

METRÔ PÚBLICO É METRÔ ESTATAL

Brasília, 2019

1ª EDIÇÃO - JAN/2020



SOBRE O METRÔ DF

O Metrô-DF é uma empresa pública de direito privado, sob a forma de sociedade por ações, e foi criada pelo artigo 1º da Lei GDF n.º 513, de 28 de julho de 1993. Vinculada à Secretaria de Estado de Mobilidade e regida pela Lei Federal n.º 6.404/1976, a empresa integra a administração indireta do Distrito Federal, conforme artigo 3º, inciso II e parágrafos da Lei Federal n.º 4.545, de 10 de dezembro de 1964. O Metrô-DF tem por competência planejar, projetar, construir, operar e manter o sistema de transporte público coletivo sobre trilhos do Distrito Federal.

A equipe de trabalho do Metrô-DF é composta majoritariamente por empregados concursados, que se empenham diariamente para cumprir a missão da empresa de transportar mais de 40 milhões de cidadãos ao ano. A experiência desses trabalhadores lhes confere credibilidade e eficiência para entregar um serviço público de qualidade e atender, assim, aos anseios da sociedade.

Em setembro de 2015, com a aprovação da Emenda Constitucional nº 90 – que altera a redação ao artigo 6º da Constituição Federal, o transporte no Brasil passa a ser reconhecido como direito social e a compor o rol das garantias essenciais ao bem-estar dos cidadãos, assim como educação, saúde, segurança, moradia e previdência.

Ao atribuir caráter universal ao transporte, a legislação indica que a administração pública deve ofertar esse serviço a todos os cidadãos, por meio da adoção e fortalecimento de políticas públicas voltadas a provê-lo.

O principal objetivo do transporte metroviário é prestar serviços de excelência à população, pelo menor custo possível e sem finalidade lucrativa.

O Metrô-DF tem responsabilidade adicional, dado que integra o sistema de transporte público coletivo de Brasília, capital federal do Brasil, área tombada e considerada patrimônio cultural da humanidade. A empresa é corresponsável, portanto, pela preservação do projeto urbanístico e dos valores históricos da cidade.

O transporte coletivo do DF é composto por dois sistemas: o de ônibus – já totalmente concedido à iniciativa privada – e o metroferroviário. O projeto de privatização do Metrô proposto pelo Governo do Distrito Federal significa, portanto, o último estágio de privatização de todo o sistema de transporte do DF.

Como defensores do transporte público, várias são as nossas preocupações em relação à possível privatização do Metrô, em especial a manutenção do atendimento de qualidade à população e a proteção do patrimônio público de Brasília.



Operação comercial Metrô-DF

DADOS E NÚMEROS

* A malha metroviária do Distrito Federal tem aproximadamente 42 quilômetros de extensão e 24 estações em operação comercial.

* O sistema é composto por dois trechos em operação comercial: a Linha Verde (que atende o ramal Ceilândia) e a Linha Laranja (que atende o ramal Samambaia), além de um trecho comum entre as Linhas, denominado Tronco, que vai da Estação Central à Estação Águas Claras.

* A frota é composta por 32 trens, sendo 20 da série 1000 (mais antiga), com capacidade para transportar 1400 usuários e 10 da série 2000 (mais nova), com capacidade para transportar 1356 usuários. Na via, os trens circulam à velocidade média de 45 km/h e à velocidade máxima de 80km/h.

* O Metrô-DF proporciona a seus usuários um serviço de locomoção mais rápido e com menor tempo de espera do que qualquer outro meio de transporte. Em horário de pico e em dias úteis, há 24 trens em circulação, com tempo de espera de 3min35s no trecho da Estação Central à Estação Águas Claras; de 5min20s no trecho Ceilândia; e de 10min30s no trecho Samambaia.

* É de 96,56% a taxa de execução das viagens realizadas pelo Metrô-DF em relação às viagens programadas. Em 2018, foram realizadas 17.805 viagens.

* O Metrô-DF transportou 40.213.236 usuários ao longo do ano de 2018, o que representou um acréscimo de 9,86% em relação a 2017 e gerou aumento de 7,78% nas receitas tarifárias. A média mensal de passageiros transportados subiu de 3,05 milhões em 2017 para 3,3 milhões em 2018.

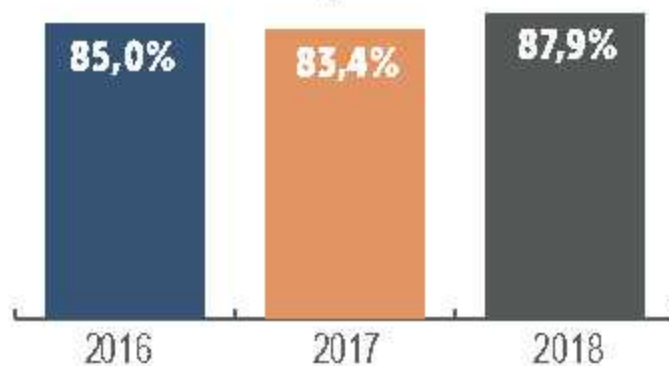
* O Metrô-DF conta com uma equipe especializada, que garante a segurança do usuário em qualquer ponto de embarque e desembarque e é composta por 949 empregados na atividade fim. Para o exercício das atividades, o empregado é habilitado por meio de cursos de formação nas áreas da operação e manutenção do sistema metroviário. Destaca-se o treinamento específico dos empregados de estação e de segurança para o contato pessoal com os usuários nos atendimentos a Pessoas com Deficiência, primeiros socorros, mal súbitos e combate a incêndio, dentre outros.



Funcionários do CSO realizam parto de emergência na Estação Shopping

* Em março e abril de 2019, foi realizada uma pesquisa de avaliação dos serviços prestados pelo Metrô-DF junto aos usuários, que revelou um índice de satisfação de 87,9% com o sistema. Essa é a segunda melhor avaliação de satisfação entre todas as linhas de metrô do Brasil.

SATISFAÇÃO GERAL



Fonte: Metrô-DF
Elaboração: DIEESE/2019.

PRIVATIZAR NÃO É A SOLUÇÃO

O QUE É CONCESSÃO?

Segundo a Lei 8.987/95, concessão de serviço público é a delegação contratual da prestação de um serviço originalmente de competência do Poder Público, através de licitação, na modalidade de concorrência. A concessão deve ocorrer de modo adequado a satisfazer condições de eficiência, segurança, regularidade, tarifas e modernização de equipamentos, conservação, melhoria e expansão do serviço.

A PRIVATIZAÇÃO E REESTATIZAÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS NO MUNDO

Nos anos 80, diversos países no mundo, em especial na Europa, aderiram a políticas econômicas neoliberais, que, entre outras medidas de desregulamentação, prescreviam a privatização de serviços públicos. Algumas décadas após a adoção de modelos de concessão desses serviços, passou-se a observar a reversão do processo, com a reestatização das empresas. Segundo a Transnational Institute (TNI), os países que mais reestatizaram seus serviços públicos entre os anos 2000 e 2017 foram:

Mapa das reestatizações

■ Países que reestatizaram serviços



Países que mais reestatizaram serviços, entre 2000 e 2017

1	Alemanha	348
2	França	152
3	Estados Unidos	67
4	Reino Unido	65
5	Espanha	56

Fonte: Transnational Institute (TNI)

Arte: UOL

No que se refere aos sistemas metroviários de alta qualidade, há inúmeros exemplos de linhas de metrô total ou parcialmente estatais, como em Madri, Espanha; Tóquio, Japão; Chicago, Estados Unidos; Londres, Inglaterra; Paris, França; Nova York, Estados Unidos; Nova Délhi, Índia; Moscou, Rússia; Pequim, China; São Paulo, Brasil; Copenhague, Dinamarca; Seul, Coreia do Sul; e Berlim, Alemanha.

É importante lembrar que o Chile vem enfrentando uma onda de protestos contra a lucratividade, corrupção e ausência de controle e transparência em serviços essenciais que são direitos sociais. Rapidamente foi incorporado à pauta o descontentamento com a qualidade dos serviços públicos prestados (tal qual as "Jornadas" de Junho de 2013, no Brasil).

O TRANSPORTE METROVIÁRIO NO BRASIL

No Brasil, existe metrô em oito estados: São Paulo, Rio de Janeiro, Minas Gerais, Piauí, Ceará, Pernambuco, Bahia, Rio Grande do Sul – e no Distrito Federal.

Nos estados da Bahia e do Rio de Janeiro, o sistema é totalmente concedido à iniciativa privada; já no estado de São Paulo, a concessão é parcial. Em todas as situações, o Estado precisou investir em infraestrutura e tecnologia para, posteriormente, realizar o processo de concessão. Casos como o de São Paulo e do Rio de Janeiro já demonstram que a privatização não gerou benefícios à população e aos cofres públicos, vejamos:

RIO DE JANEIRO

A dívida do Estado do RJ com a Concessionária CCR já ultrapassou 100 milhões de reais, pois a demanda projetada ficou muito além da demanda manifesta. O fundo garantidor já foi todo consumido e o Estado do Rio de Janeiro não o recompôs. Caso o Estado não possa arcar com os altos subsídios e o contrato de concessão deixe de ser atrativo para a iniciativa privada, esta abrirá mão da concessão, como está prestes a acontecer com o VLT Carioca.

GI

RIO DE JANEIRO

Ministério Público Especial pede nova licitação do metrô do Rio por monopólio, sobrepreço e sumiço de documentos

Procuradores citam 'montanha de absurdos' em concessões. Setrans diz que eles repetem argumentos de representação arquivada, e Metrô afirma cumprir com obrigações e satisfazer usuários.

Fica a pergunta: Se a Concessionária abrir mão do negócio, quem operará o sistema? O serviço deixará de ser disponibilizado?



Luiz Souza/Estadão Conteúdo - 6.6.16
O Veículo Leve Sobre Trilhos (VLT), RIO DE JANEIRO

SÃO PAULO

O índice de satisfação dos usuários da linha 4 – Amarela do metrô paulistano, que é totalmente privatizada, teve aprovação de 89% dos usuários, aprovação semelhante à do Metrô-DF, que não dispõe das garantias e mitigações de risco de uma concessionária e tem 10 anos a mais de atividade. Quanto à qualidade dos serviços prestados, a linha 1 - Azul do Metrô de São Paulo, que tem mais de 40 anos de operação e conta com tecnologia da década de 70 em alguns sistemas, tem maior confiabilidade que a linha 4, que tem apenas nove anos de operação e tecnologia moderna.



COTIDIANO

Nº de acidentes com passageiros na linha amarela do Metrô de SP cresce 33% em um ano.

ÔNIBUS NO DF JÁ É PRIVATIZADO

O Ministério Público do Distrito Federal e Territórios (MPDFT), juntamente com o Instituto de Fiscalização e Controle (IFC), deu início, em 21 de agosto de 2019, à primeira auditoria cívica do transporte público rodoviário do DF. Com o projeto "Como anda meu ônibus", os cidadãos poderão avaliar, durante um ano, os ônibus da cidade. Para isso, basta preencher o questionário disponível nos endereços eletrônicos: www.mpdft.mp.br/site/meuonibus/ e www.ifc.org.br/meu-onibus.

Até hoje, não há registro de pesquisas de satisfação em relação aos ônibus no DF. Já o Metrô-DF realiza uma pesquisa anual de satisfação junto aos usuários do transporte, disponibilizada no endereço eletrônico: www.metro.df.gov.br.



Transporte Público de Ônibus do DF

O QUE DIZEM OS ÓRGÃOS?

De acordo com a 7ª Promotoria de Justiça e Defesa do Patrimônio Público e Social, constatou-se que: "É uma política pública cara que não entrega ao cidadão um serviço de qualidade. Há muitas reclamações. O projeto 'Como anda meu ônibus', que durante um ano vai permitir que os usuários do transporte público rodoviário avaliem o serviço, vai ajudar os gestores públicos a traçarem as melhores estratégias para o setor".



O QUE É TARIFA TÉCNICA

É o valor que as empresas recebem por passageiro transportado e embute os custos de operação e o retorno financeiro aos donos das companhias de ônibus. Para exemplificar: se o passageiro paga R\$ 4,00, mas a tarifa técnica é equivalente a R\$ 8,00, o valor pago pelo Estado a título de equilíbrio seria de R\$ 4,00 por passageiro.

No sistema Metroviário, por ser mais complexo e caro, o repasse é superior ao do sistema rodoviário. O exemplo mais recente é o do metrô do Rio de Janeiro, cidade que se encontra em dificuldade financeira e não está conseguindo arcar com o cumprimento do contrato, que é de aproximadamente 1 bilhão por ano.

QUAL O VALOR REPASSADO PARA OS DONOS DAS EMPRESAS?

A Procuradoria Distrital dos Direitos do Cidadão (PDDC), do Ministério Público do Distrito Federal e Territórios (MPDFT) mapeou todos os repasses do Governo do Distrito Federal (GDF) ao sistema de transporte público rodoviário coletivo do DF, de 2014 a 2018. No último ano, além da tarifa paga pelos usuários, o GDF repassou às empresas detentoras das linhas cerca de R\$ 650 milhões – aumento de mais de 200% se comparado a 2014. Vejam os gráficos a seguir.

VALORES PAGOS PARA O TRANSPORTE PÚBLICO DO DISTRITO FEDERAL



FONTE: https://www.mpdft.mp.br/portal/pdf/noticias/agos18_2019

VALORES PAGOS POR PROGRAMA DO TRANSPORTE PÚBLICO DO DF 2014 a 2018



- Complemento de tarifa (equilíbrio econômico*)
- Passes Livre Estudantil
- Passes Livre PNE

FONTE: https://www.mpdft.mp.br/portal/pdf/noticias/agos18_2019

O Gráfico 01 representa a evolução do total gasto com o Sistema de Transporte Público do DF, somados os 3 programas (Equilíbrio e compensação de tarifa técnica; Passes Livre Estudantil e Passes Livre PNE), de 2014 a 2018. E o Gráfico 02, demonstra o valor total gasto correspondente a cada um desses programas entre 2014 e 2018.

COMO SÃO FEITOS OS RATEIOS DA INTEGRAÇÃO NO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO NO DF?

PASSAGEM DE IDA



R\$ 5,00



R\$ 0,00



R\$ 0,00

Ao fim do mês, o GDF repõe às empresas que operam o ônibus 1 e o ônibus 2 os valores integrais da tarifa acrescidos dos subsídios.

PASSAGEM DE VOLTA



R\$ 3,00



R\$ 2,00



R\$ 0,00

Ao fim do mês, o GDF não repõe ao metrô os R\$ 5,00 referente à integração, portanto, o transporte é feito gratuitamente.

VOCÊS SABIAM QUE O METRÔ ARCA COM OS CUSTOS DE MATERIAL E PESSOAL PARA MANTER:

- as vias em que circula;
- as estações de embarque e desembarque;
- o sistema que faz a energia chegar até ele desde a CEB até os trens;
- o sistema de telecomunicações e sinalização;
- a segurança do sistema;
- a estrutura de engenharia para desenvolver e executar projetos de modernização e expansão das linhas;
- a limpeza de todo o sistema.

VOCÊS SABIAM QUE O GDF PAGA PELAS EMPRESAS DE ÔNIBUS O EQUIVALENTE A ESSES MESMOS CUSTOS?

- vias permanentes;
- paradas;
- sistema de semaforização;
- sinalização das vias;
- garantia de segurança (PM);
- planejamento, projeto e implantação das vias em que os ônibus circulam.

E SE O METRÔ, ASSIM COMO AS EMPRESAS DE ÔNIBUS, NÃO TIVESSE QUE CUSTEAR AS DESPESAS ACIMA APRESENTADAS?

O Metrô-DF teria uma redução em suas despesas na ordem de R\$ 210 milhões/ano.

Fonte: Demonstrativo financeiro e de recursos humanos/base Abril de 2019 do Metrô-DF



"Quero tranquilizar a todos empregados do Metrô, assim como das demais empresas. O nosso processo de privatização vai preservar todos os empregos. Nós vamos garantir o emprego de todos eles".

(Metrópoles, 13/07/2019)

Não há hoje garantia legal de estabilidade ao empregado público no caso de privatização/concessão. A solução para esse problema seria a criação de Proposta de Emenda à Lei Orgânica, no âmbito do Distrito Federal, de autoria do Governador. Em 2015, houve uma proposta nesse sentido (PELO - 018/2015), apresentada

pelo até então deputado distrital Wellington Luiz, que foi arquivada por vício de iniciativa. Cabe lembrar que a redação da proposta foi de responsabilidade do escritório do advogado trabalhista Ibaneis Rocha, advogando para o SINDSER-DF.



"Tenho a consciência de que qualquer empresa que venha visará o lucro, mas vai ter que fazer um bom serviço e dar um bom retorno."

(Metrópoles, 25/06/2019)

Caso venha a conceder o Metrô-DF, o Governo do Distrito Federal terá que assegurar, com verba dos cofres públicos, o lucro do empresário. Sabe-se que essa conta será alta, dada a complexidade do sistema metroviário e que, além dos altos custos, não há garantia de que a concessionária realize um bom trabalho, especialmente diante da experiência de algumas

(empresas prestadoras de serviços que já operam no metrô do DF - como as de manutenção de trens e edificações -, que apresentam resultados aquém dos desejados. Ainda há de se considerar que pode não ser preservado o quadro de funcionários concursados, responsáveis pela realização de um serviço aprovado por 87,9% dos usuários.



Estamos na capital da República com um metrô de mais de 20 anos que não passou por nenhum trabalho de modernização. Hoje, ele passa por canibalização dos trens, linhas sem manutenção adequada". *(Metrópoles, 25/06/2019)*

Em 2015, o Governo Federal aprovou projetos para a modernização e expansão do Metrô-DF. Desde então, foram publicadas licitações e iniciados os contratos para execução. Entre as inovações realizadas nos últimos anos, destacam-se a primeira e a segunda estação com captação de energia solar e totalmente sustentáveis da América Latina: a Estação Solar Guariroba (Ceilândia) e a estação Samambaia Sul. Outros investimentos foram aplicados em telefonia fixa; transmissão de dados; e rádio e

sonorização; e resultaram em implantação de call center na Ouvidoria; em mensagens de voz audíveis e limpas nas estações; em rádio digitais em todos os trens, viaturas e estações; além de torre para telecomunicações de última geração na sede da companhia, em Águas Claras. Nova rede para transmissão de dados operacionais foi totalmente atualizada, inclusive com a completa substituição do painel obsoleto da sala do Centro Controle Operacional (CCO), local onde se realiza o controle do tráfego de trens.

EXPEDIENTE

**SINDMETRÔ/DF - Sindicato dos Trabalhadores em Empresas de Transportes Metroviários
do Distrito Federal**

Sede: Av. Pau Brasil, Lote 06, Ed. E-Business, Sala 2203, Águas Claras, Brasília-DF. CEP: 71.916-500

Telefone: 3322-4778.

Email: sindmetrodf@gmail.com

Horário de funcionamento: Segunda a sexta, das 9h às 18h.

Instagram: [sindmetrodf](https://www.instagram.com/sindmetrodf)

As fontes utilizadas nesta Cartilha podem ser acessadas em nossa página da web:

WWW.SINDMETRODF.ORG.BR

