

INTERROMPER O SUCATEAMENTO DO METRÔ-DF É TAREFA PARA ONTEM*

30 de julho de 2026.

Durante os últimos anos tenho trazido uma série de reflexões e análises acerca da condição do transporte público sobre trilhos dentro da mobilidade urbana no Distrito Federal. Em uma destas últimas contribuições, em setembro do ano passado, quando publiquei o artigo “Metrô-DF: qualificação ou expansão?” (disponível em <https://institutomdt.org.br/wp-content/uploads/2026/01/Artigo-Metro-DF-Qualificacao-ou-expansao.pdf>), ao mesmo tempo em que reconhecia o acerto do Governo do DF, mesmo com bastante atraso, quando sinalizava a intenção de promover a compra de 15 novos trens para o metrô para a requalificação do sistema, também manifestava a preocupação com o processo contínuo de sucateamento do modal e que representava um desserviço para o sistema de transporte público coletivo, para a mobilidade urbana sustentável e para toda a sociedade.

Apoiado em documentos oficiais do metrô, na época, como o Relatório de Administração/2024, foi possível identificar que esse sucateamento se traduziu na oferta de um serviço incompatível com um modal de alta capacidade, uma vez que se registravam na prática, naquele momento, intervalos de até 12 minutos entre os trens nos horários de picos e, com isso, redução no número total de passageiros transportados; de lugares ofertados nos trens; de viagens programadas e efetivamente realizadas e de km percorridos, ao mesmo tempo em que aumentou o número de passageiros transportados dentro da mesma viagem, configurando o seu estrangulamento. O Relatório apontava o aumento do “número de ocorrências que causam interrupção do sistema” de 47 para 59, entre 2023 e 2024, além de detalhar a existência de 4 trens que se encontravam fora de operação em função de incidentes ocorridos e não solucionados: T4 e T18 (incêndio); T19 (descarrilamento) e T23 (alagamento).

Passado quase um ano daquela análise, novamente se registrou mais um incidente grave envolvendo um trem do metrô, agora com um novo descarrilamento e que obrigou a paralisação do serviço por várias horas. A ocorrência não surpreende, uma vez que os problemas potenciais são enredos de uma crônica já anunciada e não se viu nada efetivo por parte do GDF para mitigar e requalificar o atual sistema, quase sempre insistindo muito mais em novos projetos de expansão da rede, mesmo que o modal não tenha nenhuma capacidade para o atendimento de novas demandas, sob as condições atuais.

Por sorte, a composição do incidente de anteontem não transportava passageiros, mas infelizmente há um risco real da ocorrência de uma situação que possa gerar problemas sérios para os usuários do sistema, mesmo que o problema seja relativizado pelo governo, e isso poderia ser uma sentença de morte para o sistema de transporte público coletivo na modalidade trilhos, estimulando os atuais usuários para uma migração indesejada em direção ao transporte individual motorizado, podendo fazer a frota de automóveis e motocicletas aumentar ainda mais, ampliando sua participação na matriz modal do DF e ameaçando os meios sustentáveis.

No início deste mês de julho, o GDF publicou o edital – Procedimento Ordinário de Licitação nº 03/2026, com previsão de abertura para o dia 15/09, visando à aquisição de 15 Trens Unidade Elétrica (TUE). Conforme o cronograma físico proposto, com referencial ainda de agosto/2025, os novos trens seriam entregues de forma escalonada entre janeiro/2028 e maio/2030.

Considerando que a licitação está prevista para o próximo mês de setembro, e contando com possíveis entraves e disputas concorrenciais entre os eventuais participantes do processo, não se visualiza a chegada de novos trens para o metrô do DF antes de 2029. Se o procedimento licitatório é uma etapa que envolve prazos extensos até a sua finalização, a fabricação de material rodante para trilhos também exige a previsibilidade de um período maior de tempo em razão das especificidades e complexidades do setor. Trem não é um produto que se encontra na prateleira do fornecedor e que estará pronto para a entrega ao comprador. Nesse sentido, no curto prazo, a tendência é que o metrô do DF continue operando com os velhos problemas.

Esse diagnóstico foi reforçado a partir da publicação do ótimo material produzido pela Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana da Câmara Legislativa (CTMU), capitaneada pelo Deputado Max Maciel, que realiza um excelente trabalho parlamentar em defesa do transporte público, dos modais ativos e da cidade para as pessoas. A vistoria técnica feita pela CTMU identificou sérios problemas estruturais na operação do metrô: da frota de 32 trens, em média, somente 19 operam nos períodos de picos, dos 22 considerados como potenciais para circulação; 6 veículos estão fora de operação e passam por manutenções que exigem maior aporte de recursos; 4 trens são considerados como descartados para a prestação do serviço, em função de inviabilidade técnica e financeira, e servem como fornecedores de peças e componentes para os demais; a defasagem tecnológica de sistemas operacionais; entre outros.

O Relatório de Administração/2025 do Metrô-DF (agora com menos indicadores), apenas ratifica as questões preocupantes trazidas pelo documento de 2024, já citado acima e no artigo do ano passado, e pela vistoria técnica feita pela CTMU: redução no número total de passageiros transportados (2,17%); diminuição no número de viagens realizadas/programadas (10,60%); aumento do intervalo entre os trens no pico; acréscimo no número de ocorrências que provocaram interrupção do sistema (5,0%) e queda na receita total do sistema (4,54%). A propósito, o valor global arrecadado pelo Metrô-DF, em 2025, no montante de R\$ 183,7 milhões, foi insuficiente até para o pagamento do componente pessoal do seu orçamento (R\$ 192 milhões), que correspondeu a 40,50% do custo total de R\$ 474 milhões.

Os sistemas de transporte público são quase sempre deficitários em sua operação, em função da sua configuração orgânica como serviço essencial e direito social, o que sempre vai exigir o aporte de recursos do tesouro para garantir a sua viabilidade econômica, ao mesmo tempo em que assegura as condições para a manutenção de uma modicidade tarifária. O que acontece em relação ao metrô é um histórico de alocação de recursos do governo para o custeio da operação, ao mesmo tempo em que o investimento para a qualificação do sistema foi sendo reduzido, seja para a manutenção adequada ou substituição do material rodante que vai ficando envelhecido e desgastado ao longo dos anos (parte expressiva da frota tem 34 anos); para a renovação tecnológica de sistemas operacionais e de comunicação; para a ampliação do quadro técnico e para o financiamento de projetos que pudessem gerar recursos extratarifários.

Se agora há a sinalização e movimentos em direção a um possível investimento na aquisição de trens mais modernos, mas que vai se materializar somente em médio prazo, a interrupção deste processo de sucateamento do metrô e a reversão deste quadro de degradação do serviço são tarefas para ontem, que exigem medidas urgentes por parte do GDF e que deveriam ser construídas em conjunto com as instituições locais, como a Câmara Legislativa, o Tribunal de Contas do DF e o Ministério Público, visando o estabelecimento de condições materiais e alternativas normativas legais que possam ser implementadas de imediato para fortalecer o

sistema de trilhos e evitar um colapso operacional que possa representar riscos à segurança e à própria vida dos usuários do modal, como a definição de ritos sumários licitatórios.

Não há dúvida de que a responsabilidade principal pelo sistema de transporte público é do Governo do Distrito Federal, e isso exige o aporte de recursos. Trato com muita cautela os questionamentos que sempre são direcionados aos ativistas da mobilidade urbana, como no meu caso, quando surgem indagações sobre uma possível estratégia deliberada do governo para colapsar o serviço ofertado pelo metrô, o que, por fim, justificaria a abertura de um processo de concessão para o setor privado. Pode até parecer ingenuidade, mas não reverbero esse discurso e tendo a acreditar que o que falta é sensibilidade política e capacidade de avaliação da importância de um sistema de transporte público para o território, seja como instrumento de coesão social e de garantia de acesso à cidade, mas também como um motor que contribui para dinamizar a economia local. Os gestores públicos compreenderam isso na Região Metropolitana de Goiânia, fizeram aportes pesados para o modal ônibus, entre outras iniciativas, e hoje o sistema de transporte coletivo é referência no país, com melhoria da percepção do usuário e da sociedade, além da apropriação de capital político pelos gestores.

Se o GDF, enquanto o ente federado geral, ainda precisa se comprometer mais com a requalificação do sistema de trilhos local, a Companhia do Metropolitano, enquanto órgão responsável pela operação, também deveria repensar e repaginar a sua atuação institucional, visando à apresentação e à execução de novos projetos potenciais que possam reverter o atual modelo, onde o metrô é ainda totalmente dependente dos repasses do tesouro e a receita tarifária é insuficiente para a cobertura dos seus custos e o investimento.

Em recente trabalho realizado em disciplina do MBA em Mobilidade Urbana ofertado em parceria entre o IESB e o Instituto MDT, sob a coordenação do Professor Dr. Orlando Nunes, o grupo de alunos do curso identificou uma série de potencialidades no entorno de estações do metrô, com a existência de terrenos públicos que poderiam ser utilizados para o adensamento e a diversificação do uso, visando à ampliação de novas centralidades e um desenvolvimento orientado a partir do transporte público, com a possibilidade até da execução de novos empreendimentos mistos, que poderiam ser implementados sob a lógica de Parcerias Público-Privadas e gerando recursos que seriam apropriados pelo Metrô-DF para o investimento na mobilidade urbana, na sua própria requalificação e mesmo na expansão do sistema de trilhos, que hoje, infelizmente, não está conseguindo atender com eficiência nem a demanda atual.

Reconheço que a iniciativa acima também não vai produzir resultados a curto prazo, mas ela também deveria integrar os cenários futuros do sistema de trilhos. O metrô tem em suas mãos um produto potencial com alta capacidade de geração de recursos, que poderia elevar o grau de participação da receita extratarifária no financiamento do sistema, que atualmente representa ínfimos 3% do volume total arrecadado, fora os repasses do tesouro. Este caminho deveria compor a estratégia e o plano de negócios da Companhia para os próximos anos.

**** Wesley Ferro Nogueira é economista, atualmente é Secretário Executivo do Instituto MDT, e é membro titular do Conselho de Transporte Público Coletivo do DF e do Conselho de Trânsito do Distrito Federal***