



PORTAL DA TRANSPARÊNCIA

RELATÓRIO

DE EMPREENDIMENTOS

DEZEMBRO | 2025

EMPREENDIMENTOS EM IMPLANTAÇÃO

OBRAS EM ANDAMENTO



| LINHA 2-VERDE | METRÔ |

Implantação do Empreendimento Trecho Vila Prudente (exclusive) – Penha



8,0 km

Extensão Operacional



8,3 km

Extensão de Implantação



8

Estações

LINHA 2-VERDE | TRECHO VILA PRUDENTE (EXCLUSIVE) – PENHA

○ EM OPERAÇÃO ○ EM OBRA



TRECHO VILA PRUDENTE (EXCLUSIVE) – PENHA

Benefícios

A implantação atende aos bairros entre Vila Invernada, Jardim Anália Franco, Vila Formosa, Vila Carrão, Vila Manchester, Aricanduva e Penha e tem o objetivo de distribuir a concentração de passageiros das Linhas 3-Vermelha do Metrô e 11-Coral da CPTM.

O trecho contará com estruturas de integração entre os vários tipos de transporte. Essa iniciativa visa facilitar o uso de diferentes modos.

O trecho Estação Vila Prudente a Estação Penha proporcionará uma rota mais rápida e com menos transferências para os passageiros que vão da zona leste de São Paulo para a região central, região oeste e região sul da cidade. Esse novo caminho irá diminuir o fluxo de passageiros das linhas 1-Azul e 3-Vermelha, principalmente nas estações Luz, Sé e Paraíso.

Tecnologias

- Operação automatizada de trens;
- Aquisição de novos trens;
- Sistema de sinalização e controle tipo CBTC, que permite a redução nos intervalos entre os trens;
- Portas de plataforma que se abrirão somente no embarque e desembarque aumentando a segurança dos passageiros;
- Amortecedores na construção da via de passagem dos trens para atenuar as vibrações e ruídos;
- Trens equipados com câmeras em seu interior, sistema de gravação de imagens e ar refrigerado.

Reduções

- Poluentes atmosféricos: 297 de toneladas por ano, equivalentes a uma economia de R\$ 1,72 milhões;
- Gases de efeito estufa: 34.260 de toneladas por ano, equivalentes a uma economia de R\$ 10,16 milhões;
- Consumo de combustível: 15,6 milhões de litros por ano, equivalentes a uma economia de R\$ 73,68 milhões.

Simulação Metrô – Janeiro de 2024 | Dados Financeiros em Reais (Base Ano 2021).

Túnel de Via no Poço de VSE¹ Falchi Gianini



Laje de fundo, impermeabilização e revestimento secundário do túnel de via.

Estação Orfanato



Montagem do mezanino metálico.

VSE¹ Madrid



Remoção dos resíduos do túnel falso.

Estação Santa Clara



Estruturas de concreto da plataforma do corpo da estação.

VSE¹ Cestari



Remoção da demolição do túnel falso.

Túnel de Transição do Poço Capitão



Revestimento secundário do túnel.

¹ - Ventilação de Saída de Emergência - VSE

Estação Anália Franco



Revestimento secundário e estruturas de concreto do corpo da estação.

Túnel de transição da VSE¹ Coxim



Revestimento secundário do túnel de transição.

Estação Vila Formosa



Viga de borda do poço do acesso secundário.

Complexo Rapadura



Revestimento secundário da vala.

Estação Santa Isabel



Revestimento secundário do poço do corpo da estação.

VSE¹ João Prioste



Revestimento secundário do túnel.

¹ - Ventilação de Saída de Emergência - VSE

Estação Guilherme Giorgi



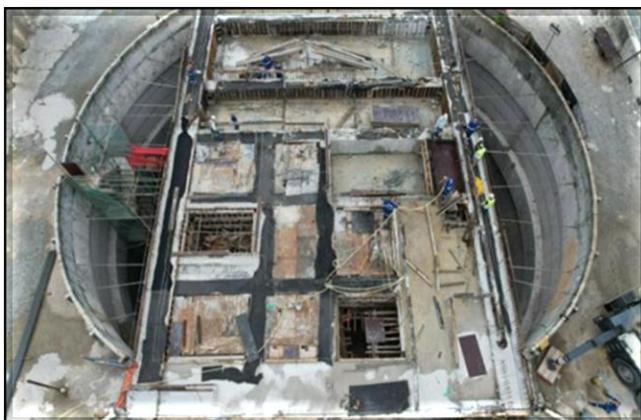
Fundação das salas técnicas.

VSE¹ Júlio Colaço



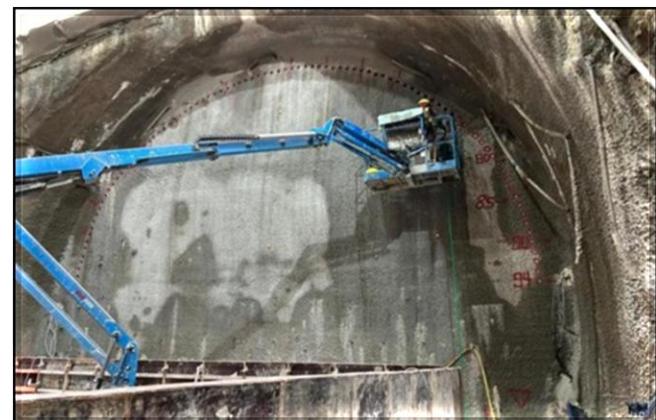
Fundação das salas técnicas.

Estação Aricanduva



Estruturas de concreto do corpo da estação.

VSE¹ Soares Neiva



Tratamento do túnel direcional.

Estação Penha



Estrutura do mezanino do corpo da estação da CPTM.

Túnel de estacionamento da Vala Penha



Escavação do túnel de estacionamento.

¹ - Ventilação de Saída de Emergência - VSE

SHIELD – Avanço da Tuneladora

Túnel de via - Tuneladora



Vista da roda de corte na estação Penha.

Túnel de via - Tuneladora



Enchimento da via.

| LINHA 2-VERDE | METRÔ |

Implantação do Empreendimento Trecho Penha (exclusive) – Dutra



5,8 km
Extensão Operacional



6,2 km
Extensão de Implantação



5
Estações

LINHA 2-VERDE | TRECHO PENHA (EXCLUSIVE) – DUTRA

○ EM OPERAÇÃO ○ EM OBRA



TRECHO PENHA (EXCLUSIVE) – DUTRA

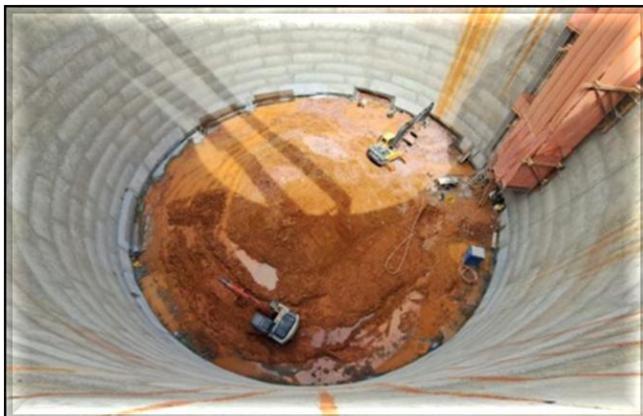
Benefícios

Atendimento aos bairros de Penha e Tiquatira em São Paulo, Ponte Grande e Vila Augusta em Guarulhos, além de usuários das Linhas 12-Safira e Linha 13-Jade da CPTM, que se destinam à região da avenida Paulista ou à zona sul de São Paulo.

Distribuição do fluxo concentrado de passageiros que ocorre nas Linhas 3-Vermelha do Metrô, 11-Coral, 12-Safira e Linha 13-Jade da CPTM, que compõem a ligação radial do serviço metroferroviário. Distribuição dos fluxos de viagens de transporte coletivo por ônibus e transporte motorizados individuais, que atualmente utilizam os vários eixos viários da região. Implantação de equipamentos de integração intermodal ao longo de todo o novo eixo, notadamente com o serviço de ônibus; e com seu traçado “em arco”, possui uma característica de ligação perimetral, proporcionando opções de deslocamento na malha metroviária que hoje são realizadas através de movimentação radial minimizando a saturação das Linhas 3-Vermelha e 1-Azul.

Dados Simulação Metrô – Janeiro de 2024

Estação Penha de França



Escavação do poço do corpo da estação.

VSE¹ Carlos Meira



Escavação do poço.

VSE¹ Basuca



Escavação do poço.

¹ - Ventilação de Saída de Emergência - VSE

| LINHA 15-PRATA | MONOTRILHO |

Implantação do Empreendimento Trecho Ipiranga – Jacu-Pêssego



19,1 km
Extensão
Operacional



21,1 km
Extensão de Implantação



14
Estações



2
Pátios

LINHA 15-PRATA | TRECHO IPIRANGA – JACU-PÊSSEGO

○ EM OPERAÇÃO ○ EM OBRA



TRECHO VILA PRUDENTE – JARDIM COLONIAL (em implantação)

Benefícios

A implantação possibilitará a conexão de bairros populosos, como São Mateus à região central da cidade de São Paulo por meio das novas integrações.

O sistema monotrilho reduz as desapropriações por estar em via elevada com suas vigas nos canteiros de avenidas. A implantação do sistema necessita de uma área menor para os acessos às estações.

O sistema é amigável ao meio ambiente, possui estruturas leves e delgadas, não emite gases por utilizar tração elétrica e emite baixo nível de ruído por utilizar pneus.

Tecnologias

- Operação automatizada de trens;
- Passagem livre entre os carros;
- Sistema de sinalização e controle tipo CBTC, que permite a redução nos intervalos entre os trens;
- Portas de plataforma que se abrirão no embarque e desembarque aumentando a segurança dos passageiros;
- Trens equipados com câmeras em seu interior, sistema de gravação de imagens e ar refrigerado

Reduções

- Poluentes atmosféricos: 182 toneladas por ano, equivalentes a uma economia de R\$ 1,07 milhões;
- Gases de efeito estufa: 20.806 toneladas por ano, equivalentes a uma economia de R\$ 6,17 milhões;
- Consumo de combustível: 9,49 milhões de litros por ano, equivalentes a uma com economia de R\$ 44,68 milhões;
- Diminuição de 34 minutos no tempo de viagem entre São Mateus até a Região Central.

Simulação Metrô – Janeiro de 2024 | Dados Financeiros em Reais (Base Ano 2021).

Estação Boa Esperança



Obra Civil – execução da estrutura de concreto do Edifício Técnico Operacional.

Estação Jacu-Pêssego



Obra Civil – execução da estrutura de concreto do mezzânilo do corpo da estação, do acesso e Edifício Técnico.

Pátio Ragueb Chohfi



Obra Civil – instalação das passarelas.

Estação Ipiranga



Obra Civil – execução da estrutura do nível do reservatório

Trecho de Via – Jardim Colonial (exclusive) – Jacu-Pêssego



Obra Civil – execução da adequação do viário no trecho entre as estações Boa Esperança e Jacu-Pêssego.

Trecho de Via – Vila Prudente (exclusive) – Ipiranga



Obra Civil – lançadas as vigas metálicas sobre as vias da Linha 10 - Turquesa.

Material Rodante



Chegada do décimo quinto trem da frota S (S42) no Pátio Oratório

Material Rodante



Décimo quinto trem da frota S (S42) no Pátio Oratório

| LINHA 17-OURO | MONOTRILHO |

Implantação do Empreendimento
Trecho 1 - Aeroporto de Congonhas/ Washington Luís -
Morumbi

			
6,7 km Extensão de Operacional	8,3 km Extensão de Implantação	8 Estações	1 Pátio

LINHA 17-OURO | TRECHO 1 - AEROPORTO DE CONGONHAS/ WASHINGTON LUÍS - MORUMBI

● EM OBRA



LINHA 17 - OURO

TRECHO 1 - AEROPORTO DE CONGONHAS/ WASHINGTON LUÍS - MORUMBI

Benefícios

A implantação do trecho ligará o Aeroporto de Congonhas às Linha 4-Amarela da ViaQuatro, Linha 5-Lilás da ViaMobilidade e a Linha 9-Esmeralda da ViaMobilidade. O trecho irá atender também à comunidade de Paraisópolis.

A implantação do trecho contribui para a redução do transporte individual e proporcionará uma rota mais rápida e um caminho alternativo.

O método construtivo do monotrilho reduz as desapropriações por ficar elevado e suas colunas estarem no canteiro central das avenidas.

A previsão de demanda de passageiros indica que, quando a linha estiver operando completa em seus 3 trechos, será uma linha não pendular, ou seja, o fluxo de passageiros será constante nos dois sentidos.

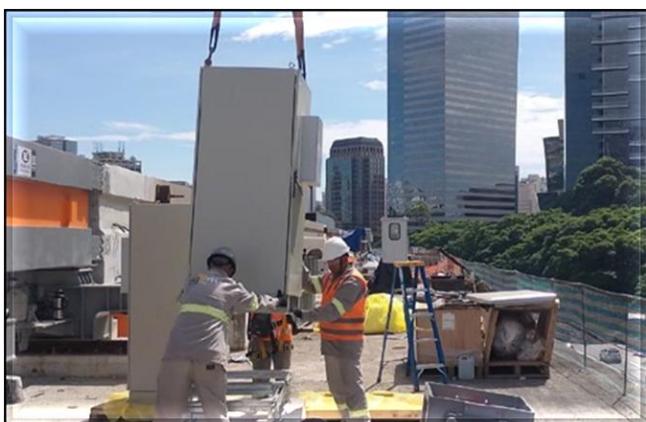
Tecnologias

- Operação automatizada de trens;
- Sistema Monotrilho, tecnologia pioneira no Brasil, circulará em via elevada;
- Sistema de sinalização e controle tipo CBTC, que permite a redução nos intervalos entre os trens;
- Portas de plataforma que se abrirão somente no embarque e desembarque aumentando a segurança dos passageiros;
- Trens equipados com câmeras em seu interior, sistema de gravação de imagens e ar refrigerado.

Reduções

- Redução de emissão de poluentes: 226 toneladas ao ano, equivalentes a uma economia de R\$ 1,32 milhões;
- Redução de gases de efeito estufa: 25.711 toneladas ao ano, equivalentes a uma economia de R\$ 7,62 milhões;
- Redução do consumo de combustível: 11,7 milhões de litros por ano, equivalentes a uma economia de R\$ 55,17 milhões.

Simulação Metrô – Janeiro de 2024 | Dados Financeiros em Reais (Base Ano 2021).

Trecho de via

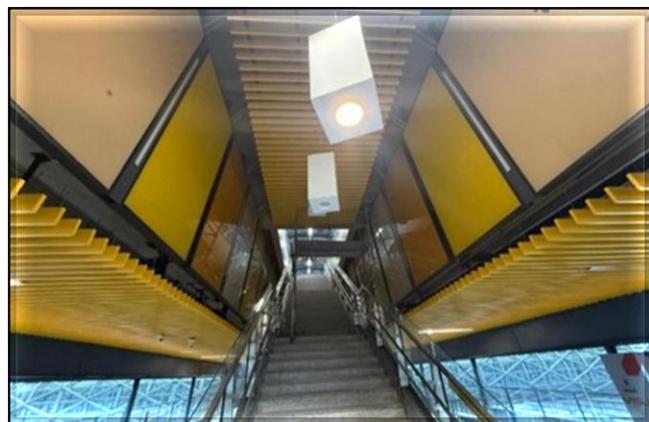
Sistemas – instalação dos painéis no track switch X-27

Estação Washington Luís

Obra Civil – instalação do guarda corpo no Acesso 2.

Estação Aeroporto de Congonhas

Obra Civil – execução da urbanização.

Estação Brooklin Paulista

Sistemas – instalação do forro no mezanino.

Estação Vereador José Diniz

Sistemas – instalação do forro do mezanino.

Estação Campo Belo

Sistemas – instalação do forro do mezanino.

Estação Vila Cordeiro**Estação Chucri Zaidan**

Obra Civil – instalação do guarda corpo da escada fixa de acesso à plataforma.

Obra Civil – execução da sinalização do viário sob a estação.

Estação Morumbi**Pátio Água Espraiada**

Sistemas – lançamento de cabos e instalação dos equipamentos das Portas de Plataforma.

Material Rodante – oitavo trem entregue e em montagem.

| MODERNIZAÇÕES | **| METRÔ |**

**SISTEMAS DE SINALIZAÇÃO DE
TELECOMUNICAÇÕES**

|LINHA 1-AZUL| |LINHA 2-VERDE| |LINHA 3-VERMELHA|

MODERNIZAÇÃO CBTC

Benefícios

Possibilitar a inserção de mais trens nas linhas 1, 2 e 3 de forma a reduzir o intervalo entre trens para proporcionar mais conforto aos usuários e aumentar a oferta de lugares;

Aumentar a velocidade média dos trens nas linhas, reduzindo o tempo de viagem;

Reducir a energia consumida pelos trens em função de controle mais efetivo de sua movimentação;

Os sistemas de telecomunicações viabilizarão comunicações audiovisuais precisas em tempo real de forma que qualquer anomalia, emergência ou avisos institucionais poderão ser difundidos imediatamente aos usuários e funcionários, além de maior eficiência e segurança nas comunicações de dados para todos os sistemas.

Características do Contrato

- Implantação da Sinalização com a tecnologia CBTC (*Communication Based Train Control*);
- Implantação do Sistema de transmissão digital utilizando fibras ópticas;
- Implantação do Sistema de Transmissão em tempo real de imagens das câmeras internas do trem para o CCO e das estações para o trem;
- Implantação de Painéis Multimídia para informar as horas e as mensagens operacionais e institucionais.

Implantação

O contrato com a Alstom, referente à modernização dos Sistemas de Telecomunicações e Sinalização das Linhas 1, 2 e 3 foi retomado em 11/02/2016, em um acordo homologado no Juízo Arbitral.

A situação atual nas linhas 1, 2 e 3 é:

Linha 1-Azul:

Iniciada a operação comercial do CBTC em Novembro/2022.

Retirada de pendências em andamento.

Linha 2-Verde:

Operação comercial da versão definitiva do CBTC e da Porta de Plataforma da Estação Vila Madalena ocorrida em 02/03/2020.

Linha 3-Vermelha:

Testes do sistema em execução. Testes dinâmicos nas vias e pátios em execução.

| MODERNIZAÇÕES | **| METRÔ |**

**IMPLEMENTAÇÃO DE
PORTAS PLATAFORMA**
| PSD'S |

|LINHA 1-AZUL| |LINHA 2-VERDE| |LINHA 3-VERMELHA| |LINHA 15-PRATA|

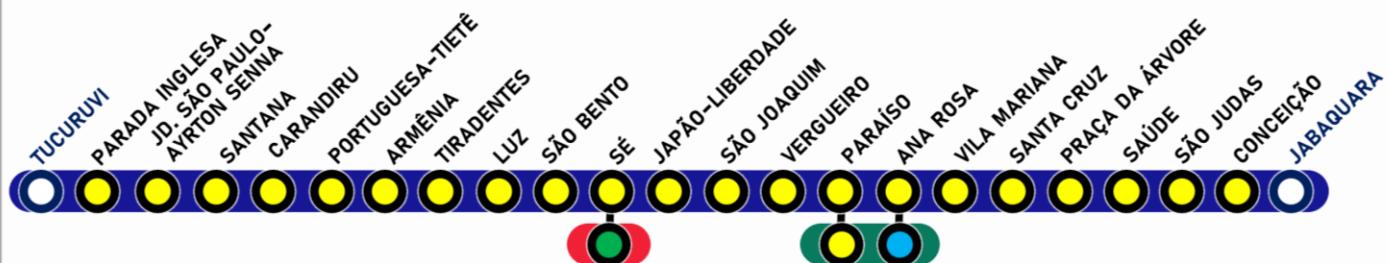
IMPLANTAÇÃO DE PORTAS PLATAFORMA | PSD |

CROQUI DE IMPLANTAÇÃO DAS PORTAS L1, L2, L3 E L15

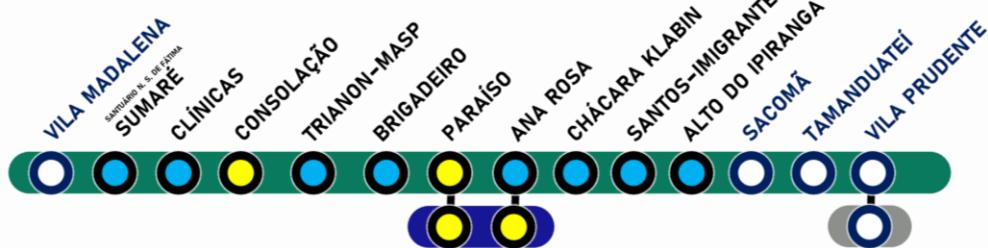
PORTAS PLATAFORMA | PSD

● EM PLANEJAMENTO
 ● PROJETO | FABRICAÇÃO
 ● INSTALAÇÃO | COMISSIONAMENTO
 ○ EM OPERAÇÃO

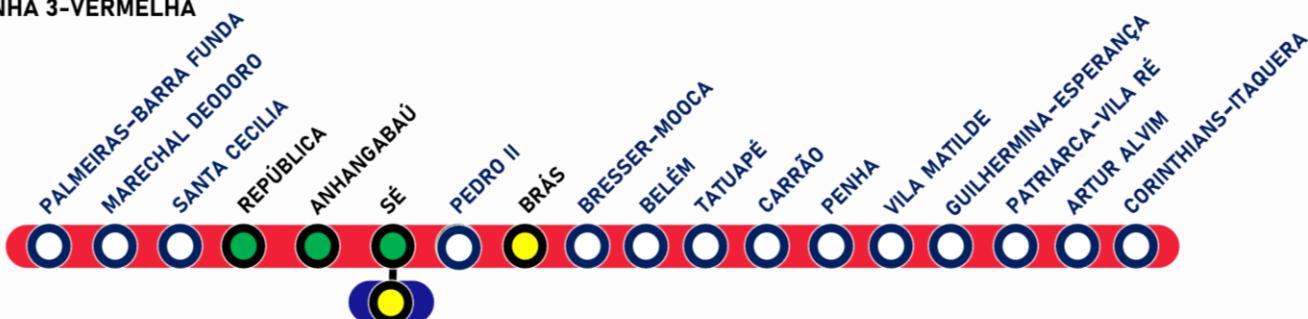
LINHA 1-AZUL



LINHA 2-VERDE



LINHA 3-VERMELHA

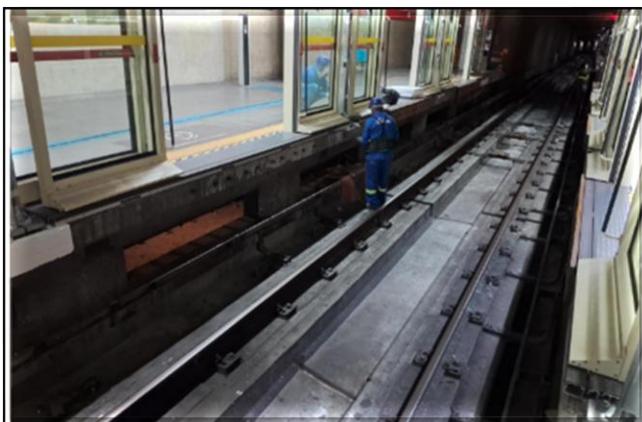


LINHA 15-PRATA



LINHA 3-VERMELHA

Estação Sé



Fachadas das portas de plataforma em instalação.

Estação República



Montagem iniciada.

Estação Anhangabaú



Obras de adequações civis nas plataformas em andamento.

| AMPLIAÇÃO | **| METRÔ |**

**ESTAÇÃO SÃO JOAQUIM
DA LINHA 1-AZUL**

AMPLIAÇÃO DA ESTAÇÃO SÃO JOAQUIM DA LINHA 1-AZUL

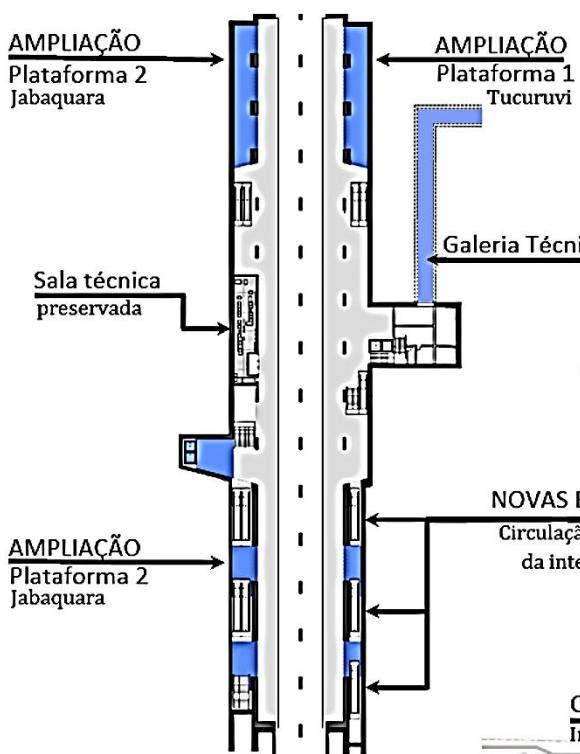
A estação São Joaquim da Linha 1-Azul foi implantada em 1975 sob a Avenida Liberdade, junto à Rua São Joaquim, por meio do método em vala a céu aberto, com plataformas laterais, mezanino de distribuição e acessos em ambos os lados da Avenida. Está localizada próxima a prédios residenciais, hospital e diversas escolas e universidades, que torna esta estação bastante carregada em períodos escolares.

O número médio de entradas nessa estação, que em 1980 era de 19.600 passageiros por dia, atualmente atinge 51.600.

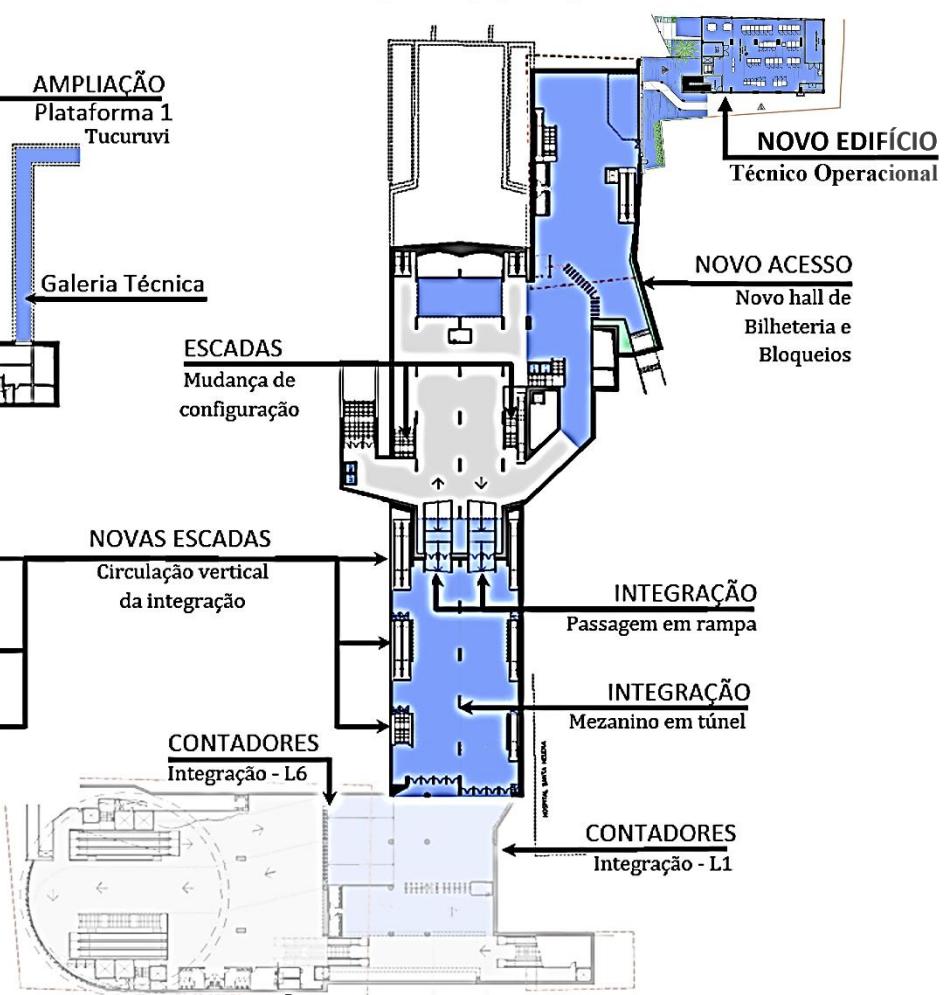
A Linha 1-Azul fará, por meio da estação São Joaquim, integração com a Linha 6-Laranja que foi projetada para fazer a ligação da região norte da cidade de São Paulo à região central. Com a futura integração com a Linha 6-Laranja a previsão de demanda para a estação São Joaquim é de 203.180 passageiros por dia.

PLANTA DA NOVA ESTAÇÃO SÃO JOAQUIM

Nível - Plataformas



Nível - Mezanino



ESTAÇÃO SÃO JOAQUIM

Edifício Técnico Operacional



Novo Edifício Técnico Operacional (ETO): Quadros de baixa tensão.

Edifício Técnico Operacional



Novo Edifício Técnico Operacional (ETO): Porão de cabos (bandejamento para conexão com o sistema antigo de 22kV).

Edifício Técnico Operacional



Novo Edifício Técnico Operacional (ETO): Instalações hidráulicas

Ampliação da Plataforma e Mezanino Oeste (Jabaquara)



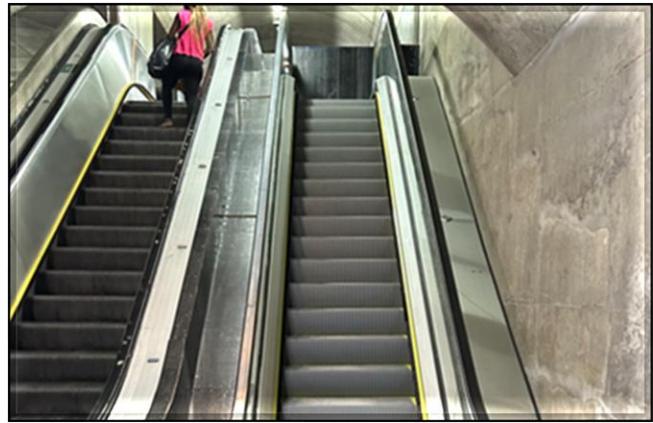
Canteiro de obras sobre a estação.

Integração dos Mezaninos das Linhas 1 e 6



Área de integração, lado oeste: Escavação da vala.

Adequações Internas



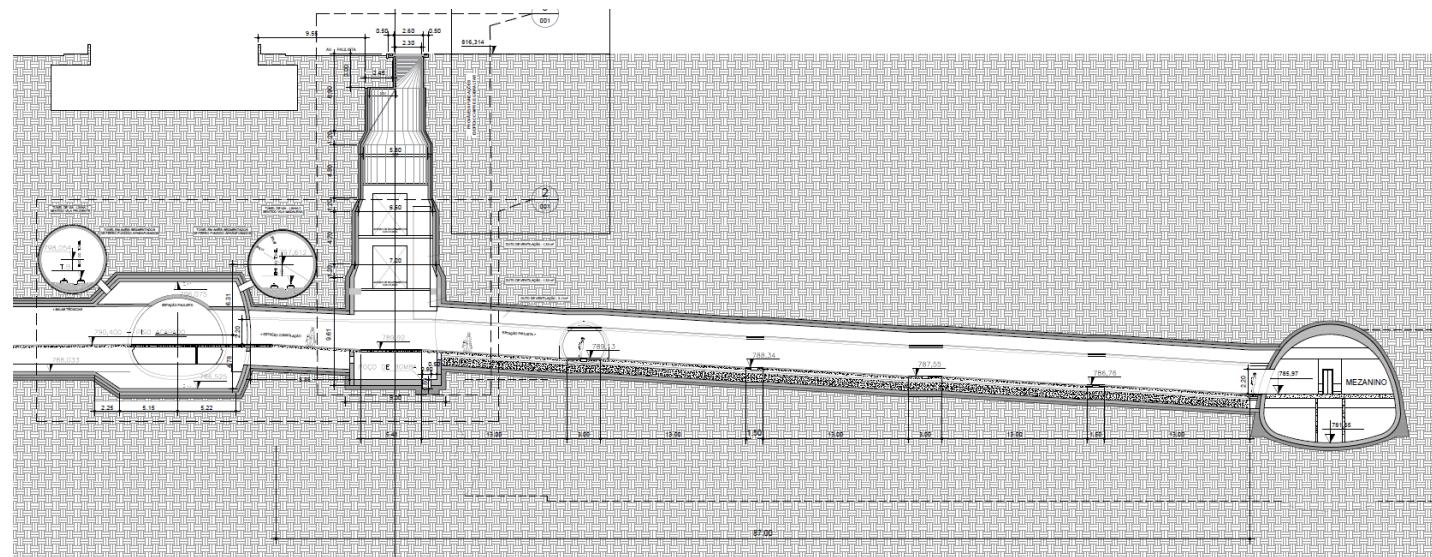
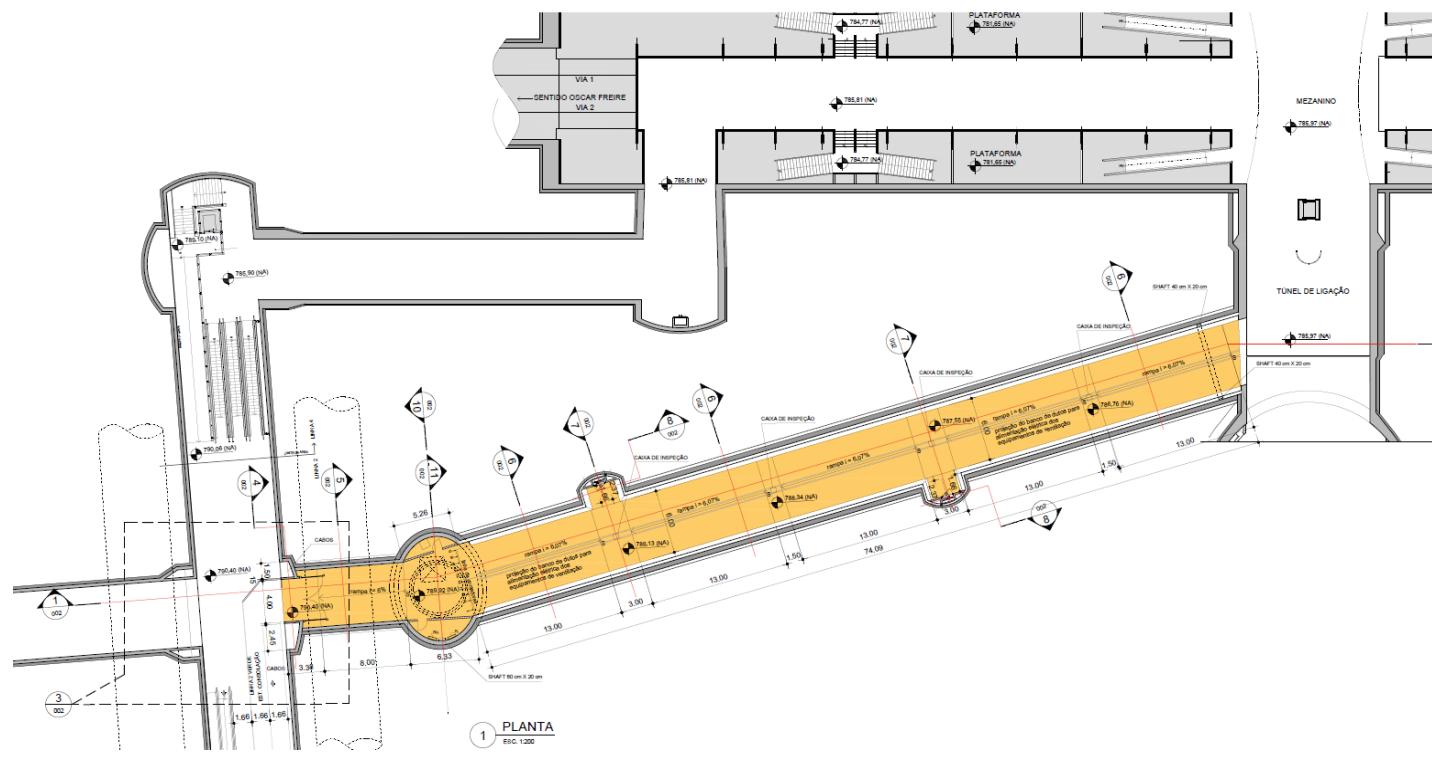
Escada rolante complementar, lado oeste: Montagem finalizada.

**| IMPLANTAÇÃO |
| TÚNEL DE CONEXÃO |
| METRÔ |**

**ESTAÇÃO CONSOLAÇÃO DA LINHA 2-VERDE E
ESTAÇÃO PAULISTA DA LINHA 4-AMARELA**

TÚNEL DE CONEXÃO COMPLEMENTAR ENTRE LINHA 2-VERDE (CONSOLAÇÃO) | LINHA 4-AMARELA (PAULISTA)

O Metrô de São Paulo está em fase de Implantação das Obras Civis e Sistemas do túnel de **conexão complementar de acesso entre as Estações Consolação (Linha 2 – Verde) e Paulista (Linha 4 - Amarela)**, com extensão de aproximadamente 90m. O contrato de execução das obras civis e implantação de sistemas foi assinado em 29/11/2022 com o Consórcio Conexão Paulista/Consolação CTS.

PLANTA E CORTE DO TÚNEL DE CONEXÃO COMPLEMENTAR ENTRE AS ESTAÇÕES CONSOLAÇÃO E PAULISTA | ÁREA DESTACADA

INTERLIGAÇÃO | LINHA 2-VERDE E LINHA 4-AMARELA**Interligação Estações Consolação (L2) e Paulista (L4)**

Túnel norte: escavação da cambota 61 em execução.

Interligação Estações Consolação (L2) e Paulista (L4)

Túnel norte: tratamento do maciço da cambota 54, concluída em 12/12/2025

Interligação Estações Consolação (L2) e Paulista (L4)

Túnel norte: complemento de reforço superior do túnel em execução, na região do trecho de patamar de descanso.

Interligação Estações Consolação (L2) e Paulista (L4)

Túnel sul: execução da abertura da parede do túnel de conexão existente.



Secretaria dos
Transportes Metropolitanos

