e comunicação com a comunidade, fundamentado em princípios de responsabilidade social, ética e transparência, ainda que as obras de expansão provoquem impactos na rotina da população do entorno. Em situações que exigem o reassentamento de população, o Metrô tem processos referenciados em boas práticas de responsabilidade social.



ODS 12. Produção e Consumo Sustentáveis

O Metrô mantém boas práticas de gerenciamento dos resíduos e busca o aperfeiçoamento constante dessas práticas, alinhando-as aos objetivos estabelecidos pela Política Nacional de Resíduos Sólidos. Entre elas, está a logística reversa que é utilizada para destinação de baterias alcalinas, de pilhas e baterias portáteis, pneus do monotrilho, embalagens de spray incapacitante. Isso garante o encaminhamento ambientalmente correto desses resíduos que possuem potencial significativo de causar impactos adversos ao meio ambiente, sem implicar em custos diretos ao Metrô.

Em 2024, o Metrô ampliou esse instrumento importante da Política Nacional de Resíduo Sólidos, incluindo no processo de logística reversa a destinação das embalagens plásticas de óleos lubrificantes, provenientes dos processos de manutenção e a retomada da retirada

dos coletes a prova de balas usados pelo corpo de segurança, pela empresa fornecedora. Ela realiza o aproveitamento e destinação consciente dos retalhos/aparas da fabricação para reutilização pela indústria nacional, e a destruição dos painéis balísticos em conformidade com a legislação. As lâmpadas fluorescentes utilizadas no Metrô são enviadas para empresa especializada na remoção do mercúrio, na separação dos demais materiais e encaminhamento para reciclagem. A substituição gradativa de lâmpadas fluorescentes por LED vem contribuindo para redução da periculosidade e o do volume de resíduos gerados.

Compras e contratações sustentáveis

A sistematização do processo de compras e contratações sustentáveis é um dos objetivos ambientais do Sistema de Gestão Ambiental (ISO 14.001) do Metrô.



ODS 13. Ação Climática

Em um contexto de urgência frente aos impactos das mudanças climáticas, a expansão e os benefícios da operação da rede metroviária fortalecem a contribuição do Metrô para o desenvolvimento sustentável e a redução das emissões de GEE, atendendo as ações previstas para o setor de transporte no Plano de Ação Climática e Desenvolvimento Sustentável para São Paulo – PAC 2050.

A abordagem da sustentabilidade e das mudanças climáticas permeia a definição de diretrizes estratégicas e a condução das ações do Metrô em todas as fases do ciclo de vida dos empreendimentos para garantir a resiliência de seus ativos. As novas linhas são concebidas com base em princípios da construção sustentável, inovação e desempenho ambiental e climático, visando a redução de impactos na operação e manutenção da rede metroviária.

Objetivos de Desenvolvimento Sustentável – ODS

As medidas de mitigação e adaptação climática são adotadas desde as fases iniciais do planejamento e concepção dos projetos. São avaliados os potenciais impactos e riscos hidrológicos para embasar a definição das estações. Além disso, são adotadas Soluções baseadas na Natureza (SbN), gerando benefícios adicionais para o desempenho ambiental.

Essas soluções e medidas adotadas na expansão se somam àquelas adotadas para a gestão da energia na operação visando continuamente reduzir o consumo energético e aprimorar a eficiência operacional. A definição de ações preventivas e o monitoramento das condições climáticas são ações fazem parte da gestão de riscos na operação frente a potenciais impactos de chuvas extremas, descargas atmosféricas e ventos fortes.

Os resultados positivos dos investimentos destacam a contribuição da expansão e operação do Metrô para cenários de baixo carbono. Em 2025, a operação da rede metroviária gerou um balanço líquido de carbono de 550 mil toneladas de CO₂e e emissões de 3 gCO₂e/pkm.



ODS 14. Vida na Água

Embora não atue diretamente sobre ecossistemas aquáticos, o Metrô de São Paulo contribui para a proteção da vida marinha e da qualidade dos corpos hídricos ao adotar práticas rigorosas de gestão ambiental que evitam a contaminação da água e do solo. A Companhia mantém protocolos ambientais robustos em todas as fases de suas operações e obras, assegurando:

- Gestão adequada de efluentes, com encaminhamento correto para tratamento e prevenção de lançamentos irregulares.

- Controle e destinação responsável de resíduos, evitando que materiais contaminantes cheguem a rios, córregos ou sistemas de drenagem urbana.
- Protocolos ambientais rigorosos nas obras, que incluem monitoramento, contenção e mitigação de impactos potenciais sobre aquíferos e cursos d'água.

Prevenção da contaminação de solos e aquíferos, com planos de intervenção e gestão de áreas contaminadas que protegem o ambiente e reduzem riscos ao ecossistema aquático.



ODS 15. Proteger a Vida Terrestre

As novas linhas do Metrô são implantadas em áreas da Região Metropolitana de São Paulo já modificadas com o processo de urbanização e, neste sentido, não causam impactos significativos na natureza ou na biodiversidade.

O Metrô desenvolve estudos, como o de Avaliação de Impacto Ambiental-AIA, contemplando a análise da cobertura vegetal existente nas áreas de influência dos empreendimentos, avaliação de interferências em Área de Preservação Permanente – APP, perda de habitat e perturbação da avifauna e, eventuais intervenções em áreas próximas a rios ou córregos canalizados.

Visando evitar e reduzir impactos, o Metrô define medidas de mitigação, previstas em planos e programas do licenciamento ambiental a que estão sujeitos os empreendimentos metroviários, como o Plano de Manejo Arbóreo, Programa de Educação Ambiental, Programa de Controle Ambiental da Construção e Subprograma de Monitoramento da Avifauna.

Além de ter uma atuação em conformidade com as exigências e as autorizações dos órgãos ambientais, o Metrô tem adotado Soluções Baseadas na Natureza – SbN, integrando medidas de adaptação climática aos projetos, essenciais para reduzir riscos e impactos de eventos climáticos extremos. Isto também possibilita maior conforto térmico, maior permeabilidade das áreas no entorno dos projetos e melhoria da qualidade do ar, promovendo bem estar da população e desenvolvimento urbano sustentável.



ODS 16. Paz, Justiça e Instituições Eficazes

O Metrô de São Paulo mantém uma governança sólida e transparente, alinhada às melhores práticas nacionais e às exigências das Leis das Estatais. Sua estrutura de governança conta com Conselho de Administração, Comitê de Auditoria, Comitê de Ética e mecanismos de controle que asseguram conformidade, integridade e responsabilidade na gestão.

O Programa de Integridade orienta comportamentos e promove uma cultura ética robusta em toda a Companhia, enquanto o Canal de Denúncias garante transparência, sigilo e tratamento adequado às ocorrências, fortalecendo a confiança dos públicos interno e externo.

A segurança pública no sistema metroviário também foi ampliada com a adoção de tecnologias avançadas, como bodycams, drones, exoesqueletos e o Programa Muralha Paulista, que aprimoram a prevenção, o monitoramento e a resposta a incidentes. O resultado é um ambiente cada vez mais seguro, demonstrando eficiência operacional e alto nível de confiabilidade.



ODS 17. Parcerias para a Implementação dos Objetivos

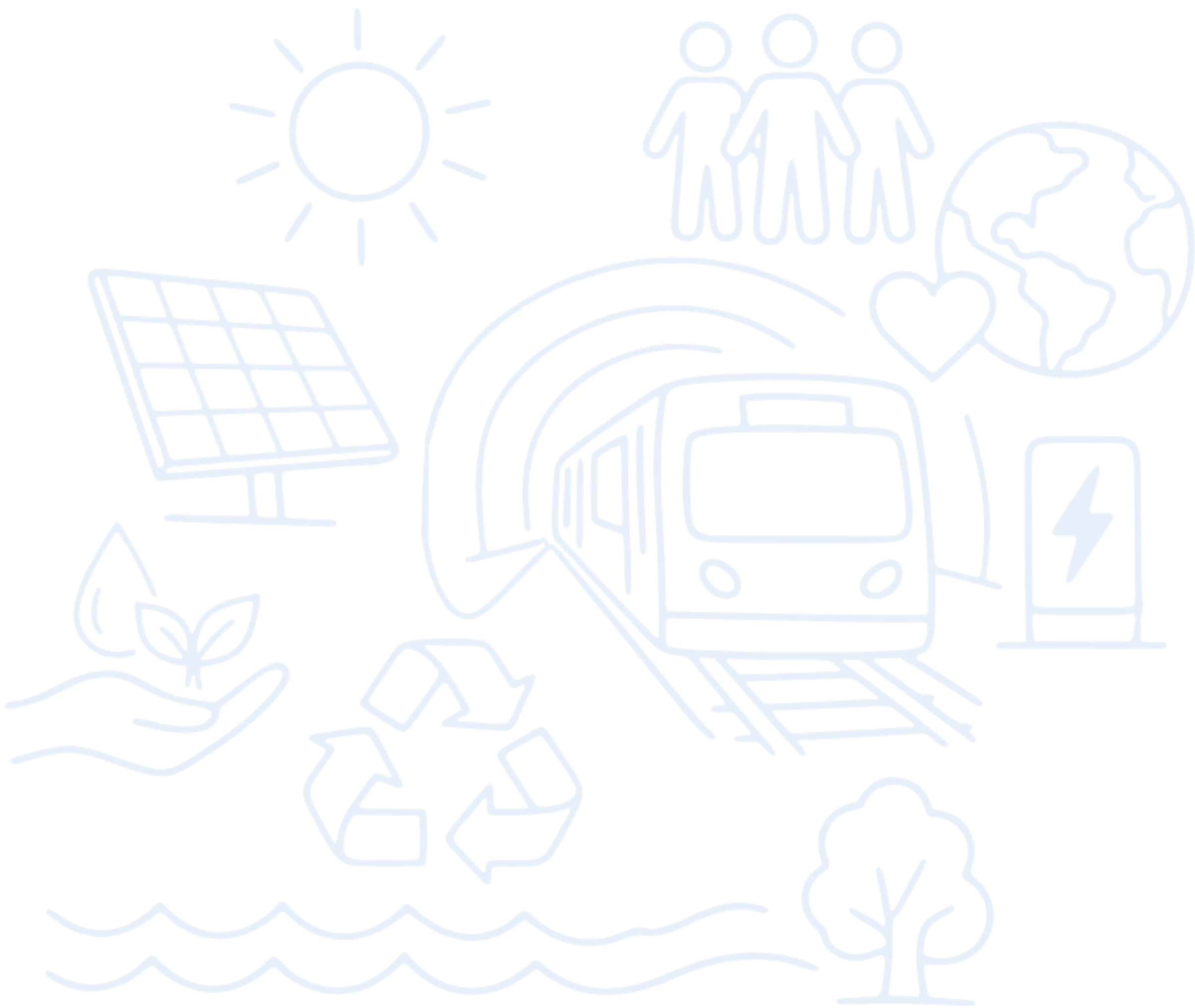
O Metrô de São Paulo desempenha um papel fundamental na mobilidade urbana, atuando em projetos que exigem planejamento de longo prazo, cooperação entre diversos agentes públicos e privados, relacionamento com a comunidade e a sociedade civil.

Na implementação de projetos de infraestrutura de transporte, o Metrô tem ampliado a articulação entre os agentes envolvidos, direta e indiretamente, para que as decisões reflitam os diversos interesses e necessidades na consecução dos objetivos estratégicos da empresa.

Este processo de articulação e engajamento compreende o aprimoramento de estratégias, fortalecimento da estrutura de governança e melhorias de suas práticas de gestão. Para isso, estabeleceu uma rede de cooperação técnica, disseminação de conhecimento e fortalecimento da capacidade institucional, com entidades a nível nacional e internacional.

Participa de associações, fóruns técnicos e acadêmicos, redes de pesquisa, desenvolvimento tecnológico, formação profissional, engajamento e apoio à formulação de bases políticas e elaboração de planos associados às dimensões urbana, econômica, social, ambiental.

É membro do COMET, um grupo de *benchmarking* para a avaliação da performance de 47 sistemas de metrô existentes em 44 cidades no mundo, contando com o apoio técnico do *Transport Strategy Centre - TSC* do *Imperial College of London*. Essa e outras iniciativas têm contribuído para que o Metrô fortaleça a sua capacidade institucional e amplie a contribuição para este ODS.



Norma GRI	Conteúdo	Localização (págs.)	Omissão
GRI 2 Conteúdos Gerais			
GRI 2: Conteúdos Gerais 2021	2-1 Detalhes da organização	4	
	2-2 Entidades incluídas no relato de sustentabilidade da organização.	4	
	2-3 Período de relato, frequência e pontos de contato	4	Ano base 2025 (01/01/25 a 31/12/25). A periodicidade do relato é anual.
	2-4 Reformulações de informações	4-5	Em relação ao ano anterior, não houve reformulações.
	2-5 Verificação externa	4	O conteúdo do Relatório Integrado, elaborado pelos representantes do Grupo de Trabalho instituído através do Ato do Diretor-Presidente - AP 253/2025, passou por verificação independente realizada pela BDO RCS Auditores Independentes, conforme Relatório de Asseguração Limitada anexo e foi aprovado pela Diretoria Executiva e pelo Conselho de Administração do Metrô.
	2-6 Atividades, cadeia de valor e outras relações de negócios	7-10; 12	O Metrô faz parte de uma rede integrada com outros sistemas de transporte, como as demais operadoras do sistema metropolitano e de trens metropolitanos, bem como do sistema sobre pneus. Além disso, o serviço está conectado a empreendimentos associados, terminais de ônibus e espaços comerciais.
	2-7 Empregados	129	A informação sobre empregados por região não foi divulgada, pois a atuação do Metrô está concentrada na Região Metropolitana de São Paulo, não havendo dispersão geográfica relevante que justifique tal desagregação. O Metrô divulga exclusivamente trabalhadores com vínculo direto: empregados próprios, aprendizes e estagiário. O Metrô não possui contratações temporárias. Trabalhadores de empresas contratadas não integram a apuração quantitativa, sendo acompanhados por meio da fiscalização contratual e do cumprimento dos requisitos legais, ambientais e de saúde e segurança.

Norma GRI	Conteúdo	Localização (págs.)	Omissão
	2-8 Trabalhadores que não são empregados	129; 131	Os 171 aprendizes e 239 estagiários não integram o total de 5.908 empregados do Metrô. Os trabalhadores de empresas contratadas apresentam flutuação significativa ao longo do ano em razão da dinâmica dos contratos. Atividades como expansão, serviços técnicos, segurança, limpeza e apoio ao atendimento demandam variação contínua de equipes, o que inviabiliza a divulgação de um número anual fixo e representativo. Por esse motivo, o Metrô não consolida quantitativos, priorizando a transparência na gestão dos contratos e nos controles aplicáveis.
	2-9 Estrutura de governança e sua composição	66-69	
	2-10 Nomeação e seleção para o mais alto órgão de governança	66	Empresa pública controlada pelo Governo do Estado de São Paulo, acionista majoritário, com poder de nomeação da maioria dos membros. A indicação dos membros dos órgãos estatutários do Metrô segue o previsto na deliberação CODEC 02/2025, conforme estabelecido nos artigos 1º, 4º, e de 7º a 11º, devendo a composição dos órgãos observar os artigos 8º a 11º, 15º, 23º e 27º do Estatuto Social do Metrô. Os documentos não atendem o critério de diversidade.
	2-11 Presidente do mais alto órgão de governança	3; 66	
	2-12 Papel desempenhado pelo mais alto grau de governança na supervisão da gestão dos impactos	66-71	
	2-13 Delegação de responsabilidade pela gestão de impactos	66	Não existe delegação formal. Os indicadores de sustentabilidade social, ambiental e financeiros são acompanhados mensalmente em reunião de Diretoria da Companhia.
	2-14 Papel desempenhado pelo mais alto órgão de governança no relato de sustentabilidade	3-5; 24-27	O conteúdo do Relatório Integrado, elaborado pelos representantes do Grupo de Trabalho instituído através do Ato do Diretor-Presidente - AP 253/2025, é avaliado e aprovado pela Diretoria Executiva e pelo Conselho de Administração do Metrô.

Norma GRI	Conteúdo	Localização (págs.)	Omissão
	2-15 Conflitos de interesse	68-74	Tema é tratado no Código de Conduta e Integridade com o objetivo de preveni-lo.
	2-16 Comunicação de preocupações cruciais	67-74	
	2-17 Conhecimento coletivo do mais alto órgão de governança	5; 66-77; 84;	
	2-18 Avaliação do desempenho do mais alto órgão de governança	25-27; 66-67	A apresentação do progresso da Estratégia Corporativa é realizada mensalmente à Diretoria Executiva e trimestralmente ao Conselho de Administração. Nas reuniões são apresentados apenas os indicadores estratégicos. O restante dos indicadores são acompanhados pela Comissão Permanente de Gestão de Informações Gerenciais e de Indicadores – CPGIGI.
	2-19 Políticas de remuneração	66-67	A remuneração é definida conforme Estatuto Social da Companhia, Capítulo III, Artigo 5º, parágrafo oitavo.
	2-20 Processo para determinação da remuneração	130-131	Como empresa pública, o Metrô realiza contratações através de seleção externa por concurso público regidos através de editais que informam as regras de contratação, incluindo remuneração. As cláusulas econômicas são definidas através de acordo coletivo.
	2-21 Proporção da remuneração total anual	-	Indicador não disponível.
	2-22 Declaração sobre estratégia de desenvolvimento sustentável	3; 84	
	2-23 Compromissos de política	67; 69	O Código de Conduta e Integridade e o Programa de Integridade refletem valores, princípios éticos e legais que norteiam a atuação da Companhia. Nesses documentos não há menção explícita a direitos humanos, mas eles garantem que as ações e decisões tomadas pelo Metrô estejam alinhadas à legislação e aos padrões de transparência e respeito ao cidadão.

Norma GRI	Conteúdo	Localização (págs.)	Omissão
	2-24 Incorporação de compromissos de política	24-25; 71; 76; 134	
	2-25 Processos para reparar impactos negativos	71-73; 85-87; 120-122; 124-126	
	2-26 Mecanismos para aconselhamento e apresentação de preocupações	68; 70; 75; 120-122; 124-126	
	2-27 Conformidade com leis e regulamentos	70	
	2-28 Participações em associações	84; 153 (ODS 17)	O Metrô mantém relacionamento com a comunidade técnica do setor, nos âmbitos nacional e internacional; com diversas associações e comitês setoriais; com organismos certificadores e órgãos de controle e regulação; bem como com organizações de usuários e da sociedade civil, entre outras.
	2-29 Abordagem para engajamento de stakeholders	5; 91; 110; 120-126; 137	
	2-30 Acordos de negociações coletiva	129-130	Em 2025 foram renovados, por dois anos: Acordo Coletivo Geral e Acordo Coletivo de Jornada de Trabalho. Eles atendem a 100% dos empregados da Companhia.
GRI 3 Temas Materiais			
GRI 3 – Temas materiais 2021	3-1 Processo de definição de temas materiais	5	
	3-2 Lista de temas materiais	5	
GRI 201 Desempenho Econômico 2016			
GRI 3: Temas materiais 2021	3-3 Gestão dos temas materiais	5; 9-10; 24-27; 140-142	
	201-1 Valor econômico direto gerado e distribuído	9-10; 142	
	201-2 Implicações financeiras e outros riscos e oportunidades decorrentes de mudanças climáticas	81-84, ODS13	

Norma GRI	Conteúdo	Localização (págs.)	Omissão
	201-3 Obrigações do plano de benefício definido e outros planos de aposentadoria	132	
	201-4 Apoio financeiro recebido do governo	140-141	
GRI 202 Presença no Mercado 2016			
GRI 3: Temas materiais 2021	3-3 Gestão dos temas materiais	5; 24-27; 66; 71	
	202-1 Proporção entre o salário mais baixo e o salário-mínimo local com discriminação por gênero	-	Os empregados do Metrô são remunerados conforme suas responsabilidades e de acordo com o Plano de cargos e salários. O menor salário praticado na Companhia para jornada de 40 horas está acima do salário-mínimo federal. Ver salários no Portal da Transparência .
	202-2 Proporção de membros da diretoria contratados na comunidade local	-	Empresa pública controlada pelo Governo do Estado de São Paulo, responsável pela maioria das nomeações.
GRI 203 Impactos econômicos indiretos 2016			
GRI 3: Temas materiais 2021	3-3 Gestão dos temas materiais	5; 24-27	
	203-1 Investimento em infraestrutura e apoio a serviços	3; 11; 43-56	
	203-2 Impactos econômicos indiretos significativos	9; 17; 43; 118-119	
GRI 204 Práticas de compra 2016			
GRI 3: Temas materiais 2021	3-3 Gestão dos temas materiais	5; 24-27	
	204-1 Proporção de gastos com fornecedores locais	-	Considerando como fornecedores locais aqueles estabelecidos no território nacional, 100% do orçamento de compras foi destinado a fornecedores locais, sendo as contratações realizadas por pregão, exceto os serviços de engenharia.
GRI 205 Combate à corrupção 2016			
GRI 3: Temas materiais 2021	3-3 Gestão dos temas materiais	5; 24-27; 68-77	
	205-1 Operações avaliadas quanto a riscos relacionados à corrupção	68-74	

Norma GRI	Conteúdo	Localização (págs.)	Omissão
	205-2 Comunicação e capacitação em políticas e procedimentos de combate à corrupção	68-74	
	205-3 Casos confirmados de corrupção e medidas tomadas	70	
GRI 202 Concorrência Desleal 2016			
GRI 3: Temas materiais 2021	3-3 Gestão dos temas materiais	5; 70	
	206-1 Ações judiciais por concorrência desleal, práticas de truste e monopólio	126	Portal da transparência
GRI 207 Tributos 2019			
GRI 3: Temas materiais 2021	3-3 Gestão dos temas materiais	5; 24-27	
	207-1 Abordagem tributária	74	
	207-2 Governança, controle e gestão de risco fiscal	66-74	
	207-3 Engajamento de stakeholders e gestão de suas preocupações quanto a tributos	5	
GRI 301 Materiais 2016			
GRI 3: Temas materiais 2021	3-3 Gestão dos temas materiais	5; 24-27; 75	
	301-1 Materiais utilizados, discriminados por peso ou volume	-	O controle dos materiais utilizados para manter e operar o sistema metroviário não é controlado por peso ou volume. Não há indicador, pois não há informação disponível para boa parte dos insumos.
	301-2 Matérias-primas ou materiais reciclados utilizados	-	Não há informação do uso de matérias-primas provenientes de reciclagem para os insumos utilizados.
	301-3 Produtos e suas embalagens reaproveitados	-	Não há dados de controle de embalagens ou materiais reaproveitados internamente.
GRI 302 Energia 2016			
GRI 3: Temas materiais 2021	3-3 Gestão dos temas materiais	5; 75; 24-27; 81-84; 88; 93; ODS 7	
	302-1 Consumo de energia dentro da organização	83; 93	

Norma GRI	Conteúdo	Localização (págs.)	Omissão
	302-2 Consumo de energia fora da organização	-	Não há consumo de energia fora da organização.
	302- 3 Intensidade energética	9; 83; 94	
	302- 4 Redução do consumo de energia	81-84; 88; 92-93; ODS 7 – 150; ODS 13 – 151-152	
	302-5 Reduções nos requisitos energéticos de produtos e serviços	81-84; 88; 92-93; 150 - ODS 7	
GRI 303 Água e efluentes 2018			
GRI 3: Temas materiais 2021	3-3 Gestão dos temas materiais	5; 75; 24-27; 75; 89; 96; ODS 6	
	303-1 Interações com a água como um recurso compartilhado	89; 96	
	303-2 Gestão de impactos relacionados ao descarte de água	89; 96	Descarte na rede da SABESP.
	303-3 Captação de água	89; 96	
	303-4 Descarte de água	89; 96	Descarte na rede da SABESP.
	303-5 Consumo de água	89; 96	
GRI 304 Biodiversidade 2016			
GRI 3: Temas materiais 2021	3-3 Gestão dos temas materiais	5; 24-27; 85-86; ODS 15	
	304-1 Unidades operacionais próprias, arrendadas ou geridas dentro ou nas adjacências de áreas de proteção ambiental e áreas de alto valor de biodiversidade situadas fora de áreas de proteção ambiental	85-86; 96; ODS 15	
	304-2 Impactos significativos de atividades, produtos e serviços na biodiversidade	85-86; 96; ODS 15	
	304-3 Habitats protegidos ou restaurados	85-86; ODS 15	

Norma GRI	Conteúdo	Localização (págs.)	Omissão
	304-4 Espécies incluídas na Lista Vermelha da IUCN e em listas nacionais de conservação com habitats em áreas afetadas por operações da organização	-	O Metrô atua em áreas urbanas antropizadas.
GRI 305 Emissões 2016			
GRI 3: Temas materiais 2021	3-3 Gestão dos temas materiais	5; 24-27; ODS 13	
	305-1 Emissões diretas (escopo 1) de gases de efeito estufa (GEE)	-	Os dados de atividade que originam as emissões de escopo 1 estavam incompletos para o ano de 2025 até o fechamento deste documento.
	305-2 Emissões indiretas (escopo 2) de gases de efeito estufa (GEE) provenientes da aquisição de energia	83-84; 94	
	305-3 Outras emissões indiretas (escopo 3) de gases de efeito estufa (GEE)	-	Os dados de atividade que originam as emissões de escopo 3 estavam incompletos para o ano de 2025 até o fechamento deste documento.
	305-4 Intensidade de emissões de gases de efeito estufa (GEE)	9-10; 16; 84; 94	
	305-5 Redução de emissões de gases de efeito estufa (GEE)	9-10; 84; 94; ODS 13	
	305-6 Emissões de substâncias que destroem a camada de ozônio (SDO)	-	As atividades operacionais do Metrô não envolvem processos relevantes geradores de substâncias que destroem a camada de ozônio.
	305-7 Emissões do NOX, SOX e outras emissões atmosféricas significativas	-	As atividades operacionais do Metrô não envolvem processos relevantes geradores dessas substâncias.
GRI 306 Efluentes e Resíduos 2016			
GRI 3: Temas materiais 2021	3-3 Gestão dos temas materiais	5; 89-90; 92; ODS 6	
	306-1 Descarte de água por qualidade e destinação	96	Descarte na rede da SABESP.
	306-2 Resíduos por tipo e método de disposição	95	
	306-3 Derramamentos significativos	-	Em 2025 não ocorreram derramamentos significativos.

Norma GRI	Conteúdo	Localização (págs.)	Omissão
	306-4 Transporte de Resíduos perigosos	95	
	306-5 Corpos de água afetados por descarte e ou escoamento de água	-	Descarte na rede da SABESP.
GRI 306 Resíduos 2020			
GRI 3: Temas materiais 2021	3-3 Gestão dos temas materiais	5; 75; 90; 95; ODS 12	
	306-1 Geração de resíduos e impactos significativos relacionados a resíduos	90; 95-96	
	306-2 Gestão de impactos significativos relacionados a resíduos	90; 92; 95	
	306-3 Resíduos gerados	95	
	306-4 Resíduos não destinados para disposição final	95	
	306-5 Resíduos destinados para disposição final	95	
GRI 308 Avaliação ambiental de fornecedores 2016			
GRI 3: Temas materiais 2021	3-3 Gestão dos temas materiais	5; 96	
	308-1 Novos fornecedores selecionados com base em critérios ambientais	96	
	308-2 Impactos ambientais negativos da cadeia de fornecedores e medidas tomadas	5; 96	
GRI 401 Emprego 2016			
GRI 3: Temas materiais 2021	3-3 Gestão dos temas materiais	5; 24-27; 129-138	
	401-1 Novas contratações e rotatividade de empregados	129	
	401-2 Benefícios oferecidos a empregados em tempo integral que não são oferecidos a empregados temporários ou de período parcial	-	O Metrô não tem empregados temporários. Jornada diferente de trabalho, conforme determina a legislação específica, apenas para aprendizes, jovens cidadãos e estagiários.

Norma GRI	Conteúdo	Localização (págs.)	Omissão
	401-3 Licença maternidade/ paternidade	-	O Metrô assegura o cumprimento integral da legislação vigente relacionada às licenças maternidade, paternidade e demais modalidades de licença parental.
GRI 402 Relações de Trabalho 2016			
GRI 3: Temas materiais 2021	3-3 Gestão dos temas materiais	5; 24-27; 129-138	
	402-1 Prazo mínimo de aviso sobre mudanças operacionais	-	Não há prazo mínimo para notificação/ divulgação. O Metrô adota como prática a divulgação dos acordos conforme a evolução das negociações e após serem firmados.
GRI 403 Saúde e Segurança do Trabalho 2018			
GRI 3: Temas materiais 201	3-3 Gestão dos temas materiais	5; 9; 24-27; 75-77; 132; ODS 8	
	403-1 Sistema de Gestão de Saúde e Segurança do Trabalho	75; 132; ODS 8	
	403-2 Identificação de Periculosidade, avaliação de riscos e investigação de acidentes	75; 132	
	403-3 Serviços de saúde do trabalho	132	
	403-4 Participação dos trabalhadores, consulta e comunicação aos trabalhadores referentes a saúde e segurança do trabalho	75; 132	
	403-5 Capacitação de trabalhadores em saúde e segurança do trabalho	75; 132; ODS 8	
	403-6 Promoção da saúde do trabalhador	75; 132; ODS 8	
	403-7 Prevenção e mitigação de impactos de saúde e segurança do trabalho diretamente vinculados com relações de negócios	75; 132; ODS 8	
	403-8 Trabalhadores cobertos por um sistema de gestão de saúde e segurança do trabalho	75; 132; ODS 8	

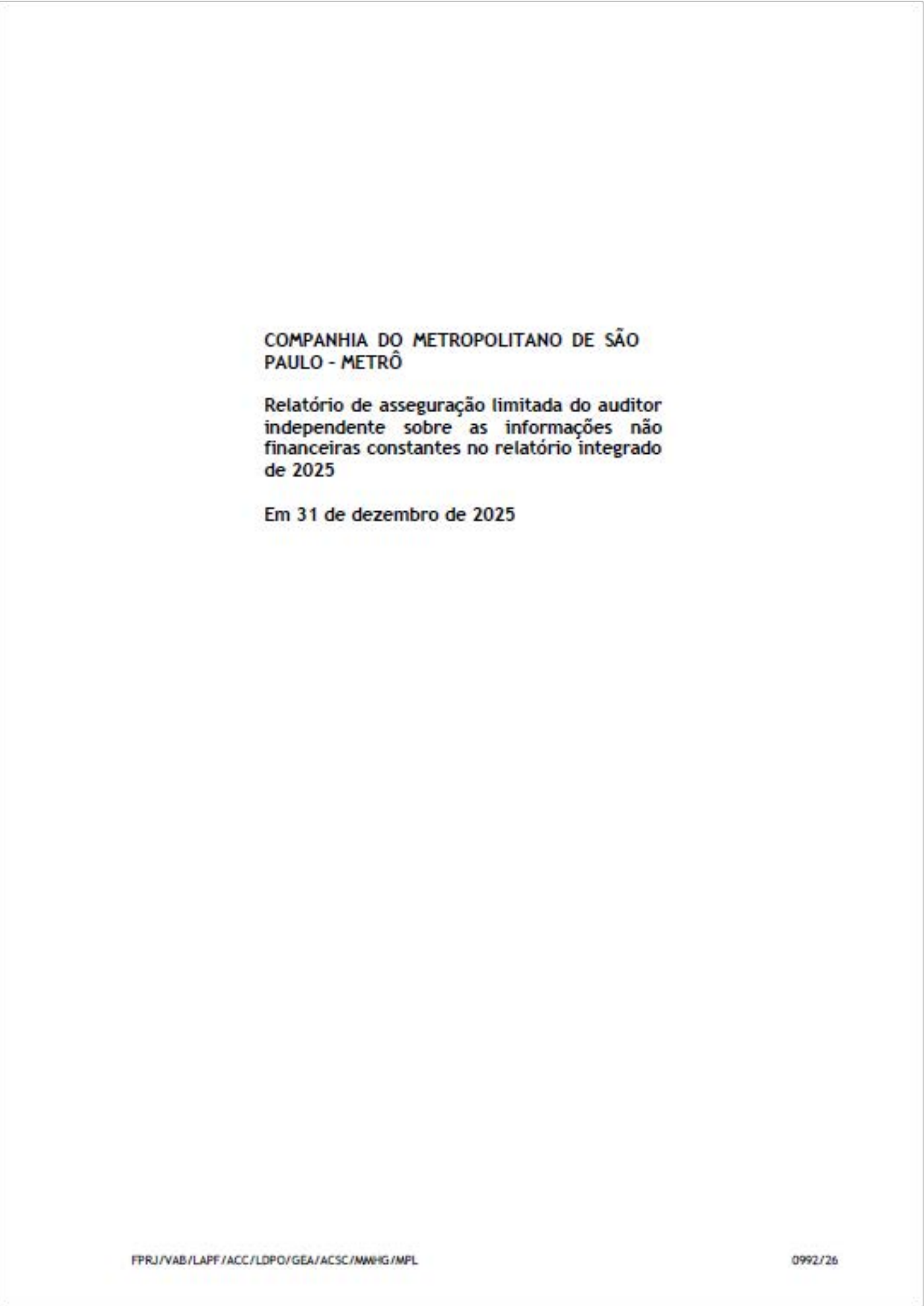
Norma GRI	Conteúdo	Localização (págs.)	Omissão
	403-9 Acidentes de trabalho	10; 132	
	403-10 – Doenças profissionais	10; 132	
GRI 404 Capacitação e Educação 2016			
GRI 3: Temas materiais 2021	3-3 Gestão dos temas materiais	5; 24-27; 134-135; ODS 4 e ODS 8	
	404-1 Média de horas de capacitação por ano por empregado	-	Os processos internos de capacitação e avaliação foram reestruturados e incorporam metodologias mais amplas, integradas e qualitativas, que não se traduzem mais de maneira representativa nas métricas requeridas pelos indicadores. Assim, a divulgação desses dados poderia gerar interpretações imprecisas ou não alinhadas ao estágio atual do nosso modelo de gestão. Por esse motivo, a empresa opta por não reportá-los.
	404-2 Programas para o aperfeiçoamento de competências dos empregados e de assistência para transição de carreira	130; 134-135	
	404-3 Percentual de empregados que recebem avaliações regulares de desempenho e de desenvolvimento de carreira	-	Informação indisponível, pois o ciclo de fechamento das avaliações e desempenho ainda estão em curso.
GRI 405 Diversidade e Igualdade de Oportunidades 2016			
GRI 3: Temas materiais 2021	3-3 Gestão dos temas materiais	5; 24;133; ODS 5	
	405-1 Diversidade em órgãos de governança e empregados	129; 133	
	405-2 Proporção entre o salário base e a remuneração recebidos pelas mulheres e aqueles recebidos pelos homens	-	Não há distinção salarial.
GRI 406 Não Discriminação 2016			
GRI 3: Temas materiais 2021	3-3 Gestão dos temas materiais	5; 133; 70-71; ODS 5; ODS 8	
	406-1 Casos de discriminação e medidas corretivas tomadas	70-71	

Norma GRI	Conteúdo	Localização (págs.)	Omissão
GRI 407 Liberdade Sindical e Negociação Coletiva 2016			
GRI 3: Temas materiais 2021	3-3 Gestão dos temas materiais	5; 24-27; 130; ODS 8	
	407-1 Operações e fornecedores em que o direito à liberdade sindical e à negociação coletiva pode estar em risco	72; 75; 130	
GRI 408 Trabalho Infantil 2016			
GRI 3: Temas materiais 2021	3-3 Gestão dos temas materiais	ODS 8 - 150	
	408-1 Operações e fornecedores com risco significativo de casos de trabalho infantil	ODS 8 - 150	
GRI 409 Trabalho Forçado ou análogo ao Escravo			
GRI 3: Temas materiais 2021	3-3 Gestão dos temas materiais	ODS 8 - 150	
	409-1 Operações e fornecedores com risco significativo de casos de trabalho forçado ou análogo ao escravo	ODS 8 - 150	
GRI 410 Práticas de Segurança 2016			
GRI 3: Temas materiais 2021	3-3 Gestão dos temas materiais	5; ODS 5 e ODS 10	
	410-1 Pessoal de segurança capacitados em políticas ou procedimentos de direitos humanos	105; 107; 133-134	
GRI 411 Direitos de Povos Indígenas 2016			
GRI 3: Temas materiais 2021	3-3 Gestão dos temas materiais	-	Tema não material
	411-1 Casos de violação de direitos de povos indígenas	-	A atuação do Metrô não apresentou até 2025, nenhuma interferência com territórios indígenas.

Norma GRI	Conteúdo	Localização (págs.)	Omissão
GRI 413 Comunidades Locais 2016			
GRI 3: Temas materiais 2021	3-3 Gestão dos temas materiais	5; 24-24; 120-127; ODS 11	
	413-1 Operações com engajamento, avaliações de impacto e programas de desenvolvimento voltadas à comunidade local	43-56; 120-127	
	413-2 Operações com impactos negativos significativos reais ou potenciais nas comunidades locais	43-56; 120-127	
GRI 414 Avaliações Social de Fornecedores 2016			
GRI 3: Temas materiais 2021	3-3 Gestão dos temas materiais	5, 72; 75; ODS 12	
	414-1 Novos fornecedores selecionados com base em critérios sociais	72; 75	
	414-2 Impactos sociais negativos de cadeia de fornecedores e medidas tomadas	72	
GRI 415 Políticas Públicas 2016			
GRI 3: Temas materiais 2021	3-3 Gestão dos temas materiais	-	Tema não material
	415-1 Contribuições políticas	-	Não é permitido a empresas públicas fazer contribuições políticas.
GRI 416 Saúde e Segurança do Consumidor 2016			
GRI 3: Temas materiais 2021	3-3 Gestão dos temas materiais	5; 24-27; 98-109; ODS 3	
	416-1 Avaliação dos impactos na saúde e segurança causados por categorias de produtos e serviços	98-109	

Norma GRI	Conteúdo	Localização (págs.)	Omissão
			Conforme recomendação da Organização Mundial da Saúde – OMS e a legislação vigente, Código Penal- Artigo 122 e Constituição Federal – Artigo 1º, inciso III (dignidade da pessoa humana), e por considerar que a divulgação de acidentes com passageiros ocorridos na via dos trens pode incentivar sua prática ou demonstrar ser um meio para tal ato, além de causar prejuízos à população e ao sistema de transporte quando da sua ocorrência, o Metrô tem por procedimento não divulgar estas informações.
GRI 417 Marketing e Rotulagem 2016			
GRI 3: Temas materiais 2021	3-3 Gestão dos temas materiais	103; 105; 112-116; 125-127	Tema não material
	417-1 Requisitos para informações e rotulagem de produtos e serviços	103; 105; 112-116; 120; 125-127	
	417-2 Casos de Não Conformidade em relação a informações e rotulagem de produtos e serviços	-	Em 2025, não houve registro de casos de não conformidade com leis e/ou códigos voluntários relacionados à informação ou à rotulagem de produtos e serviços.
	417-3 Casos de Não Conformidade em relação a comunicação de marketing	-	Em 2025, não houve casos de não conformidade com leis ou códigos voluntários relacionados à comunicação de marketing
GRI 418 Privacidade do Cliente 2016			
GRI 3: Temas materiais 2021	3-3 Gestão dos temas materiais	5	
	418-1 Queixas comprovadas relativas à violação da privacidade e perda de dados de clientes	-	Não houve

Relatório de Asseguração Limitada





Adicionalmente, as referidas normas requerem que o trabalho seja planejado e executado com o objetivo de obter segurança limitada de que as informações não financeiras constantes no Relatório Integrado de 2025 do Metrô SP, tomadas em conjunto, estão livres de distorções relevantes.

Um trabalho de asseguração limitada conduzido de acordo com a NBC TO 3000 (ISAE 3000) consiste principalmente de indagações à Administração do Metrô SP e outros profissionais da Companhia que estão envolvidos na elaboração das informações, assim como pela aplicação de procedimentos analíticos para obter evidências que nos possibilitem concluir, na forma de asseguração limitada, sobre as informações tomadas em conjunto. Um trabalho de asseguração limitada requer também a execução de procedimentos adicionais, quando o auditor independente toma conhecimento de assuntos que o levem a acreditar que as informações divulgadas no Relatório Integrado de 2025, tomadas em conjunto, podem apresentar distorções relevantes.

Os procedimentos selecionados basearam-se na nossa compreensão dos aspectos relativos à compilação, materialidade e apresentação das informações constantes do Relatório Integrado de 2025 da Companhia, de outras circunstâncias do trabalho e da nossa consideração sobre áreas e sobre os processos associados às informações materiais divulgadas no Relatório Integrado de 2025, em que distorções relevantes poderiam existir. Os procedimentos compreenderam, entre outros:

- (a) O planejamento dos trabalhos, considerando a relevância, o volume de informações quantitativas e qualitativas e os sistemas operacionais e de controles internos que serviram de base para a elaboração das informações constantes do Relatório Integrado de 2025;
- (b) O entendimento da metodologia de cálculos e dos procedimentos para a compilação dos indicadores por meio de indagações com os gestores responsáveis pela elaboração das informações;
- (c) A aplicação de procedimentos analíticos sobre as informações quantitativas e indagações sobre as informações qualitativas e sua correlação com os indicadores divulgados nas informações constantes no Relatório Integrado de 2025;
- (d) Para os casos em que dados não financeiros se correlacionam com os indicadores de natureza financeira, o confronto dos indicadores de natureza financeira com as demonstrações contábeis e/ou registros contábeis.

Os trabalhos de asseguração limitada compreenderam, também, a verificação de aderência com base nas diretrizes e critérios da estrutura de elaboração do *GRI Standards 2021*, e baseado na OCPC 09, correlata com a estrutura Conceitual Básica do Relatório de Sustentabilidade, elaborada pelo IIRC.

Acreditamos que a evidência obtida em nosso trabalho é suficiente e apropriada para fundamentar nossa conclusão na forma limitada.

Alcance e limitações

Os procedimentos executados em um trabalho de asseguração limitada variam em termos de natureza e época e são substancialmente menos extensos do que aqueles aplicados em um trabalho de asseguração razoável. Consequentemente, o nível de segurança obtido em um trabalho de asseguração limitada é substancialmente menor do que aquele que seria obtido se tivesse sido executado um trabalho de asseguração razoável. Caso tivéssemos executado um trabalho de asseguração razoável, poderíamos ter identificado outros assuntos e eventuais distorções que podem existir nas informações constantes no Relatório Integrado de 2025 do Metrô SP. Desta forma, não expressamos uma opinião sobre essas informações.

Os dados não financeiros estão sujeitos a mais limitações inerentes do que os dados financeiros, dada a natureza e a diversidade dos métodos utilizados para determinar, calcular ou estimar esses dados. Interpretações qualitativas de materialidade, relevância e precisão dos dados estão sujeitos a pressupostos individuais e a julgamentos. Adicionalmente, não realizamos qualquer trabalho em dados informados para os períodos anteriores, tampouco em relação a projeções futuras e metas.



A preparação e apresentação das informações não financeiras seguiu os critérios mencionados acima, e, portanto, não possuem o objetivo de assegurar o cumprimento de leis e regulações sociais, econômicas, ambientais ou de engenharia. Os referidos padrões preveem, entretanto, a apresentação e divulgação de eventuais descumprimentos a tais regulamentações quando da ocorrência de sanções ou multas significativas. Nosso relatório de asseguração deve ser lido e compreendido nesse contexto, inerente aos critérios selecionados e previamente mencionados.

Conclusão

Com base nos procedimentos realizados, descritos neste relatório e nas evidências obtidas, nada chegou ao nosso conhecimento que nos leve a acreditar que as informações não financeiras constantes do Relatório Integrado de 2025, para o período compreendido entre 1º de janeiro e 31 de dezembro de 2025 do Metrô SP, não foram elaboradas, em todos os aspectos relevantes, com base nos critérios e diretrizes da *Global Reporting Initiative (GRI Standards 2021)*, e baseado na Orientação Técnica 09, emitida pelo Comitê de Pronunciamentos Contábeis (CPC), correlata com a estrutura Conceitual Básica do Relatório de Sustentabilidade, elaborada pelo *International Integrated Reporting Council (IIRC)*.

São Paulo, 13 de março de 2026.



BDO RCS Auditores Independentes SS Ltda.
CRC 2 SP 013846/O-1

Francisco de Paula dos Reis Júnior
Contador CRC 1 SP 139268/O-6

Vivienê Alves Bauer
Contadora CRC 1 SP 253472/O-2





VOCÊ POR DENTRO
— DE SP