RELATÓRIO DE MANIFESTAÇÕES E CONTRIBUIÇÕES PÚBLICAS NÃO RELACIONADAS À AUDIÊNCIA PÚBLICA

AUDIÊNCIA PÚBLICA PARA A CONTRATAÇÃO DE EMPRESA PARA FORNECIMENTO DE 15 TRENS DA SÉRIE 3000 E MODERNIZAÇÃO DO SISTEMA DE SINALIZAÇÃO E CONTROLE PARA A COMPANHIA DO METROPOLITANO DO DISTRITO FEDERAL - METRÔ-DF.

Encaminhamos perguntas e respostas **não relacionadas** à Audiência Pública realizada em 16/05/2025, no auditório do Metrô-DF, com transmissão ao vivo e participação presencial de representantes do setor metroferroviário, fornecedores potenciais, especialistas e demais interessados da sociedade civil:

Respostas 01 a 19 sob responsabilidade da Diretoria de Operação e Manutenção:

01) Por que estão colocando um trem sentido Samambaia e outro sentido Ceilândia no horário de pico, ao invés de dois Ceilândia seguidos, como era feito antes? A linha Ceilândia é a maior, tem muito mais estações, mais passageiros e fica muito sobrecarregada assim.

RESPOSTA: Nos horários de maior demanda, conforme estabelecido pelo Programa Horário vigente, o padrão operacional consiste na alternância de trens partindo da Estação Central em direção aos terminais, na proporção de 2 para Ceilândia e 1 para Samambaia. Em situações específicas, devido a alguma ocorrência operacional no sistema, essa razão pode ser temporariamente ajustada para 1:1.

02) Na estação Praça do Relógio houve uma pintura das paredes no ano passado, e retiraram um dos bancos de espera para realizar a pintura. Depois da finalização, esse banco não foi colocado de volta no lugar. Por que? O que fizeram com esse banco? Os passageiros não podem ter o mínimo de conforto?

RESPOSTA: A quantidade de bancos instalados nas plataformas de metrô é definida com base em critérios técnicos, normativos e operacionais que visam garantir a segurança, acessibilidade e conforto dos usuários, sem comprometer a fluidez da circulação e a operação do sistema. Ressaltamos que diante da ação do tempo, vários bancos sofrem desgastes diários, e seguiram para reparos, nesse sentido, informamos que há um estudo interno para verificar a possibilidade de aquisição de novos equipamentos para substituição.

03) O tempo de espera é RIDÍCULO. Em São Paulo, que tem uma linha muito mais complexa, o tempo de espera é de 3 minutos no horário de pico. Aqui passa de 7.

RESPOSTA: O intervalo entre trens é determinado por diversos fatores, incluindo a demanda de passageiros, a frota disponível, a distância entre as estações, as características da infraestrutura e a tecnologia de sinalização empregada. No caso de São Paulo, a elevada densidade populacional, aliada ao porte do sistema, possibilita uma frequência mais reduzida. Em Brasília, o contexto operacional e as condições estruturais diferem, impactando diretamente no tempo de espera.

04) Por que não há um sistema de ar condicionado nos vagões? Todos os dias eu saio pingando suor QUE NEM É MEU.

RESPOSTA: Os atuais trens não corportam a instalação de equipamentos de ar condicionado sem que haja profundas alterações em seu sistema elétrico, isso porque tal item não foi previsto à época da elaboração dos projetos. Os novos trens (série 3000) tem a previsão de incluir esses equipamentos.

05) O horário de funcionamento também é vergonhoso. Deveria funcionar até mais tarde e abrir mais cedo.

RESPOSTA: Os horários de funcionamento do METRÔ-DF são definidos de forma criteriosa, buscando equilibrar a demanda dos usuários com a necessidade de realizar atividades indispensáveis, como manutenção preventiva e corretiva, modernizações, testes técnicos e treinamentos operacionais. Essas intervenções, fundamentais para assegurar a segurança, a confiabilidade e a eficiência do sistema, são normalmente executadas fora do período de funcionamento comercial.

Horário de funcionamento do METRÔ-DF:

- De segunda a sábado, das 5h30 às 23h30;

- Aos domingos, das 7h às 21h30;

- Aos feriados, das 7h às 19h.

06) Há semanas que o serviço piorou muito. Trens cada vez mais espaçados e, consequentemente, lotados. Hoje quase não entro na estação Ceilândia Norte (início do trajeto) no horário de 07:30. Nas seguintes, nem se fala. Tempo entre trens de 15 min no painel. Isso sem falar nas frequentes quebras, "problemas operacionais", inabilidade dos condutores (aceleram e freiam muito no deslocamento, num "efeito iô-iô") e na má qualidade da via (muito balanço) O serviço é ruim há muito tempo. Mas esse ano estão caprichando e está especialmente humilhante para os trabalhadores da capital do país.

As ações anunciadas na AP conseguirão tratar essas ocorrências cada vez mais frequentes?

RESPOSTA: A manutenção do Metrô do Distrito Federal é realizada de forma contínua e estratégica com o objetivo de garantir a segurança, a confiabilidade e a eficiência da operação metroviária que atende milhares de passageiros diariamente. As atividades de manutenção corretiva e preventiva da frota são centralizadas no Complexo de Manutenção localizado no Pátio Águas Claras, onde equipes especializadas atuam em regime de plantão para intervir rapidamente em caso de ocorrências.

Todos os trens (séries 1000 e 2000) são submetidos, mensalmente, a intervenções de manutenção preventiva, em conformidade com as diretrizes estabelecidas pela Engenharia de Operação e Manutenção do METRÔ-DF. O referido cronograma contempla atividades sistematizadas de inspeção, ajustes e substituição de componentes, com o objetivo de mitigar falhas e preservar a confiabilidade operacional da frota.

Além disso, são realizadas as manutenções preventivas e corretivas na Via Permanente, no Sistema de Alimentação Elétrica e Ventilação, Sistema de Sinalização e Controle e na infraestrutura das estações e demais edificações de todo o METRÔ-DF.

07) Outro aspecto essencial é a pontualidade e previsibilidade do serviço. Um modelo inspirador é o do metrô de São Paulo, que conta com cronômetros digitais nas plataformas, indicando em tempo real a contagem regressiva para a chegada do próximo metrô. Essa transparência dá mais segurança aos passageiros, permitindo melhor planejamento do tempo e reduzindo a sensação de incerteza durante a espera. A adoção dessa tecnologia no DF contribuiria significativamente para a confiança no sistema.

Outro ponto crucial é a ampliação do horário de funcionamento aos domingos, especialmente nos dias em que ocorrem concursos públicos, vestibulares e exames importantes. Muitos candidatos dependem exclusivamente do metrô para chegar aos seus locais de prova e frequentemente enfrentam dificuldades com a limitação de horário. Estender a operação dominical é uma medida de inclusão e apoio à educação e ao serviço público.

Apesar das melhorias necessárias, é justo reconhecer e parabenizar o Distrito Federal pela qualidade em diversos aspectos do seu sistema metroviário. O metrô do DF é referência em acessibilidade, com estações adaptadas para pessoas com mobilidade reduzida; em higiene, mantendo vagões e estações limpos e organizados; e pela atuação profissional de sua equipe operacional e de segurança, que se destaca pela cordialidade, eficiência e compromisso com os usuários.

É importante destacar que o Distrito Federal possui potencial técnico, urbano e econômico para desenvolver um sistema de transporte público igual ou até melhor do que os encontrados em países desenvolvidos. Com planejamento, vontade política e

escuta ativa da população, Brasília pode se tornar um exemplo internacional de mobilidade urbana moderna, sustentável e inclusiva.

RESPOSTA: O Metrô-DF já conta com os Painéis de Destino de Trens - PDT nas plataformas das estações, os quais apresentam as informações de previsão de chegada dos próximos trens. Recentemente os monitores das estações foram modernizados, e já se encontram instalados nas estações. A mesma informação de previsão dos trens também é disponibilizada através do Aplicativo Metrô-DF, disponível para celulares Android e Apple.

Desde 11 de maio de 2025, o horário de funcionamento aos domingos foi ampliado em 2h30, operando das 7h às 21h30. Além disso, o Metrô realiza ampliações operacionais extraordinárias sempre que necessário, especialmente em dias de eventos de grande relevância e impacto ao metrô, como atividades culturais, esportivas, manifestações, o Exame Nacional do Ensino Médio (ENEM) e concursos públicos em âmbito distrital e nacional. Essas medidas visam garantir maior inclusão, acessibilidade e apoio à mobilidade urbana em ocasiões de grande impacto social. Portanto, as ampliações já ocorrem para atender concursos públicos e vestibulares, por exemplo.

08) Trens exclusivos, em horários de pico, saindo de Águas Claras para a Estação Central. Trens exclusivos saindo da Central para Águas Claras, em horários de pico.

RESPOSTA: A utilização de trens exclusivos demandaria a reconfiguração da infraestrutura de trilhos e sinalização (necessidade de construção de uma outra linha expressa), uma vez que o sistema atual não foi projetado para suportar esta estratégia.

09) Minha ideia para melhorar a mobilidade e agilizar o transporte de passageiros, transportando assim um número muito maior na mesma viagem:

Qual seria a viabilidade de engatar outro "Trem"? Totalizando 8 carros e, esse trem de 8 carros para duas vezes na estação, sendo puxado pelo carro principal com os primeiros 4 carros e depois os outros 4 carros. Para isso acontecer, seria necessário manter os dois maquinistas para garantir a segurança e ajudar a controlar portas e distâncias. Cada um com os seus 4 carros, mas com somente um sendo o piloto principal, responsável pela velocidade e orientações.

RESPOSTA: Nosso sistema foi projetado para trens com 4 carros, não sendo possível ter um trem maior que nossa plataforma.

10) Utilizo o metrô com frequência e os trens têm apresentado defeitos diariamente causando transtornos para a população. Os trens estão velhos, com pouca ventilação, às vezes lentos e a quantidade também não atende de maneira eficiente pois, mesmo fora dos horários de pico, os problemas geram atrasos e superlotação. Vejo anúncios

falando sobre expansão das linhas, mas isso não adianta se o que temos agora não é um serviço de qualidade. É preciso fazer a substituição dos trens que ficaram obsoletos e aumentar a quantidade dos mesmos a fim de atender a população em um período de tempo de espera mais curto para que não fiquem superlotados.

RESPOSTA: A manutenção do Metrô do Distrito Federal é realizada de forma contínua e estratégica com o objetivo de garantir a segurança, a confiabilidade e a eficiência da operação metroviária que atende milhares de passageiros diariamente. As atividades de manutenção corretiva e preventiva da frota são centralizadas no Complexo de Manutenção localizado no Pátio Águas Claras, onde equipes especializadas atuam em regime de plantão para intervir rapidamente em caso de ocorrências. Além disso, o Pátio Asa Sul apoia as ações de manutenção leve e oferece espaço para estacionamento dos trens fora de operação.

Todos os trens (séries 1000 e 2000) são submetidos, mensalmente, a intervenções de manutenção preventiva, em conformidade com as diretrizes estabelecidas pela Engenharia de Operação e Manutenção do METRÔ-DF. O referido cronograma contempla atividades sistematizadas de inspeção, ajustes e substituição de componentes, com o objetivo de mitigar falhas e preservar a confiabilidade operacional da frota.

Além disso, são realizadas as manutenções preventivas e corretivas na Via Permanente, no Sistema de Alimentação Elétrica e Ventilação, Sistema de Sinalização e Controle e na infraestrutura das estações e demais edificações de todo o METRÔ-DF.

11) Avisos entre as estações (antes de toda estação o maquinista anunciava qual seria a próxima. Hoje em dia, nem toda viagem apresenta esse serviço. Também há poucos avisos sobre a proibição de comércio e consumo de alimentos.

RESPOSTA: Informamos que os trens da frota 1000 não possuem sistema automático de áudio, cabendo ao piloto realizar os avisos aos usuários. Já nos trens da frota 2000, os anúncios são emitidos automaticamente, sendo necessária a intervenção do piloto apenas em situações excepcionais.

Os avisos educativos e informativos, como a indicação da próxima estação e a proibição de comércio ou consumo de alimentos, fazem parte das atribuições do piloto e têm como objetivo orientar e facilitar a viagem dos usuários. Desta forma, os pilotos foram orientados a emitir os avisos de próxima estação e também os de comercio proibido em todas as viagens.

Temos ainda nas estações telas informativas sobre o uso do sistema, regramentos básicos, as redes sociais, o aplicativo do METRÔ e o site do que possui a Carta de Serviços, documento que contém diversas informações do sistema (https://metro.df.gov.br/?page_id=32450).

12) Atendimento ao usuário (não há equipe suficiente de suporte às pessoas com necessidades especiais ou ainda, aos passageiros que estejam em mobilidade reduzida);

RESPOSTA: Informamos ainda que, o METRÔ-DF realiza o acompanhamento especializado de pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, possibilitando maior conforto e segurança durante a permanência no sistema. No ano de 2024 foram realizados mais de 18.800 (dezoito mil e oitocentos) acompanhamentos pelos empregados da Companhia. No ano de 2025, até agosto, já foram realizados 13.033 acompanhamentos. Esse trabalho é um serviço oferecido de auxilio ao deslocamento do usuário com deficiência ou mobilidade reduzida entre a linha de bloqueios até o seu embarque no carro exclusivo, e no seu desembarque até a saída do sistema na linha de bloqueios.

Para melhor atender e monitorar esse público os embarques são realizados no carro líder de cada trem carro esse de uso restrito às mulheres, pessoas com deficiência pessoas com Transtorno do Espectro Autista (TEA).

13) Escadas rolantes (a Estação Ceilândia Centro está com escadas sem funcionamento há vários meses e, quando cobramos, recebemos a máxima de que não há prazo para conserto);

RESPOSTA: As escadas rolantes citadas estão funcionais. O problema já foi saneado.

14) Estações sem manutenção (na Estação Ceilândia Centro em período chuvoso, não se sabe se molha mais dentro ou fora. As pastilhas das paredes estão todas soltando, assim como na Estação Galeria. Era bonita e hoje, nem tanto)

RESPOSTA: As estações passam por constantes processos de manutenção. Em especial a Estação Ceilândia Centro teve parte do telhado impermeabilizado. Na Estação Galeria, as pastilhas foram retiradas e a parede emassada e pintada, além de correção na parte de infiltrações que ocorria na área em frente da bilheteria. No momento, há a realização de atualização tecnológica no elevador da tulipa.

15) Olá, Boa tarde!

Solicito a pintura da cor rosa em todas as entradas dos vagões femininos.

Todo vagão feminino deve ter sua entrada pintada de tinta óleo rosa, o que facilitaria a identificação e aumentaria o respeito.

Em todas as estações, a parte de vagão feminino deverão ser pintadas de rosa, não o vagão mas sim a estação.

Obrigada!

RESPOSTA: No METRÔ-DF, o primeiro carro é destinado não só à mulheres, mas também à pessoas com deficiência e pessoas com transtorno do espectro autista. Como meio de identificar o carro exclusivo, a Companhia instalou sinalizações que consistem em adesivos nas paredes das plataformas e barreiras móveis para delimitação dos espaços das plataformas. Entendemos que essa tratativa atende a todos as pessoas amparadas pela Lei 5.678, de 19 de julho de 2016.

16) Peço encarecidamente que coloquem em pauta nas melhorias do metrô, banheiros públicos em todas as estações, aumentar os trens, tempo de espera, sinalização, superlotação, respeito com o ser humano. Uso metrô desde a inauguração e nunca melhorou, só vem piorando.

RESPOSTA: As Estações não dispõem de banheiros públicos, pois o sistema metroviário é um tipo de transporte de massa com fluxo rápido de passageiros nos embarques e desembarques. Os banheiros/vestiários internos (área de acesso restrito) das estações são destinados ao uso dos empregados, todavia eles estão passíveis de utilização pelos usuários, quando da ocorrência de mal clínico, situações emergenciais, solicitação de pessoas idosas, grávidas, pessoas com deficiência, crianças e demais intercorrências.

Encontra-se em andamento projeto para aquisição de novos trens bem como modernização do sistema de sinalização. A aquisição dos novos trens é pré-requisitos para o aumento da oferta de transporte na forma sugerida.

17) Por que não tem Metrô de 2 em 2 minutos no horário de pico como no Metrô de São Paulo?

RESPOSTA: Conforme citado na resposta ao item 3, o intervalo entre trens é determinado por diversos fatores, incluindo a demanda de passageiros, a frota disponível, a distância entre as estações, as características da infraestrutura e a tecnologia de sinalização empregada. No caso de São Paulo, a elevada densidade populacional, aliada ao porte do sistema, possibilita uma frequência mais reduzida. Lembrando que qualquer sistema metroviário é projetado após estudos de demanda de transporte e, consequentemente, está sujeito a parâmetros de tempo de espera, tamanho de plataforma, tamanho da linha, quantidade de trens em operação, por exemplo.

18) Por que não tem venda de bilhetes por terminal de auto atendimento como em Metrô do mundo todo?

RESPOSTA: O sistema de bilhetagem do METRÔ-DF está em processo de modernização cujo processo de licitação para contratação de Terminais de Autoatendimento (ATMs) está em andamento.

19) Prezados(as), bom dia!

Venho através desse canal sugerir melhorias no metrô do DF;

A primeira seria com relação a questão da compra de novos trens porque os atuais são antigos e apresentam muitos problemas;

Devido a isso, já presenciei quebras de trens, velocidade baixa, demora entre os trens, e consequentemente a superlotação;

Outra sugestão é com relação a manutenção nas estações e nos trechos atuais, percebo que vez ou outra há problemas em determinados trechos, nos quais os trens tem que passar mais devagar;

Sobre as estações, falta manutenção em escadas rolantes, elevadores, e até mesmo em catracas!

A impressão que dá é que o metrô do DF parou no tempo, falta mais investimentos e um olhar mais cuidadoso do governo;

Precisa arrumar o que tem para somente depois ampliar as linhas;

Desde já agradeço pelo espaço para sugerir melhorias.

RESPOSTA: O METRÔ-DF conta com serviços especializados em manutenção de escadas rolantes e elevadores. A empresa que atualmente presta os serviços é a OTIS ELEVADORES LTDA, referência mundial neste tipo de equipamento. Acontece que os equipamentos são acometidos de mau uso e constantes ações de vandalismo, seja por meio de desligamentos intencionais (botão de parada de emergência), seja por ações contundentes realizadas nas mesmas (cortes intencionais de corrimão com objetos cortantes; força aplicada nas laterais das escadas; quebra dos botões de acionamento, etc). Mais de 95% das paradas destes equipamentos são causadas por mau uso e vandalismos.

O Metrô sempre atua, no menor tempo possível para o restabelecimento dos equipamentos. Por vezes, em virtude da extensão dos danos, o tempo de resposta é majorado, porém nunca ignorado e as manutenções são adequadamente prestadas

Resposta 20 sob responsabilidade da Diretoria de Administração:

20) Limpeza e dedetização (é comum encontrar pequenas baratas e às vezes moscas nos vagões).

Acredito que uma força tarefa entre usuários, Metrô e GDF incentivando as boas práticas para cuidado com um patrimônio que é nosso, podemos transformar o nosso transporte em um local mais agradável para as viagens diárias.

RESPOSTA: Informamos que o Metrô-DF tem o Contrato nº 059/2021, cujo objeto engloba a limpeza dos trens, que é executada, diariamente, em três frentes:

1. Limpeza entre viagens (executada na zona de manobra da estação Central) - remoção de poeira, umidade dos bancos e ferragens, bem como a retirada de detritos, lixo e resíduos mediante varrição, catação e passagem de pano úmido;
2. Limpeza de conservação (executada no Pátio Asa Sul) - remoção de poeira, umidade dos bancos e ferragens, bem como a retirada de detritos, lixo e resíduos mediante varrição, catação e passagem de pano úmido;
3. Limpeza profunda (executada no Pátio Águas Claras) - limpeza de toda parte interna dos vagões, utilizando maquinário e produtos adequados para cada superfície.

Quanto à dedetização, informamos que o Metrô-DF possui o Contrato nº 017/2025, que abarca os serviços de dedetização e desinsetização no interior do trens da Companhia, executados trimestralmente. Quando necessárias, são executadas aplicações de reforço sob demanda.

Respostas 21 e 22 sob responsabilidade da Diretoria Financeira e Comercial:

21) Por que não há sinal de celular nas estações subterrâneas? Em São Paulo tem, até em presídio tem, mas no Metrô DF não.

22) Por que não tem sinal de celular ou Wi-Fi no túneis do Metrô DF?

RESPOSTA: Informamos que, desde o ano de 2020, já se encontra em funcionamento o **Wi-Fi Social**, iniciativa que visa disponibilizar rede gratuita de internet aos usuários desta Companhia. O programa resulta de parceria entre o METRÔ-DF e a Secretaria de Ciência, Tecnologia e Inovação do Distrito Federal (SECTI-GDF), tendo como objetivo a promoção da inclusão digital no âmbito do transporte metroviário.

Cumpre ressaltar que, quanto à instalação de rede de dados móveis e Wi-Fi em túneis e demais áreas operacionais do sistema metroviário, esta Diretoria esclarece que há estudos preliminares em andamento para análise da viabilidade técnica, operacional e financeira da implantação dessa infraestrutura.

Ademais, considerando que a gestão, manutenção e ampliação do programa **Wi-Fi Social** são de responsabilidade da SECTI-GDF, eventuais questionamentos adicionais

sobre sua operacionalização devem ser encaminhados diretamente àquela Secretaria, órgão parceiro e responsável pelo contrato de execução do serviço.

Diante do exposto, esta Diretoria reafirma seu compromisso em contribuir com as discussões sobre modernização tecnológica e ampliação da conectividade do sistema metroviário, em alinhamento às diretrizes de inclusão digital e de melhoria contínua da experiência dos usuários.

Resposta 23 e 24 sob responsabilidade do Gabinete da Presidência:

23) Deve haver campanhas de conscientização dos passageiros, que são mal educados, sentam no chão dos vagões quando os trens estão lotados, não esperam as pessoas saírem antes de tentar entrar. Já reclamei com a equipe do metrô e falaram que não podem fazer nada em relação a isso;

RESPOSTA: A Comunicação Social (COS) informamos está sendo produzida uma campanha institucional com várias orientações de boas práticas operacionais e este tema será incluindo com forma de informação aos usuários.

24) Bom dia,

Gostaria de sugerir nesta audiência pública ações de cultura e lazer nas dependências do metrô.

Ações de festas nestes ambientes são realidades e a título de exemplo, a cidade de Berlin já realiza atividades deste tipo, conforme notícia anexada no link abaixo:

https://alataj.com.br/noticias/berlim-deve-levar-djs-de-techno-para-suas-estacoes-do-metro

RESPOSTA: Informamos que o Metrô-DF possui longa trajetória no fomento à cultura e à arte em seus espaços, consolidando as estações como ambientes que vão além da mobilidade, constituindo-se também como palcos de manifestações culturais que valorizam a diversidade artística do Distrito Federal. A Gerência de Projetos Especiais (PGPES), ao longo dos anos, realizou inúmeros projetos que abrangem diferentes linguagens artísticas, inclusive com ações musicais em suas estações, a exemplo de:

- Apresentações de orquestras comunitárias, como a realizada em julho de 2024 na Estação Central, reunindo cerca de 60 músicos de nove orquestras do DF;
- Projeto Rivas Vida Hip Hop, com exposição de grafite e encontros de Bboys e Bgirls, também na Estação Central, contemplando apresentações de DJs, batalhas de breaking e workshops;
- Circuito Violando Fronteiras – Edição BSB que levou a viola caipira a diversas estações, em parceria com a Secretaria de Cultura e Economia Criativa do DF;
- Projeto “Chorando em Arniqueira” com apresentações musicais de choro, reconhecido como Patrimônio Cultural Imaterial do Brasil.

- Além disso, a PGPES apoiou evento de hip hop com batalha de breaking, realizado na Estação 106 Sul, em parceria com organizadores independentes.

Ressalte-se que o campo de atuação da PGPES não se restringe à música, mas também contempla projetos voltados às artes visuais, e outras manifestações culturais, em parceria com coletivos, associações e produtores locais.

É importante destacar que a Comunicação Social (COS) também desenvolve projetos próprios de caráter musical, recebendo cantores(as) e artistas independentes nas estações do Metrô-DF, em formato semelhante ao "busking" internacional, possibilitando que a arte desses artistas se encontre com a sociedade. Contudo, os detalhes e informações específicas sobre essas ações estão sob a gestão daquela unidade, de modo que eventuais consultas mais aprofundadas devem ser direcionadas diretamente à COS.

No que concerne à realização de projetos culturais no âmbito do Metrô-DF, cumpre esclarecer que há premissas que sempre foram, são e deverão ser observadas em sua análise. Entre elas, destacam-se: a segurança operacional e física, considerando o impacto nos fluxos de passageiros e a integridade dos usuários; a infraestrutura disponível e a logística necessária, especialmente no que se refere à sonoridade, acústica, fornecimento de energia e equipamentos; os custos e a sustentabilidade financeira, tendo em vista que a Companhia não dispõe de recursos próprios destinados a este tipo de projeto; e, por fim, a viabilidade institucional, em consonância com os interesses do serviço público e a preservação da imagem da Companhia. A observância desses critérios é condição essencial para assegurar a viabilidade das iniciativas e a continuidade dos serviços prestados à população com segurança e qualidade.

Diante do exposto, ressalta-se que a sugestão apresentada na Audiência Pública encontra sintonia com iniciativas já desenvolvidas pela Companhia, podendo ser considerada no âmbito de futuras programações culturais, desde que observados os critérios acima elencados. A PGPES, mantém-se aberta ao recebimento de sugestões e propostas de artistas, produtores culturais e instituições interessadas em realizar ações culturais no Metrô-DF, as quais, quando avaliadas em conjunto com as demais unidades internas da Companhia, poderão vir a se tornar viáveis e ser incorporadas às atividades culturais da Companhia.