



OFÍCIO Nº 281/2026-CTMU

Brasília, 25 de junho de 2026.

Senhora Secretária,

Na reunião de 17/06/2026 entre o Presidente e equipe técnica da Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana (CTMU) e Vossa Excelência, Secretária de Estado de Transporte e Mobilidade, acompanhada de demais gestores da Pasta, foram apresentados os principais trabalhos desenvolvidos pela Comissão, destacando-se o acompanhamento, a fiscalização, a avaliação e a proposição de medidas relativas ao transporte e à mobilidade urbana.

Oportunamente, ressaltamos que o transporte metroviário é um tema prioritário para esta Comissão. Em maio de 2023, foi realizada uma Audiência Pública dedicada a **"Debater a situação do Transporte Metroviário no DF."** Em 2024, a CTMU encaminhou diversos ofícios ao Metrô/DF requerendo informações sobre falhas técnicas, incidentes operacionais, pane elétrica, furto de cabos, manutenção do ar-condicionado da estação Taguatinga Sul e expansão da Linha 1 e outras questões. Ainda naquele ano, realizamos uma reunião técnica para **"Debater temáticas de grande relevância para o Transporte Metroviário no Distrito Federal"** e aprovamos diversas iniciativas parlamentares sobre o tema.

Em 2025 e 2026, continuamos o trabalho, com atenção aos incidentes cada vez mais recorrentes no sistema metroviário, tendo o acompanhamento permanente da equipe técnica da Comissão, por meio de fiscalização *in loco* e emissão de ofícios à Companhia do Metropolitano do Distrito Federal e demais órgãos relacionados, para obter informações que permitam fiscalizar sua gestão.

Nessa linha, informamos que a Comissão realizou, em 29 de maio de 2026, sua terceira **visita técnica às instalações do Metrô-DF**, visando verificar as condições operacionais, administrativas e de manutenção do nosso sistema metroviário. Deste modo, a fim de assegurar uma coordenação institucional entre essa Secretaria e a mencionada empresa pública vinculada, e para reforçar nossa disponibilidade em cooperar com o Poder Executivo, compartilhamos, por meio deste processo, o Relatório resultante da ação promovida (2727360), contendo os dados coletados, impressões, questionamentos e imagens produzidas pela equipe técnica.

Certos da atenção e prontidão de Vossa Excelência, agradecemos e permanecemos à disposição para oferecer outras informações eventualmente necessárias.

Atenciosamente,

DEPUTADO MAX MACIEL

Presidente da Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana

À Senhora
SANDRA HOLANDA

Secretária de Estado
Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal
Anexo do Palácio do Buriti - 15º andar
70075-900. Brasília/DF



Documento assinado eletronicamente por **MAX MACIEL CAVALCANTI - Matr. 00168, Deputado(a) Distrital**, em 25/06/2026, às 15:05, conforme Art. 30, do Ato da Mesa Diretora nº 51, de 2025, publicado no Diário da Câmara Legislativa do Distrito Federal nº 62, de 27 de março de 2025.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site:

http://sei.cl.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0

Código Verificador: **2727336** Código CRC: **8EB532D7**.

Praça Municipal, Quadra 2, Lote 5, 1º Andar, Sala 1.14 – CEP 70094-902 – Brasília-DF – Telefone: (61)3348-8822
www.cl.df.gov.br - ctmu@cl.df.gov.br

00001-00024586/2026-17

2727336v5



**CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL
COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA**

Relatório da Visita Técnica ao Metrô-DF

1. Introdução

A Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana (CTMU) da Câmara Legislativa do Distrito Federal (CLDF) realizou, em 29 de maio de 2026, uma visita técnica às instalações da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal - Metrô-DF. O objetivo principal foi verificar as condições operacionais, administrativas e de manutenção do sistema metroviário distrital. Além disso, a iniciativa buscou obter informações atualizadas sobre o andamento de providências discutidas anteriormente entre representantes desta Comissão e da Companhia, com foco nas ações de manutenção da frota, obtenção de peças de reposição, modernização do sistema energético, aquisição de novos trens, expansão da rede e dos desdobramentos dos incidentes de incêndio em composições da empresa.

A fiscalização foi motivada, ainda, pela alta recorrência de reclamações dos usuários, recebidas pela CTMU, relacionadas, principalmente, à superlotação, a longos intervalos entre as viagens e a falhas operacionais. Paralelamente, buscou-se avaliar os resultados dos Relatórios de Administração da Companhia, os quais evidenciam, nos últimos anos, redução de passageiros transportados, aumento da indisponibilidade de trens e queda da regularidade do serviço.

Participaram da reunião, representando a CTMU: Deputado Max Maciel, Presidente da Comissão; Fernanda de Azevedo, Secretária da Comissão; Fernando Barbosa, Consultor Legislativo da Comissão; e Priscilla Rodrigues, Coordenadora de Comunicação do gabinete do presidente da CTMU. Representando o Metrô-DF, participaram: o Márcio Aquino, Diretor de Operação e Manutenção; Fernando Rodrigues, Diretor Técnico; Victor Mafra Pelanda, Superintendente de Manutenção; Roberto Audy Monteiro de Andrade, Gerente de Manutenção de Material Rodante e Sistemas Fixos.



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

Após a reunião técnica, a equipe realizou vistoria no Pátio de Manutenções da Companhia, onde verificou as valas de inspeção, os equipamentos de testes de componentes, as áreas de manutenção de rodízios, os painéis elétricos dos trens da Série 1000 danificados nos incidentes de incêndio e as composições inoperantes. Também foram apresentados aspectos das manutenções preventiva e corretiva, bem como as dificuldades quanto ao fornecimento de peças.

Como a resposta a alguns questionamentos dependia de consulta a registros internos ou a diretorias não representadas na reunião, a CTMU registrou que formalizará, posteriormente, um ofício com pedidos de informações complementares, cujos esclarecimentos serão integrados a este relatório assim que recebidos.

2. Desempenho operacional, demanda e regularidade

Durante a reunião, o Presidente da Comissão destacou que os dados constantes dos Relatórios de Administração do Metrô-DF mostram a tendência de redução da demanda transportada pelo sistema metroviário nos últimos anos, explicando que, conforme observado pela CTMU, o Relatório referente ao exercício de 2025 registrou redução de 2,18%, ou **924.396 acessos a menos** em comparação ao exercício anterior, sendo que o Relatório de 2024 também já havia registrado queda de 1% em relação a 2023. Ademais, consulta realizada pela Comissão ao painel Mobilidade Transparente¹ indicou redução de 0,3% dos acessos no primeiro quadrimestre de 2026 em comparação ao mesmo período de 2025, indicando a persistência da tendência de queda.

Questionados sobre as causas dessa redução, o Diretor de Operação e Manutenção informou que a média diária de passageiros transportados permanece em torno de 140 mil usuários por dia útil e aproximadamente 50 mil usuários aos domingos (especialmente em razão da elevação da demanda decorrente do Programa Vai de Graça), mas esclareceu que não dispunham, naquele momento, de elementos suficientes para apresentar análise conclusiva sobre o tema. Assim, a CTMU formalizará

1

<https://mobilidadetransparente.semob.df.gov.br/extensions/mobilidadetransparente/mobilidadetransparente.html>



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL
COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

pedido de informações complementares para obter dados detalhados sobre as causas da redução da demanda e as medidas eventualmente planejadas para reversão desse cenário.

Indagado especificamente sobre a incidência do déficit de servidores na queda de arrecadação do Metrô, o Diretor admitiu que há, de fato, a perda de parte da receita da Companhia tem relação com o aumento das liberações de catraca por falta de empregado disponível para controlar o acesso e comercializar bilhetes. O valor mencionado pelo Diretor foi de aproximadamente R\$ 3 milhões no último levantamento. Como os representantes também não dispunham, no momento da reunião, das informações sobre o cálculo e evolução desses valores, a CTMU incluirá pedido do detalhamento desses dados no ofício que será formalizado à Companhia posteriormente.

A Comissão também abordou o índice de regularidade operacional, que mede a relação entre as viagens programadas e as viagens efetivamente realizadas. Conforme registrado no Relatório de Administração de 2025, o índice foi de 89,01%, ficando abaixo da meta de 97%. O Diretor de Operação e Manutenção explicou que a redução desse indicador se dá principalmente em razão das limitações da frota disponível. Como exemplo, disse que quando a Programação Horária prevê a circulação de 22 composições, mas apenas 19 estão disponíveis, torna-se necessário suprimir viagens programadas e isso acaba afetando o indicador diretamente.

O Presidente da CTMU registrou, portanto, sua preocupação com o aumento do índice de indisponibilidade operacional, que passou de 0,74% em 2024 para 0,84% em 2025. A Diretoria, porém, informou que a análise detalhada das causas exige consulta a registros internos e levantamentos específicos, razão pela qual a CTMU incluirá esse tema no ofício a ser enviado posteriormente.

Outro ponto questionado foi a ausência de pesquisa de satisfação dos usuários em 2025, ao que a Diretoria informou não possuir informações suficientes para garantir se haverá pesquisa em 2026, qual instituição seria responsável pela pesquisa e qual metodologia seria adotada. Dessarte, o tema também será objeto da solicitação complementar.



**CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL
COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA**

3. Manutenção da frota e disponibilidade operacional

Grande parte da visita foi dedicada à análise da situação da frota e dos procedimentos de manutenção adotados pelo Metrô-DF. Inicialmente, os diretores e técnicos confirmaram informações da frota, composta por 32 trens, dos quais 20 são da Série 1000 (numeração de 01 a 20) e 12 pertencem à Série 2000 (numeração de 21 a 32).

Segundo Victor Mafra, superintendente de Manutenção, e Roberto Audy, gerente de Manutenção de Material Rodante e Sistemas Fixos, os procedimentos de manutenção preventiva permanecem estruturados em ciclos de quilometragem previamente definidos. Nos trens da Série 1000, as inspeções periódicas são feitas a cada 12.500 quilômetros percorridos; e nos trens da Série 2000, o intervalo é de 13.500 quilômetros.

Afirmaram que essas inspeções periódicas são realizadas predominantemente durante a madrugada, período em que os trens não se encontram em operação comercial, e abrangem a verificação das condições de funcionamento dos sistemas de alimentação elétrica, por exemplo, sistemas pneumáticos, ventilação, equipamentos de segurança, portas, freios, sistemas eletrônicos e componentes relacionados à operação automática dos trens. O escopo das revisões, conforme as explicações, aumenta progressivamente conforme a quilometragem acumulada. Nas revisões de 25 mil e 27 mil quilômetros, um número maior de itens é submetido à inspeção. Já nas revisões de cerca de 100 mil e 200 mil quilômetros, o conjunto de componentes inspecionados e substituídos é ainda maior.

Quando o trem atinge 300 mil quilômetros, realiza-se a revisão trienal, que envolve a desmontagem de muitos componentes, incluindo sistemas pneumáticos, portas, insufladores e diversos outros. Os responsáveis pela área de Manutenção confirmaram existir trens revisão trienal pendente, mas afirmaram que isso não compromete a segurança operacional, uma vez que os componentes relacionados à segurança continuam sendo regularmente inspecionados nas revisões de 12.500 ou 13.500 quilômetros.



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

Segundo o gerente Audy, a principal dificuldade relacionada à revisão trienal é o tempo necessário para sua execução, pois, conforme afirmou, a conclusão de uma revisão dessa natureza demanda a retirada do trem de circulação por período que pode levar de 60 dias a seis meses, algo que agravaria severamente a situação de escassez de frota. Dessa forma, de acordo com o referido gerente, **o Metrô-DF tem priorizado as revisões de um milhão de quilômetros**, que seriam mais importantes do ponto de vista da segurança operacional por envolverem os sistemas de rodéis e rodas, **enquanto as revisões trienais são realizadas quando surgem janelas operacionais** e de acordo com a disponibilidade de recursos, geralmente limitados.

A classificação de ocorrências que exigem manutenções corretivas permanece a mesma: “Grupo A”, de ocorrências que causam falhas gravíssimas e demandam imediata retirada do trem de operação para manutenção; “Grupo B”, de ocorrências que causam transtornos operacionais e também exigem a retirada do trem da via, bem como ação corretiva urgente; e ocorrências do “Grupo C”, que podem ser solucionadas sem que a operação precise ser interrompida.

Foram apresentados à equipe da CTMU exemplos de Roteiros de Manutenção utilizados pela Companhia, que relacionam peças, equipamentos e sistemas que devem ser verificados em cada ciclo de revisão. Os roteiros abrangem sistemas de alimentação elétrica, freios, ventilação, sinalização, operação automática, segurança operacional e demais subsistemas do funcionamento dos trens. Conforme informado pelo diretor Márcio, há um grupo de trabalho interno encarregado da revisão desses roteiros de manutenção, o qual promove alterações no documento quando necessário. Contudo, o grupo não é formalmente instituído por ato da presidência da empresa.

Também foram apresentadas informações sobre a manutenção da via permanente, com seus 42 quilômetros de extensão (equivalentes a 84 quilômetros de trilhos, considerando-se os dois sentidos de circulação). A inspeção dos trilhos é realizada semestralmente, por meio de equipamento denominado “Carro Controle”, que faz aferição de parâmetros como geometria, alinhamento, elevação, desgaste ou fissuras ao longo da malha.



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

Foi explicado, ainda, que ao serem identificadas deformações ou afundamentos na via, são realizados procedimentos de socaria para refazer o nivelamento das britas, bem como a substituição de dormentes (peças que, junto às britas, sustentam os trilhos). Pelas informações fornecidas, o Metrô-DF mantém estoque de aproximadamente 150 dormentes destinados a substituição. Nas áreas de mudança de via, são utilizados predominantemente dormentes de madeira, enquanto nos demais trechos são utilizados dormentes de concreto, que possuem vida útil significativamente superior aos de madeira e, portanto, demandam menos substituições, conforme explicado.

4. Situação da frota e disponibilidade operacional

A situação de escassez da frota é outro cerne da visita técnica em questão, tendo em vista os reflexos que a falta de trens provoca sobre a regularidade operacional e, portanto, sobre a qualidade do serviço prestado à população.

Conforme informado anteriormente, a Programação Horária é baseada num cenário com 22 trens operando simultaneamente no pico, e 12 trens no entropico (ou “vale”). Porém, na data da visita técnica, apenas 19 trens estavam efetivamente em circulação, a saber: trens 02, 05, 06, 07, 09, 11, 12, 13, 14, 16, 17, 18 e 20 (Série 1000), e trens 22, 25, 26, 27, 28 e 29 (Série 2000). Registra-se, por oportuno, que a CTMU recebeu denúncia de que a **operação de pico já chegou a ser realizada com apenas 12 trens alocados**.

Foi informado, ainda, que os trens 10, 30 e 31 integram o conjunto de 22 composições consideradas operacionais, embora estivessem temporariamente indisponíveis, em manutenção de curto prazo, com previsão de retorno nas próximas semanas à operação. O trem nº 10 estava em manutenção corretiva, podendo também voltar em pouco tempo para operação. Quanto aos trens 30 e 31, foi dito que ambos aguardam a conclusão da manutenção dos rodízios, cuja fabricação ainda está em andamento, com previsão de entrega em até 15 dias. O gerente Audy afirmou que, concluída essa manutenção, os trens 30 e 31 retornarão à operação imediatamente.



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

Foram identificados outros seis trens passíveis de recuperação e retorno à operação (01, 03, 19, 21, 23 e 32), mas que demandam intervenções mais complexas, peças específicas ou maiores investimentos financeiros.

O trem nº 01 aguarda substituição de rodeiros e fornecimento de motores. O trem nº 03 permanece vinculado a pendências oriundas de contrato de manutenção anterior, cuja solução tem sido tratada pelo Metrô-DF, conforme afirmado pelo gerente Audy.

O trem nº 19 está fora de operação em razão de descarrilamento decorrente do desprendimento de um reator. O evento ocorreu em baixa velocidade, sem danos físicos aos passageiros. Mas os danos provocados pelo reboque da composição exigem elevado custo de investimento (cerca de R\$ 3,5 milhões) para recuperação do veículo e da infraestrutura ferroviária afetada, a qual demandou a substituição de aproximadamente 300 dormentes.

O trem nº 21 encontra-se em fase final de homologação e testes operacionais, com expectativa de retorno à operação nos próximos dias. O nº 23 sofreu danos decorrentes dos alagamentos registrados em dezembro de 2025. Segundo os técnicos, a inundação provocou avarias em placas eletrônicas e em outros sistemas embarcados que requerem reparos de maior complexidade. O trem nº 32 depende de disponibilidade orçamentária e do fornecimento de componentes específicos.

Para os trens 04, 08 e 15 (Série 1000), bem como para o 24 (da Série 2000), não há previsão de retorno à operação, conforme informado, em razão da inviabilidade técnica e econômica dos reparos necessários. Segundo o gerente Audy, os danos causados aos dois trens que sofreram incêndio, somados à dificuldade de obtenção de peças e ao alto custo envolvido, levaram a Diretoria da Companhia a concluir pela inviabilidade econômica da recuperação dessas composições.

Caso houvesse capacidade orçamentária para recuperação dos trens indisponíveis e aquisição das peças necessárias, o Metrô-DF poderia alcançar até 28 trens em condições operacionais, permanecendo fora de serviço apenas os quatro veículos considerados irrecuperáveis.



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL
COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

A seguir apresenta-se quadro-resumo da situação da frota, conforme informações prestadas pela Companhia.

Situação	Quantidade	Numeração
Trens em operação na data da visita.	19	02, 05, 06, 07, 09, 11, 12, 13, 14, 16, 17, 18, 20, 22, 25, 26, 27, 28 e 29.
Trens em manutenção de curto prazo.	3	10, 30 e 31
Trens em manutenção de média a longa duração, com maior demanda de peças, serviços e investimentos financeiros.	6	01, 03, 19, 21, 23 e 32
Trens sem perspectiva de retorno à operação.	4	04, 08, 15 e 24

5. Incêndios, alagamentos e descarrilamento

Quanto aos incêndios ocorridos nos trens da Série 1000, foi informado que não houve contratação de auditoria externa para apurar as causas, embora essa providência tenha sido sinalizada à CTMU na reunião realizada em setembro de 2024. Segundo o Diretor de Operação e Manutenção, a própria equipe técnica da empresa conduziu as análises e elaborou os respectivos pareceres.

Segundo a análise do Metrô-DF, os incêndios tiveram origem em capacitores a óleo instalados nos armários elétricos dos veículos. Com o envelhecimento desses componentes (em operação por quase três décadas), passaram a ocorrer deformações e vazamentos de óleo. Esse óleo entrava em contato com componentes submetidos a alta temperatura no sistema elétrico, principalmente os disjuntores, provocando o início do incêndio, propagado pelo sistema de ventilação existente nas proximidades dos armários elétricos.

Durante a visita às oficinas, a Comissão pôde observar os armários elétricos onde ocorreram os incêndios, e ouviu explicações sobre as medidas implementadas para evitar esse tipo de ocorrência, tais como: a substituição dos capacitores, a troca dos disjuntores, o reposicionamento



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

de determinados componentes e a modificação das bandejas instaladas abaixo dos capacitores, a fim de impedir que eventual vazamento de óleo atinja partes aquecidas do sistema elétrico. Adicionalmente, foi implantado procedimento de termografia mensal dos painéis elétricos, com utilização de câmeras termográficas e equipamentos de infravermelho capazes de identificar aquecimentos anormais antes que evoluam para situações de risco, segundo as informações recebidas.

Houve alteração de protocolos operacionais que, antes dos incêndios, orientavam à condução da composição até local seguro para manutenção, e passou a determinar a imediata paralisação do trem, para evacuação dos passageiros e reboque da composição até local seguro, visando evitar que a permanência do trem em funcionamento agrave eventual princípio de incêndio.

Quanto aos trens da Série 2000, foi informado que não possuem o mesmo tipo de capacitor utilizado na Série 1000 e, portanto, não estão sujeitos à mesma falha.

6. Aquisição de rodas, rodeiros e peças de reposição

A frota de 32 trens totaliza 1.024 rodas, distribuídas entre os eixos das composições (cada trem utiliza 32 rodas). Os gerentes presentes à reunião informaram a aquisição de 330 rodas destinadas à manutenção da frota, as quais já foram entregues, com aproximadamente 250 já instaladas até a data da visita.

Conforme explicado, antes da substituição de rodas, é realizada avaliação técnica das condições de cada uma e, quando possível, procede-se à usinagem do componente para prolongar sua vida útil. Quando a roda atinge o limite mínimo admissível de 743 mm, sua substituição é obrigatória para preservar as condições de segurança operacional e evitar descarrilamento.

Também foi informado que o Metrô-DF está em fase de adesão a Ata de Registro de Preços com objetivo de adquirir até 500 rodas, as quais permitirão a reposição gradual, conforme as necessidades operacionais.



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

Durante a visita às oficinas, a CTMU observou os procedimentos de manutenção dos rodéis e ouviu explicações sobre o processo de desmontagem, substituição de peças, remontagem e realização de testes dos conjuntos de rodas.

Segundo as informações prestadas, as rodas atualmente utilizadas são fabricadas na China, porque a indústria nacional interrompeu a produção de componentes para transporte metroviário de passageiros, concentrando-se atualmente na fabricação de rodas para o transporte ferroviário de cargas.

7. Dependência tecnológica da Alstom e fornecimento de peças

Um dos principais e (antigos) desafios enfrentados pelo Metrô-DF, para recuperação da frota da Série 1000, é a dependência tecnológica da fabricante Alstom, conforme apontado pelos diretores presentes, que também afirmam que as negociações para obtenção de peças sobressalentes e transferência de tecnologia permanecem sem avanços.

Embora parte desses componentes (como cartões eletrônicos - ou cartões resistentes - responsáveis pelo controle de sistemas de portas, ventilação, sinalização, velocidade e outros subsistemas embarcados) esteja sendo recuperada pela empresa de manutenção contratada (MPE Engenharia), todos os representantes salientaram que essa solução é limitada tecnicamente e não substitui a necessidade de fornecimento de novos equipamentos pela fabricante.

Quanto ao giga de teste, indispensável para verificação de vários componentes eletrônicos da Série 1000 e sem qual a validação e a certificação dos reparos realizados não podem ser feitas, foi informado que ainda não foi feita, nem há previsão para aquisição e instalação.

O Diretor Técnico destacou que a superação dessa dependência tecnológica determinante para aumentar a disponibilidade da frota e melhorar os indicadores operacionais do sistema. Foi informado, ainda, que a Companhia estuda a contratação de consultoria especializada para elaboração de diagnóstico técnico detalhada da Série 1000, a fim de identificar os componentes



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

passíveis de modernização, estimar os investimentos necessários e assim subsidiar um eventual programa de revitalização da frota.

8. Negociação com o Metrô-SP sobre aquisição de peças de trens

O Diretor de Operação e Manutenção falou sobre as tratativas mantidas junto à Companhia do Metropolitano de São Paulo (Metrô-SP) para possível aproveitamento, mediante aquisição, de peças provenientes dos trens da série E-Millennium, tecnologicamente semelhantes aos da Série 1000 do Distrito Federal. As negociações, todavia, ainda não resultaram em solução concreta porque o Metrô-SP tem demonstrado preferência pela alienação das composições completas, em vez da comercialização isolada das peças dos trens que foram substituídos pela nova aquisição realizada pela companhia de metrô daquele Estado.

9. Modernização da frota e aquisição de novos trens

Durante a reunião, o Diretor Técnico informou que o processo licitatório para aquisição de novos trens está em fase interna de preparação, tendo sido concluída a elaboração da minuta do edital e do Termo de Referência. O projeto prevê a aquisição de 15 novos trens, com custo unitário estimado em torno de R\$ 48 milhões, e foi habilitado no Novo Programa de Aceleração do Crescimento (Novo PAC), abrindo a possibilidade para obtenção dos recursos necessários.

O Diretor explicou que a modelagem licitatória é semelhante à utilizada pelo Metrô-SP, prevendo disputa eletrônica com base no critério de menor preço global. A expectativa da diretoria é publicar o edital no mês de junho, com possível assinatura contratual em setembro de 2026, caso não ocorram suspensões ou determinações de órgãos de controle que venham a impactar o cronograma.

Informou, ainda, que os novos trens aumentarão a frota atual, sem substituí-la. Assim, o Metrô-DF terá maior capacidade operacional e a flexibilidade que hoje não é possível ter para que as manutenções dos trens que já compõem a frota sejam feitas na frequência correta. De acordo com o



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

Diretor, é possível que os primeiros trens sejam entregues em cerca de dois anos após a respectiva contratação, tendo em vista os prazos de fabricação, testes e homologação.

10. Sistema elétrico e sinalização

A capacidade energética atualmente instalada é suficiente para atender à concepção original do sistema metroviário, que previa a circulação simultânea de aproximadamente 26 trens.

Conforme explicações do Diretor Técnico, a energia fornecida pela Neoenergia chega às subestações primárias com tensão de 13.800 volts, aproximadamente, sendo posteriormente dirigida às subestações retificadoras existentes ao longo da linha metroviária, onde é convertida e destinada à alimentação do terceiro trilho, responsável pelo suprimento energético dos trens. As composições captam a energia através das sapatas localizadas junto ao terceiro trilho e em seguida essa energia é distribuída aos sistemas embarcados como tração, iluminação, ventilação, sinalização e outros. O sistema de energia possui redundância operacional, de forma que eventual indisponibilidade de alguma subestação pode ser compensada pelas demais subestações.

O Diretor informou que o processo de modernização das subestações está próximo da conclusão, restando apenas três unidades: a subestação retificadora SR-03 está em andamento, enquanto as SR-01 e SR-02 terão obras iniciadas em breve. Afirmou que foi aprovada junto à Neoenergia a implantação de um novo painel de entrada, vinculado à Subestação da Hípica, localizada entre o Terminal Asa Sul e a Estação ParkShopping.

Quanto à sinalização ferroviária, informou que há estudos em desenvolvimento para sua futura modernização, com previsão de investimentos estruturantes e estratégicos nos próximos anos.

11. Segurança patrimonial e furtos de cabos

Questionado acerca da implantação de sistema de câmeras térmicas ao longo das vias (CFTV), cuja necessidade foi anteriormente comunicada à CTMU, como forma de lidar com



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

ocorrências de furto de cabos, o Diretor Técnico informou que **ainda não foi realizada** e que o sistema de monitoramento por câmeras continua restrito às estações.

Entre as medidas adotadas para redução dessas ocorrências, mencionaram a instalação de tampas de concreto com peso aproximado de 800 quilogramas sobre as caixas de passagem de cabos (ação cujo início foi informado à CTMU em reunião anterior), reforço dos cercamentos e a instalação de concertinas ao longo da faixa de domínio. Com isso, segundo o Diretor, os registros de furto foram consideravelmente reduzidos, embora duas dessas tampas reforçadas tenham sido removidas por criminosos, na região de Águas Claras.

Além dos prejuízos causados ao patrimônio do Metrô, em diversas situações o corte de fibras ópticas e cabos de sinalização já provocou paralisação do sistema ou redução da capacidade de operação, conforme observado pelo gerente Vitor. Como os representantes não dispunham, durante a reunião, dos quantitativos atualizados dessas ocorrências, a Comissão registrou que incluirá pedido da disponibilização no ofício a ser formalizado posteriormente.

Durante visita ao Centro de Monitoramento da Segurança (CMS), servidores da Companhia demonstraram à equipe da CTMU o funcionamento das recém-adquiridas câmeras de visão noturna, utilizadas para monitoramento da via permanente e da faixa de domínio, para auxílio na identificação de invasões e outras ocorrências.

12. Expansão da rede metroviária

O Diretor Técnico falou sobre a expansão da linha Samambaia, cujas obras estão em execução, com financiamento aprovado pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, integrando o Novo PAC. Relatou que as tentativas anteriores de financiamento foram dificultadas por exigências referentes à Capacidade de Pagamento - CAPAG, e pela ausência de garantia da União.

Sobre o processo licitatório para expansão da linha Ceilândia, o Diretor informou que as recomendações do Tribunal de Contas do Distrito Federal (TCDF) foram atendidas e incorporadas ao



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

edital, cujo andamento foi retomado e está em fase de recebimento de propostas de empresas interessadas. Segundo informado, há possibilidade de inclusão desse empreendimento no Novo PAC.

13. Terminais de autoatendimento e painéis de informação ao usuário

O presidente da CTMU questionou o andamento da instalação dos terminais de autoatendimento para venda de bilhetes nas estações, ao que o Diretor de Operação e Manutenção respondeu que as informações sobre quantidade de equipamentos, estações contempladas e negociações com o BRB dependem de outros setores da empresa, razão pela qual serão posteriormente solicitadas por ofício.

Em relação à implantação dos painéis eletrônicos de informação ao usuário nas plataformas, foi dito que a primeira etapa foi concluída, com 55 conjuntos já instalados (total de 110 telas) e em funcionamento nas estações. A segunda etapa está em andamento, com previsão de conclusão em cerca de 60 dias.

Sobre a sugestão anterior da CTMU para que fossem instalados painéis informativos antes das catracas de acesso, o Diretor disse que a proposta chegou a ser avaliada, mas por questões afetas à segurança dos usuários e limitações físicas de algumas estações (com pé-direito menor, por exemplo), a proposta não foi implementada.

14. Controle Operacional

A equipe da CTMU fez perguntas sobre os protocolos de condução, controle e segurança operacional, motivada principalmente por denúncias de que os trens vêm sendo operados demasiadamente fora dos padrões operacionais, por recorrentes falhas e imprevistos que têm ocorrido no sistema, incluindo falta de comunicação com o CCO, trens com lotação acima do limite permitido (8 passageiros em pé por m²), falhas em sistemas automáticos de frenagem, aceleração e proteção, entre outros. De acordo com as denúncias recebidas pela Comissão, em grande parte da operação tem ocorrido em MCS, modo em que o trem é conduzido apenas pelo operador, que utiliza



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL
COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

como referência os limites já definidos pelo sistema, principalmente os códigos de velocidade indicados ao longo do trajeto.

Sobre o assunto, o gerente Audy explicou as seguintes definições dos sistemas de automação dos trens, a saber:

- ATO (*Automatic Train Operation* ou Operação Automática de Trens) permite a condução absolutamente automática do trem em condições operacionais normais;
- ATP (*Automatic Train Protection* ou Proteção Automática de Trens) realiza o monitoramento contínuo da velocidade dos trens e aciona automaticamente os freios quando os limites de velocidade são ultrapassados;
- ATC é o Controle Automático de Trens, responsável por definir rota, regular o espaçamento seguro entre trens e controlar sinais e chaves ao longo da via para guiar os trens.

Conforme afirmado pelo gerente, mesmo quando o modo automático é alterado para o semiautomático (MCS), permanecem ativos os sistemas automáticos de proteção e controle da circulação, que limitam a velocidade e conferem segurança operacional. Informou que a velocidade máxima operacional pode atingir 80 km/h, embora existam trechos específicos com limites inferiores, como 40 km/h.

Afirmou que as mudanças do modo automático (ATO) para o modo semiautomático (MCS) são feitas em situações específicas, como dificuldades de embarque de pessoas com deficiência ou ocorrências operacionais na via.

Questionado sobre os registros dessas alterações, o gerente informou que apenas os trens da Série 2000 são capazes de registrar essas mudanças, por possuírem sistemas mais avançados de monitoramento, como o de carga transportada, que indica o peso das composições com passageiros e outros. Tendo em vista a não disponibilização imediata dos registros de mudança de ATO para MCS, essa informação será posteriormente solicitada por ofício.



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

Por fim, o gerente informou que o intervalo entre trens nos troncos é de aproximadamente 3 minutos e 50 segundos, enquanto os ramais apresentam intervalos maiores, chegando a cerca de 5 minutos e 50 segundos em Ceilândia e 11 minutos em Samambaia.

15. Gestão de pessoas e serviços contratados

O Presidente da CTMU questionou a Diretoria acerca da recomposição do quadro de pessoal, ao que o Diretor de Operação e Manutenção informou que a Companhia encaminhou, em setembro de 2025, pedido de autorização para realização de concurso à Secretaria de Economia, estando a Diretoria em aguardo desde então.

Segundo o Diretor, o concurso público é necessária tanto para reposição das vacâncias existentes quanto para atendimento das futuras demandas decorrentes da expansão da rede e da aquisição de novos trens, uma vez que a limitação recursos humanos tem afetado as atividades operacionais, de planejamento, de projetos e de fiscalização contratual. Conforme já mencionado no título 2 “Desempenho operacional, demanda e regularidade” deste relatório, destaca-se, novamente, aumento de ocorrência de liberação de catracas em razão da insuficiência de empregados em determinadas estações, cujos dados financeiros serão formalmente solicitados em ofício da CTMU.

Sobre terceirização de serviços, foi informada a existência do contrato nº 44/2022, para prestação de serviços de manutenção dos trens, abrangendo cerca de 130 trabalhadores da empresa contratada, sendo fiscalizado por cerca de 10 empregados do Metrô-DF; e do contrato nº 26/2022, para manutenção de baterias, com aproximadamente 10 trabalhadores. Foi informado também que os serviços de manutenção predial são executados pela empresa CONTARPP Engenharia Ltda., enquanto a vigilância patrimonial é realizada pela Ágil Empresa de Vigilância Ltda.

Oportunamente, a CTMU apresentou aos representantes da Companhia, denúncia acerca das condições dos locais utilizados por trabalhadores terceirizados que fazem a vigilância patrimonial ao longo da via permanente. Conforme exposto pela denúncia recebida, algumas equipes estariam utilizando estruturas precárias (de lona), bem próximas aos trilhos, para fazer suas pausas e



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

refeições. Diante do alegado desconhecimento da situação por parte dos presentes à reunião, a CTMU também incluirá pedido de explicações no ofício a ser enviado à Companhia.

16. Visita às instalações operacionais e de manutenção

Durante a visita às instalações operacionais e de manutenção do Metrô-DF, foram apresentados os rodeiros removidos das composições para manutenção e substituição de rodas, valas de inspeção, além de equipamentos utilizados nos testes de componentes, como de portas, de sistemas de freio e de peças de motores.

Como já mencionado, a Comissão também teve acesso aos armários elétricos dos trens da Série 1000, onde foram demonstradas as causas dos incêndios anteriormente ocorridos e as medidas corretivas adotadas pela Companhia.

Foi possível constatar diversos dos desafios relatados pelos representantes da Companhia durante a reunião, especialmente aqueles relacionados à manutenção da frota mais antiga (Série 1000), à obtenção de peças de reposição e à necessidade de investimentos destinados à ampliação da disponibilidade operacional do sistema.

17. Informações complementares solicitadas pela CTMU após a visita técnica, conforme o Ofício nº 262/2026-CTMU

Embora a visita técnica tenha permitido obtenção de diversas informações e acesso às instalações operacionais e de manutenção, muitos questionamentos formulados pela Comissão não foram integralmente respondidos durante a reunião.

Segundo informado pelos representantes da Companhia, alguns dados dependiam de consulta a registros e bancos de dados, enquanto outros são de competência de diretorias e unidades técnicas cujos representantes não participaram da visita.

Diante disso, a Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana encaminhou ao Metrô-DF o Ofício nº 262/2026-CTMU, de 1º de julho de 2026, solicitando as informações relacionadas a seguir,



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

consideradas relevantes para o adequado acompanhamento da situação operacional, financeira e administrativa do sistema metroviário:

1. DEMANDA, REGULARIDADE OPERACIONAL E SATISFAÇÃO DOS USUÁRIOS

1.1. O Relatório de Administração de 2024 apontou redução de 1% de acessos de passageiros em relação a 2023. Já o relatório de 2025 registrou queda de 2,18% em comparação a 2024, correspondente a diminuição de 924.396. Nota-se também que os dados disponíveis no Portal Mobilidade Transparente (consulta em 25/05/2026) indicam redução de 0,3% no primeiro quadrimestre de 2026, em comparação ao mesmo período de 2025, conforme quadro abaixo:

1º QUADRIME STRE	Mês	Acessos em 2025	Acessos em 2026	2026 x 2025	
	Jan	2.994.479	2.872.154	- 122.325	
	Fev	3.249.470	3.070.240	- 179.230	
	Mar	3.477.970	3.718.170	240.200	
	Abr	3.429.455	3.455.188	25.733	
	Total	13.151.374	13.115.752	- 35.622	-0,3%

1.1.1. Foram identificadas as causas dessa tendência de queda da demanda desde 2023? Quais medidas estão sendo adotadas ou planejadas para reverter esse cenário?

1.2. O índice de regularidade operacional em 2025 atingiu 89,01%, abaixo da meta de 97%, indicando que cerca de 11% das viagens programadas não foram realizadas.

1.2.1. Quais foram as causas da redução desse indicador? Quais ações estão sendo implementadas para atendimento da meta de regularidade operacional?

1.3. O índice de indisponibilidade operacional aumentou de 0,74% em 2024 para 0,84% em 2025.

1.3.1. Quais fatores contribuíram para o aumento desse indicador desde 2023? Quais medidas estão sendo adotadas para redução desse índice?

1.4. Quais índices de disponibilidade da frota e de regularidade operacional apurados no primeiro quadrimestre de 2026?

1.5. Tendo em vista a não realização de pesquisa de satisfação dos usuários em 2025, indaga-se se será realizada em 2026, bem como qual área ou entidade será responsável e qual metodologia será adotada para execução dessa pesquisa.



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL
COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

2. FROTA E MANUTENÇÃO

2.1. *Quais trens estão com revisão trienal pendente de realização, informando, para cada composição:*

- a) *se continua em operação ou a data de retirada de circulação;*
- b) *a data originalmente prevista para a revisão trienal;*
- c) *a previsão de retorno à operação.*

2.2. *Informar o quantitativo de manutenções corretivas realizadas por nível, conforme quadro abaixo:*

- a) *Série 1000:*
 - 2025: A (); B (); C ();
 - 2026: A (); B (); C ().
- b) *Série 2000:*
 - 2025: A (); B (); C ();
 - 2026: A (); B (); C ().

2.3. *Informar todas as composições atualmente indisponíveis para operação, indicando para cada uma:*

- a) *o motivo da indisponibilidade;*
- b) *a data de retirada de circulação;*
- c) *a previsão de retorno à operação;*
- d) *o tempo já transcorrido desde a retirada.*

2.4. *Informar o quantitativo atual de empregados próprios e terceirizados que atuam exclusivamente na Manutenção, discriminados por área de lotação (material rodante, oficina, laboratório, sistemas elétricos, eletrônicos, via permanente e demais especialidades).*

2.5. *Informar o déficit de pessoal conforme o dimensionamento técnico da força de trabalho necessária para execução das manutenções preventivas e corretivas da frota e dos sistemas.*

2.6. *Informar se a Companhia pretende contratar estudo ou consultoria especializada para avaliação da modernização da frota Série 1000, indicando:*

- a) *em que fase a iniciativa se encontra;*
- b) *o escopo previsto;*
- c) *se há estimativa preliminar de custo para a modernização das composições;*



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL
COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

- d) o cronograma previsto para conclusão dos estudos;
- e) se há previsão de substituição de sistemas embarcados atualmente dependentes de tecnologia da Alstom.

2.7. Informar se existe planejamento e plano de ação formal de recuperação das composições atualmente indisponíveis; e enviar principalmente:

- a) cronograma de recuperação dos trens n.º 01, 03, 19, 21, 23, e 32;
- b) os investimentos estimados para retorno dessas composições à operação;
- c) informar quais dependem exclusivamente de recursos financeiros e quais dependem de fornecimento de peças ou soluções tecnológicas.

3. AQUISIÇÃO DE NOVOS TRENS

3.1. Foi informado que se encontra em andamento, na fase interna, processo licitatório para aquisição de 15 (quinze) novos trens. Solicita-se informar:

- a) cronograma estimado das etapas até a entrega dos veículos;
- b) fonte de financiamento prevista para a aquisição (PAC, orçamento do GDF ou outra fonte a ser especificada);
- c) previsão em minuta de contrato de cláusula de transferência de tecnologia;
- d) adaptações necessárias para incorporação dos novos trens ao sistema, incluindo subestações, via permanente, sistemas informatizados, contratos de manutenção e recursos humanos;
- e) estimativa de custos dessas adaptações.

3.2. Informar quais sistemas da Série 1000 permanecem dependentes de tecnologia de propriedade Alstom.

- a) quais componentes não possuem fornecedor alternativo devidamente homologado;
- b) quais componentes não podem ser recuperados por engenharia reversa ou fabricação nacional;
- c) quais medidas têm sido tomadas para reduzir a dependência tecnológica da fabricante.

3.3. Informar o estágio atual das tratativas mantidas junto ao Metrô-SP para aquisição de peças, componentes ou composições da série E-Millennium:

- a) se há estudos de compatibilidade técnica concluídos ou em andamento;
- b) se há previsão de celebração de instrumento de cooperação ou aquisição;
- c) encaminhar eventual estudo técnico elaborado sobre o tema.



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

4. SEGURANÇA PATRIMONIAL E FURTOS DE CABOS

4.1. *Foi concluída a implantação do sistema de monitoramento por CFTV com câmeras térmicas para detecção de invasões, mencionada durante a visita técnica realizada em setembro de 2024? Em caso positivo, informar o quantitativo de:*

- a) *câmeras térmicas instaladas e em funcionamento;*
- b) *demaís câmeras instaladas e em funcionamento.*

4.2. *Quais outras medidas preventivas foram implementadas para combate aos furtos?*

4.3. *As medidas adotadas e relatadas na visita, como instalação de placas de concreto e concertinas, resultaram em redução dos furtos de cabos e demais componentes do sistema?*

4.4. *Informar o quantitativo de ocorrências registradas em cada mês, de 2025 e de 2026, bem como o percentual de redução dos furtos em relação aos anos anteriores.*

4.5. *Informar a estrutura atualmente disponível para monitoramento remoto da faixa de domínio:*

- a) *quantidade de câmeras de visão noturna em operação;*
- b) *quantidade de ocorrências de invasão à faixa de domínio registradas em 2025 e 2026;*
- c) *quantidade de ocorrências identificadas pelo Centro de Monitoramento antes de causarem impactos à operação.*

5. ATENDIMENTO AO USUÁRIO, BILHETAGEM E OPERAÇÃO

5.1. *Foram implantados terminais de autoatendimento para venda de bilhetes nas estações? Em caso positivo:*

- a) *quantos equipamentos foram instalados;*
- b) *quais estações foram contempladas.*

5.1.2. *Como foi solucionada a questão relacionada aos custos adicionais apontados pelo BRB para implantação desses equipamentos?*

5.2. *Quais as causas e quantidades das mudanças de operação automática (ATO) para manual (MCS) registradas em 2025 e em 2026?*

5.3. *Diante dos recorrentes episódios de superlotação[1][2][3], indisponibilidade de trens, aumento dos intervalos entre os embarques[4] e ocorrência de acidentes[5][6]; e considerando a adoção, por outros sistemas metroviários brasileiros, de reforço da presença de agentes nas plataformas após acidentes envolvendo passageiros[7][8][9], o Metrô-DF já avaliou a alocação permanente de empregados nas plataformas para acompanhamento do embarque, desembarque e segurança operacional dos usuários? Em*



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL

COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

caso positivo, quais foram as conclusões? Em caso negativo, quais razões técnicas fundamentam essa decisão?

5.4. *Informar o quantitativo mensal de liberações manuais de catracas realizadas em 2025 e 2026, incluindo:*

- a) quantidade estimada de acessos não tarifados decorrentes dessas liberações;*
- b) estimativa de impacto financeiro;*
- c) principais motivos que levaram (e ainda levam) à abertura das catracas.*

6. GESTÃO DE PESSOAS

6.1. *Quantitativo atual de empregados públicos, discriminando:*

- a) efetivos;*
- b) ocupantes de cargos comissionados;*
- c) demais vínculos.*

6.2. *Informar o quantitativo de vacâncias ocorridas em 2026.*

6.3. *Em que fase se encontra o planejamento e a realização de concurso público e a data do último andamento?*

6.3.1. *Houve autorização da Secretaria de Estado de Economia do Distrito Federal?*

6.3.2. *Qual o impacto financeiro anual da criação de nova Diretoria de Planejamento e seus respectivos cargos de direção, assessoramento e funções gratificadas previstos na reestruturação administrativa de 2025?*

6.3.3. *Foi realizado estudo comparando esse custo com a reposição das vacâncias existentes por meio de concurso público? Em caso positivo, encaminhar o estudo e suas conclusões.*

6.3.4. *Os cargos criados ou reorganizados no âmbito da nova Diretoria de Planejamento estão sendo ocupados por empregados efetivos do Metrô-DF? Informar, para cada cargo, a forma de provimento, o vínculo funcional e a qualificação profissional e acadêmica do(a) ocupante.*

6.4. *Foi concluído o estudo sobre os impactos decorrentes da insuficiência de pessoal, inclusive quanto à abertura de catracas em razão da ausência de empregados nas estações?*

6.5. *Informar a estimativa de perda de arrecadação decorrente da abertura de catracas por insuficiência de pessoal em 2025 e em 2026.*

6.6. *Informar o quantitativo de trabalhadores das empresas contratadas pelo Metrô-DF que atuam nas áreas de:*



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL
COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

a) *manutenção do sistema metroviário; inclusive com os quantitativos relativos a cada um dos contratos nº 26/2022, 27/2022 e 44/2022, bem como os quantitativos de fiscais do Metrô-DF de cada um desses contratos.*

b) *limpeza;*

c) *atividades administrativas;*

d) *tecnologia da informação.*

6.7. *Informar o quantitativo de empregados da carreira Operador de Transporte Metroviário - OTM, discriminados por lotação:*

a) *estações;*

b) *tráfego;*

c) *Centro de Controle Operacional - CCO;*

d) *demais unidades.*

6.8. *Informar o quantitativo de trabalhadores que atuam nos serviços de bilhetagem.*

6.9. *Como se encontram as condições de trabalho e abrigo das equipes de:*

a) *vigilância patrimonial;*

b) *fiscalização ao longo das vias.*

6.9.1. *Os abrigos existentes ao longo das vias são temporários ou definitivos? Há previsão de melhorias dessas estruturas?*

6.9.2. *Informar o quantitativo de fiscais que atuam no material rodante, por turno:*

a) *diurno;*

b) *noturno.*

6.9.3 *Encaminhar relatório ou levantamento das condições físicas dos postos utilizados pelas equipes de vigilância patrimonial e fiscalização ao longo da via permanente.*

a) *quais estruturas possuem sanitário;*

b) *quais possuem área adequada para refeições e descanso;*

c) *quais são provisórias e quais são permanentes;*

d) *se há cronograma de adequação ou substituição dessas estruturas.*

6.10. *Informar se o Metrô-DF possui protocolo, norma interna ou procedimento administrativo que discipline a permanência em funções de direção, chefia ou assessoramento de empregados que tenham sido*



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL
COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

responsabilizados administrativa ou judicialmente por condutas praticadas no exercício de atribuições gerenciais. Em caso positivo, encaminhar cópia da norma. Em caso negativo, justificar.

As informações complementares, assim que fornecidas pelo Metrô-DF, serão incorporadas a este relatório.

Brasília-DF, 22 de junho de 2026.

FERNANDO BARBOSA

Consultor Legislativo

FERNANDA AZEVEDO

Secretária da Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana

CTMU



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL
COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

Anexo - Lista de Imagens



Figura 1 - Prédio onde estão instalados os setores de manutenção.



Figura 2 - Galpão de manutenção dos trens.



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL
COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA



Figura 3 - Dois dos quatro trens sem perspectiva de retorno à operação.



Figura 4 - Área de manutenção dos trens.



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL
COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA



Figura 5 - Painel elétrico de trem da Série 1000, onde ocorreram os incêndios.



Figura 6 - Bancada de Teste de Porta.



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL
COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA



Figura 7 - Bancada de reparação de peças.



Figura 8 - Bancada de teste da válvula da UCP.



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL
COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA



Figura 9 - Trem em processo de manutenção.



Figura 10 - Vala de inspeção da parte inferior do trem.



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL
COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA



Figura 11 - Rodeiro do trem.



Figura 12 - Veículo utilizado para reboque de trens em manutenção.



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL
COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

		
ROTEIRO DE INSPEÇÃO PREVENTIVA		
PORTAS AUTOMÁTICAS DOS TRENS DA FROTA 1000		
Código: 2.MPR.RM.IN.KM.101.03	Revisão: 03	Motivação da Alteração: Alteração do Roteiro Proc. 00097-00011639/2022-11 - Recomendações da CIPA quanto à inspeção de portas dos trens. Memorando Nº 1095/2025 - METRO-DF/DOM/OGE (175991210)
Periodicidade: 12.500, 50.000, 100.000, 200.000 e 300.000 km.		
Sistema: MATERIAL RODANTE	Subsistema: PORTAS AUTOMÁTICAS	
Eminente: Gerência de Manutenção de Material Rodante e Sistemas Fixos - OGRSF		
Código do Roteiro anterior/localização:		

Figura 13 - Apresentação sobre Roteiro de Manutenção.



Figura 14 - Via ferroviária de acesso à área de manutenção.



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL
COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA



Figura 155 - Centro de Monitoramento da Segurança - CMS



Figura 166 - Drones utilizados no monitoramento da via.



Governo do Distrito Federal
Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal
Gabinete

Ofício N° 2570/2026 - SEMOB/GAB

Brasília-DF, 26 de junho de 2026.

A Sua Excelência o Senhor

HANDERSON CABRAL RIBEIRO

Presidente

Companhia do Metropolitano do Distrito Federal (METRÔ-DF)

Assunto: Encaminhamento de relatório de visita técnica da CTMU ao Metrô-DF para conhecimento e acompanhamento institucional.

Senhor Presidente,

1. Trata-se do Ofício N° 281/2026-CTMU (206839832), encaminhado pela Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana – CTMU, por meio do qual é compartilhado o relatório (206839898) resultante de visita técnica realizada às instalações do Metrô-DF em 29 de maio de 2026, com a finalidade de subsidiar a atuação institucional desta Secretaria.
2. No documento, a Comissão destaca o acompanhamento contínuo das condições operacionais, administrativas e de manutenção do sistema metroviário, relembrando iniciativas anteriormente promovidas, como audiência pública, reuniões técnicas, fiscalizações in loco e solicitações de informações dirigidas ao Metrô-DF acerca de falhas operacionais, manutenção, expansão da rede e demais temas relacionados ao transporte metroviário.
3. A CTMU informa que a visita técnica teve como objetivo verificar as condições de funcionamento do sistema e encaminha o respectivo relatório, contendo informações, registros e apontamentos produzidos pela equipe técnica, com vistas a fortalecer a cooperação institucional entre a Comissão, a SEMOB e a Companhia do Metropolitano do Distrito Federal.
4. Sendo o que se apresenta para o momento, colocamo-nos à disposição para prestar maiores informações, caso se faça necessário.

Atenciosamente,



Documento assinado eletronicamente por **SANDRA MARIA HOLANDA DE FRANÇA - Matr.0287647-7, Secretário(a) de Estado de Transporte e Mobilidade**, em 03/07/2026, às 18:44, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site:
https://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0
Código Verificador: **206891961** Código CRC: **2169F03D**.

Despacho - METRO-DF/PRE/GAB

Brasília, 06 de julho de 2026.

À Gerência Parlamentar (PGPAR),

Assunto: Encaminhamento de relatório de visita técnica da CTMU ao Metrô-DF para conhecimento e acompanhamento institucional.

DEMANDA SUJEITA A PRAZO

1. Trata-se do Ofício Nº 2570/2026 - SEMOB/GAB (206891961), da Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade, o qual encaminha o Ofício Nº 281/2026-CTMU (206839832), da Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana – CTMU, por meio do qual é compartilhado o Relatório (206839898) resultante de visita técnica realizada às instalações do Metrô-DF em 29 de maio de 2026, com a finalidade de subsidiar a atuação institucional desta Secretaria.

1.1. No documento, a Comissão destaca o acompanhamento contínuo das condições operacionais, administrativas e de manutenção do sistema metroviário, lembrando iniciativas anteriormente promovidas, como audiência pública, reuniões técnicas, fiscalizações in loco e solicitações de informações dirigidas ao Metrô-DF acerca de falhas operacionais, manutenção, expansão da rede e demais temas relacionados ao transporte metroviário.

1.2. A CTMU informa que a visita técnica teve como objetivo verificar as condições de funcionamento do sistema e encaminha o respectivo relatório, contendo informações, registros e apontamentos produzidos pela equipe técnica, com vistas a fortalecer a cooperação institucional entre a Comissão, a SEMOB e a Companhia do Metropolitano do Distrito Federal.

2. Encaminhe-se o Processo eletrônico 00001-00024586/2026-17, para análise e realização das diligências internas pertinentes.

3. O presente encaminhamento não dispensa a leitura integral da documentação referenciada.



Documento assinado eletronicamente por **FLÁVIA CARNEIRO DE OLIVEIRA - Matr.0003498-3, Chefe de Gabinete**, em 06/07/2026, às 20:43, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site:
https://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0
Código Verificador: **207699324** Código CRC: **E5A9FEB6**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"
Avenida Jequitibá 155 - Complexo Administrativo e Operacional do Metrô-DF - Bairro Águas Claras - CEP 71929-540

Telefone(s):
Sítio - www.metro.df.gov.br

Despacho - METRO-DF/PRE/GAB/PGPAR

Brasília, 07 de julho de 2026.

À Diretoria de Operação e Manutenção (DOM),

Assunto: Encaminhamento de relatório de visita técnica da CTMU ao Metrô-DF para conhecimento e acompanhamento institucional.

DEMANDA SUJEITA A PRAZO

1. Encaminhamos o processo 00001-00024586/2026-17, para conhecimento e diligências pertinentes, em atenção ao Ofício N° 2570/2026 - SEMOB/GAB (206891961), da Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade, o qual encaminha o Ofício N° 281/2026-CTMU (206839832), da Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana – CTMU, por meio do qual é compartilhado o Relatório (206839898) resultante de visita técnica realizada às instalações do Metrô-DF em 29 de maio de 2026, com a finalidade de subsidiar a atuação institucional desta Secretaria.

1.1. No documento, a Comissão destaca o acompanhamento contínuo das condições operacionais, administrativas e de manutenção do sistema metroviário, lembrando iniciativas anteriormente promovidas, como audiência pública, reuniões técnicas, fiscalizações in loco e solicitações de informações dirigidas ao Metrô-DF acerca de falhas operacionais, manutenção, expansão da rede e demais temas relacionados ao transporte metroviário.

1.2. A CTMU informa que a visita técnica teve como objetivo verificar as condições de funcionamento do sistema e encaminha o respectivo relatório, contendo informações, registros e apontamentos produzidos pela equipe técnica, com vistas a fortalecer a cooperação institucional entre a Comissão, a SEMOB e a Companhia do Metropolitano do Distrito Federal.

2. O presente encaminhamento não dispensa a leitura integral da documentação referenciada.



Documento assinado eletronicamente por **VIVIANE DE MENDONÇA RODRIGUES - Matr.0001730-2, Gerente Parlamentar**, em 07/07/2026, às 16:38, conforme art. 6º do Decreto n° 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal n° 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site:
https://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0
Código Verificador: **207833939** Código CRC: **8AC8A20E**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"
Avenida Jequitibá 155 - Complexo Administrativo e Operacional do Metrô-DF - Bairro Águas Claras - CEP 71929540 -
Telefone(s):
Sítio - www.metro.df.gov.br



CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL
COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA



OFÍCIO Nº 262/2026-CTMU

Brasília, 01 de junho de 2026.

Senhor Diretor-Presidente,

No uso das atribuições de acompanhamento, fiscalização e avaliação das políticas públicas de transporte previstas nos artigos 57 e 74 do Regimento Interno da Câmara Legislativa do Distrito Federal - CLDF, esta **Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana - CTMU encaminha os questionamentos não respondidos durante a Visita Técnica à Companhia do Metropolitano do Distrito Federal - Metrô-DF, realizada pela CTMU em 29 de maio de 2026.**

Durante a referida visita, os representantes da Companhia, a saber, Márcio Aquino, diretor de Operação e Manutenção, Victor Mafra Pelanda, superintendente de Manutenção, e Roberto Audy Monteiro de Andrade, gerente de Manutenção de Material Rodante e Sistemas Fixos, prestaram diversos esclarecimentos sobre a operação e a gestão do sistema metropolitano. Entretanto, alguns questionamentos demandavam consulta a registros internos da Companhia ou a áreas técnicas e diretorias que não estavam representadas na ocasião, impossibilitando a prestação imediata das informações.

Assim, solicitamos ao Metrô-DF o encaminhamento das informações abaixo relacionadas.

1. DEMANDA, REGULARIDADE OPERACIONAL E SATISFAÇÃO DOS USUÁRIOS

1.1. O Relatório de Administração de 2024 apontou redução de 1% de acessos de passageiros em relação a 2023. Já o relatório de 2025 registrou queda de 2,18% em comparação a 2024, correspondente a diminuição de 924.396. Nota-se também que os dados disponíveis no Portal Mobilidade Transparente (consulta em 25/05/2026) indicam redução de 0,3% no primeiro quadrimestre de 2026, em comparação ao mesmo período de 2025, conforme quadro abaixo:

1º QUAD RIME STRE	Mês	Aces sos em 2025	Aces sos em 2026	2026 x 2025	
	Jan	2.994 .479	2.872 .154	- 122.3 25	
	Fev	3.249 .470	3.070 .240	- 179.2 30	
	Mar	3.477 .970	3.718 .170	240.2 00	
	Abr	3.429 .455	3.455 .188	25.73 3	
	Total	13.1 51.3 74	13.1 15.7 52	- 35.6 22	-0,3 %

1.1.1. Foram identificadas as causas dessa tendência de queda da demanda desde 2023? Quais medidas estão sendo adotadas ou planejadas para reverter esse cenário?

1.2. O índice de regularidade operacional em 2025 atingiu 89,01%, abaixo da meta de 97%, indicando que cerca de 11% das viagens programadas não foram realizadas.

1.2.1. Quais foram as causas da redução desse indicador? Quais ações estão sendo implementadas para atendimento da meta de regularidade operacional?

1.3. O índice de indisponibilidade operacional aumentou de 0,74% em 2024 para 0,84% em 2025.

1.3.1. Quais fatores contribuíram para o aumento desse indicador desde 2023? Quais medidas estão sendo adotadas para redução desse índice?

1.4. Quais índices de disponibilidade da frota e de regularidade operacional apurados no primeiro quadrimestre de 2026?

1.5. Tendo em vista a não realização de pesquisa de satisfação dos usuários em 2025, indaga-se se será realizada em 2026, bem como qual área ou entidade será responsável e qual metodologia será adotada para execução dessa pesquisa.

2. FROTA E MANUTENÇÃO

2.1. Quais trens estão com revisão trienal pendente de realização, informando, para cada composição:

- a) se continua em operação ou a data de retirada de circulação;
- b) a data originalmente prevista para a revisão trienal;
- c) a previsão de retorno à operação.

2.2. Informar o quantitativo de manutenções corretivas realizadas por nível, conforme quadro abaixo:

a) Série 1000:

- 2025: A (); B (); C ();
- 2026: A (); B (); C ().

b) Série 2000:

- 2025: A (); B (); C ();
- 2026: A (); B (); C ().

2.3. Informar todas as composições atualmente indisponíveis para operação, indicando para cada uma:

- a) o motivo da indisponibilidade;
- b) a data de retirada de circulação;

- c) a previsão de retorno à operação;
- d) o tempo já transcorrido desde a retirada.

2.4. Informar o quantitativo atual de empregados próprios e terceirizados que atuam exclusivamente na Manutenção, discriminados por área de lotação (material rodante, oficina, laboratório, sistemas elétricos, eletrônicos, via permanente e demais especialidades).

2.5. Informar o déficit de pessoal conforme o dimensionamento técnico da força de trabalho necessária para execução das manutenções preventivas e corretivas da frota e dos sistemas.

3. AQUISIÇÃO DE NOVOS TRENS

3.1. Foi informado que se encontra em andamento, na fase interna, processo licitatório para aquisição de 15 (quinze) novos trens. Solicita-se informar:

- a) cronograma estimado das etapas até a entrega dos veículos;
- b) fonte de financiamento prevista para a aquisição (PAC, orçamento do GDF ou outra fonte a ser especificada);
- c) previsão em minuta de contrato de cláusula de transferência de tecnologia;
- d) adaptações necessárias para incorporação dos novos trens ao sistema, incluindo subestações, via permanente, sistemas informatizados, contratos de manutenção e recursos humanos;
- e) estimativa de custos dessas adaptações.

4. SEGURANÇA PATRIMONIAL E FURTOS DE CABOS

4.1. Foi concluída a implantação do sistema de monitoramento por CFTV com câmeras térmicas para detecção de invasões, mencionada durante a visita técnica realizada em setembro de 2024? Em caso positivo, informar o quantitativo de:

- a) câmeras térmicas instaladas e em funcionamento;
- b) demais câmeras instaladas e em funcionamento.

4.2. Quais outras medidas preventivas foram implementadas para combate aos furtos?

4.3. As medidas adotadas e relatadas na visita, como instalação de placas de concreto e concertinas, resultaram em redução dos furtos de cabos e demais componentes do sistema?

4.4. Informar o quantitativo de ocorrências registradas em cada mês, de 2025 e de 2026, bem como o percentual de redução dos furtos em relação aos anos anteriores.

5. ATENDIMENTO AO USUÁRIO, BILHETAGEM E OPERAÇÃO

5.1. Foram implantados terminais de autoatendimento para venda de bilhetes nas estações? Em caso positivo:

a) quantos equipamentos foram instalados;

b) quais estações foram contempladas.

5.1.2. Como foi solucionada a questão relacionada aos custos adicionais apontados pelo BRB para implantação desses equipamentos?

5.2. Quais as causas e quantidades das mudanças de operação automática (ATO) para manual (MCS) registradas em 2025 e em 2026?

5.3. Diante dos recorrentes episódios de superlotação^{[1][2][3]}, indisponibilidade de trens, aumento dos intervalos entre os embarques^[4] e ocorrência de acidentes^{[5][6]}; e considerando a adoção, por outros sistemas metroviários brasileiros, de reforço da presença de agentes nas plataformas após acidentes envolvendo passageiros^{[7][8][9]}, o Metrô-DF já avaliou a alocação permanente de empregados nas plataformas para acompanhamento do embarque, desembarque e segurança operacional dos usuários? Em caso positivo, quais foram as conclusões? Em caso negativo, quais razões técnicas fundamentam essa decisão?

6. GESTÃO DE PESSOAS

6.1. Quantitativo atual de empregados públicos, discriminando:

a) efetivos;

b) ocupantes de cargos comissionados;

c) demais vínculos.

6.2. Informar o quantitativo de vacâncias ocorridas em 2026.

6.3. Em que fase se encontra o planejamento e a realização de concurso público e a data do último andamento?

6.3.1. Houve autorização da Secretaria de Estado de Economia do Distrito Federal?

6.3.2. Qual o impacto financeiro anual da criação de nova Diretoria de Planejamento e seus respectivos cargos de direção, assessoramento e funções gratificadas previstos na reestruturação administrativa de 2025?

6.3.3. Foi realizado estudo comparando esse custo com a reposição das vacâncias existentes por meio de concurso público? Em caso positivo, encaminhar o estudo e suas conclusões.

6.3.4. Os cargos criados ou reorganizados no âmbito da nova Diretoria de Planejamento estão sendo ocupados por empregados efetivos do Metrô-DF? Informar, para cada cargo, a forma de provimento, o vínculo funcional e a qualificação profissional e acadêmica do(a) ocupante.

6.4. Foi concluído o estudo sobre os impactos decorrentes da insuficiência de pessoal, inclusive quanto à abertura de catracas em razão da ausência de empregados nas estações?

6.5. Informar a estimativa de perda de arrecadação decorrente da abertura de catracas por insuficiência de pessoal em 2025 e em 2026.

6.6. Informar o quantitativo de trabalhadores das empresas contratadas pelo Metrô-DF que atuam nas áreas de:

- a) manutenção do sistema metroviário; inclusive com os quantitativos relativos a cada um dos contratos nº 26/2022, 27/2022 e 44/2022, bem como os quantitativos de fiscais do Metrô-DF de cada um desses contratos.
- b) limpeza;
- c) atividades administrativas;
- d) tecnologia da informação.

6.7. Informar o quantitativo de empregados da carreira Operador de Transporte Metroviário – OTM, discriminados por lotação:

- a) estações;
- b) tráfego;
- c) Centro de Controle Operacional - CCO;
- d) demais unidades.

6.8. Informar o quantitativo de trabalhadores que atuam nos serviços de bilhetagem.

6.9. Como se encontram as condições de trabalho e abrigo das equipes de:

- a) vigilância patrimonial;
- b) fiscalização ao longo das vias.

6.9.1. Os abrigos existentes ao longo das vias são temporários ou definitivos? Há previsão de melhorias dessas estruturas?

6.9.2. Informar o quantitativo de fiscais que atuam no material rodante, por turno:

- a) diurno;
- b) noturno.

6.10. Informar se o Metrô-DF possui protocolo, norma interna ou procedimento administrativo que discipline a permanência em funções de direção, chefia ou assessoramento de empregados que tenham sido responsabilizados administrativa ou judicialmente por condutas praticadas no exercício de atribuições gerenciais. Em caso positivo, encaminhar cópia da norma. Em caso negativo, justificar.

Solicitamos, por fim, que a resposta seja enviada a esta Casa Legislativa no **prazo de 10 dias úteis (art. 23, inciso II, LODF), de forma objetiva, em linguagem simples e acessível, com documentos que comportem o acesso do SEI desta Casa Legislativa, em atenção à diretriz de transparência na administração pública** (art. 3º, inciso IV, da Lei Distrital n.º 4.990/2012 e art. 3º, inciso IV, da Lei Federal n.º 12.527/2011).

Certos da atenção e prontidão de Vossa Senhoria à presente demanda, agradecemos e permanecemos à disposição para oferecer outras informações que eventualmente sejam

necessárias.

Atenciosamente,

DEPUTADO MAX MACIEL

Presidente da Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana

Ao Senhor

HANDERSON CABRAL RIBEIRO

Diretor-Presidente

Companhia do Metropolitano do Distrito Federal - METRÔ/DF

Avenida Jequitibá, Lote 155 - Águas Claras

71929-540 Brasília. DF

Referências:

1. ^ <https://jornalismo.iesb.br/destaque3/superlotacao-dos-trens-dificulta-rotina-dos-usuarios-do-metro-na-ceilandia/>
2. ^ <https://noticias.r7.com/brasil/df-record/video/usuarios-do-metro-no-df-enfrentam-atrasos-e-superlotacao-24022025/>
3. ^ https://www.reclameaqui.com.br/metro-df/superlotacao-do-metro_mWeFx3KHd5zCxbg/
4. ^ https://www.correiobraziliense.com.br/app/noticia/cidades/2018/01/16/interna_cidadesdf,653517/investimento-de-r-275-milhoes-no-metro-df-vai-reduzir-atrasos.shtml
5. ^ <https://g1.globo.com/df/distrito-federal/noticia/2025/09/23/trens-do-metro-do-df-param-no-meio-do-trajeto-a-caminho-de-ceilandia-apos-descarga-atmosferica.ghtml>
6. ^ <https://www.dfaguasclaras.com.br/passageiro-sofre-acidente-apos-prender-mao-na-porta-do-metro-em-aguas-claras/>
7. ^ <https://noticias.uol.com.br/ultimas-noticias/agencia-estado/2025/05/20/apos-morte-de-passageiro-presos-entre-portas-metro-coloca-agentes-em-plataformas.htm>
8. ^ <https://www.instagram.com/reels/DU8LJWNDXFf/>
9. ^ <https://www.youtube.com/watch?v=f7XPfpiREZI>



Documento assinado eletronicamente por **MAX MACIEL CAVALCANTI - Matr. 00168, Deputado(a) Distrital**, em 02/06/2026, às 16:40, conforme Art. 30, do Ato da Mesa Diretora nº 51, de 2025, publicado no Diário da Câmara Legislativa do Distrito Federal nº 62, de 27 de março de 2025.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site:

http://sei.cl.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0

Código Verificador: **2690793** Código CRC: **38099549**.

Praça Municipal, Quadra 2, Lote 5, 1º Andar, Sala 1.14 – CEP 70094-902 – Brasília-DF – Telefone: (61)3348-8822
www.cl.df.gov.br - ctmu@cl.df.gov.br

00001-00017817/2026-36

2690793v31

Ofício Nº 25/2026 - METRO-DF/PRE/GAB/PGPAR

Brasília-DF, 06 de julho de 2026.

A Sua Excelência o Senhor,
DEPUTADO MAX MACIEL
Presidente da Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana
Câmara Legislativa do Distrito Federal

Assunto: Solicitação de Informações. Visita técnica de fiscalização das instalações do Pátio de Manutenção principal.

Senhor Deputado,

1. Ao tempo em que agradecemos pelo acolhimento do pedido de dilação de prazo, por meio do Ofício Nº 289/2026-CTMU (207569610), mediante solicitação feita pelo Ofício Nº 21/2026 - METRO-DF/PRE/GAB/PGPAR (206190902), vimos em resposta ao Ofício Nº 262/2026-CTMU (205205314), o qual encaminha os questionamentos não respondidos durante a Visita Técnica à Companhia do Metropolitano do Distrito Federal - Metrô-DF, realizada pela CTMU em 29 de maio de 2026.

2. Nesse sentido, seguem abaixo as considerações desta Companhia do Metropolitano do Distrito Federal, compiladas a partir das manifestações técnicas contidas nos autos do processo, relacionados abaixo:

- Despacho METRO-DF/DOM/OGE (207857733), da Diretoria de Operação e Manutenção;
- Despacho - METRO-DF/DTE (207687077 / 207762288), da Diretoria Técnica;
- Despacho - METRO-DF/PRE/OUV (207687230), da Ouvidoria;
- Despacho - METRO-DF/DPL/LGE (207686918), da Diretoria de Planejamento;
- Despacho - METRO-DF/DAD/AGE (207762132 / 207841824), da Diretoria de Administração;
- Nota Técnica N.º 18/2026 - METRO-DF/DAD/SRH (207764362), da Superintendência de Recursos Humanos;
- Despacho - METRO-DF/PRE/TIN (207840610), da Tecnologia da Informação.

1. DEMANDA, REGULARIDADE OPERACIONAL E SATISFAÇÃO DOS USUÁRIOS

1.1. O Relatório de Administração de 2024 apontou redução de 1% de acessos de passageiros em relação a 2023. Já o relatório de 2025 registrou queda de 2,18% em comparação a 2024, correspondente a diminuição de 924.396. Nota-se também que os dados disponíveis no Portal Mobilidade Transparente (consulta em 25/05/2026) indicam redução de 0,3% no primeiro quadrimestre de 2026, em comparação ao mesmo período de 2025, conforme quadro abaixo:

	Mês	Acessos em 2025	Acessos em 2026	2026 x 2025
	Jan	2.994.479	2.872.154	- 122.325

1º QUADRIMESTRE					
	Fev	3.249.470	3.070.240	- 179.230	
	Mar	3.477.970	3.718.170	240.200	
	Abr	3.429.455	3.455.188	25.733	
	Total	13.151.374	13.115.752	- 35.622	-0,3%

1.1.1. Foram identificadas as causas dessa tendência de queda da demanda desde 2023?

Em 2025, o Metrô-DF transportou 41.551.476 passageiros, registrando uma redução de 924.393 acessos (-2,18%) em comparação com o ano de 2024, quando foram contabilizados 42.475.869 passageiros.

Apesar da implementação de medidas de incentivo ao transporte público, como o programa Vai de Graça, que proporciona gratuidade aos domingos e feriados, e da ampliação do horário de operação aos domingos, verificou-se uma retração da demanda ao longo do ano.

A análise dos dados demonstra que o comportamento da demanda não foi homogêneo. Houve crescimento em meses como janeiro, fevereiro, setembro, outubro e dezembro, indicando que as ações de incentivo e a retomada de determinados fluxos contribuíram positivamente para a utilização do sistema. Entretanto, as reduções observadas entre abril e agosto apresentaram impacto mais significativo sobre o resultado anual.

Meses com Maior Crescimento em 2025

Mês	Variação
Fevereiro	+124.128
Dezembro	+115.957
Setembro	+64.363
Outubro	+32.999
Janeiro	+9.619

Meses com Maior Redução em 2025

Mês	Variação
Abril	-416.753
Agosto	-290.744
Junho	-239.450
Maiο	-157.712
Julho	-86.477

Entre os fatores que podem ter contribuído para esse cenário destacam-se:

- A manutenção de modelos de trabalho híbrido e remoto por órgãos públicos e empresas privadas, reduzindo a quantidade de deslocamentos pendulares nos dias úteis;
- Mudanças nos padrões de mobilidade da população, com maior utilização de serviços digitais e alternativas de transporte;
- O crescimento da concorrência com modais individuais e serviços de transporte por aplicativo;
- O fato de que os benefícios proporcionados pelo programa Vai de Graça concentram-se em domingos e feriados, períodos que representam uma parcela menor da demanda anual quando comparados aos dias úteis.

Cabe destacar que, embora não tenham sido suficientes para reverter integralmente a tendência de queda observada em determinados períodos do ano, as medidas implementadas contribuíram para ampliar a acessibilidade ao sistema metroviário, promover a inclusão social e estimular o uso do transporte público coletivo nos finais de semana e feriados.

Uma análise mais detalhada sugere que a redução não decorre da ineficácia do programa Vai de Graça ou da ampliação do horário de operação aos domingos. Pelo contrário, os resultados indicam que essas iniciativas provavelmente mitigaram uma queda que poderia ter sido ainda maior, considerando que o sistema apresentou crescimento em cinco meses do ano e que a redução anual ficou limitada a apenas 2,18%.

1.1.1. Quais medidas estão sendo adotadas ou planejadas para reverter esse cenário?

Desde 2019 o METRÔ-DF, com o intuito de melhorar o fluxo de entrada de passageiros e promover a necessária atualização tecnológica do sistema de bilhetagem, vem adotando medidas que incluem a ampliação do Sistema de Bilhetagem Automática (SBA) em sua planta operacional e sua modernização. Dentre as ações realizadas está a possibilidade de pagamento por aproximação com cartões de crédito/débito (tecnologia EMV) nos bloqueios, troca dos equipamentos de venda (POS) das bilheterias, e atualmente, a Companhia está com o processo licitatório de equipamentos ATM (autoatendimento) em andamento. Os equipamentos propiciarão maior praticidade e acessibilidade ao usuário na aquisição do *QR Code* e na recarga de cartões do SBA, por meio de pagamento em espécie, cartão de débito ou *Pix*.

Concomitante às ações citadas acima, informa-se que foi firmado contrato, em junho de 2025, para a elaboração dos Estudos Preliminares (Funcional e de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental – EVTEA) de empreendimento metroferroviário, com cobertura de atendimento às Regiões Administrativas Santa Maria, Gama, Riacho Fundo II, Recanto das Emas, Núcleo Bandeirante, Candangolândia, Cruzeiro e Plano Piloto, inclusive à Rodoviária e Esplanada dos Ministérios. A contratação visa buscar soluções que possibilitem a análise de viabilidade do empreendimento, incluindo o atendimento pleno e eficaz da demanda de transporte coletivo metroferroviário, com segurança e melhor custo-benefício. Tem por finalidade subsidiar a análise de viabilidade do empreendimento, por meio da identificação de soluções técnicas que possibilitem o atendimento adequado, eficiente e seguro da demanda por transporte coletivo metroferroviário, observando-se os princípios da economicidade e da maximização dos benefícios à sociedade. O referido estudo de expansão da rede encontra-se alinhado aos objetivos estratégicos do METRÔ-DF e às diretrizes estabelecidas pelo Plano de Desenvolvimento do Transporte Público Sobre Trilhos do Distrito Federal (PDTT-DF). Além dos benefícios esperados para a mobilidade urbana, destaca-se a avaliação de alternativas de traçado que assegurem a preservação do patrimônio histórico, cultural e ambiental da região, especialmente em áreas abrangidas pelo conjunto urbanístico tombado do Plano Piloto.

Atualmente, o contrato encontra-se em fase de conclusão da etapa preliminar, destinada à elaboração dos produtos que servirão de base para o desenvolvimento e consolidação dos estudos subsequentes.

Nesse contexto, o estudo proposto elabora a análise da demanda para o novo sistema metroviário por meio do produto o RT3 - Estudo de Demanda. O estudo de demanda do EVTEA utiliza como referência metodológica a projeção da população realizada no PDTT-DF e tem como objetivo projetar a demanda para o transporte coletivo metroferroviário desde o ano base de 2026 até o horizonte 2041, abrangendo todo o território do Distrito Federal e seu entorno sul imediato. A adoção dessa delimitação mais ampla decorre do caráter estruturante dos sistemas metroferroviários, cujos efeitos sobre os padrões de mobilidade tendem a ultrapassar o corredor diretamente atendido, influenciando a organização dos deslocamentos em escala metropolitana e regional, abrangendo todo o território do Distrito Federal e seu entorno sul imediato. A adoção dessa delimitação mais ampla decorre do caráter estruturante dos sistemas metroferroviários, cujos efeitos sobre os padrões de mobilidade tendem a ultrapassar o corredor diretamente atendido, influenciando a organização dos deslocamentos em escala metropolitana e regional.

Desse modo, a implantação de uma nova linha metroferroviária conectando a região sul do Distrito Federal à área central de Brasília configura-se como elemento de significativa relevância para as projeções de demanda do METRÔ-DF nos horizontes de médio e longo prazo. Conforme indicam os dados preliminares do EVTEA, a expansão proposta possui potencial para ampliar substancialmente a capacidade de atendimento do sistema, alcançando volume de passageiros superior ao dobro da oferta atualmente observada na Linha 1, quando considerada a soma das duas linhas, a atual e a projetada.

1.2. O índice de regularidade operacional em 2025 atingiu 89,01%, abaixo da meta de 97%, indicando que cerca de 11% das viagens programadas não foram realizadas.

1.2.1. Quais foram as causas da redução desse indicador? Quais ações estão sendo implementadas para atendimento da meta de regularidade operacional?

São vários os fatores que impactam no número de viagens realizadas. Podemos citar:

- Ocorrência de Incidentes Notáveis;
- Ocorrências com usuários;
- Ocorrências de origem externa ao Metrô;
- Ocorrências de falhas no sistema de sinalização, via permanente, energia, material rodante (trens);

Os incidentes notáveis são ocorrências que provocam atrasos na circulação de trens. Suas causas podem vir de ocorrências com usuários (ativação de botão soco), animais que invadem as vias, problema de fornecimento de energia e nos sistemas internos. Na análise é feito um levantamento dos dados de toda a ocorrência e realizamos as correções nas ações operacionais, quando necessário, incluindo treinamentos de empregados e melhoria nos protocolos de atuação, para atender plenamente a necessidade de transporte.

Além disso, no caso das ocorrências com usuários, existem as campanhas educacionais, onde a equipe de estação e os pilotos nos trens utilizam o Sistema de Audição Pública (PA) orientando sobre riscos e boas práticas no uso do sistema metroviário. Também é utilizado o Sistema PDT, que dispõe de televisores instalados nas plataformas das estações, onde são veiculadas as mensagens educacionais e orientativas.

As ocorrências de origem externas são analisadas pelo Metrô-DF, o qual entra em contato com a instituição responsável para propor estratégias de mitigação do problema.

1.3. O índice de indisponibilidade operacional aumentou de 0,74% em 2024 para 0,84% em 2025.

1.3.1. Quais fatores contribuíram para o aumento desse indicador desde 2023? Quais medidas estão sendo adotadas para redução desse índice?

A redução da frota por falhas graves tais como incêndio e alagamento foram os motivos de redução da frota disponível e, portanto a redução da disponibilidade operacional, o que ocasionou o aumento do índice de indisponibilidade operacional.

1.4. Quais índices de disponibilidade da frota e de regularidade operacional apurados no primeiro quadrimestre de 2026?

- Disponibilidade do serviço metroviário: 99,97% (índice trimestral);
- Índice de Regularidade Operacional: 90,03%.

1.5. Tendo em vista a não realização de pesquisa de satisfação dos usuários em 2025, indaga-se se será realizada em 2026, bem como qual área ou entidade será responsável e qual metodologia será adotada para execução dessa pesquisa.

Em resposta ao questionamento, informamos que a Pesquisa de Satisfação dos Usuários será realizada no exercício de 2026. A entidade responsável pela execução da pesquisa será definida após a conclusão do processo licitatório previsto para o mês de setembro de 2026. A pesquisa será executada conforme a metodologia estabelecida no respectivo Termo de Referência, contemplando a realização de entrevistas com usuários do sistema metroviário, por meio de questionário estruturado destinado à coleta

da percepção dos usuários sobre diversos aspectos dos serviços prestados pelo METRÔ-DF.

A metodologia compreenderá critérios de amostragem, instrumentos de coleta, consolidação e análise dos dados, visando à obtenção de informações qualificadas para subsidiar o aperfeiçoamento dos serviços e a tomada de decisões pela Companhia.

2. FROTA E MANUTENÇÃO

2.1. Quais trens estão com revisão trienal pendente de realização, informando, para cada composição:

- a) se continua em operação ou a data de retirada de circulação;
- b) a data originalmente prevista para a revisão trienal;
- c) a previsão de retorno à operação.

Na tabela abaixo encontram-se relacionados os trens com manutenção preventiva pendente. Cumpre salientar, entretanto, que foram devidamente executadas as atividades correspondentes à preventiva de 1.000.000 km, incluindo a substituição integral das rodas e a revisão geral dos rodeiros, com a troca de todos os rolamentos. Ademais, procedeu-se à atualização técnica mediante revisão geral dos painéis de controle da ventilação em todos os trens, contemplando a substituição de todos os disjuntores e capacitores, bem como a realização de retrofit na bandeja de fixação dos referidos capacitores. Tais medidas asseguram a plena segurança e confiabilidade dos equipamentos, em estrita observância às disposições contratuais e aos princípios da legalidade, eficiência e continuidade do serviço público.

Local	Data Prevista	Situação	Motivo	Previsão
TREM 01	31/01/2023	Imobilizado	Falha de ATC e inversor do suprimento elétrico além da necessidade de revisão geral de rodeiros com substituição de rodas. Aguardando Preventiva 1.000.000 km, kit de rolamentos SKF Alemanha. Foi realizada a revisão geral dos painéis de controle da ventilação em outubro de 2024.	dez/26
TREM 02	02/08/2023	Operacional	Realizada manutenção preventiva de 1.000.000km com substituição de rodas e revisão geral de rodeiros em outubro de 2024 e a revisão geral dos painéis de controle da ventilação em maio de 2025	
TREM 05	13/05/2025	Operacional	Realizada manutenção preventiva de 1.000.000km com substituição de rodas e revisão geral de rodeiros em setembro de 2025 e a revisão geral dos painéis de controle da ventilação em junho de 2025	
TREM 06	20/08/2023	Operacional	Aguardando a chegada de rolamentos e rodas para realização da manutenção preventiva de 1.000.000km com substituição de rodas e revisão geral de rodeiros. Foi realizada a revisão geral dos painéis de controle da ventilação em outubro de 2024.	

TREM 07	09/08/2023	Operacional	Realizada manutenção preventiva de 1.000.000km com substituição de rodas e revisão geral de rodéis em junho de 2024 e a revisão geral dos painéis de controle da ventilação em novembro de 2024.	
TREM 09	25/02/2024	Operacional	Aguardando a chegada de rolamentos e rodas para realização da manutenção preventiva de 1.000.000km com substituição de rodas e revisão geral de rodéis. Foi realizada a revisão geral dos painéis de controle da ventilação em março de 2025	
TREM 10	15/01/2026	Em manutenção	Aguardando a chegada de tiristores das gavetas T2 e capacitores do sistema de tração. Foi realizada a revisão geral dos painéis de controle da ventilação em setembro de 2025	ago/26
TREM 11	12/08/2025	Operacional	Realizada manutenção preventiva de 1.000.000km com substituição de rodas e revisão geral de rodéis em agosto de 2024 e a revisão geral dos painéis de controle da ventilação em maio de 2025	
TREM 12	22/05/2024	Operacional	Realizada manutenção preventiva de 1.000.000km com substituição de rodas e revisão geral de rodéis em novembro de 2024 e a revisão geral dos painéis de controle da ventilação em abril de 2025	
TREM 13	28/05/2024	Operacional	Realizada manutenção preventiva de 1.000.000km com substituição de rodas e revisão geral de rodéis em novembro de 2025 e a revisão geral dos painéis de controle da ventilação em janeiro de 2025	
TREM 16	12/01/2024	Operacional	Realizada manutenção preventiva de 1.000.000km com substituição de rodas e revisão geral de rodéis em março de 2024 e a revisão geral dos painéis de controle da ventilação em outubro de 2024	
TREM 17	18/07/2024	Operacional	Realizada manutenção preventiva de 1.000.000km com substituição de rodas e revisão geral de rodéis em julho de 2024 e a revisão geral dos painéis de controle da ventilação em abril de 2025	
TREM 18	17/01/2024	Operacional	Realizada manutenção preventiva de 1.000.000km com substituição de rodas e revisão geral de rodéis em junho de 2026 e a revisão geral dos painéis de controle da ventilação em junho de 2026.	
TREM 20	10/10/2024	Operacional	Realizada manutenção preventiva de 1.000.000km com substituição de rodas e revisão geral de rodéis em julho de 2025 e a revisão geral dos painéis de controle da ventilação em maio de 2025.	

2.2. Informar o quantitativo de manutenções corretivas realizadas por nível, conforme quadro abaixo:

a) Série 1000:

- 2025: A (); B (); C ();
- 2026: A (); B (); C ().

Série 1000			
Ano	Nível da Falha		
	A	B	C
2025	3	2132	7709
2026*	0	930	3570

b) Série 2000:

- 2025: A (); B (); C ();
- 2026: A (); B (); C ().

Série 2000			
Ano	Nível da Falha		
	A	B	C
2025	3	582	3564
2026*	0	306	1590

2.3. Informar todas as composições atualmente indisponíveis para operação, indicando para cada uma:

- a) o motivo da indisponibilidade;
- b) a data de retirada de circulação;
- c) a previsão de retorno à operação;
- d) o tempo já transcorrido desde a retirada.

A frota atual do METRÔ-DF é composta por 32 trens, sendo 20 da Série 1000 e 12 da Série 2000. No presente momento, encontram-se imobilizados 9 trens (6 da Série 1000 e 3 da Série 2000), resultando em uma disponibilidade operacional de 23 trens (14 da Série 1000 e 9 da Série 2000).

Segue, o resumo do status operacional:

		Frota	Frota
--	--	-------	-------

Série	Total de Trens	Imobilizada	Operacional
Série 1000	20	6	14
Série 2000	12	2	10
Total	32	8	24

Tabela Resumo dos Trens na Manutenção/Imobilizados				
Trem	Situação Atual	Data de Saída	Principais Pendências / Atividades	Previsão de Retorno à Operação
T-18	Restabelecido	13/07/2024	Sinistro de Incêndio em 114 Sul	Já em operação
T-21	Restabelecido	22/04/2025	Alagamento por evento climático	Já em operação
T-30	Em manutenção	27/01/2026	Preventiva 880.000 km com Substituição de Rolamentos de caixas redutoras e substituição de rodas.	jul/26
T-31	Em manutenção	29/04/2026	Preventiva 880.000 km com Substituição de Rolamentos de caixas redutoras e substituição de rodas. Aguardando entrega dos rolamentos adquiridos pela contratada.	set/26
T-01	Imobilizado	24/10/2024	Falha de ATC e inversor do suprimento elétrico além da necessidade da Preventiva de 1.000.000 Km com a revisão geral de rodeiros com substituição de rodas. A contratada está adquirindo o material necessário para a referida manutenção.	dez/26
T-23	Imobilizado	24/11/2024	Alagamento por evento climático	Em tratativas
T-04	Imobilizado	12/01/2024	Sinistro de Incêndio em ARN	Em estudo
T-19	Imobilizado	12/12/2022	Descarrilamento em X-62	Em estudo
T-03	Imobilizado	23/12/2021	Falha de inversores do suprimento elétrico - Obsolescência de componentes	Em estudo
T-08	Imobilizado	01/03/2018	Descarrilamento em X-29	Em tratativas

T-15	Imobilizado	04/02/2014	Sinistro de Incêndio	Em estudo
T-24	Imobilizado	18/07/2012	Sobressalentes exclusivos ALSTOM/FAIVELEY	Em tratativas

2.4. Informar o quantitativo atual de empregados próprios e terceirizados que atuam exclusivamente na Manutenção, discriminados por área de lotação (material rodante, oficina, laboratório, sistemas elétricos, eletrônicos, via permanente e demais especialidades).

A manutenção do Sistema Metroviário é de responsabilidade da Superintendência de Manutenção (SMT), que atua por meio de quatro gerências específicas: Gerência de Manutenção de Material Rodante e Sistemas Fixos (OGRSF), Gerência de Via Permanente (OGVPE), Gerência de Oficinas (OGOFI) e Gerência de Engenharia de Manutenção (OGENG). As atividades de manutenção são organizadas por sistemas, cabendo às respectivas gerências a fiscalização dos serviços contratados junto a empresas terceirizadas, conforme sua área de competência. A seguir, apresenta-se o quantitativo de empregados próprios e terceirizados, discriminados por Gerência e respectivos contratos:

Área de Lotação	Quantidade e Empregados
Superintendência de Manutenção	6
Gerência de Manutenção de Material Rodante e Sistemas Fixos (OGRSF)	2
Núcleo de Manutenção de Material Rodante (ONMMR)	10
Contrato nº 044/2022	108
Núcleo de Manutenção de Sinalização e Controle (ONSCT)	9
Contrato nº 033/2022	68
Núcleo de Manutenção de Energia e Ventilação (ONENV)	22
Contrato nº 022/2023	69
Gerência de Via Permanente e Edificações (OGVPE)	2
Núcleo de Manutenção de Via Permanente (ONVIP)	10
Contrato nº 027/2022	59
Núcleo de Manutenção das Edificações (ONEDI)	14
Contrato nº 025/2022 Edificações -	79
Contrato nº 040/2025 Elevadores e Escadas Rolantes	10
Contrato nº 007/2023 Climatização	14
Contrato nº 047/2025 Roço e Capina	17
Gerência de Oficinas (OGOFI)	1
Núcleo de Oficinas (ONOFI)	9
Contrato nº 026/2022 Baterias (Trens e demais sistemas)	16
Núcleo de Suprimento e Logística (ONSUL)	5
Contrato nº 041/2021 Almoxarifado (mão de obra)	14
Gerência de Engenharia de Manutenção (OGENG)	3
Núcleo de Programação e Controle (ONPRC)	5
Contrato nº 026/2025 Centro de Informação da Manutenção - CIM (mão de obra) -	17
Núcleo de Acompanhamento e Inovação (ONACI)	4

2.5. Informar o déficit de pessoal conforme o dimensionamento técnico da força de trabalho necessária para execução das manutenções preventivas e corretivas da frota e dos sistemas.

O Termo de Referência de cada contratação estabelece, de forma detalhada, os parâmetros para o dimensionamento da mão de obra necessária à execução das atividades previstas. Em razão desse

planejamento, não se verifica déficit de pessoal contratado que executa as manutenções preventivas e corretivas da frota.

Quanto ao déficit de empregados informa-se que as vacâncias de técnicos, engenheiros e demais empregados de manutenção estão sendo considerados nos estudos realizados pela área de Recursos Humanos, para realização de concurso público.

3. AQUISIÇÃO DE NOVOS TRENS

3.1. Foi informado que se encontra em andamento, na fase interna, processo licitatório para aquisição de 15 (quinze) novos trens. Solicita-se informar:

Foi publicado no Diário Oficial do Distrito Federal do dia 06/07/2026, o Aviso de Licitação do Procedimento Ordinário de Licitação n.º 03/2026, por meio do qual o METRÔ-DF tornou pública a realização de licitação PRESENCIAL, com MODO DE DISPUTA ABERTO e julgamento do tipo MENOR PREÇO, objetivando a contratação integrada de serviço especializado de engenharia para desenvolvimento, fabricação sob especificação técnica, integração, testes, comissionamento e entrega operacional de 15 (quinze) TUEs – Trens Unidade Elétrica, compostos por quatro carros cada, com arranjo A+B+B+A, destinados à operação no sistema metroviário da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal – METRÔ-DF.

Conforme sobredita publicação a data e horário limites para recebimento das propostas encerrará às 10h do dia 15/09/2026.

a) cronograma estimado das etapas até a entrega dos veículos;

Segue transcrito abaixo o cronograma apresentado na Audiência Pública sobre Modernização do Sistema de Sinalização e Controle e aquisição de nova frota de 15 trens para a Companhia do Metropolitano do Distrito Federal - METRÔ-DF, realizada em 16/05/202 (207845117, pág. 31).

D0 – Emissão da ordem de serviço

4º mês – Finalização do Projeto Conceitual (Básico)

18º mês – Conclusão dos Projetos Executivos dos Trens

24º mês – Entrega do 1º trem

24º ao 38º mês – Entrega progressiva de 1 trem por mês (até o 15º trem)

38º mês – Término da entrega de todos os trens

39º mês – Testes dinâmicos finais e emissão do Certificado de Recebimento Provisório (CRP) do último trem

24 meses - 39º ao 63º mês – Garantia Técnica dos Trens

3 meses -63º ao 66º mês – Garantia Contratual complementar (conforme Art. 177 do RILC/Metrô-DF)

Cumpre ressaltar que o prazo inicial, com a emissão da ordem de serviço, se dará após a finalização do procedimento licitatório com a assinatura do contrato com a empresa/consórcio vencedor do certame.

b) fonte de financiamento prevista para a aquisição (PAC, orçamento do GDF ou outra fonte a ser especificada);

A ação foi contemplada na Lei Orçamentária Anual - LOA/DF 2026, no Programa de Trabalho 26.453.6216.3134.0001 AQUISIÇÃO DE TRENS - DISTRITO FEDERAL. Ainda nesse

sentido, foi cadastrada proposta no Programa de Aceleração do Crescimento - Novo PAC, na área de Mobilidade Urbana, para os Subeixos mobilidade médias e grandes cidades e Renovação de Frota, cujo status atual da ação no Portal TransfereGov consta como "Habilitada" para a obtenção de recursos por meio de financiamento junto ao Banco Nacional de Desenvolvimento e Social - BNDES.

c) previsão em minuta de contrato de cláusula de transferência de tecnologia;

No Termo de Referência da contratação, dentre os itens integrantes do objeto, constará o fornecimento e instalação de 1 (um) simulador de trens completo, destinado ao treinamento das equipes operacionais e de manutenção, contemplando os sistemas de tração, frenagem, portas, sinalização, comunicação, ATC/CBTC e demais sistemas embarcados.

d) adaptações necessárias para incorporação dos novos trens ao sistema, incluindo subestações, via permanente, sistemas informatizados, contratos de manutenção e recursos humanos;

No âmbito das subestações, via permanente e sistemas informatizados do Metrô-DF não será necessário realizar intervenções para a operacionalização dos novos trens, que serão totalmente compatíveis com as instalações atuais.

e) estimativa de custos dessas adaptações.

Em consonância com o item "d", no que se refere às subestações, via permanente e sistemas informatizados do Metrô-DF, não haverá custos adicionais para a incorporação dos novos trens ao sistema.

4. SEGURANÇA PATRIMONIAL E FURTOS DE CABOS

4.1. Foi concluída a implantação do sistema de monitoramento por CFTV com câmeras térmicas para detecção de invasões, mencionada durante a visita técnica realizada em setembro de 2024? Em caso positivo, informar o quantitativo de:

a) câmeras térmicas instaladas e em funcionamento;

b) demais câmeras instaladas e em funcionamento.

Informamos que o Pregão Eletrônico n.º 90022/2025, cujo objeto trata do registro de preço para eventual contratação de serviços de tecnologia integrados, com disponibilização de dispositivos eletrônicos, nas estações, subestações e via férrea do Metrô-DF, encontra-se suspenso por determinação do Tribunal de Contas do Distrito Federal (TCDF), portanto, ainda não foram instaladas no sistema metroviário do Distrito Federal as câmeras térmicas para detecção de invasões.

Esclarecemos que o Metrô-DF realizou as adequações solicitadas pela Corte de Contas e aguarda-se a autorização para a reabertura do certame. O Pregão Eletrônico n.º 90022/2025 pode ser acompanhado por meio do endereço eletrônico: <https://metro.df.gov.br/licitacoesAgrupadas.html>.

4.2. Quais outras medidas preventivas foram implementadas para combate aos furtos?

Registramos que foram realizados mapeamentos das áreas de risco para implementação de rondas pelo Corpo de Segurança Operacional e vigilância patrimonial, bem como levantamento de vulnerabilidades estruturais que pudessem comprometer a segurança do sistema.

4.3. As medidas adotadas e relatadas na visita, como instalação de placas de concreto e concertinas, resultaram em redução dos furtos de cabos e demais componentes do sistema?

Informamos que ainda estão sendo realizadas as trocas das vedações antigas por gradil, bem como a instalação de concertinas ao longo das vias. Consideramos que as medidas de mapeamento de áreas de risco, implementação de rondas e correção das vulnerabilidades possibilitaram uma redução significativa dos furtos de cabos e demais componentes do sistema nos últimos anos.

4.4. Informar o quantitativo de ocorrências registradas em cada mês, de 2025 e de 2026, bem como o percentual de redução dos furtos em relação aos anos anteriores.

MÊS	ANO	
	2025	2026
JAN	4	1
FEV	2	0
MAR	4	0
ABR	0	1
MAI	0	0
JUN	0	0
JUL	0	-
AGO	3	-
SET	0	-
OUT	3	-
NOV	0	-
DEZ	2	-

5. ATENDIMENTO AO USUÁRIO, BILHETAGEM E OPERAÇÃO

5.1. Foram implantados terminais de autoatendimento para venda de bilhetes nas estações? Em caso positivo:

Não. O Metrô-DF está com o processo licitatório de equipamentos ATM (autoatendimento) em andamento. Os equipamentos propiciarão maior praticidade e acessibilidade ao usuário na aquisição do *QR Code* e na recarga de cartões do SBA, por meio de pagamento em espécie, cartão de débito ou *Pix*.

a) quantos equipamentos foram instalados;

O Metrô-DF está com o processo licitatório de equipamentos ATM (autoatendimento) em andamento, com previsão para instalação de 53 equipamentos.

b) quais estações foram contempladas.

Todas as estações serão contempladas

5.1.2. Como foi solucionada a questão relacionada aos custos adicionais apontados pelo BRB para implantação desses equipamentos?

Não há registros ou elementos suficientes que permitam detalhar a natureza, a composição ou os valores eventualmente indicados pela instituição financeira.

Ressalta-se contudo que, no âmbito do processo licitatório conduzido pelo Metrô-DF, foi elaborado o respectivo Estudo Técnico Preliminar (ETP), por meio do qual foram analisadas as

alternativas disponíveis para atendimento da demanda institucional. Após a prospecção de mercado e a avaliação das propostas apresentadas por fornecedores especializados em terminais de autoatendimento de bilhetagem (ATM), concluiu-se que o modelo de locação dos equipamentos demonstrou maior viabilidade técnica, operacional e econômico-financeira para o Metrô-DF, razão pela qual foi adotado como solução mais adequada para a contratação pretendida.

5.2. Quais as causas e quantidades das mudanças de operação automática (ATO) para manual (MCS) registradas em 2025 e em 2026?

Não temos este levantamento. Cumpre-nos esclarecer que estes casos são raríssimos e não interferem na circulação de trens ou na prestação de serviço aos usuários. O uso da modalidade MCS está previsto nas atribuições do piloto e indica que este profissional está se utilizando os recursos oferecidos pelo trem, para dar continuidade à circulação de trens de forma segura. Ademais, as mudanças de modalidade não interferem em nada na circulação de trens.

5.3. Diante dos recorrentes episódios de superlotação, indisponibilidade de trens, aumento dos intervalos entre os embarques e ocorrência de acidentes; e considerando a adoção, por outros sistemas metroviários brasileiros, de reforço da presença de agentes nas plataformas após acidentes envolvendo passageiros, o Metrô-DF já avaliou a alocação permanente de empregados nas plataformas para acompanhamento do embarque, desembarque e segurança operacional dos usuários? Em caso positivo, quais foram as conclusões? Em caso negativo, quais razões técnicas fundamentam essa decisão?

Em que pese a existência das vacâncias do quadro efetivo de empregados da operação, o monitoramento das plataformas ocorre através do sistema de câmeras, tanto no âmbito das estações (desde que o efetivo permita), quanto pelo Centro de Monitoramento e Segurança (em período integral). Verificamos ainda que eventualmente ocorrem ações do Corpo de Segurança Operacional nas plataformas, de modo a fiscalização do uso correto do sistema pelos usuários, em especial, do Carro exclusivo.

Ressaltamos que os empregados que atuam na operação estão sempre atentos às movimentações dos usuários do sistema e, sempre que ocorre alguma anormalidade e/ou observam atitudes suspeitas, atuam de forma imediata de modo a resguardar a segurança das pessoas.

Observamos que o adensamento de usuários nas plataformas, principalmente, nos horários de pico, trata-se de uma situação normal nesse modal de transporte que tem como característica ser transporte de massa, porém rápido.

Destacamos que conforme consultado e observado em outros Metrôs não existe essa prática de permanência de empregados em tempo integral nas plataformas, tendo em vista outras formas de monitoramento aplicadas, a exemplo do que ocorre no Metrô-DF.

6. GESTÃO DE PESSOAS

6.1. Quantitativo atual de empregados públicos, discriminando:

- a) efetivos;
- b) ocupantes de cargos comissionados;
- c) demais vínculos.

Quadro Metrô-DF	Quantitativo
Efetivos	1091
Comissionados	107

Conselheiros	11
Diretores	6

6.2. Informar o quantitativo de vacâncias ocorridas em 2026.

Natureza do Cargo	Quantidade
Cargos Efetivos	14
Emprego em Comissão	10

Informa-se que, no exercício de 2026, até o presente momento, foram verificadas 24 rescisões contratuais a partir dos registros funcionais administrados pela Superintendência de Recursos Humanos, conforme demonstrativo.

6.3. Em que fase se encontra o planejamento e a realização de concurso público e a data do último andamento?

O Metrô-DF possui processo administrativo específico destinado ao planejamento da recomposição de seu quadro permanente de pessoal e à instrução de eventual proposta de realização de concurso público.

Atualmente, o processo encontra-se na Superintendência de Recursos Humanos, em fase de atualização da instrução técnica, com a finalidade de adequação aos requisitos previstos no art. 3º do Decreto Distrital nº 40.467, de 20 de fevereiro de 2020, e no art. 2º do Decreto Distrital nº 44.162, de 26 de janeiro de 2023, os quais estabelecem as informações e documentos necessários à instrução de propostas de realização de concurso público no âmbito da Administração Pública do Distrito Federal.

Concluída essa etapa, os autos prosseguirão para apreciação das instâncias competentes, observadas as exigências legais, orçamentárias e administrativas aplicáveis.

O último andamento corresponde ao encaminhamento do processo à Superintendência de Recursos Humanos para atualização da instrução processual, em atendimento aos requisitos estabelecidos nos referidos Decretos.

6.3.1. Houve autorização da Secretaria de Estado de Economia do Distrito Federal?

No âmbito da Secretaria de Estado de Economia do Distrito Federal, o processo administrativo já tramitou por diversas áreas técnicas competentes, as quais solicitaram a atualização da instrução processual para atendimento aos requisitos previstos no art. 3º do Decreto Distrital nº 40.467/2020 e no art. 2º do Decreto Distrital nº 44.162/2023, visando à continuidade da análise do pleito e à posterior deliberação quanto à autorização para realização de concurso público.

6.3.2. Qual o impacto financeiro anual da criação de nova Diretoria de Planejamento e seus respectivos cargos de direção, assessoramento e funções gratificadas previstos na reestruturação administrativa de 2025?

A proposta de reestruturação administrativa foi instruída com estudo de impacto orçamentário-financeiro, contemplando os custos decorrentes da criação da Diretoria de Planejamento, dos empregos em comissão e das funções gratificadas, bem como os respectivos encargos trabalhistas e previdenciários, conforme segue:

Item	REESTRUTURAÇÃO METRÔ-DF	
1	Base Salarial (01/2025)	R\$ 482.773,30
2	Reajuste 6%	R\$ 28.966,40
3	Folha 2025 + 6%	R\$ 511.739,70
4		
4	Previdência Privada Patronal	R\$ 20.469,59
5	INSS	R\$ 76.760,95
6	REONERAÇÃO 5%	R\$ 25.586,98
7	SENAI	R\$ 5.117,40
8	SENAI – Adicional	R\$ 1.023,48
9	SESI	R\$ 7.676,10
10	FGTS	R\$ 40.939,18
11	RAT Ajustado	R\$ 24.155,14
12	TERCEIROS	R\$ 16.887,41
13	Proporcional de Férias	R\$ 14.226,36
14	Provisão de 13º Salário	R\$ 42.627,92
15	TOTAL Diferença + ENCARGOS	R\$ 787.210,20
16	Total da Folha + Previdência Privada + ENCARGOS + Férias + 13º Salário + REONERAÇÃO - DESONERAÇÃO 15%	R\$ 710.449,25
17	O salário Base utilizado - Folha 01/2025.	
18	Os valores relativos ao INSS não são passíveis de recolhimento devido à Desoneração da Folha de Pagamento prevista na LEI Nº 12.844, DE 19 DE JULHO DE 2013.	
19	Aumento de 5% em prol da reoneração progressiva, conforme LEI Nº 14.973, DE 16 DE SETEMBRO DE 2024.	
20	IMPACTO 2025 (Março até Dezembro)	R\$ 7.104.492,46
21	IMPACTO ANUAL	R\$ 8.525.390,95
22	IMPACTO 2026 - combinação do crescimento vegetativo médio (1,63%) com a inflação projetada pelo Boletim Focus 4,30% - Revista Focus 07/02/2025 = 5,93%	R\$ 9.030.946,64
23	IMPACTO 2027 - combinação do crescimento vegetativo médio (1,63%) com a inflação projetada pelo Boletim Focus 3,90 %- Revista Focus 07/02/2025 = 5,53%	R\$ 9.530.357,99

6.3.3. Foi realizado estudo comparando esse custo com a reposição das vacâncias existentes por meio de concurso público? Em caso positivo, encaminhar o estudo e suas conclusões.

Não foi realizado estudo considerando esta comparação. Nesse sentido, não há o que se falar em vantajosidade da criação de nova Diretoria em relação à realização de concurso público, tampouco que as atribuições dos cargos criados não possam ser desempenhados por empregados concursados já existentes ou por meio de reorganização da força de trabalho interna, de tal maneira que conjuntamente foi instaurado o Processo que trata de proposta para a realização de novo concurso público, considerando a ausência de concurso vigente desde 2013, as vacâncias identificadas nos cargos previstos no Plano de Carreiras e Salários e as necessidades operacionais decorrentes da ampliação do sistema metroviário e do aumento das demandas da Companhia. Informamos que o referido pleito foi submetido à Secretaria de Estado de Economia do DF (SEEC), para deliberação e aprovação daquela Pasta.

6.3.4. Os cargos criados ou reorganizados no âmbito da nova Diretoria de Planejamento estão sendo ocupados por empregados efetivos do Metrô-DF? Informar, para cada cargo, a forma de provimento, o vínculo funcional e a qualificação profissional e acadêmica do(a) ocupante.

Cargo	Forma de Provimento	Vínculo Funcional	Requisitos	Quantitativo
Chefe de Assessoria de Gestão	Emprego em Comissão de Livre Nomeação e Exoneração	Comissionado sem vínculo	Nível Superior Completo	1
Superintendente de Estudos	Emprego em Comissão de Livre Nomeação e Exoneração	Comissionado sem vínculo	Nível Superior Completo	1
Gerente de Estudos	Emprego em Comissão de Livre Nomeação e Exoneração	Efetivo	Nível Superior Completo	1
Chefe de Núcleo de Estudos de Infraestrutura e Logística	Emprego em Comissão de Livre Nomeação e Exoneração	Comissionado sem vínculo	Nível Superior Completo	1
Chefe de Núcleo de Meio Ambiente e Sustentabilidade	Emprego em Comissão de Livre Nomeação e Exoneração	Requisitado	Nível Superior Completo	1
Gerente de Inovação Tecnológica	Emprego em Comissão de Livre Nomeação e Exoneração	Comissionado sem vínculo	Nível Superior Completo	1
Chefe de Núcleo de Inovação Tecnológica	Emprego em Comissão de Livre Nomeação e Exoneração	Comissionado sem vínculo	Nível Superior Completo	1
Superintendente de Planejamento	Emprego em Comissão de Livre Nomeação e Exoneração	Comissionado sem vínculo	Nível Superior Completo	1
Gerente de Planejamento Estratégico	Emprego em Comissão de Livre Nomeação e Exoneração	Efetivo	Nível Superior Completo	1

Chefe de Núcleo de Instrumentos Estratégicos	Emprego em Comissão de Livre Nomeação e Exoneração	Comissionado sem vínculo	Nível Superior Completo	1
Chefe de Núcleo de Monitoramento e Avaliação de Resultados	Emprego em Comissão de Livre Nomeação e Exoneração	Comissionado sem vínculo	Nível Superior Completo	1
Gerente de Planejamento Institucional	Emprego em Comissão de Livre Nomeação e Exoneração	Comissionado sem vínculo	Nível Superior Completo	1
Chefe de Núcleo de Planejamento Infraestrutura e Logística	Emprego em Comissão de Livre Nomeação e Exoneração	Comissionado sem vínculo	Nível Superior Completo	1
Chefe de Núcleo de Planejamento de Desenvolvimento Organizacional	Emprego em Comissão de Livre Nomeação e Exoneração	Comissionado sem vínculo	Nível Superior Completo	1
Assessor de Diretor	Emprego em Comissão de Livre Nomeação e Exoneração	Comissionado sem vínculo	Nível Superior Completo	3
Assessor Especial	Emprego em Comissão de Livre Nomeação e Exoneração	Comissionado sem vínculo	Nível Superior Completo	4
Assessor Técnico	Emprego em Comissão de Livre Nomeação e Exoneração	Comissionado sem vínculo	Nível Superior em Andamento	4
Assistente Técnico	Função Gratificada - Empregados Efetivos	Efetivo	Nível Superior Completo	1
Apoio Técnico	Função Gratificada - Empregados Efetivos	Efetivo	Nível Superior Completo	2

6.4. Foi concluído o estudo sobre os impactos decorrentes da insuficiência de pessoal, inclusive quanto à abertura de catracas em razão da ausência de empregados nas estações?

Informa-se que o estudo realizado sobre a insuficiência de pessoal foi exatamente o estudo que deu início ao processo de solicitação de aprovação de concurso público para suprir a vacância existente na Companhia.

6.5. Informar a estimativa de perda de arrecadação decorrente da abertura de catracas por insuficiência de pessoal em 2025 e em 2026.

Sendo assim, com base nos dados de quantitativos de liberações de cancelas constantes nos Relatórios provenientes da Gerência de Bilhetagem Operacional desta Companhia, bem como na tarifa vigente definida pelo Governo do Distrito Federal (GDF), temos o seguinte:

Referência	Quantidade liberação de Cancelas	Tarifa (\$)	Total (\$)
2025	968.213	5,50	5.325.171,50
2026 (até maio)	395.251		2.173.880,50

Ademais, cabe ressaltar que os valores apurados tratam-se de estimativa baseada no quantitativo de liberações informado nos relatórios da área operacional, não representando, necessariamente, perda efetiva de arrecadação, uma vez que esta Diretoria não dispõe de elementos que permitam identificar se as liberações registradas envolveram usuários beneficiários de gratuidades legalmente previstas, integrações tarifárias ou outras situações operacionais que possam impactar no valor informado.

6.6. Informar o quantitativo de trabalhadores das empresas contratadas pelo Metrô-DF que atuam nas áreas de:

a) manutenção do sistema metroviário; inclusive com os quantitativos relativos a cada um dos contratos nº 26/2022, 27/2022 e 44/2022, bem como os quantitativos de fiscais do Metrô-DF de cada um desses contratos.

O quantitativo de empregados vinculados ao METRÔ-DF, envolvidos na fiscalização dos serviços, bem como das empresas contratadas responsáveis pela execução dos contratos firmados entre o Metrô-DF e as respectivas prestadoras de serviços, encontra-se devidamente consolidado na tabela abaixo:

Setor	Gerência	Núcleo	Contrato	Nº de Empregados	Origem
	OGRSF	ONMMR	Fiscalização	9	METRÔ-DF
			044/2022 Material Rodante	108	Contratada
		ONSCT	Fiscalização	9	METRÔ-DF
			033/2022 Sinalização e Controle	68	Contratada
		ONENV	Fiscalização	22	METRÔ-DF

SMT			022/2023 Energia e Ventilação	69	Contratada
	OGVPE	ONEDI	Fiscalização	14	METRÔ-DF
			025/2022 Edificações	79	Contratada
			040/2025 Escadas Rolantes e Elevadores	10	Contratada
			007/2023 Climatização	14	Contratada
			047/2025 Roço e Capina	17	Contratada
		ONVIP	Fiscalização	10	METRÔ-DF
			027/2022 Via Permanente	59	Contratada
	OGOFI	ONOFI	Fiscalização	9	METRÔ-DF
			026/2022 Baterias	16	Contratada
		ONSUL	Fiscalização	5	METRÔ-DF
			041/2021 Almoxarifado	14	Contratada
	OGENG	ONPRC	Fiscalização	5	METRÔ-DF
			026/2025 CIM	17	Contratada

b) limpeza;

CONTRATO	CONTRATADA	OBJETO	Nº DE EMPREGADOS
049/2025	G&E	Limpeza - CAO e Estações	271
050/2025	CRA	Limpeza - Trens TPAC	36
009/2023	ANDRACON	Limpeza - Estrutura Aérea	6
TOTAL			313

c) atividades administrativas;

Informamos que não existem empregados terceirizados desenvolvendo serviços administrativos na Companhia.

d) tecnologia da informação.

Preliminarmente, cabe esclarecer que a área de Tecnologia da Informação (TIN) conta com 16 empregados atualmente. Destes, 13 são do quadro efetivo da Companhia, 2 comissionados e 1 secretária. Dessa forma, não se deve levar em conta a mão de obra da secretária, tendo em vista que o contrato não é parte integrante do setorial de tecnologia.

Por outro giro, os contratos da TIN não contemplam mão de obra. Há em alguns contratos (ex.: Groom Lake, Disruptec, Vert, Amiggo) possibilidade de entrega de produtos que, cremos, não fazem parte do universo solicitado. Diante desse cenário, não temos contratos a serem informados no âmbito da solicitação em tela.

6.7. Informar o quantitativo de empregados da carreira Operador de Transporte Metroviário – OTM, discriminados por lotação:

- a) estações;**
- b) tráfego;**
- c) Centro de Controle Operacional - CCO;**
- d) demais unidades.**

Lotação	Total
Gerência de Estações	62
Gerência de Controle Operacional e Tráfego	34
Assessoria de Gestão	1
Assessoria de Gestão	1
Núcleo de Sistemas	1
Gerência de Correição Disciplinar	1
Gerência Econômico - Orçamentária	1
Sindicato	1

6.8. Informar o quantitativo de trabalhadores que atuam nos serviços de bilhetagem.

Atualmente temos um total de 288 empregados operacionais vinculados à Gerência de Estações, os quais estão distribuídos entre as 27 estações operacionais, em 2 turnos de trabalho. Os empregados do quadro operativo estão aptos a atuarem nas bilheterias das estações. A distribuição dos agentes nos postos (bilheteria e operação) é realizada diariamente de acordo com o efetivo diário e a demanda de cada estação, de modo a melhor atender os usuários do sistema.

Acrescentamos que as ferramentas tecnológicas implantadas nos sistema de bilhetagem (cartões de crédito/débito direto nos bloqueios e recarga on-line através do BRB Mobilidade), diminuíram consideravelmente as buscas pelos serviços de bilheteria, que consistem na venda de bilhetes unitários e no abastecimento dos cartões Mobilidade. Ademais, com a implantação dos Terminais de Auto Atendimento com devolução de troco, os empregados do quadro operativo estarão mais voltados às atividades da operação para melhor atender os usuários do sistema, proporcionando assim um atendimento voltado mais especificamente à segurança de todos dentro do sistema metroviário.

6.9. Como se encontram as condições de trabalho e abrigo das equipes de:

- a) vigilância patrimonial;**

Conforme previsto em contrato vigente. Os vigilantes patrimoniais em sua grande maioria laboram na estações do Metrô-DF. Os vigilantes patrimoniais que fazem rondas nas vias também utilizam as instalação das estações. A vigilância patrimonial possui ponto de apoio com o uso das guaritas em regiões das subestações retificadoras e nas margens das vias em pontos que foram mapeados e alvos de invasão no sistema.

b) fiscalização ao longo das vias.

A fiscalização é realizada pelo Corpo de Segurança Operacional (CSO) e realizada do lado externo, utilizando as viaturas e/ou, sempre que há a necessidade de conferência da integridade das vedações ou algo semelhante, são realizadas rondas às margens das vias do lado interno ou externo, nas quais inspecionam um local a pé, permitindo checagens minuciosas. Registramos que não há abrigos ou pontos de permanência para o CSO ao longo das vias (entre estações), estes empregados utilizam as estruturas das estações operacionais. Para a vigilância patrimonial terceirizada, há pontos de apoio conforme previsto no contrato vigente, geralmente tendo como base próxima destes pontos uma Estação ou Subestação de Energia que dispõe da estrutura para atender às necessidades dos trabalhadores.

6.9.1. Os abrigos existentes ao longo das vias são temporários ou definitivos? Há previsão de melhorias dessas estruturas?

Nas margens das vias utilizamos guaritas, conforme previsto em contrato. Para a vigilância patrimonial terceirizada, há pontos de apoio conforme previsto no contrato vigente, geralmente tendo como base próxima destes pontos uma Estação ou Subestação de Energia que dispõe da estrutura para atender às necessidades dos trabalhadores. Foi solicitado à terceirizada a inspeção dos pontos de apoio para verificar possíveis melhorias.

6.9.2. Informar o quantitativo de fiscais que atuam no material rodante, por turno:

a) diurno;

b) noturno.

A fiscalização dos serviços prestados pela empresa terceirizada conta, no turno diurno, com 5 (cinco) fiscais escalados para garantir a cobertura integral do período entre 06h e 22h. Já no turno noturno, a fiscalização é realizada por 4 (quatro) fiscais, responsáveis pela cobertura do período compreendido entre 22h e 06h.

6.10. Informar se o Metrô-DF possui protocolo, norma interna ou procedimento administrativo que discipline a permanência em funções de direção, chefia ou assessoramento de empregados que tenham sido responsabilizados administrativa ou judicialmente por condutas praticadas no exercício de atribuições gerenciais. Em caso positivo, encaminhar cópia da norma. Em caso negativo, justificar.

Não temos norma que disciplina a permanência de empregado em cargo ou função de confiança. Ao contrário, em caso de responsabilidade administrativa ou judicial (em ação regressiva), em que apura-se a responsabilidade pessoal do agente causador, este imediatamente é exonerado da função ou cargo de confiança, por quebra de fides.

3. Informamos que o presente encaminhamento não dispensa a leitura integral da documentação referenciada.

4. Sendo o que cabe para o momento, colocamo-nos à disposição para quaisquer informações adicionais porventura necessárias.



Ofício Nº 26/2026 - METRO-DF/PRE/GAB/PGPAR

Brasília-DF, 08 de julho de 2026.

A Sua Senhoria a Senhora,
SANDRA MARIA HOLANDA DE FRANÇA
Secretária de Estado de Transporte e Mobilidade
Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade

Assunto: Encaminhamento de relatório de visita técnica da CTMU ao Metrô-DF para conhecimento e acompanhamento institucional.

Senhora Secretária,

1. Ao cumprimentá-la cordialmente, reportamo-nos ao Ofício Nº 2570/2026 - SEMOB/GAB (206891961), que por sua vez encaminha o Ofício Nº 281/2026-CTMU (206839832), da Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana – CTMU, por meio do qual é compartilhado o Relatório (206839898) resultante de visita técnica realizada às instalações do Metrô-DF no dia 29 de maio de 2026.
2. Conforme descrito no referido Relatório (206839898), aquela Comissão apresentou posteriormente à esta Companhia os questionamentos decorrentes da visita técnica em questão, a partir do Ofício Nº 262/2026-CTMU (207901411), dos quais foram apresentadas as considerações desta Companhia, por meio do Ofício Nº 25/2026 - METRO-DF/PRE/GAB/PGPAR (207895793), conforme segue nos autos, para conhecimento.
3. Ademais, sendo o que cabe para o momento, reiteramos o compromisso em oferecer um transporte seguro, eficaz e de qualidade, ao tempo em que colocamo-nos à disposição ante a essa Secretária, bem como àquela Comissão, com o propósito conjunto de aprimorarmos cada vez mais o sistema metroviário no Distrito Federal.

Atenciosamente,



Documento assinado eletronicamente por **HANDERSON CABRAL RIBEIRO - Matr.0003195-X, Diretor(a)-Presidente**, em 09/07/2026, às 11:39, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site:
https://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0
Código Verificador: **207895881** Código CRC: **49A03D4F**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"
Avenida Jequitibá 155 - Complexo Administrativo e Operacional do Metrô-DF - Bairro Águas Claras - CEP 71929540 -
Telefone(s):
Site - www.metro.df.gov.br



Governo do Distrito Federal
Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal
Gabinete

Ofício Nº 2735/2026 - SEMOB/GAB

Brasília-DF, 09 de julho de 2026.

A Sua Excelência o Senhor

DEPUTADO MAX MACIEL

Presidente da Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana – CTMU
Câmara Legislativa do Distrito Federal – CLDF

Assunto: Encaminhamento de manifestação do Metrô-DF referente ao Relatório de Visita Técnica da CTMU.

Senhor Presidente,

1. Cumprimentando-o cordialmente, reportamo-nos ao Ofício nº 281/2026-CTMU (206839832), por meio do qual essa Comissão encaminhou a esta Secretaria o Relatório de Visita Técnica (206839898), realizada nas instalações do Metrô-DF em 29 de maio de 2026, para conhecimento e acompanhamento institucional, informa-se que a demanda foi encaminhada à Companhia do Metropolitano do Distrito Federal – Metrô-DF, para manifestação.
2. Sobre o assunto, encaminhamos manifestação da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal - Metrô-DF, consubstanciada no Ofício nº 26/2026 – METRO-DF/PRE/GAB/PGPAR (207895881), no qual informou que os questionamentos decorrentes da referida visita técnica já haviam sido enviados diretamente por essa Comissão à Companhia, por meio do Ofício nº 262/2026-CTMU (207901411), oportunidade em que foram apresentadas as respectivas considerações por meio do Ofício nº 25/2026 – METRO-DF/PRE/GAB/PGPAR (207895793).
3. Por fim, esta Secretaria reafirma seu compromisso com a transparência, colocando-se à disposição para prestar os esclarecimentos adicionais que se fizerem necessários.

Atenciosamente,



Documento assinado eletronicamente por **SANDRA MARIA HOLANDA DE FRANÇA - Matr.0287647-7, Secretário(a) de Estado de Transporte e Mobilidade**, em 13/07/2026, às 18:16, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site:
https://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0
Código Verificador: **208061690** Código CRC: **F7911765**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"
Anexo do Palácio do Buriti, 15º Andar - Bairro Zona Cívico Administrativa - CEP 70075-900 - DF
Telefone(s): 613313-5954
Sítio - www.semob.df.gov.br

