



**MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO**  
**MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS**  
*PROMOTORIA DE JUSTIÇA DE DEFESA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL*  
Praça Municipal, Lote 02, Eixo Monumental – Ed. Sede do MPDFT, sala 305 – CEP 70.091-900 Fone: 3343-9817/9945  
*E-MAIL: [PRODEF@MPDFT.MP.BR](mailto:PRODEF@MPDFT.MP.BR)*

Ofício nº 559/2020 – 7ª PRODEP/MPDFT  
(autos nº 08190.0052878/20-60)

Brasília, 13 de outubro de 2020.

A Sua Excelência o Senhor  
**VALTER CASIMIRO SILVEIRA**

Secretaria de Estado de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal

Anexo do Palácio do Buriti - 15º andar

70.075-900 - Brasília / DF

[consultametro@semob.df.gov.br](mailto:consultametro@semob.df.gov.br)

Assunto: consulta pública concessão Metrô

**Senhor Secretário,**

A Rede Urbanidade – Rede de promoção da mobilidade sustentável e do transporte coletivo do DF, integrada pelo MPDFT e pela sociedade civil, vem apresentar contribuições, na forma dos questionamentos a seguir, ao projeto de Concessão para Gestão, Operação e Manutenção dos Serviços de Transporte Metroviário do Distrito Federal.

Agradecemos pela oportunidade de participação no referido projeto e nos colocamos à disposição para outras providências.

Brasília, 13 de outubro de 2020.

Lenna Nunes Daher  
*Promotora de Justiça*  
*Coordenadora da Subcomissão de Transporte Coletivo da Rede Urbanidade*



**MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO**  
**MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS**  
*PROMOTORIA DE JUSTIÇA DE DEFESA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL*

**Questão 1** – A proposta contempla a transformação do Metrô em sistema de transporte troncal, o que será viabilizado por meio de maior integração com as linhas de ônibus, adotando-se medidas como supressão e readequação de linhas. Qual o impacto dessas medidas na atual estrutura do modal ônibus, considerando a possibilidade de acréscimo considerável no tempo do deslocamento para as maiores distâncias (ex: Samambaia – Plano Piloto)?

**Questão 2** – Na proposta de readequação de linhas dos ônibus observou-se o acréscimo de quilometragem percorrida (em algumas, até 2 vezes a atual distância considerada). Tal aspecto impactará no valor da tarifa? Esclarecer a estratégia adotada.

**Questão 3** – Considerando a supressão e readequação das linhas, ocorrerá acréscimo de ônibus de forma a manter e/ou melhorar as atuais condições de circulação e lotação/conforto dos ônibus? Detalhar quais as condições de qualidade do serviço pós modificações (comprovação técnica via estudo).

**Questão 4** – Quanto à integração dos modais, via supressão e readequação de linhas dos ônibus, o projeto apresenta 2 possibilidades: (i) prorrogação dos contratos e (ii) nova licitação, dentre as quais, questiona-se:

- (a) Considerando renovação contratual, cabe a supressão e readequação proposta? Se factível, qual o impacto gerado nos contratos? Tal impacto poderia refletir na frequência, qualidade e, valor da tarifa? (
- b) Na Audiência Pública foi informado que a nova licitação já estaria com os “critérios formatados”. Sendo assim, solicita-se informações acerca de tais critérios técnicos e a disponibilização integral dos respectivos estudos.

**Questão 5** – No projeto relata-se o atual funcionamento de 24 estações e a previsão de operação de 29, contudo não esclarece quais seriam as 5 estações complementares (deduz-se que 3 sejam no Plano Piloto, 104 sul, 106 Sul e 110 Sul).

**Questão 6** – Da minuta do Edital constam os seguintes itens:

19.1.5.1. A Concessionária poderá celebrar um acordo operacional com as demais delegatárias dos serviços integrantes do STPC, para formação da Entidade Associativa, no âmbito da qual assumirá responsabilidades adicionais com relação ao SIT, observado o direito da Concessionária ao equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

19.3.1. Ao longo do Prazo da Concessão, as características de funcionamento e especificações operacionais da Rede Metroviária poderão ser ajustadas às necessidades de aumento e aprimoramento da integra-



**MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO**  
**MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS**  
*PROMOTORIA DE JUSTIÇA DE DEFESA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL*

ção da Rede com os demais modos de transporte do STPC, bem como de desenvolvimento urbano, de racionalidade operacional e de equilíbrio econômico-financeiro do Contrato.

Quanto ao item 19.1.5.1, solicita-se esclarecer/detalhar quais responsabilidades adicionais poderiam ser assumidas pelo consórcio e se há possibilidade de sobreposição às atribuições da Companhia do Metropolitan do Distrito Federal.

Quanto ao item 19.3.1, solicita-se esclarecer/detalhar quais especificações operacionais poderiam ser ajustadas visando a integração com os demais modos de transporte e que impactos poderiam gerar (econômicos e técnicos).

**Questão 7** – A análise econômica foi efetivada com base em taxas de juros e demais parâmetros financeiros e econômicos previstos em 2019. Com a pandemia, taxas de juros, risco de crédito, estimativas de crescimento, dentre outros, sofreram modificações significativas. Diante de tal cenário ainda é válido o estudo econômico e financeiro apresentado? Questiona-se o mesmo com relação às estimativas de demanda.

**Questão 8** – Propõe-se uma divisão igualitária da tarifa entre metrô (50%) e ônibus (50%). Qual o impacto do referido pressuposto nos valores de ressarcimento por parte do GDF via complementação da tarifa técnica?

**Questão 9** – Foi prevista taxa interna de retorno (TIR) do projeto de 7,54% aa e do acionista, de 12% aa. Considerando outros projetos de concessão de maior porte (inclusive a implantação física), observa-se que a TIR acionista se encontra acima do praticado na esfera federal. Considerando, ainda, os efeitos da pandemia nas taxas de empregos, juros, crescimento econômico e outros, questiona-se se a TIR proposta ainda se mantém válida.

**Questão 10** – Com base no relatado déficit de demanda e, paralelamente, na previsão de maior integração entre os modos de transporte, previu-se Tarifa Técnica de Remuneração (TTR) inicial de R\$ 5,2190 (calculada com base no valor de R\$ 5,00). Em contraponto, as Minutas do Edital e do Contrato preveem o valor de R\$ 5,0907. A esse respeito, esclarecer:

- a) O valor da TTR (R\$ 5,2190 ou R\$ 5,0907);
- b) Considerando que a TTR foi calculada com base no valor de tarifa de R\$ 5,00, que atualmente alcança o valor de R\$ 5,50, esclarecer se há previsão de reajuste/readequação da TTR.



**MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO**  
**MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS**  
*PROMOTORIA DE JUSTIÇA DE DEFESA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL*

**Questão 11** – A Tarifa Técnica de Remuneração (TTR) é composta pelas contraprestações A, referente às melhorias a serem efetivadas nos primeiros 5 anos, e B, relativa à aquisição de 10 trens. A esse respeito esclarecer:

- a) Na Minuta de Edital e Minuta de Contrato consta CPA = R\$ 242.943,46 /mês e estação, contudo, na avaliação econômica financeira consta CPA = R\$ 233.306,04 /mês e estação. Esclarecer a diferença existente entre os valores.
- b) Na Minuta de Edital e Minuta de Contrato consta CPB = R\$ 511.187,59 /trem, mas a avaliação econômica financeira demonstra CPB = R\$ 419.173,83 /trem. Esclarecer a diferença existente entre os valores e suas origens.
- c) Esclarecer qual o valor total de cada trem a ser adquirido e o modo de orçamento.
- d) Consta a previsão de reajustamento anual das contraprestações em função do ICPA e IGPM, entretanto, não está clara a necessidade de reajuste nas contraprestações, uma vez que será efetivado financiamento de 70% do CAPEX previsto. À época da aquisição dos trens ainda restariam cerca de R\$ 82,33 milhões (prevista para 2029). Tal valor é suficiente para a aquisição dos trens? Porque a utilização dos índices ICPA e IGPM?

**Questão 12** – O reajuste anual da TTR é previsto com base no IPCA (85%) e Custo da Energia (15%), mas do início da concessão até o 10º ano e do 13º ao 23º ano a TTR é composta ora pela contraprestação A, ora pela contraprestação B. Assim, esclarecer:

- a) haverá sobreposição de reajustes?
- b) origem e embasamento da fórmula utilizada para o reajustamento.

**Questão 13** – O valor de TTR foi estabelecido com base em pressupostos como isenção fiscal e desoneração da folha de pagamento. Em caso de não concretização de tais pressupostos, a TTR passaria de R\$ 5,2190 para R\$ 5,48. A diferença de R\$ 0,261 (R\$ 5,48 – R\$ 5,2190) será absorvida pela Administração Pública?

**Questão 14** – O projeto prevê a aquisição de energia no mercado livre. Foi avaliado o impacto de tal opção na arrecadação da CEB? Haverá garantias de fornecimento contínuo e adequado da energia, de forma a não inviabilizar a operação do sistema metroviário?

**Questão 15** – Um dos principais pontos debatidos na audiência pública foi a possibilidade de demissão dos funcionários do MetrôDF. A SEMOB esclareceu que aqueles que não forem absorvidos pela concessionária poderão ser realocados, preservando-se todas as garantias, principalmente o salário. A esse respeito, solicita-se esclarecer a forma de viabilização da proposta e os custos gerados, ou seja:



**MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO**  
**MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS**  
*PROMOTORIA DE JUSTIÇA DE DEFESA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL*

- a) Em caso de absorção da mão de obra pelo metrô, como se daria tal processo quanto as responsabilidades dos encargos trabalhistas e a manutenção dos direitos, inclusive no que se refere a salários?
- b) Em caso de não absorção da mão de obra pelo metrô, o funcionário teria a garantia da realocação na concessionária e manutenção dos salários? Foram avaliadas as possibilidades de desvio de função e subutilização da mão de obra? Qual seria o impacto na redução de custos para a folha de pagamentos do metrô, uma vez que seriam mantidos os custos com pessoal?

**Questão 16** – Consta no Edital a previsão de compartilhamento de receitas extraordinárias entre concessionária e o GDF através de redução nos valores de subvenção: em 20% do lucro líquido (no caso da inexistência de investimentos adicionais àqueles previstos no Contrato) e 10% do lucro líquido quando da constituição de nova empresa que vise a exploração atividades e projetos associados (na necessidade de investimentos adicionais àqueles previstos no Contrato). Além disso, se prevê a exploração imobiliária, mas sem especificação do formato. Diante do exposto:

- a) Embasar os percentuais adotados (20% e 10%);
- b) Esclarecer se para a exploração imobiliária será adotado compartilhamento de receita e, no caso, quais os percentuais a serem adotados, embasando-os.

**Questão 17** – Avaliando a Matriz de Risco de Demanda (ver Figura a seguir) observa-se a previsão de risco compartilhado. Para cenários de demanda de 60% a 90%, é previsto reajuste na tarifa técnica. Considerando:

- (a) O incerto cenário econômico pós pandemia (estimativas de crescimento e emprego distintas das previstas em 2019);
- (b) A amplitude dos percentuais adotados para reajustamento da TTR em função da demanda;
- (c) Que, em geral, as concessões federais são realizadas com risco de demanda integral do concessionário. Questiona-se: haverá revisão dos parâmetros adotados? Há demonstração técnica de que a probabilidade de oscilação abaixo de 90% da demanda estimada é reduzida? Foi realizada a quantificação do impacto aos cofres públicos para os casos de demanda inferior e equivalente a 60%, 70%, 80% e 90% da projetada?





**MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO**  
**MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS**  
*PROMOTORIA DE JUSTIÇA DE DEFESA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL*

**Questão 18** – Foi estabelecido como garantia contratual da concessionária o valor de R\$ 93.794.695,50, referente a 10% do valor investido (CAPEX) do 1º ao 5º ano e 5% do valor investido (CAPEX) do 6º ano até o final da concessão. Observa-se que a garantia representa 9,34% do montante total a ser investido como CAPEX, o que representa valor equivalente às melhorias no Sistema Elétrico. O valor da garantia contratual será revisto?

ITEM	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2029	2031	2036	2041	2046	Total
<b>Material Rodante</b>	65,1	65,1	65,1	52,3	52,3	0,0	378,6	0,0	0,0	0,0	0,0	678,4
<b>Oficina</b>	10,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	10,7
<b>Equipamentos Elétricos e Eletrônicos</b>	37,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	37,0
<b>Civil</b>	21,5	12,0	12,0	7,5	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	53,0
<b>Via Permanente</b>	15,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	15,3
<b>Energia</b>	26,3	26,3	26,3	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	79,0
<b>Modernização CCO</b>	21,9	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	21,9
<b>Sinalização</b>	37,3	9,2	9,2	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	55,6
<b>Mobiliário e Equipamento de Escritório</b>	15,0	0,0	0,0	0,0	0,0	1,2	0,0	1,2	1,2	1,2	1,2	21,0
<b>Estação 104 Sul</b>	10,7	10,7	10,7	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	32,1
<b>CAPEX TOTAL</b>	<b>260,7</b>	<b>123,2</b>	<b>123,2</b>	<b>59,8</b>	<b>52,3</b>	<b>1,2</b>	<b>378,6</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>	<b>1,2</b>	<b>1.003,9</b>

**Questão 19** – O projeto prevê a possibilidade de royalties e compensações financeiras, dividendos da CEB, CAESB e Terracap e o pagamento pelo serviço público de estacionamento rotativo pago de veículos em logradouros públicos e áreas pertencentes ao DF comporem a garantia contratual. No que tange ao serviço público de estacionamento rotativo pago, o Projeto Zona Verde ainda se encontra em discussão. Caso o referido projeto não se concretize, será prevista outra forma de garantia?

**Questão 20** – O projeto de modelagem da parceria público-privada para implantação do Veículo Leve sobre Trilhos na via W3 prevê o Metrô-DF como ente fiscalizador. Com a privatização do Metrô, permanecerá essa solução, em que ente privado fiscalizaria outro?

**Questão 21** – Uma vez implantado o VLT, que irá operar com integrações com o Metrô e o STPC, como será o compartilhamento das receitas de bilhetagem?

**Questão 22** – No edital de licitação dos serviços de concessão do Metrô haverá dispositivos que impeçam a participação das mesmas empresas que operam o STPC e o VLT?



**MINISTÉRIO PÚBLICO DA UNIÃO**  
**MINISTÉRIO PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL E TERRITÓRIOS**  
*PROMOTORIA DE JUSTIÇA DE DEFESA DO PATRIMÔNIO PÚBLICO E SOCIAL*

**Questão 23-** Considerando as limitações da atual linha do metrô-DF, em termos de quantidade de passageiros atendidos e da insuficiente segurança, eficiência, conforto do serviço, pergunta-se:

- a) Foram realizados estudos para a utilização de energia fotovoltaica nos vagões, nas estações e nos terminais do Metrô, tendo em vista que, além de aportar energia limpa, essa medida pode contribuir para a redução dos custos de operação?
- b) Como será feita a reestruturação das linhas de ônibus para assegurar a alimentação das estações de Metrô?
- c) Foram pensadas medidas para a melhoria do conforto e segurança dos usuários, como modernização do CCO para maior frequência; climatização dos vagões; instalação de câmeras de segurança, etc?
- d) Haverá instalação de bicicletários junto às estações e de pontos para carregamento para baterias elétricas?