

COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

Relatório sobre a redução da frota do Metrô-DF (2019-2025)

1. Situação operacional da frota

Apresentamos, neste relatório, análise da quantidade de trens em operação no sistema metroviário entre janeiro de 2019 a 5 de maio de 2025. Os dados utilizados são da Diretoria de Operação e Manutenção da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal – Metrô/DF.

O Metrô-DF dispõe de 32 trens, número inalterado há décadas, sendo que três destes encontram-se em estado de canibalismo, ou seja, têm sido desmontados para fornecimento de peças aos demais trens, uma prática de sobrevivência operacional típica de sistemas que operam com déficit estrutural e sem um programa estruturado de recuperação e modernização de material rodante.

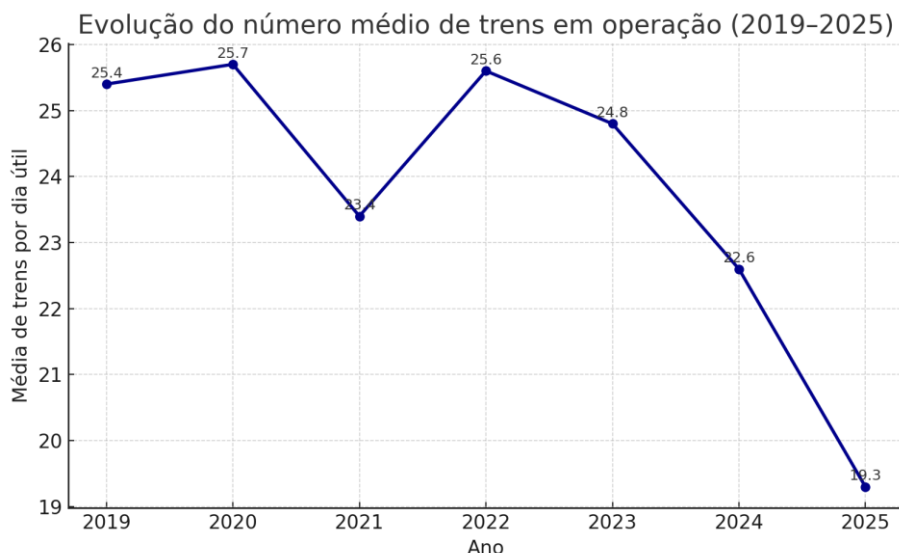
Nesta análise, a CTMU demonstra a preocupante tendência de redução histórica na frota operacional da Companhia a partir de 2023, com uma acentuação em 2024, chegando a 2025 num cenário de deterioração estrutural do sistema, como demonstrado a seguir:

ano	dias úteis analisados	média	variação sobre ano anterior
2019	261	25,4	-
2020	262	25,7	+1,2%
2021	260	23,4	-8,9%
2022	260	25,6	+9,4%
2023	260	24,8	-3,1%
2024	261	22,6	-8,9%
2025	88	19,3	-14,6%

Os dados demonstram certa estabilidade até 2020, com leve alta (+1,2%), seguida de queda em 2021 (-8,9%), breve recuperação em 2022 (+9,4%), e declínio contínuo entre 2023 e 2025, culminando no pior nível histórico de oferta de trens, com

COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

redução de aproximadamente 24% da frota operacional diariamente. Isso significa que **40,6% do total de trens da Companhia está fora de operação.**



Cruzando as informações de trens em operação com os dados das dotações orçamentárias de 2024, percebe-se que os recursos da empresa são fortemente voltados a custeio, com baixíssimo espaço fiscal para investimento e modernização da frota. Nesse período, o orçamento total da companhia foi de R\$ 569,16 milhões, sendo que 45% foram destinados a pessoal e encargos sociais, 40% a despesas correntes e apenas 15% a investimentos.

Dotação orçamentária em 2024: R\$ 569,16 milhões.

Distribuição:

- Pessoal e encargos sociais: R\$ 255,5 mi (45%)
- Outras despesas correntes: R\$ 225,9 mi (40%)
- Investimentos: R\$ 87,7 mi (15%)

Embora o gasto com operação (R\$ 160,86 mi) sustente o funcionamento cotidiano do metrô (energia, insumos, manutenção corretiva), os investimentos em modernização e reposição (R\$ 29,37 mi executados) são insuficientes para reverter a degradação da frota, pois não abrangem modernização de material rodante nem

COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

aquisição de peças de reposição em volume suficientemente adequado. Além disso, a composição de recursos confirma alta dependência de repasses e receitas vinculadas, que não garantem fluxo contínuo de manutenção.

A divisão interna mostra:

- R\$ 10,29 mi de recursos de impostos (fonte 1500.1000);
- R\$ 149,57 mi de outros recursos vinculados (1899.2200);
- R\$ 1 mi de outras fontes eventuais.

As ações de investimento em 2024 somam R\$ 87,7 mi, distribuídas em projetos pontuais, conforme a seguir:

projeto	valor (R\$ mi)	finalidade
Modernização do sistema metroviário	29,37	Atualização de sistemas e infraestrutura (sem previsão de compra de novos trens)
Ampliação da Linha 1	48,17	Expansão física da linha (sem impacto na frota)
Aquisição de equipamentos	2,0	Equipamentos diversos (sem detalhamento de material rodante)
Acessibilidade	2,35	Obras de adequação arquitetônica
Estudos e pesquisas	0,15	Estudos técnicos de planejamento

Ou seja: menos de R\$ 31 milhões (cerca de 5% do total do orçamento) podem ser considerados aplicáveis diretamente à modernização do sistema. Menos de 15% do orçamento total foi destinado a investimentos, e quase todo o montante se concentrou em expansão de linha e infraestrutura civil (não em sistemas críticos como frota e sinalização). Na distribuição de recursos, sequer há rubrica específica para aquisição ou recuperação de trens, o que indica o motivo da deterioração observada na série histórica (média de 22 trens/dia útil em 2024).

Por todo o exposto, é possível afirmar que, em termos práticos, o déficit de investimento em ativos ferroviários é a principal causa da redução da oferta de trens

COMISSÃO DE TRANSPORTE E MOBILIDADE URBANA

observada no período 2019-2025. O quadro resultante é um sistema exaurido, numa realidade de tendência de queda contínua, operando com disponibilidade de 17 a 19 trens em condições que variam diariamente e sem dotação suficiente para recuperar os trens avariados.

Sem a recomposição imediata da frota, o reforço da infraestrutura energética e a ampliação dos investimentos em manutenção, o Metrô-DF continuará enfrentando sérias restrições de confiabilidade e segurança, mesmo com a ampliação da sua malha.

2. Encaminhamentos

i) Solicitar à Secretaria de Transporte e Mobilidade (SEMOB) e ao Metrô-DF que se articulem em suas respectivas atribuições para realizar a necessária reprogramação orçamentária da empresa, bem como a revisão do Plano de Investimentos para 2026 em diante, de modo a:

- a) incluir dotação específica para recuperação dos trens imobilizados;
- b) priorizar a aquisição de novos trens;
- d) destinar recursos à modernização do sistema elétrico e expansão das subestações necessárias à operação e expansão das linhas; e

ii) Solicitar ao Metrô-DF que, em articulação com a SEMOB, elabore um plano de sustentabilidade operacional do sistema metroviário do DF, contendo metas anuais de disponibilidade de trens, indicadores de confiabilidade e cronograma de investimentos em infraestrutura e energia.

Brasília, 20 de outubro de 2025.

FERNANDA AZEVEDO

Secretária da Comissão de Transporte e Mobilidade Urbana