

## Carta de Políticas Públicas

### Identificação

Em conformidade com o art. 8º, incisos I e VIII, da Lei Federal nº 13.303, de 30 de junho de 2016, o Conselho de Administração subscreve a presente Carta Anual sobre Políticas Públicas.

A Companhia do Metropolitano de São Paulo – Metrô foi constituída em 24 de abril de 1968 nos termos da Lei Municipal nº 6.988, de 26 de dezembro de 1966, sob a forma jurídica de Sociedade Anônima, e tem seus atos constitutivos arquivados na Junta Comercial do Estado de São Paulo – JUCESP, sob o nº 373.811. A Sociedade é controlada pelo Governo do Estado de São Paulo.

O Metrô é uma empresa pública, de capital fechado, instituída inicialmente como Sociedade de Economia Mista pela Lei Municipal nº 6.988/66. Vinculada à Secretaria dos Transportes Metropolitanos – STM do Estado de São Paulo, é regida pelas Leis Federais nº 6.404, de 15 de dezembro de 1976 (Lei das sociedades anônimas) e nº 13.303, de 30 de junho de 2016 (Lei das Estatais) e demais disposições legais aplicáveis.

A Companhia tem por finalidade executar políticas públicas de mobilidade urbana, por meio do planejamento, projeto, implantação, operação e manutenção de sistemas de transporte público de passageiros na Região Metropolitana de São Paulo – RMSP, assegurando a integração ao ambiente urbano e a oferta de serviços essenciais com qualidade, regularidade, segurança e eficiência operacional dentro dos padrões reconhecidos de confiabilidade. Suas atividades complementares destinam-se ao fortalecimento da sustentabilidade operacional, econômica e institucional da prestação do serviço público.

### Políticas Públicas

Aumentar a oferta e ampliar a rede de transporte público sobre trilhos é uma das prioridades do Governo do Estado de São Paulo. A rede de transporte sobre trilhos é o elemento estruturador da mobilidade da RMSP. É reservado ao Estado as funções de concepção, planejamento e organização de um sistema de alta capacidade, abrangendo a implantação da rede metroviária e sua articulação com os demais modais de transporte em operação na região metropolitana. Alicerce imprescindível dessas atividades são as pesquisas Origem e Destino, aplicadas desde 1967 na RMSP, com periodicidade de dez anos. Dadas as mudanças que a pandemia de Covid-19 causou na mobilidade, o Metrô antecipou para 2023 a edição da pesquisa que seria realizada em 2027.

A Pesquisa Origem e Destino insere-se na fase de levantamento de informações dentro do processo cíclico das atividades de planejamento de transporte. Essas informações permitem conhecer o padrão de viagens da população em áreas urbanas, a distribuição espacial dos fluxos de viagens e suas relações com as atividades que as motivam – trabalho, educação, compras, lazer, saúde e outros, assim como as características socioeconômicas das pessoas que se deslocam de modo que, projetando-se essas variáveis, sejam produzidas estimativas dos fluxos futuros.

A Pesquisa Origem e Destino fornece elementos para o diagnóstico atualizado e os parâmetros e indicadores necessários para a definição da expansão da rede metropolitana de transportes no horizonte dos próximos vinte anos. Os dados levantados alimentam os modelos de simulação de demanda, a qualificação e quantificação da necessidade de investimentos, bem como os seus impactos sociais,

ambientais, econômico-financeiros e urbanísticos para o período de projeção.

Os significativos investimentos destinados à implantação de novas linhas, à extensão das linhas existentes e à recapacitação e modernização da infraestrutura em operação demonstram o compromisso do Governo do Estado com a ampliação da oferta de transporte público urbano, de modo a atender às necessidades de deslocamento da população. Cabe ao Metrô de São Paulo a aplicação dos recursos, como, por exemplo, na implantação das futuras Linha 17 - Ouro, Linha 19 - Celeste e Linha 20 - Rosa, na extensão da Linha 2 - Verde e Linha 15 - Prata, bem como na implantação de portas de plataforma e do sistema de sinalização das Linhas 1 - Azul, 2 - Verde e 3 - Vermelha.

Outra vertente da política setorial do Estado é a operação pelo Metrô de São Paulo de parcela da malha metroviária da RMSP, que, em 2025, respondeu pelos deslocamentos diários de 892,7 milhões de passageiros. A participação do Metrô representa 18,5% no total de viagens realizadas diariamente em toda a rede de transporte sobre trilhos da RMSP, dentro de rígidos padrões de qualidade, confiabilidade e segurança. Tais padrões são referenciais técnicos, tecnológicos, procedimentais e estratégicos de operação de serviços de transporte de alta capacidade, aplicados à Companhia e aos demais operadores.

Em 2025, a Companhia do Metrô realizou pesquisa de avaliação de serviços junto aos usuários. Os resultados indicam que 76,2% dos respondentes classificaram o serviço do Metrô como “muito bom” ou “bom”. Conduzida pela Diretoria e Operações, a pesquisa foi aplicada com a mesma metodologia adotada nos últimos vinte anos, em processo auditado, o que dá ainda mais credibilidade, peso e legitimidade à conquista.

O Metrô de São Paulo também atua nas Parcerias Público-Privadas firmadas pelo Governo de São Paulo, fornecendo estudos de traçado de linhas e subsídios técnicos para o desenvolvimento de processos licitatórios.

A Política Tarifária é competência do Governo do Estado, que, por meio da STM, fixa os valores das tarifas praticadas, contemplando os custos operacionais e a sua modicidade. Tal política oferece tarifas com redução de preço por viagem em várias modalidades de bilhetes, além de gratuidades totais, integrações gratuitas com os trens metropolitanos e reduções nas tarifas integradas com outros modais – como ônibus municipais e metropolitanos – com o objetivo de proporcionar à população acesso ao meio de transporte rápido, seguro e confortável, com qualidade e eficiência. Em 06 de janeiro de 2025, houve reajuste da tarifa pública do sistema metroferroviário, conforme Resolução STM-59, de 27 de dezembro de 2024.

O Governo do Estado destina, por meio de seu Orçamento, recursos financeiros à Companhia do Metrô, referentes ao ressarcimento de gratuidades e subsídio aos usuários estudantes, gerados pela utilização do sistema metroviário por esses usuários. Além das gratuidades, foi firmado, em 20 de julho de 2022, novo termo de acordo entre Estado, Metrô e Companhia de Trens Metropolitanos – CPTM visando o repasse de recursos financeiros para recomposição da receita tarifária, em decorrência dos impactos das operações das linhas metroferroviárias concedidas à iniciativa privada.

A receita contábil pela utilização do sistema metroviário alcançou, em 2025, o montante de R\$ 1.968 milhões, enquanto a arrecadação tarifária efetiva totalizou cerca de R\$ 936 milhões (caixa). Isso decorre, principalmente, da diferença entre a venda de direito de viagem do sistema metroferroviário, com a aplicação da tarifa pública vigente, e a quota-parte financeira recebida por esta Companhia, de acordo com as regras de rateio do Convênio de Integração, vigente entre o Metrô, a CPTM, a São Paulo

Transportes S/A – SPTrans e as concessionárias ViaQuatro, ViaMobilidade Linhas 5 e 17, ViaMobilidade Linhas 8 e 9 e TIC Trens.

### **Política de Preços**

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

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

Em 20/07/2022, foi firmado novo Termo de Acordo entre o Estado de São Paulo, a Companhia do Metrô e a CPTM para o equacionamento dos efeitos das regras de rateio dos valores arrecadados na Câmara de Compensação do Sistema de Bilhetagem Eletrônica do Bilhete Único, em face das novas concessões de operação das linhas de transporte do sistema metroferroviário.

Nesse processo, as empresas das concessionárias da Linha 4 - Amarela, da Linha 5 - Lilás, das Linhas 8 - Diamante e 9 - Esmeralda e da Linha 7 - Rubi têm prioridade de saques dos valores arrecadados para efeito de remuneração contratual estabelecida no contrato de concessão firmado com o Governo do Estado de São Paulo (poder concedente).

De acordo com o Termo de Acordo vigente, o Estado repassará o montante da diferença apurada no mês corrente no mês subsequente, na forma de ressarcimento. Em 2025, o Tesouro do Estado de São Paulo repassou o montante de R\$ 890,2 milhões, referente à apuração do período de dezembro de 2024 a novembro de 2025. Esse valor contempla o desconto pela aplicação do Parágrafo 7º da Cláusula 2ª do Termo de Acordo, da ordem de R\$ 75,2 milhões. Tal desconto decorre do comportamento apurado em 2024, quando a receita de utilização foi maior que à arrecadação com a venda de créditos no sistema do Bilhete Único, recaindo sobre as empresas públicas os impactos financeiros deste descompasso.

Ainda em relação às futuras concessões e a minimizar os impactos, o Metrô estuda a adoção de uma tarifa técnica de remuneração, vinculada a indicadores de desempenho.



Compromissos de Consecução de Objetivos das Políticas Públicas

Programa de Investimentos e Ressarcimentos

Valores Realizados 2025 e 2024 (R\$ milhões)

Programa de Investimentos	2025	2024
<b>1. Rede Atual (Modernização e Recapacitação)</b>	<b>363,2</b>	<b>330,0</b>
Linha 1-Azul	132,8	59,8
Linha 2-Verde	10,1	12,5
Linha 3-Vermelha	5,2	8,5
Modernização das Linhas Metroviárias	150,9	160,5
Portas de Plataforma	64,2	88,7
<b>2. Expansão da Rede</b>	<b>4.492,8</b>	<b>3.932,9</b>
Linha 2-Verde (Vl. Prudente/Dutra)	1.883,5	2.361,6
Linha 4-Amarela (fase II Vl. Sônia/Luz)	42,2	26,7
Linha 5-Lilás (lg. Treze/Chác. Klabin)	4,9	52,0
Linha 15-Prata (Ipiranga/Tiradentes)	1.294,3	661,8
Linha 17-Ouro (Jabaquara/São Paulo-Morumbi)	1.148,3	722,2
Linha 19-Celeste (Anhangabaú/Bosque Maia)	15,9	42,1
Elaboração de Projetos de Expansão	103,7	66,5
<b>3. Investimentos Vinculados a realizar</b>	<b>3,2</b>	<b>85,7</b>
<b>Total de Investimentos (R\$ milhões)</b>	<b>4.859,2</b>	<b>4.348,6</b>

Fontes de Captação	2025	2024
<b>Governo do Estado de São Paulo - Captação para Investimentos</b>	<b>4.859,2</b>	<b>4.348,6</b>
Tesouro do Estado de São Paulo <sup>(1)</sup>	4.174,5	3.094,0
Caixa Econômica Federal – CEF	160,1	-
Corporação Andina de Fomento - CAF	524,6	1.254,6
<b>Governo do Estado de São Paulo - Recursos para Custeio</b>	<b>1.495,1</b>	<b>1.535,2</b>
Ressarcimento de Gratuitades	605,0	562,5
Recomposição da Receita Tarifária	890,2	972,7
<b>Total ( R\$ milhões )</b>	<b>6.354,3</b>	<b>5.883,8</b>

1 - Considera as integralizações realizadas como aportes de capital para Investimentos com a finalidade Administração de Obras, sendo R\$ 199,5 milhões em 2025 e R\$ 207,0 milhões em 2024 e saldo de caixa.

Plano Orçamentário para 2026

Para o exercício de 2026, a Companhia do Metrô prevê recursos orçamentários da ordem de R\$ 7.982,8 milhões: R\$ 5.927,7 milhões para os investimentos e R\$ 2.055,1 milhões referentes aos ressarcimentos de gratuidades e a recomposição da receita tarifária.

Estão contemplados no montante total para 2026 os valores que foram publicados na Lei Estadual nº 18.387, de 06 de janeiro de 2026, que orça a receita e fixa a despesa do Estado para o exercício de 2026,



para os Investimentos bem como os valores referentes aos ressarcimentos de gratuidades de usuários beneficiados por isenção no pagamento da tarifa pública de transporte e os recursos da recomposição da receita tarifária em decorrência dos impactos das operações das linhas metroferroviárias concedidas à iniciativa privada.

Além dos valores publicados na referida lei, estão incluídos também os valores de Restos a Pagar para os Investimentos e para a Recomposição da Receita Tarifária, conforme quadros a seguir.

RECURSOS PREVISTOS		ORÇAMENTO 2026		RESTOS A PAGAR		R\$ Mil LEI 18.387/26 - LOA - 2026			
		( FINANC BANCOS ) + ( RESTOS A PAGAR )		2025		TOTAL	GESP <sup>2</sup>	FINANCIAMENTOS BANCOS	TOTAL
				GESP	FINANC. BANCOS				
1. Recapitação e Modernização das Linhas		543.961	47.165	47.165	495.857	939	496.796		
Linha 1 - Azul		160.959	15.502	15.502	144.781	676	145.457		
Linha 2 - Verde		19.572	305	305	19.267		19.267		
Linha 3 - Vermelha		70.128	786	786	69.079	263	69.342		
Operação das Linhas Metroviárias		194.595	30.522	30.522	164.073		164.073		
Portas de Plataforma - Linhas 1,2 e 3		98.707	50	50	98.657		98.657		
2. Expansão do Sistema Metroviário		5.382.713	306.902	87.052	393.954	3.789.297	1.199.462	4.988.759	
Linha 2 - Verde (VI. Prudente/Dutra)		2.763.081	176.310	176.310	1.577.802	1.008.969	2.586.771		
Linha 4 - Amarela (Fase II VI. Sônia/Luz)		43.075	1.723	1.723	41.352		41.352		
Linha 5 - Lilás (Lg. Treze / Chác. Klabin)		287.345	411	411	286.934		286.934		
Linha 15 - Prata (Ipiranga/Tiradentes)		1.066.005	32.405	32.405	1.033.600		1.033.600		
Linha 17 - Ouro (Jabaquara/São Paulo-Morumbi)		996.573	73.258	87.052	645.770	190.493	836.263		
Linha 19 – Celeste (Praça Bandeira - Guarulhos)		23.572		0	23.572		23.572		
Elaboração de Projetos de Expansão		203.062	22.795	22795	180.267		180267		
3. Outros		1.000			1.000		1.000		
Inovação		1.000			1000				
Total de Investimentos		5.927.674	354.067	87.052	441.119	4.286.154	1.200.401	5.486.555	

<sup>1</sup> Restos a Pagar - Sobre de Dotação Orçamentária de Exercícios Anteriores.

<sup>2</sup> O valor da LOA ( GESP ) - Logo após a publicação da Lei Nº 18.387/26, foi publicado o Decreto Nº 70.333/26 de Execução Orçamentária para o exercício de 2026, que contingenciou 50% da Fonte 1 - GESP. Ao longo do exercício, na medida que a Companhia necessitar desses recursos, será solicitado ao Estado a liberação da contingência.

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

## Programa de Ressarcimentos de Gratuidades e Recomposição da Receita Tarifária – 2026

### LEI nº 18.387/2026 – LOA

Dotação Orçamentária - R\$ Mil	RAP 2025	LOA 2026	Total
<b>Ressarcimento de Gratuidades</b>	-	<b>658.213</b>	<b>658.213</b>
- Ressarcimento de Gratuidades aos Passageiros das linhas metroviárias	-	509.470	509.470
- Ressarcimento de Subsídio aos Passageiros Estudantes das linhas metroviárias	-	148.743	148.743
<b>Recomposição da Receita Tarifária</b>	<b>97.351</b>	<b>1.299.532</b>	<b>1.396.883</b>
<b>Total</b>	<b>97.351</b>	<b>1.957.745</b>	<b>2.055.096</b>

## Estratégia de Captação de Recursos

A estratégia de captação de recursos para 2026 está pautada na continuidade da atuação conjunta com o Governo do Estado de São Paulo no desenvolvimento e estruturação de fontes adicionais de recursos para os investimentos com custo competitivo de financiamento, de forma a desonerar os repasses financeiros provenientes do Tesouro do Estado de São Paulo.

Até o primeiro semestre de 2024, a expansão da Linha 2 - Verde entre Vila Prudente e Penha contou com recursos do financiamento concedido pelo Banco de Desenvolvimento da América Latina e Caribe – CAF, no valor de US\$ 550,0 milhões, assinado em 15 de setembro de 2022, cujos recursos se destinaram majoritariamente aos lotes 1 ao 6 de obras civis. Em razão da utilização total dos recursos desse financiamento, tornaram-se necessárias operações de crédito adicionais para a continuidade da Expansão da Linha 2 - Verde que consiste em um projeto prioritário para o Governo do Estado de São Paulo.

Neste sentido, foi apresentado à Comissão de Financiamentos Externos - COFIEIX um pleito para a aprovação de garantia da União para um novo financiamento junto à CAF no valor de US\$ 100,0 milhões, com o objetivo de assegurar recursos para as obras civis dos lotes 1 ao 6. Além disso, foi solicitado ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES o enquadramento da Expansão da Linha 2 - Verde visando a contratação de uma operação de crédito de R\$ 2,4 bilhões. A aprovação dessa operação de crédito encontra-se em análise pelo banco.

Considerando a necessidade de compatibilizar os cronogramas de implantação das obras civis com o de implantação dos sistemas necessários à operação comercial da expansão da Linha 2 - Verde, a Companhia do Metrô, em conjunto com a STM, concluiu o processo de licitação para a aquisição de material rodante (44 trens) e iniciou o processo de aquisição do sistema de sinalização e controle de tráfego na modalidade CBTC (*Communications-Based Train Control*). Ambas as contratações deverão contar com recursos financeiros provenientes de operações de crédito.

Para a implantação do CBTC, dos sistemas de alimentação elétrica, dos sistemas auxiliares e de telecomunicações da expansão da Linha 2 - Verde, o Metrô e a Secretaria da Fazenda e Planejamento – SEFAZ obtiveram êxito na aprovação do projeto junto à COFIEIX possibilitando a continuidade do pleito de garantia da União para um financiamento externo junto ao Banco Internacional para Reconstrução e Desenvolvimento - BIRD no valor US\$ 250,0 milhões. Desta forma, foi autorizada a preparação da operação de crédito por ocasião da 170ª reunião da COFIEIX realizada em 07/12/2023, cuja Resolução nº 74 foi publicada no D.O.U em 19/12/2023. Em janeiro de 2025, foram realizadas as negociações das minutas dos contratos. Em 2026, está prevista a publicação da Resolução do Senado Federal autorizando a concessão de garantia da União para o financiamento, de forma que o início dos desembolsos deverá ocorrer este ano.

Também como parte da estratégia para obtenção de recursos de financiamentos adicionais para a expansão da Linha 2 - Verde, o Metrô e a SEFAZ aprovaram junto ao BNDES um financiamento de R\$ 3,6 bilhões para a aquisição de material rodante (44 trens).

Diante do exposto, é de grande importância que o Governo do Estado de São Paulo, na qualidade de tomador dos financiamentos, obtenha êxito na aprovação da operação de crédito junto ao BNDES, bem como nas aprovações dos pleitos de garantia da União para o financiamento adicional da CAF e do BIRD destinados à expansão da Linha 2 - Verde.



### 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:

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	0,00
<b>Ações Subscritas e Integralizadas</b>	<b>11.307.375</b>	<b>100,00</b>

*Posição: 31 de dezembro de 2025*

### Conselho de Administração

**MILTON FRASSON**

Presidente do Conselho

**ANTONIO JULIO CASTIGLIONI NETO**

Conselheiro de Administração e Diretor-Presidente

**CARLOS ROBERTO DE ALBUQUERQUE SÁ**

Conselheiro de Administração Independente

**DANIEL RODRIGUES ALDIGUERI**

Conselheiro de Administração

**FABIANO MARTINS DE OLIVEIRA**

Conselheiro de Administração Eleito Minoritário

**GUSTAVO VILLAÇA VARGAS SAMPAIO BRAGA**

Conselheiro de Administração

**MAURO ANTÔNIO GUMIERO VOLTARELLI**

Conselheiro de Administração

**RODRIGO BEZERRA DA SILVA**

Conselheiro de Administração

**WAGNER FAJARDO PEREIRA**

Conselheiro de Administração Eleito Empregados