



BRASILIANAS

William França
brasilianas.cm@gmail.com

'Não é privatização do Metrô, é uma concessão patrocinada por 30 anos', afirma Semob

O secretário de Mobilidade do DF confirma que está mantida a intenção do GDF de repassar a gestão (e não o patrimônio) da empresa para a iniciativa privada, numa PPP

EXCLUSIVO - O secretário de Mobilidade do DF, Zeno Gonçalves, afirmou a "Brasilianas" que o modelo de gestão que o Governo do Distrito Federal (GDF) está buscando para o Metrô-DF "não é uma privatização, é uma concessão patrocinada por 30 anos".

Diferentemente do que este próprio "Correio da Manhã" denominou, não é privatização o modelo de gestão que está em análise pelo Tribunal de Contas do DF (TCDF). No final de agosto, atendendo à Semob, o tribunal deu mais 90 dias de prazo para o GDF detalhar o que pretende com o Metrô-DF.

"O que está em análise aqui na Semob, que a gente está conduzindo o projeto, é de concessão patrocinada, com prazo de 30 anos. O objeto da concessão é a gestão, a operação e a manutenção do serviço de transporte metroviário", explicou o secretário.

Segundo ele, o que o GDF espera e pretende é ter um gasto anual menor.

"Hoje, o GDF gasta integralmente tudo no Metrô, e você vai ter uma empresa, uma concessionária que vai operar, manter com muito mais eficiência, com investimentos novos, etc., essa operação no metrô."

Em números, de acordo com dados divulgados pelo Relatório de Administração da Companhia do Metropolitan do DF, o custo para o funcionamento do Metrô-DF em 2024 foi de R\$ 453 milhões. Desse custo, o GDF repassou R\$ 426 milhões para custear a operação do sistema. "Esse valor de despesas, daquilo que o governo gasta normalmente, vai ser reduzido, obviamente."

Zeno explica que, diferentemente de uma privatização, em que o governo ficaria isento de responsabilidades, na concessão patrocinada o GDF continuaria subsidiando o sistema, para evitar que a tarifa cobrada do usuário seja muito alta. O secretário faz uma analogia com a concessão do sistema de transporte público

METRÔ-DF		
COMPARAÇÃO DE MODELOS DE GESTÃO		
característica	privatização	concessão patrocinada
Propriedade do Metrô-DF	passa à iniciativa privada	permanece com o GDF
Duração	permanente	temporária (definida em contrato)
Remuneração	venda direta	tarifa pago pelo usuário + complemento feito pelo GDF
Retorno do Metrô ao DF	NÃO	SIM, ao fim do contrato

As diferenças entre as duas operações (privatização e concessão patrocinada) propostas para o Metrô-DF, segundo a Secretaria de Mobilidade

de ônibus urbanos.

Anualmente, o GDF subsidia o sistema com aproximadamente R\$ 2,6 bilhões por ano (a chamada "tarifa técnica") - o que permite que a tarifa de ônibus para o usuário permaneça congelada em R\$ 5,50 desde 2020. Esse também é o mesmo preço da tarifa do Metrô-DF. Sem o subsídio público, os usuários pagariam cerca de R\$ 13 por passagem.

Segundo Zeno, o novo valor do subsídio (após a concessão) vai depender daquilo que se gasta normalmente pelo governo.

Investimentos públicos continuam

De acordo com o secretário de Mobilidade, o GDF não deixará de fazer os investimentos previstos para o aperfeiçoamento do Metrô-DF (como as

ampliação da linha de Samambaia, já em curso, e a de Ceilândia, que aguarda só acertos de detalhes com o Tribunal de Contas do DF) e nem as novas expansões, como a linha que ligará a Esplanada dos Ministérios e chega até o Gama e Santa Maria, passando por nove Regiões Administrativas.

Segundo Zeno, o GDF está se preparando para realizar investimentos que, em

2020, foram estimados em R\$ 2,3 bilhões de reais. "São valores que precisam ser atualizados". Mas, de acordo com estimativas dele, o valor que será necessário para viabilizar e melhorar a operação do Metro-DF (OPEX, que significam Despesas Operacionais), estão na ordem de R\$ 330 milhões por ano.

"A ideia é expandir as linhas atuais até 50 trens, até 2040 (hoje rodam 24, em horário de pico), também a reforma de todos os trens atuais, a adequação das estações, tudo para que possamos ter a redução dos intervalos entre os trens, o que a gente chama de headway, de 201 segundos atuais para 127 segundos", explicou Zeno Gonçalves. "E, com isso, teremos a ampliação da capacidade de passageiros transportados por dia para 230 mil ou até 250 mil", completa. Vale lembrar que hoje o Metrô-DF transporta, em média, 160 mil pessoas por dia.

Alguns números do Metrô-DF, em 2024

Divulgação/Metrô-DF



O custo do Metrô-DF foi de R\$ 453,3 milhões em 2024, segundo relatório administrativo

- Passageiros transportados: 42.475.869 pessoas
- Passageiros pagantes: 36.904.250 usuários
- Viagens realizadas: 108.952 viagens
- Receita própria do Metrô (receitas tarifárias + extras): R\$ 192.510.639,05
- Receita faturada (obtida com tarifas): R\$ 195.105.712,05
- Repasse (do GDF) para custeio: R\$ 426.014.924,14
- Custo para o funcionamento do Metrô: R\$ 453.304.212,31
- Custo com energia de tração (em energia elétrica): R\$ 63.979.453,64
- Custo, por hora, por passageiro transportado (média): R\$ 37,95
- Tarifa paga, por passageiro: R\$ 5,50
- Empregados do Metrô: 1.123
- Com requisitados e comissionados sem vínculo: 1.244
- Despesa com pessoal (remuneração): R\$ 261.512.477,15

Zeno Gonçalves quer concluir o processo de licitação do Metrô ainda este ano, para Ibaneis decidir a data

Geovana Albuquerque/Agência Brasília

No dia 26 de agosto, o Tribunal de Contas do Distrito Federal (TCDF) atendeu a um pedido da Secretaria de Mobilidade (Semob) e concedeu mais 90 dias para que o Governo do Distrito Federal esclareça e atualize a proposta de concessão patrocinada do Metrô-DF.

"Queremos concluir as respostas e entregar todas as informações o mais rápido possível, para que o Tribunal de Contas conclua sua análise ou, então, peça mais informações", afirmou Zeno Gonçalves a "Brasilianas". "Vamos atender o prazo que o Tribunal nos deu."

Se tudo correr dentro do previsto por Zeno Gonçalves, a Secretaria de Mobilidade quer deixar todo o processo em condições de ser licitado ainda este ano. "Aí a decisão de quando será desencadeado o processo caberá tão-somente ao governador Ibaneis Rocha", explica o secretário.

Desde 2021, o TCDF analisa a proposta de concessão patrocinada por meio de uma Parceria Público-Privada (PPP).

Dúvidas dos conselheiros

Entre os pontos que os conselheiros do Tribunal de Contas pediram explicações é justamente sobre as obras de



O secretário de Mobilidade do DF, Zeno Gonçalves

expansão do Metrô-DF e como elas vão afetar o projeto de concessão. Quando da última versão enviada ao TCDF, o GDF ainda não tinha decidido expandir as linhas de Samambaia (em curso, ao custo estimado de R\$ 400 milhões) e de Ceilândia (em análise, em valores estimados de R\$ 865 milhões).

Ao todo, com a compra de 15 novos trens e com a modernização dos parques de energia, além outras melhorias, o GDF estima que o pacote de investimentos no Metrô-DF chegue a R\$ 2,5 bilhões. Parte dos recursos virá dos R\$ 600 milhões já garantidos ao GDF via o pro-

grama Novo PAC Mobilidade (do governo federal), além de aportes da Caixa Econômica Federal, do BNDES e mesmo do caixa do próprio GDF.

Além da expansão, o projeto da PPP gerou outras dúvidas ou pontos de devem ser corrigidos, como a falta da definição sobre o destino dos 1.123 empregados do Metrô, que se somam a outros 121 comissionados. A folha de pagamento do Metrô-DF chegou a R\$ 261,5 milhões, em 2024.

"Nós estamos atualizando esse orçamento todo e respondendo aos apontamentos feitos pelo Tribunal de Contas. Va-

mos responder, por exemplo, como vai ficar a situação dos atuais empregados públicos do Metrô. Vamos tratar ainda a respeito do material rodante (os trens), falar da cotação de preços que incluem empresas nacionais, etc. São questões muito mais técnicas, e a gente está atualizando tudo, além da atualização do orçamento", completou Zeno.

Além dos pontos citados pelo secretário, o TCDF também fez outros questionamentos, como ausência de Lei que autorize a definição do prazo da PPP em 30 anos (a atual Lei autoriza a concessão por apenas 10 anos, sendo prorrogável por mais 10) e falhas e a falta de detalhamento de práticas para o reequilíbrio econômico-financeiro do contrato.

Expansão em Samambaia

As obras da expansão do ramal Samambaia foram iniciadas no final de junho. Serão construídas duas novas estações (a 35 e a 36), uma nova estação de energia e um emissário de águas pluviais, distante 5,5 quilômetros da nova via, para reduzir riscos de inundações e erosões.

Brasília quer seguir o modelo de gestão adotado em São Paulo

No Brasil, algumas cidades já adotaram o modelo de Parceria Público-Privada (PPP) para conceder a operação de seus sistemas de metrô à iniciativa privada.

Os principais exemplos:

São Paulo

- Modelo: O governo constrói parte da infraestrutura e a empresa privada opera, mantém e investe no sistema.
- Linhas concedidas via PPP:
 - Linha 4-Amarela
 - Linha 5-Lilás

- Linha 6-Laranja (em construção)
- Linha 17-Ouro (monotrilho, também em construção)
- Operadoras privadas: ViaQuatro (Linha 4) ViaMobilidade (Linhas 5, 8, 9 e 17)

Salvador (Bahia)

- Modelo: PPP integral — a CCR é responsável pela construção, operação e manutenção
- Sistema: Metrô de Salvador e Lauro de Freitas
- Operadora privada: CCR Metrô Bahia

- É considerado um dos casos mais bem-sucedidos de PPP metroviária no Brasil

Belo Horizonte (MG)

- Sistema: Metrô da Região Metropolitana de BH
- Concessão recente: Em dezembro de 2022, o sistema foi concedido à iniciativa privada por 30 anos
- Operadora vencedora: Consórcio Comporte Participações
- Investimento previsto: R\$ 25,7 milhões no leilão, com modernização da Linha 1 e construção da Linha 2



Rovena Rosa/Agência Brasil

O metrô de São Paulo está entre os que tem sua operação feita por PPP