LIDO
Em, 11 / 12 / 12
Assessoria de Plenário

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL

MENSAGEM

Nº 469 /2012-GAG

Brasília, 10 de dezembro de 2012.

REGIME DE URGÊNCIA

Excelentíssimo Senhor Presidente da Câmara Legislativa,

Dirijo-me a Vossa Excelência e aos demais Deputados Distritais para submeter à apreciação dessa Casa o anexo Projeto de Lei, que *autoriza o Poder Executivo a contratar operação de crédito com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, para financiar o Projeto Eixo Norte e a aquisição de material rodante para o Veículo Leve sobre Trilhos.*

A justificação para a apreciação do Projeto ora proposto encontra-se na Exposição de Motivos do Senhor Secretário de Estado de Planejamento e Orçamento.

Dado que a matéria necessita de apreciação com relativa brevidade, solicito, com base no art. 73 da Lei Orgânica do Distrito Federal, que a presente Proposição seja apreciada em regime de urgência.

Atenciosamente,

AGNELO QUEIROZ
Governador

A Sua Excelência o Senhor
Deputado PATRÍCIO
Presidente da Câmara Legislativa do Distrito Federal
NESTA

ASSESSORIA DE PLENÁRIO
Recebi em 11/12/12 às 15:52
Assinatura Matrícula

SPL PL 1299 /2012 Folha Nº 000001

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL

LIDO
Em, 11/12/12
Assessoria de Plenário

PL 1299 /2012

PROJETO DE LEI Nº
(Autoria: Poder Executivo)

Autoriza o Poder Executivo a contratar operação de crédito com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, para financiar o Projeto Eixo Norte e a aquisição de material rodante para o Veículo Leve sobre Trilhos.

A CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL DECRETA:

Art. 1º Fica o Poder Executivo autorizado a contratar operação de crédito com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES, até o limite de R$ 992.183.716,46, nos termos da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, da Resolução do Conselho Monetário Nacional 4.109, de 5 de julho de 2012 e das normas e condições fixadas pelo BNDES.

§ 1º Os recursos decorrentes da operação serão aplicados nas despesas constantes do plano plurianual e dos orçamentos anuais do Distrito Federal nos seguintes empreendimentos:

I – obras de melhorias do sistema viário e equipamentos urbanos – Eixo Norte, no valor de R$ 872.183.716,46, abrangendo os seguintes empreendimentos:

a) implantação do Corredor Eixo Norte - Implantação de sistema de transporte BRT (Bus Rapid Transit) com operação por controle operacional inteligente;

b) aquisição de ônibus ecológicos híbridos;

c) revitalização dos setores centrais de Brasília – Melhoria da Acessibilidade;

d) ligação Balão do Torto/Balão do Colorado (BR-450/DF-003 – EPIA);

e) implantação do Trevo de Triagem Norte (DF-007 – EPTT – Balão do Torto/DF-002 – Eixo Rodoviário Norte);

II – aquisição de material rodante para o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), no valor de R$ 120.000.000,00.

§ 2º Os projetos de que trata o § 1º serão financiados com as seguintes fontes de recursos:

I – Linha BNDES FINEM – Projetos Estruturadores de Transportes Urbanos, no valor de R$ 681.031.075,86;

II – Linha PROINVESTE, no valor de R$ 311.152.640,60, correspondente ao financiamento da contrapartida do Distrito Federal, representando a aproximadamente 31% do total do investimento.

Art. 2º O Poder Executivo também fica autorizado a vincular como contragarantias à garantia da União, as cotas de repartição de receitas previstas nos arts. 157, 158 e 159, complementadas pelas receitas tributárias estabelecidas nos art. 155 e 156, nos termos do art. 167, § 4º, da Constituição Federal, bem como oferecer outras garantias em direito admitidas.

Parágrafo único. Alternativamente à garantia da União, fica o Poder Executivo autorizado a oferecer como garantia, a modo *pro solvendo*, as quotas-partes do Fundo de Participação dos Municípios – FPM, do Fundo de Participação dos Estados e do Distrito Federal – FPE ou outros recursos de idêntica natureza que vierem a substituí-los, sem alteração da presente Lei.

Art. 3º Os recursos provenientes da operação de crédito objeto do financiamento serão consignados como receita nas leis orçamentárias anuais ou em créditos adicionais.

Art. 4º O orçamento do Distrito Federal deve consignar, anualmente, os recursos necessários ao atendimento das despesas relativas à amortização do principal, juros e demais encargos decorrentes da operação de crédito autorizada por esta Lei.

Art. 5º Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação.

Art. 6º Revogam-se as disposições em contrário.

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE PLANEJAMENTO E ORÇAMENTO
GABINETE

GDF

Folha nº: 161
Processo nº: 0410 001477/2012
Rubrica: Matrícula 79.206-3

Exposição de Motivos
Nº 070/2012 - GAB/SEPLAN

Brasília, 5 de dezembro de 2012.

Excelentíssimo Senhor Governador do Distrito Federal,

Tenho a honra de submeter à elevada consideração de Vossa Excelência o presente projeto de lei que tem como objetivo autorizar o Poder Executivo a contratar operações de crédito com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social-BNDES para financiar um plano de investimentos relacionado às ações de mobilidade urbana e projetos estruturantes de transporte.

A operação de crédito tem origem em recursos do BNDES, divididos em dois Subcréditos:

- Linha BNDES Finem - Projetos Estruturadores de Transportes Urbanos, no valor de R$ R$ 681.031.075,86 (seiscentos e oitenta e um milhões, trinta e um mil, setenta e cinco reais e oitenta e seis centavos);
- Linha PROINVESTE, no valor de R$ 311.152.640,60 (trezentos e onze milhões, cento e cinquenta e dois mil, seiscentos e quarenta reais e sessenta centavos), correspondente ao financiamento da contrapartida do Distrito Federal, representando 31% do total do investimento.

Os investimentos totalizam o valor de **R$ 992.183.716,46 (novecentos e noventa e dois milhões, cento e oitenta e três mil, setecentos e dezesseis reais e quarenta e seis centavos)** e contemplam:

I – Obras de melhorias do sistema viário e equipamentos urbanos - Eixo Norte, no valor de R$ 607.748.593,08 (seiscentos e sete milhões, setecentos e quarenta e oito mil, quinhentos e noventa e três reais e oito centavos). Este projeto busca a melhoria do sistema viário e dos equipamentos urbanos voltados ao atendimento das grandes demandas de mobilidade urbana da região norte do Distrito Federal e do Entorno:

- Implantação do Corredor Eixo Norte com a implantação de um sistema de transporte BRT (Bus Rapid Transit) com operação por controle operacional inteligente - R$ 559.490.593,69 (quinhentos e cinquenta e nove milhões, quatrocentos e noventa mil, quinhentos e noventa e três reais e sessenta e nove centavos);

SEL FL 1299 /2012 Folha Nº 000004

- redução da emissão de poluentes por meio da implantação de frota de ônibus ecológicos, para atendimento da demanda turística durante os eventos supracitados e, posteriormente, para o incremento do transporte no Corredor Eixo Norte - R$ 21.600.000,00 (vinte e um milhões e seiscentos mil);
- Revitalização dos setores centrais de Brasília - R$ 26.657.999,39 (vinte e seis milhões, seiscentos e cinquenta e sete mil, novecentos e noventa e nove reais e trinta e nove centavos);

II – Aquisição de Material Rodante – VLT, no valor de R$ 120.000.000,00 (cento e vinte milhões de reais).

O Projeto prevê a aquisição de 10 veículos, de aproximadamente 44 metros cada um, e de equipamentos especiais destinados à sua manutenção, que irão atender ao início da operação da Linha 1 do VLT, cuja implantação será financiada com recursos do Contrato nº 0319.127-60/2011, de 1º/11/2011, com a Caixa Econômica Federal.

III – Ligação Torto Colorado e Trevo de Triagem Norte - Eixo Norte, no valor de R$ 264.435.123,38 (duzentos e sessenta e quatro milhões, quatrocentos e trinta e cinco mil, cento e vinte e três reais e trinta e oito centavos), abrangendo os seguintes empreendimentos:

- Ligação Balão do Torto/Balão do Colorado (BR-450/DF-003 - EPIA) – o projeto tem como principal objetivo a implantação de uma pista suplementar, localizada a noroeste da pista existente, como alternativa para o acesso à região norte do Distrito Federal e à DF-150. A pista suplementar possibilita uma ligação direta entre o Balão do Colorado e a Rodovia DF-007 (EPTT), além de permitir o acesso ao Bairro Taquari em dois locais – R$ 129.852.681,83 (cento e vinte nove milhões, oitocentos e cinquenta e dois mil, seiscentos e oitenta e um reais e oitenta e três centavos);
- Implantação do Trevo de Triagem Norte (DF-007 – EPTT – Balão do Torto/DF-002 – Eixo Rodoviário Norte) – o projeto pretende proporcionar o ordenamento dos fluxos de tráfego na área envolvida, eliminando os pontos de conflito de veículos, reduzindo acidentes, de modo a trazer melhorias na fluência do tráfego e diminuição da retenção dos fluxos (engarrafamento) – R$ 129.397.439,13 (cento e vinte e nove milhões, trezentos e noventa e sete mil, quatrocentos e trinta e nove reais e treze centavos);
- Supervisão de Obra - indispensável em face da complexidade do empreendimento que irá demandar várias atividades relacionadas com a fiscalização dos serviços, operações administrativas e de controle – R$ 5.185.002,42 (cinco milhões, cento e oitenta e cinco mil, dois reais e quarenta e dois centavos).

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE PLANEJAMENTO E ORÇAMENTO
GABINETE

GDF

Exposição de Motivos
Nº 070/2012 - GAB/SEPLAN

Brasília, 5 de dezembro de 2012.

Excelentíssimo Senhor Governador do Distrito Federal,

Tenho a honra de submeter à elevada consideração de Vossa Excelência o presente projeto de lei que tem como objetivo autorizar o Poder Executivo a contratar operações de crédito com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social-BNDES para financiar um plano de investimentos relacionado às ações de mobilidade urbana e projetos estruturantes de transporte.

A operação de crédito tem origem em recursos do BNDES, divididos em dois Subcréditos:

- Linha BNDES Finem - Projetos Estruturadores de Transportes Urbanos, no valor de R$ R$ 681.031.075,86 (seiscentos e oitenta e um milhões, trinta e um mil, setenta e cinco reais e oitenta e seis centavos);
- Linha PROINVESTE, no valor de R$ 311.152.640,60 (trezentos e onze milhões, cento e cinquenta e dois mil, seiscentos e quarenta reais e sessenta centavos), correspondente ao financiamento da contrapartida do Distrito Federal, representando 31% do total do investimento.

Os investimentos totalizam o valor de **R$ 992.183.716,46 (novecentos e noventa e dois milhões, cento e oitenta e três mil, setecentos e dezesseis reais e quarenta e seis centavos)** e contemplam:

I – Obras de melhorias do sistema viário e equipamentos urbanos - Eixo Norte, no valor de R$ 607.748.593,08 (seiscentos e sete milhões, setecentos e quarenta e oito mil, quinhentos e noventa e três reais e oito centavos). Este projeto busca a melhoria do sistema viário e dos equipamentos urbanos voltados ao atendimento das grandes demandas de mobilidade urbana da região norte do Distrito Federal e do Entorno:

- Implantação do Corredor Eixo Norte com a implantação de um sistema de transporte BRT (Bus Rapid Transit) com operação por controle operacional inteligente - R$ 559.490.593,69 (quinhentos e cinquenta e nove milhões, quatrocentos e noventa mil, quinhentos e noventa e três reais e sessenta e nove centavos);

SEL FL 1299 /2012 Folha Nº 000006

- redução da emissão de poluentes por meio da implantação de frota de ônibus ecológicos, para atendimento da demanda turística durante os eventos supracitados e, posteriormente, para o incremento do transporte no Corredor Eixo Norte - R$ 21.600.000,00 (vinte e um milhões e seiscentos mil);
- Revitalização dos setores centrais de Brasília - R$ 26.657.999,39 (vinte e seis milhões, seiscentos e cinquenta e sete mil, novecentos e noventa e nove reais e trinta e nove centavos);

II – Aquisição de Material Rodante – VLT, no valor de R$ 120.000.000,00 (cento e vinte milhões de reais).

O Projeto prevê a aquisição de 10 veículos, de aproximadamente 44 metros cada um, e de equipamentos especiais destinados à sua manutenção, que irão atender ao início da operação da Linha 1 do VLT, cuja implantação será financiada com recursos do Contrato nº 0319.127-60/2011, de 1º/11/2011, com a Caixa Econômica Federal.

III – Ligação Torto Colorado e Trevo de Triagem Norte - Eixo Norte, no valor de R$ 264.435.123,38 (duzentos e sessenta e quatro milhões, quatrocentos e trinta e cinco mil, cento e vinte e três reais e trinta e oito centavos), abrangendo os seguintes empreendimentos:

- Ligação Balão do Torto/Balão do Colorado (BR-450/DF-003 - EPIA) – o projeto tem como principal objetivo a implantação de uma pista suplementar, localizada a noroeste da pista existente, como alternativa para o acesso à região norte do Distrito Federal e à DF-150. A pista suplementar possibilita uma ligação direta entre o Balão do Colorado e a Rodovia DF-007 (EPTT), além de permitir o acesso ao Bairro Taquari em dois locais – R$ 129.852.681,83 (cento e vinte nove milhões, oitocentos e cinquenta e dois mil, seiscentos e oitenta e um reais e oitenta e três centavos);
- Implantação do Trevo de Triagem Norte (DF-007 – EPTT – Balão do Torto/DF-002 – Eixo Rodoviário Norte) – o projeto pretende proporcionar o ordenamento dos fluxos de tráfego na área envolvida, eliminando os pontos de conflito de veículos, reduzindo acidentes, de modo a trazer melhorias na fluência do tráfego e diminuição da retenção dos fluxos (engarrafamento) – R$ 129.397.439,13 (cento e vinte e nove milhões, trezentos e noventa e sete mil, quatrocentos e trinta e nove reais e treze centavos);
- Supervisão de Obra - indispensável em face da complexidade do empreendimento que irá demandar várias atividades relacionadas com a fiscalização dos serviços, operações administrativas e de controle – R$ 5.185.002,42 (cinco milhões, cento e oitenta e cinco mil, dois reais e quarenta e dois centavos).

A viabilização desses empreendimentos irá proporcionar melhorias no sistema viário do Distrito Federal e Entorno, com destaque à complementação do Sistema BRT ligando o Eixo Sul, onde o as obras já estão em andamento, ao Eixo Norte.

A integração operacional do Sistema de Transporte Público Coletivo também será beneficiada com a efetivação do Veículo Leve Sobre Trilhos (VLT) e com a aquisição dos ônibus ecológicos, proporcionando qualidade no transporte público coletivo.

Na oportunidade, renovo a Vossa Excelência protestos do mais elevado respeito e consideração.

Respeitosamente,

LUIZ PAULO BARRETO

Secretário de Estado de Planejamento e Orçamento

SPL PL 1299/2012 Folha Nº 000008

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE PLANEJAMENTO E ORÇAMENTO
SUBSECRETARIA DE CAPTAÇÃO DE RECURSOS

GDF

MEMO
Nº. 147/2012 – SUCAP/SEPLAN

Brasília/DF, 04 de dezembro de 2012.

Para: Gabinete
Srª. Luiz Paulo Barreto
Assunto: Projeto de Lei Autorizativa para operação de crédito com o BNDES.

Senhor Secretário,

Tendo em vista o encaminhamento de Projeto de Lei Autorizativa à Câmara Legislativa para contratação de operações de crédito do plano de investimentos relacionados às ações de mobilidade enquadradas pelo BNDES, no Valor Total de R$ 992.183.716,46, encaminhamos documentação para análise pela Câmara Legislativa do Projeto de Lei Autorizativa.

O processo será instruído com os seguintes documentos:
a) Nota Técnica 002/SUCAP;
b) Cartas Consultas das operações de crédito a serem financiadas;
c) Nota técnica nº 16/2012 – Limites de Endividamento e respectivos cronogramas;
d) Demonstrativo de Acompanhamento das Garantias e Contragarantias;
e) Demonstrativo de comprometimento de receitas;
f) Ofício nº 246/2012-GAG, em que o Sr. Governador propõe o aumento no limite das operações de crédito e onde consta o demonstrativo das operações de crédito com a respectiva operação;
g) Minuta do Projeto de Lei e suas respectivas Exposição de Motivos e Mensagem.

Agradecemos a atenção dispensada, ficando a SUCAP à disposição, para outros esclarecimentos que se façam necessários.

Atenciosamente,

GENÉSIO VICENTE
Subsecretário

Cumpra-se
e
volte.

Genésio Vicente
Subsecretaria de Captação
de Recursos
Matrícula 260.046-3
Subsecretário

Subsecretaria de Captação de Recursos – SEPLAN
SBN, Qd. 02, Bl. A, Ed. Vale do Rio Doce, 11º andar, Sala 1106, CEP: 70.040-909
Fones: (61) 3312-8001 – (61) 3312-8438

SPL FL 1299 /2012 Folha Nº 000009

NOTA TÉCNICA N.º 02/2012 – SUCAP/SEPLAN

I - DO ASSUNTO

A presente Nota Técnica tem por objetivo apresentar o Plano de Investimentos proposto pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social – BNDES para o financiamento dos pleitos do Governo do Distrito Federal para Ações de Mobilidade Urbana e Projetos Estruturantes de Transporte.

II - REFERÊNCIA

Ao longo do ano de 2012 o Governo do Distrito Federal apresentou ao BNDES consultas prévias que tinham como objetivo a complementação das ações de mobilidade voltadas à melhoria dos sistemas de transporte público, à acessibilidade, à integração dos sistemas de transporte e ao atendimento dos projetos propostos para atendimento das grandes demandas e da ausência de investimentos no setor.

Com este intuito foram pleiteados:

I – **Obras de melhorias do sistema viário e equipamentos urbanos - Eixo Norte**, no valor de R$ 607.748.593,08 (seiscentos e sete milhões, setecentos e quarenta e oito mil, quinhentos e noventa e três reais e oito centavos).

Este projeto tem em vista a melhoria do sistema viário e dos equipamentos urbanos voltados ao atendimento das grandes demandas, bem como suprindo a ausência de investimentos no setor que atendam a região norte do DF e entorno, este projeto tem como objetivos:

- Implantação do Corredor Eixo Norte com a implantação de um sistema de transporte BRT (Bus Rapid Transit) com operação por controle operacional inteligente - R$ 559.490.593,69 (Quinhentos e cinqüenta e nove milhões, quatrocentos e noventa mil, quinhentos e noventa e três reais e sessenta e nove centavos);
- Redução da emissão de poluentes com formação de uma frota de ônibus ecológicos, para atendimento da demanda turística durante os eventos supracitados e, posteriormente, para o

incremento do transporte no Corredor Eixo Norte - R$ 21.600.000,00 (Vinte e um milhões e seiscentos mil);

- Revitalização dos Setores Centrais de Brasília - R$ 26.657.999,39 (vinte e seis milhões, seiscentos e cinqüenta e sete mil, novecentos e noventa e nove reais e trinta e nove centavos).

II – **Aquisição de Material Rodante – VLT**, no valor de R$ 120.000.000,00 (cento e vinte milhões de reais).

O Projeto prevê a aquisição de 10 veículos, de aproximadamente 44 m, e de equipamentos especiais destinados à sua manutenção, que irão atender ao início da operação da Linha 1 do VLT, cuja implantação da linha será financiada com recursos do contrato nº 0319.127-60/2011, de 1°/11/2011 com a Caixa Econômica Federal.

III – **Ligação Torto Colorado e Trevo de Triagem Norte - Eixo Norte**, no valor de R$ 264.435.123,38 (duzentos e sessenta e quatro milhões, quatrocentos e trinta e cinco mil, cento e vinte e três reais e trinta e oito centavos), abrangendo os seguintes empreendimentos:

- Ligação Balão do Torto / Balão do Colorado (BR-450/DF-003 - EPIA) – O projeto tem como principal objetivo a implantação de uma pista suplementar, localizada a noroeste da pista existente, como alternativa para o acesso à região norte do Distrito Federal e à DF-150. A pista suplementar possibilita uma ligação direta entre o Balão do Colorado e a rodovia DF-007 (EPTT), além de permitir o acesso ao Bairro Taquari em dois locais – R$ 129.852.681,83 (Cento e vinte nove milhões, oitocentos e cinqüenta e dois mil, seiscentos e oitenta e um reais e oitenta e três centavos);
- Implantação do Trevo de Triagem Norte (DF-007 – EPTT – Balão do Torto/DF-002 – Eixo Rodoviário Norte) – O projeto pretende proporcionar o ordenamento dos fluxos de tráfego na área envolvida, eliminando os pontos de conflito de fluxos, reduzindo acidentes, de modo a trazer melhorias na fluência do tráfego e diminuição da retenção dos fluxos (engarrafamento) – R$ 129.397.439,13 (cento e vinte e nove milhões, trezentos e noventa e sete mil, quatrocentos e trinta e nove reais e treze centavos).
- Supervisão de Obra - indispensável em face da complexidade do empreendimento que irá demandar várias atividades relacionadas com a fiscalização dos serviços, operações administrativas e de controle – R$ 5.185.002,42 (cinco milhões, cento e oitenta e cinco mil, dois reais e quarenta e dois centavos).

SPL PL 1299 /2012 Folha Nº 000011

Folha nº: 04

Processo nº:

Rubrica: Matrícula: 79220-3

III – FUNDAMENTAÇÃO E JUSTIFICATIVA

Em um mundo cada vez mais globalizado, as cidades tendem a se expandir e se desenvolver de forma eficiente e competitiva. Nesse sentido, a transformação rápida que vem ocorrendo nos espaços urbanos, atendendo unicamente aos interesses de especuladores imobiliários e desrespeitando os interesses coletivos causa danos irreversíveis à sociedade.

Neste viés, é possível afirmar que as cidades brasileiras vivem um momento de crise da mobilidade urbana, pois é fato que a frota mundial aumenta demasiadamente a cada ano, impingindo assim, este cenário que além de saturar a malha viária de nossas cidades causa inúmeros prejuízos ao meio ambiente, entre eles o efeito estufa.

O sistema de transporte público do Eixo Norte apresenta problemas conforme a seguir: Linhas entre muitas origens e destinos com baixa frequência de viagens; Ausência de prioridades para o transporte coletivo; Superposição de linhas nos trechos situados na BR-020; Baixa utilização dos veículos e quilometragem elevada; Terminais de ônibus apresentam conservação precária; Baixa acessibilidade espacial e temporal ao sistema de transportes nas áreas de menor ocupação e nos horários de entrepico.

O Distrito Federal, pelas suas características econômicas, apresenta um crescimento exponencial da frota de veículos de transporte individual em detrimento do transporte coletivo, conforme podemos verificar pelos dados do Departamento de Trânsito:

FROTA DE VEÍCULOS REGISTRADOS POR COMBUSTÍVEL, SEGUNDO O TIPO DE VEÍCULO
DISTRITO FEDERAL - FEVEREIRO DE 2011

TIPO DE VEÍCULO	TOTAL	COMBUSTÍVEL					
		ÁLCOOL	GASOLINA	DIESEL	ÁLCOOL e GASOLINA	GÁS NATURAL VEICULAR (1)	OUTROS
TOTAL	**1 249 928**	**61 000**	**661 843**	**70 753**	**435 284**	**1 863**	**19 185**
AUTOMÓVEL	**925 284**	56 740	471 426	754	394 889	1 467	8
MOTOCICLETA	**137 962**	19	132 565	3	5 369	0	6
CAMINHONETE	**61 934**	529	15 627	21 714	23 822	239	3
CAMIONETA	**60 582**	3 695	38 247	8 824	9 669	146	1
CAMINHÃO	**21 929**	8	81	21 840	0	0	0
REBOQUE	**15 755**	1	0	0	0	0	15 754
UTILITÁRIO	**9 203**	3	3 795	3 886	1 511	7	1
ÔNIBUS	**8 655**	1	3	8 650	0	0	1
MICRO-ÔNIBUS	**4 652**	3	96	4 528	23	1	1
SEMIRREBOQUE	**2 630**	1	0	0	0	0	2 629
OUTROS	**1 342**	0	3	554	1	3	781

As informações do Detran permitem verificar ainda a baixa utilização de combustíveis alternativos e menos poluentes.

Assim sendo, a política de mobilidade urbana é uma das necessidades emergentes dos municípios, inclusive do DF e entorno, a qual inclui temas como a acessibilidade, os passeio públicos, estacionamentos, transporte coletivo, entre outros.

Os projetos objetos desse Plano de investimentos visam o atendimento da demanda de pessoas, veículos e congêneres para atendimento das grandes demandas, suprindo a ausência de investimentos na região norte do Distrito Federal e Entorno.

Descritos no PPA, os projetos da área de transporte encontram-se embasados no Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade (PDTU), Lei Nº 4.566/2011 que abrange os oito municípios da Região de Desenvolvimento Integrado do Entorno – RIDE mais integrados com o Distrito Federal, além do Estatuto da Cidade, Lei Federal nº 10.257/2001.

Seu fundamento é a articulação dos meios de transporte, como os ônibus de menor e de maior capacidade, o metrô e o Veículo Leve sobre Trilhos – VLT.

Sua estrutura é composta pelos quatro principais eixos de circulação do DF: 1) O Eixo Sul, Gama, Santa Maria e Plano Piloto; 2) O Eixo Sudoeste, Recanto das Emas, Riacho Fundo I e II, Candangolândia e Núcleo Bandeirantes; 3) O Eixo Oeste, que se circunscrito à região de Brazlândia, Ceilândia, Taguatinga, Samambaia, Vicente Pires, Guará e Águas Claras; 4) O Eixo Norte, Sobradinho e Planaltina e 5) O Eixo Leste, Jardim Botânico, Lago Sul, São Sebastião e Paranoá.

Compatível com o PDTU, o Programa Temático **Transporte Integrado e Mobilidade,** tem a finalidade de implantar nova concepção operacional para o Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal, com base em sete objetivos específicos:

1. Implantar e manter a infraestrutura de transporte rodoviário, visando soluções que priorizem o transporte coletivo e a melhoria da mobilidade e acessibilidade da população, além da expansão e modernização dos equipamentos de apoio;
2. Implantar e manter a infraestrutura de transporte ferroviário;
3. Desenvolver e estimular o uso de modos não motorizados de transporte, a partir da implantação de infraestrutura adequada e com acessibilidade universal;
4. Garantir o deslocamento, a fluidez do tráfego e a segurança viária, mediante a modernização e a manutenção da infraestrutura do Sistema Rodoviário do Distrito Federal;
5. Proporcionar à população do Distrito Federal um Sistema de Transporte Público Coletivo com qualidade, eficiência e racionalizado, garantindo acesso universal e conforto, mediante a implantação de Sistema Inteligente de Transporte – ITS, a manutenção do Sistema de Bilhetagem Automática – SBA, a melhoria da infraestrutura

de transporte, a integração tarifária e o aprimoramento contínuo da gestão dos serviços de transporte público coletivo;

6. Modernizar o transporte público individual e de pequenas cargas, visando proporcionar à população usuária serviços eficazes, eficientes, seguros e de qualidade; e

7. Aprimorar a gestão dos serviços de transporte visando proporcionar à população usuária um serviço seguro, integrado e de qualidade.

E, para isso, todas as suas ações estão em consonância com os seguintes conceitos:

a. Integração das políticas urbanas e de transporte do DF;

b. Priorização do transporte público coletivo e dos modos não motorizados visando o desenvolvimento sustentável;

c. Instituição do sistema integrado de transportes entre diferentes modais;

d. Melhoria da mobilidade dos cidadãos e da segurança de tráfego (pedestres, ciclistas e motoristas);

e. Acessibilidade universal;

f. Adoção de novas tecnologias de transporte coletivo e de alternativas limpas de combustíveis;

g. Modernização dos sistemas de controle e de informação ao público;

h. Elaboração de projetos de infraestrutura de apoio compatíveis com as necessidades da população.

Ao relacionar as ações pleiteadas junto ao BNDES com os objetivos específicos descritos no PPA, percebe-se que aquelas guardam íntima relação para com esses, vez que a priorização do transporte público contempla a implantação, modernização e manutenção do sistema de transporte coletivo e viário. Um exemplo disso é a implantação do Corredor de transporte coletivo do Eixo Norte que inclui o balão do Torto e Colorado.

Cabe informar que a Construção do Trevo de Triagem Norte virá ao encontro dessa linha de ação, assim como a implantação do Metrô-leve-VLT e a aquisição dos carros para esse modal de transporte, pois conferem primazia do transporte público sobre o privado auxiliando, dessa maneira, na melhoria do fluxo e da segurança, além de promover a integração de transportes entre diferentes modais.

A implementação dessas ações propiciará acesso universal e conforto que se concretizarão à medida que o sistema for posto em operação. A melhoria geral da infra-estrutura de transporte será possível com o aprimoramento contínuo da gestão dos serviços de transporte coletivo.

Nessa realidade, será promovida a utilização de ônibus ecológicos - opção por alternativa limpa de combustível -, com foco no desenvolvimento sustentável.

Ainda nessa esteira, constata-se que há melhoria da mobilidade dos cidadãos e da segurança de tráfego com a revitalização de calçadas nas áreas centrais adaptadas às necessidades dos usuários.

Todas essas práticas têm como origem a integração das políticas urbanas de transportes de massa sendo o seu fim o bem-estar da população.

SPL PL 1299 /2012 Folha Nº 000014

IV – ADEQUAÇÃO FINANCEIRA E ORÇAMENTÁRIA

Conforme explicitado no PPA 2012 – 2015, a Implantação de Corredor de Transporte Coletivo do Eixo Norte, o Trevo de Triagem Norte, a Ligação Torto Colorado e a implantação do Veículo Leve Sobre Trilhos compõem o **Programa Temático 6216 – Transporte Integrado e Mobilidade,** que tem como objetivo geral: "Melhorar as condições de mobilidade e de acessibilidade da população do Distrito Federal a partir da implantação de um sistema de transportes moderno e eficiente." e objetivos específicos: "0001 – Implantar e manter a infraestrutura de transporte rodoviário, visando soluções que priorizem o transporte coletivo e a melhoria da mobilidade e acessibilidade da população, além da expansão e modernização dos equipamentos de apoio." e "0004 – Garantir o deslocamento, a fluidez do tráfego e a segurança viária mediante a modernização e a manutenção da infraestrutura do Sistema Rodoviário do Distrito Federal." tendo como unidades responsáveis a Secretaria de Transportes e o Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal - DER

A Revitalização dos Setores Centrais estão descritas no **Programa Tématico: 6208 – Desenvolvimento Urbano**, tendo como objetivo geral "Promover o desenvolvimento sustentado do Distrito Federal, mediante ações de planejamento, monitoramento e controle urbano e territorial e Objetivo Específico: 0003 – "Promover o uso e a ocupação democrática das áreas urbanas centrais, propiciando a permanência da população residente e a atração de população não residente, por meio de ações integradas que fomentem a diversidade funcional e social, a identidade cultural e a vitalidade econômica."

Programa	Nome
TRANSPORTE INTEGRADO E MOBILIDADE	Implantação do corredor de transporte coletivo do eixo norte
TRANSPORTE INTEGRADO E MOBILIDADE	Implantação do corredor de transporte coletivo do eixo norte (incluído o balão do torto colorado - distrito federal)
TRANSPORTE INTEGRADO E MOBILIDADE	Construção do trevo de triagem norte
TRANSPORTE INTEGRADO E MOBILIDADE	Aquisição de trens
DESENVOLVIMENTO URBANO	Revitalização de áreas urbanizadas
TRANSPORTE INTEGRADO E MOBILIDADE	Aquisição de veículos

As ações se encontram também previstas no Projeto de Lei Orçamentária Anual nº 1113/2012, com as seguintes funcionais programáticas:

Programa (código completo da ação orçamentária)	Projeto/Ação/Subação/Programa de trabalho (incluir código)	Intervenção
26.453.6216.3126.0001 -	Implantação do corredor de transporte coletivo do Eixo Norte-BRT Norte - Distrito Federal	Eixo Norte
26.453.6216.3126.0003	(PEDF) Implantação do corredor de transporte	Ligação Balão do Torto /

SPL FL 1299 /2012 Folha Nº 000015

	coletivo do Eixo Norte - Balão do Torto Colorado - Distrito Federal	Balão do Colorado
26.782.6216.3056.0003	(PEDF) Construção do Trevo de Triagem Norte ponte do Bragueto-Distrito Federal	Trevo de Triagem Norte
26.453.6216.3014.0002	(PEDF) Implantação do Metrô - Leve – VLT aquisição de Trens-Distrito Federal	Aquisição de 10 veículos para o VLT
26.453.6216.3014.0001	Implantação do Metrô Leve – VLT	Equipamentos nacionais de manutenção
15.451.6208.3938.9060	Revitalização de áreas urbanizadas-Eixo Monumental trecho Rodoviária-Estádio Nacional- Plano Piloto	Revitalização dos Setores Centrais
26.782.6216.1142.0004	Aquisição de veículos-- Plano Piloto	Aquisição de ônibus ecológicos

V – EQUILÍBRIO ECONÔMICO E FINANCEIRO

Os investimentos totalizam o valor de **R$ 992.183.716.46 (novecentos e noventa e dois milhões, cento e oitenta e três mil, setecentos e dezesseis reais e quarenta e seis centavos)** que serão financiados pelo BNDES em sua totalidade.

Considerando as conclusões da Subsecretária do Tesouro/Secretaria de Fazenda do DF quanto ao endividamento do Distrito Federal, foi solicitado ao BNDES o alongamento do Prazo.

Com isso, o Prazo para financiamento do BRT – Eixo Norte foi vinculado a condicionantes as quais o Governo do Distrito Federal já tinha como propósito introduzir no sistema de transporte urbano, se comprometendo a atender.

Essas alterações proporcionaram que a implantação do BRT – Eixo Norte tivesse o prazo estendido de 96 meses para 120 meses, reduzindo o impacto no endividamento conforme alertado pela Subsecretaria do Tesouro.

Folha nº: 08
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 19220-9

A nova proposição do BNDES apresenta a operação dividida em 4 Subcréditos com as seguintes condições:

Beneficiário Final	Distrito Federal			
Condições	Subcrédito A	Subcrédito B	Subcrédito C	Subcrédito D
Valor (R$)	R$ 199.802.213,46	R$ 384.034.622,40	R$ 97.194.240,00	R$311.152.640,60
Origem dos Recursos	Ordinários	Ordinários	Ordinários	Ordinários
Custo Financeiro	TJLP	TJLP	TJLP	TJLP
Remuneração Total	1,90%	1,90%	1,90%	1,10%
Prazo Total	120 meses	144 meses	180 meses	240 meses
Utilização	24 meses	36 meses	48 meses	24 meses
Carência	24 meses	24 meses	24 meses	24 meses
Amortização	96 meses	120 meses	156 meses	216 meses
Linha/Programa BNDES	FINEM	FINEM	FINEM	PROINVESTE
Objetivos	Empreendimentos auxiliares à implantação do BRT Eixo Norte: Ligação do Balão do Torto ao Balão do Colorado e Trevo de Triagem Norte; e Revitalização dos Setores Centrais	Implantação do Sistema de Transporte BRT no Corredor Eixo Norte, com controle operacional inteligente	Aquisição de Veículos Leves sobre Trilhos (VLT) e equipamentos de manutenção; e de Ônibus Ecológicos.	Financiamento da Contrapartida dos projetos dos Subcréditos "A", "B e "C".

Seguindo a estratégia proposta pelo BNDES, a distribuição dos recursos por operação pleiteada segue a seguinte configuração:

OPERAÇÃO	DESCRIÇÃO DA OPERAÇÃO	Subcrédito A	Subcrédito B	Subcrédito C	Subcrédito D
I – Obras de melhorias do sistema viário e equipamentos urbanos - Eixo Norte e Aquisição de Material Rodante – VLT	Ligação Torto-Colorado, Trevo de Triagem Norte, revitalização das áreas centrais.	199.802.213,46			
	Implantação do corredor de transporte coletivo do Eixo Norte.		384.034.622,40		
	Aquisição de Material Rodante do VLT e aquisição de ônibus ecológicos.			97.194.240,00	
	Proinveste- Eixo Norte : Substitui a contrapartida do Distrito Federal, representando 31,36% do montante da operação.				311.152.640,60

Folha nº: 09

Processo nº:

Rubrica: Matrícula: 1922099

Secretaria de Estado de Planejamento e Orçamento
Ed. Anexo do Palácio do Buriti, 10º andar

SPL PL 1299 /2012 Folha Nº 000017

O fluxo da Operação será representado pelo Cronograma Financeiro abaixo:

Fluxo Total - Sub A, B, C e D

R$1,00

Ano	Liberações	Reembolsos Anuais		
		Amortização(A)	Encargos(B)	Total(A+B)
2012	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -
2013	R$ 403.486.153,90	R$ -	R$ 11.597.585,64	R$ 11.597.585,64
2014	R$ 479.533.879,16	R$ -	R$ 41.759.028,20	R$ 41.759.028,20
2015	R$ 107.317.267,40	R$ 69.440.349,14	R$ 62.486.985,28	R$ 131.927.334,42
2016	R$ 1.846.416,00	R$ 93.083.981,41	R$ 60.769.793,67	R$ 153.853.775,08
2017	R$ -	R$ 93.245.542,81	R$ 54.304.106,25	R$ 147.549.649,06
2018	R$ -	R$ 93.245.542,81	R$ 47.757.441,13	R$ 141.002.983,94
2019	R$ -	R$ 93.245.542,81	R$ 41.210.776,01	R$ 134.456.318,82
2020	R$ -	R$ 93.245.542,81	R$ 34.664.110,88	R$ 127.909.653,69
2021	R$ -	R$ 93.245.542,81	R$ 28.117.445,76	R$ 121.362.988,57
2022	R$ -	R$ 93.245.542,81	R$ 21.570.780,64	R$ 114.816.323,45
2023	R$ -	R$ 63.270.040,92	R$ 15.801.652,25	R$ 79.071.693,17
2024	R$ -	R$ 56.053.237,70	R$ 11.844.354,21	R$ 67.897.591,91
2025	R$ -	R$ 26.978.002,78	R$ 8.654.717,09	R$ 35.632.719,88
2026	R$ -	R$ 17.286.257,81	R$ 7.431.288,13	R$ 24.717.545,94
2027	R$ -	R$ 17.286.257,81	R$ 6.323.518,47	R$ 23.609.776,28
2028	R$ -	R$ 17.286.257,81	R$ 5.215.748,81	R$ 22.502.006,62
2029	R$ -	R$ 17.286.257,81	R$ 4.107.979,15	R$ 21.394.236,96
2030	R$ -	R$ 17.286.257,81	R$ 3.000.209,49	R$ 20.286.467,31
2031	R$ -	R$ 17.286.257,81	R$ 1.892.439,83	R$ 19.178.697,65
2032	R$ -	R$ 17.286.257,81	R$ 784.670,18	R$ 18.070.927,99
2033	R$ -	R$ 2.881.042,97	R$ 23.078,53	R$ 2.904.121,50
2034	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -
2035	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -
2036	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -
2037	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -
2038	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -
2039	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -
2040	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -
2041	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -
2042	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -
2043	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -
2044	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -
2045	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -
2046	R$ -	R$ -	R$ -	R$ -
Total	**R$ 992.183.716,46**	**R$ 992.183.716,46**	**R$ 469.317.709,61**	**R$ 1.461.501.426,07**

Folha nº: 10

Processo nº:

Rubrica: Matrícula: 1922099

Secretaria de Estado de Planejamento e Orçamento
Ed. Anexo do Palácio do Buriti, 10º andar

Brasília, 03 de dezembro de 2012.

Responsáveis pela elaboração:

CRISTINA BARROS FREYER
SUCAP/SEPLAN

MARCOS WELBER FERREIRA HONORATO
SUCAP/SEPLAN

GENÉSIO VICENTE
Subsecretário
SUCAP/SEPLAN

DE ACORDO:

Brasília, de dezembro de 2012.

LUIZ PAULO BARRETO
Secretário de Planejamento

Folha nº: 11
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 19270-9

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL

GDF

Folha nº: 12

Processo nº:

Rubrica: Matrícula: 192209

ANEXO 1

EMPREENDIMENTOS DESTACADOS

NO PLANO PLURIANUAL

SFL PL 1299 /2012 Folha Nº 000020

Folha nº: 13
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 7922095

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL

DIÁRIO OFICIAL DO DISTRITO FEDERAL

ANO XLIII Suplemento A ao nº 250 BRASÍLIA – DF, SEXTA-FEIRA, 30 DE DEZEMBRO DE 2011 PREÇO R$ 3,00

AVISO: Suplemento republicado pela omissão dos anexos I, II (introdução) e III.

SUMÁRIO

	SEÇÃO I PÁG	SEÇÃO II PÁG
Atos do Poder Executivo	1	199

SEÇÃO I

ATOS DO PODER EXECUTIVO

LEI Nº 4.742, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2011.

(Autoria do Projeto: Poder Executivo)

Dispõe sobre o Plano Plurianual do Distrito Federal para o quadriênio 2012-2015.

O GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL, FAÇO SABER QUE A CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL DECRETA E EU SANCIONO A SEGUINTE LEI:

CAPÍTULO I

DA ESTRUTURA E ORGANIZAÇÃO DO PLANO

Art. 1º Esta Lei institui o Plano Plurianual para o quadriênio 2012-2015, em cumprimento ao disposto no art. 149, inciso I e §§ 1º e 2º, da Lei Orgânica do Distrito Federal.

§ 1º Integram o Plano Plurianual os seguintes anexos:

I – Anexo I – Contextualização do Distrito Federal;

II – Anexo II – Estruturação e Base Estratégica; e

III – Anexo III – Programas Temáticos e Programas de Gestão, Manutenção e Serviços ao Estado e respectivas ações orçamentárias.

§ 2º Não integram o Plano Plurianual as operações especiais constantes do Programa 001 – Operações Especiais.

Art. 2º Os Programas Temáticos a que se refere o art. 1º, § 1º, inciso III, são as unidades básicas de planejamento, articulação e gerenciamento das ações governamentais e constituem componentes de integração entre o Plano Plurianual, a Lei de Diretrizes Orçamentárias e a Lei Orçamentária Anual de cada exercício do quadriênio abrangido pelo Plano.

§ 1º As codificações e os títulos de programas e ações deste Plano aplicar-se-ão às leis de diretrizes orçamentárias, leis orçamentárias anuais e leis que as modifiquem.

§ 2º Os valores financeiros, metas físicas e períodos de execução estabelecidos para as ações são estimativos, não constituindo limites à programação das despesas nas leis orçamentárias e em seus créditos adicionais.

Art. 3º Para efeito desta Lei, entende-se por:

I – Programa Temático: instrumento de organização da ação governamental capaz de retratar no Plano a agenda de governo organizada pelos temas das políticas públicas e a representação dos macrodesafios e objetivos estratégicos do Governo, cuja abrangência organiza a gestão, o monitoramento, a avaliação, as transversalidades, as multissetorialidades e a regionalização das ações governamentais;

II – Programa de Gestão, Manutenção e Serviços ao Estado: instrumento do Plano que classifica o conjunto de ações destinadas ao apoio, à gestão e à manutenção da atuação governamental e as ações não tratadas nos programas temáticos;

III – Programa de Operações Especiais: instrumento que reúne as ações cujas despesas não contribuem para a manutenção, expansão ou aperfeiçoamento das ações de governo, não resulta em um produto e não geram contraprestação direta sob a forma de bens ou serviços;

IV – Objetivos Específicos: desdobramento do Programa Temático, expressam as escolhas do governo para a implementação de determinada política pública, orientando taticamente a ação do Estado no intuito de garantir a entrega de bens e serviços à sociedade;V – Ação: instrumento de programação que contribui para atender ao objetivo de um programa, podendo ser orçamentária ou não-orçamentária, classificando-se a orçamentária, conforme sua natureza, em projeto, atividade e operação especial.

Parágrafo único. Os programas temáticos se desdobram em objetivos específicos e ações orçamentárias e não-orçamentárias.

Art. 4º Somente poderão ser contratadas operações de crédito para o financiamento de ações orçamentárias integrantes desta Lei

CAPÍTULO II

DA GESTÃO DO PLANO

Seção I

Das Revisões e Alterações do Plano

Art. 5º A exclusão ou alteração de programas constantes desta Lei ou a inclusão de novos programas serão realizados por meio de projeto de lei específico a ser encaminhado à Câmara Legislativa do Distrito Federal, sempre que se fizer necessário, conforme estabelece o § 1º do art. 149 da Lei Orgânica do Distrito Federal.

Art. 6º O Poder Executivo, quando necessário, submeterá à Câmara Legislativa do Distrito Federal, até 15 de setembro, projeto de lei de revisão anual do Plano Plurianual.

§ 1º Será apresentado apenas um projeto de lei de revisão por ano.

§ 2º Na hipótese de inclusão de programa temático, os projetos de lei de revisão anual e específico do Plano Plurianual conterão, no mínimo:

I - título, objetivo geral, contextualização e indicador do programa temático proposto, objetivo específico, caracterização, metas para 2015, indicador e ações orçamentárias e não orçamentárias com respectivas metas físicas e financeiras do objetivo ou objetivos específicos;

II - indicação dos recursos que financiarão o programa temático proposto;

§ 3º Quando se tratar de alteração ou exclusão de programa, os projetos de lei de revisão anual e específico do Plano Plurianual conterão exposição das razões que motivam a proposta.

§ 4º Considera-se alteração de programa:

I - modificação do título, objetivo geral, contextualização, objetivo específico, caracterização, metas até 2015 do programa temático;

II - inclusão ou exclusão de ações orçamentárias;

III - alteração do produto e da unidade de medida das ações orçamentárias.

Art. 7º Quando do envio dos projetos de lei de revisão anual e específico à Câmara Legislativa, o Poder Executivo encaminhará a base de dados de programas e ações.

Seção II

Do Monitoramento e Avaliação do Plano

Art. 8º O Poder Executivo encaminhará anualmente à Câmara Legislativa do Distrito Federal a avaliação de desempenho do Plano Plurianual 2012-2015, que será constituída de duas etapas distintas:

I – a primeira etapa, a ser encaminhada até o dia 15 de abril do exercício subsequente, deverá conter:

a) análise do cenário macroeconômico do período, relacionando, se for o caso, as razões do desvio em relação à expectativa do Plano;

b) demonstrativo, por programa e ação, da execução física e financeira do exercício anterior dos orçamentos fiscal, da seguridade social e de investimento das empresas estatais;

II – a segunda etapa, a ser encaminhada até 31 de agosto do exercício subsequente, deverá conter uma avaliação dos Objetivos Específicos e um demonstrativo, por programa, dos índices alcançados pelos indicadores ao término do exercício anterior, e a expectativa de alcance do índice final previsto.

§ 1º Os Objetivos Específicos serão avaliados anualmente, por ocasião da segunda etapa da avaliação, com base na realização física e financeira das ações orçamentárias e realização ou implementação das ações não-orçamentárias, tendo como parâmetro o alcance dos indicadores.

Art. 9º As Unidades Orçamentárias aferirão os índices alcançados pelos indicadores dos Objetivos Específicos sob sua responsabilidade e encaminharão, ao Órgão Central de Planejamento e Orçamento de Nível Estratégico do Sistema de Controle Interno do Poder Executivo do Distrito Federal, até o dia 30 de junho do exercício subsequente, os resultados obtidos e as informações a eles pertinentes, a execução física e financeira das ações orçamentárias e a realização ou implementação das ações não-orçamentárias referentes aos respectivos Objetivos Específicos.

§ 1º As Unidades Orçamentárias que não apresentarem as informações e/ou dados referidos no caput do presente artigo estarão sujeitas a restrições orçamentárias.

§ 2º As Unidades Orçamentárias responsáveis pelos Objetivos Específicos, nos termos do Anexo II desta Lei, do § 1º deste artigo, deverão manter atualizadas, durante cada exercício financeiro, na forma estabelecida pelo Órgão Central do Sistema de Planejamento e Orçamento, as informações referentes à execução física e financeira das ações orçamentárias e realização ou implementação das ações não-orçamentárias dos respectivos Objetivos Específicos.

Art. 10. Caberá ao Órgão Central de Planejamento e Orçamento, referido no artigo 9º desta Lei, definir diretrizes e orientações técnicas para o monitoramento e avaliação do Plano Plurianual 2012-2015.

SEI FL. 1299 /2012 Folha Nº 000021

Folha nº: 14
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 79220-9

Seção III

Da Participação Social no Plano

Art. 11. O Poder Executivo manterá disponível em sítio oficial do governo o texto atualizado da Lei do Plano Plurianual e seus anexos, incluindo ainda:

I – os relatórios de execução física e financeira;

II – os demonstrativos de avaliação do plano;

III – os relatórios de revisão do plano, com as respectivas alterações na programação, e o demonstrativo de inclusão e exclusão de programas e ações, com suas justificativas".

Art. 12. O Poder Executivo e o Poder Legislativo promoverão a participação da sociedade no acompanhamento e avaliação das ações do Plano de que trata esta Lei.

CAPÍTULO III

DISPOSIÇÕES GERAIS

Art. 13. O Anexo de Metas e Prioridades dos projetos de Lei de Diretrizes Orçamentárias para os exercícios financeiros de 2013 a 2015 deverá ser detalhado ate o nível de subtítulo, especificando-se a Unidade Orçamentária responsável por sua execução.

Art. 14. Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

Art. 15. Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 29 de dezembro de 2011

124º da República e 52º de Brasília

AGNELO QUEIROZ

PLANO PLURIANUAL

2012 - 2015

ANEXO I: CONTEXTUALIZAÇÃO DO DISTRITO FEDERAL

1. O PLANEJAR E SUA IMPORTÂNCIA

O Distrito Federal do amanhã precisa de respostas sustentáveis

No passado, como bem ressaltou o ex-presidente Juscelino Kubitschek, coube a Brasília a tarefa "[...] de pusar, para o Oeste, a massa populacional do litoral, de forma a povoar o Brasil igualmente e, através desse empuxo migratório interno, realizar, quando muito no período de duas décadas, a verdadeira integração nacional"(KUBITSCHECK, 1975).

Hoje, transcorridas cinco décadas após a inauguração de Brasília, temos ciência de que é preciso reconstruir o Distrito Federal. A Brasília futurística, Patrimônio Mundial, implica equacionar os problemas decorrentes do próprio crescimento. O desafio é transformar Brasília em cidade referência mundial, uma verdadeira capital do desenvolvimento humano.

É dessa percepção que emana a diretriz do atual governo: "Assim como Brasília foi concebida a partir de dois eixos, o Monumental e o Rodoviário, também nós teremos dois eixos operacionais ao longo dos quais estaremos trabalhando, visando sempre ao bem-estar de nossa população. Um deles é o da modernização da Administração Pública; o outro, a boa qualidade na prestação dos serviços públicos" (QUEIROZ, 2011).

Elaborado pelo Governo do Distrito Federal, por intermédio da Secretaria de Planejamento e Orçamento, este Plano Plurianual para o período de 2012 a 2015 tem por finalidade declarar as escolhas do Governo e da sociedade, indicar os meios para implementação das políticas públicas, bem como orientar taticamente a ação do Estado para a consecução dos objetivos pretendidos.

Além de definir o que fazer, como, quando, para quem, a que custo e com qual objetivo, o Plano Plurianual é essencial tanto para o monitoramento como para a avaliação do desempenho e dos resultados esperados.

É na racionalização das ideias, na formulação do pensamento, na planificação das intenções que, de fato, nascem e findam os meios e os objetivos a serem almejados. Todavia, deve-se ter presente que a escolha é sobretudo política: tanto no que diz respeito à primazia de concepção, quanto na implementação.

Uma política pública é um curso de ação (ou inação) conscientemente escolhido e orientado para um determinado fim. Os processos metodológicos são consequências, a princípio, da eleição de alternativas; e as ações, frequentemente, são decorrentes destes.

Por esta razão, este PPA é mais do que a mera quantificação física e financeira de metas para despesas de capital e outras delas decorrentes, bem como das relativas a programas de duração continuada, para o período de 2012-2015. Ele é o resultado de uma escolha: fazer de Brasília um exemplo de civilidade.

2. O DISTRITO FEDERAL

O Distrito Federal é a unidade autônoma onde tem sede o Governo Federal com seus poderes Executivo, Legislativo e Judiciário. Ocupa uma área geográfica de 5.789,8 Km², dividida em 30 Regiões Administrativas, entre as quais está Brasília, a Capital Federal. Possui as mesmas competências legislativas reservadas aos estados e municípios, e é regido por Lei Orgânica, sendo vedada sua divisão em municípios.

De acordo com a série histórica dos censos brasileiros, desde a inauguração de Brasília, a população do Distrito Federal cresceu 18 vezes, saltando de 141.742 habitantes (1960) para 2.570.160 habitantes (2010).

Há 51 anos, representávamos 0,2% da população brasileira e tínhamos 24,43 habitantes por quilômetro quadrado; hoje, somos 1,4%, o que corresponde a uma densidade demográfica de 444,07 habitantes por quilômetro quadrado.

Distrito Federal – População segundo os Censos Demográficos

	1960	1970	1980	1990	2000	2010
Total	141.742	546.015	1.203.333	1.598.415	2.043.169	2.570.160
Hab/Km²	24,43	94,11	207,40	275,50	352,16	444,07
DF/Brasil (%)	0,2	0,6	1,0	1,1	1,2	1,4

Fonte: IBGE.

Tomando-se por base o último período intercensitário, 2000/2010, verifica-se que a taxa média geométrica de crescimento anual da população brasileira foi de 1,17%. Verifica-se, também, que esse crescimento populacional não se deu de maneira uniforme entre as Grandes Regiões e Unidades da Federação.

As maiores taxas observadas referem-se às Regiões Norte e Centro-Oeste, onde a componente migratória contribuiu significativamente para esse crescimento diferencial. As dez Unidades da Federação que mais aumentaram suas populações em termos relativos se encontram nessas duas regiões. E o Distrito Federal, com uma taxa média geométrica anual de 2,28%, foi a quarta Unidade que mais cresceu, ficando atrás apenas do Amapá (3,45%), Roraima (3,34%) e Acre (2,78%).

Distrito Federal – População residente, por situação do domicílio e sexo (2010)

	Urbana	Rural	Total
Homens	1.180.777	48.103	1.228.880
Mulheres	1.301.433	39.847	1.341.280
Total	2.482.210	87.950	2.570.160

Fonte: IBGE, Censo Demográfico 2010.

Distrito Federal – População residente, por sexo e grupo de idade (2010)

	Homens	Mulheres	Total
Menos de 1 ano	19.047	18.674	37.121
1 a 4 anos	76.891	74.468	151.359
5 a 9 anos	101.824	98.880	200.704
10 a 14 anos	110.597	108.112	218.709
15 a 19 anos	108.791	111.954	220.745
20 a 24 anos	120.373	125.420	245.793
25 a 29 anos	121.512	140.920	269.432
30 a 34 anos	118.507	134.291	252.798
35 a 39 anos	100.047	112.672	212.719
40 a 44 anos	88.786	98.974	187.760
45 a 49 anos	72.525	84.568	157.093

DIÁRIO OFICIAL
DO DISTRITO FEDERAL

Redação e Administração:
Anexo do Palácio do Buriti, Sala 111, Térreo.
CEP: 70075-900, Brasília - DF
Telefones: (0XX61) 3961.4502 - 3961.4503
Editoração e impressão: POOL EDITORA LTDA

AGNELO QUEIROZ
Governador
TADEU FILIPPELLI
Vice-Governador
PAULO TADEU
Secretário de Governo
EDUARDO FELIPE DAHER
Coordenador-Chefe do Diário Oficial

SFL PL 1299 /2012 Folha Nº 000022

Folha nº: 15
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 79220-9

Governo do Distrito Federal
Secretaria de Estado de Planejamento e Orçamento
Plano Plurianual 2012 - 2015
Anexo III - Programas de Governo

PROGRAMA : 6208 - DESENVOLVIMENTO URBANO

OBJETIVO : PROMOVER O DESENVOLVIMENTO SUSTENTADO DO DISTRITO FEDERAL, MEDIANTE AÇÕES DE PLANEJAMENTO, MONITORAMENTO E CONTROLE URBANO E TERRITORIAL.

TIPO DE PROGRAMA : Temático

PÚBLICO ALVO : POPULAÇÃO DO DISTRITO FEDERAL E ENTORNO

HORIZONTE TEMPORAL : Contínuo INÍCIO : 2012 TÉRMINO : 2015

Valores do Programa	
Categoria Economica	Totais
Despesas Correntes	-
Tesouro	-
Outras Fontes	-
Despesas Capital	1.000
Tesouro	1.000
Outras Fontes	-
Total	1.000

INDICADORES	UNIDADE MEDIDA	INDICE MAIS RECENTE	APURADO EM	DESEJADO 1º ANO	DESEJADO 2º ANO	DESEJADO 3º ANO	DESEJADO 4º ANO	FONTE DA INFORMAÇÃO
TAXA DE IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA DE CONTROLE TERRITORIAL E URBANO	%	-		30	75	100	100	SIURB/SEDHAB
QUANTIDADE DE ÓRGÃOS SETORIAIS QUE ADERIRAM AO CADASTRO EM AMBIENTE WEB/TOTAL DE ÓRGÃOS * 100%	UNIDADE			30	75	100	100	SIURB/SEDHAB
INSTRUMENTOS DE PLANEJAMENTO URBANO CRIADOS COM O OBJETIVO DE MONITORAR A DINÂMICA URBANA ELABORADOS E PUBLICADOS	UNIDADE	-		3	3	3	2	SUPLAN e SUCON/SEDHAB
INSTRUMENTOS DE PLANEJAMENTO URBANO ATUALIZADOS	UNIDADE	-		1	1	1	1	SUPLAN e SUCON/SEDHAB
ÍNDICE DE ADEQUAÇÃO DO ESPAÇO URBANO	UNIDADE	35	28.02.2003	40	60	65	70	SUPLAN e SUCON/SEDHAB
PARQUES URBANOS IMPLANTADOS NO DF	UNIDADE	20	28.02.2003	10	5	3	2	SEDHAB
ÍNDICE DE ALIENAÇÃO DOS IMÓVEIS OFERTADOS	%	47	31.12.2010	50	53	56	60	GECOM/TERRACAP
NÚMERO DE LOTES COM PROJETOS URBANÍSTICOS	UNIDADE	-		2465	2465	2466	2466	GEPRO/TERRACAP
PROJETOS DE NEGÓCIOS IMPLANTADOS	UNIDADE	-		25	25	25	25	DIPRE/TERRACAP
ESTUDOS DE PROSPECÇÃO E URBANÍSTICOS EXECUTADOS	UNIDADE	-		12	1	0	12	DIPRE/TERRACAP
CAPACIDADE DE EXECUÇÃO DE PAVIMENTAÇÃO DE VIAS NO DISTRITO FEDERAL	M2	-		2500000	1600000	1500000	1000000	SO
CAPACIDADE DE EXECUÇÃO DE REDES DE ÁGUAS PLUVIAIS NO DISTRITO FEDERAL	M	-		250000	200000	100000	100000	SO

Página: 57

Ação Projeto Atividade Operação especial					Físico / Financeiro							
					2012		2013		2014		2015	
Código	Descrição	Produto	Unidade de Medida	Região	Meta	R$	Meta	R$	Meta	R$	Meta	R$
1085	AQUISIÇÃO E RECUPERAÇÃO DE IMÓVEIS	BENFEITORIA INDENIZADA	UNIDADE	99	20	8.000.000	20	8.000.000	68	8.000.000	68	8.000.000
1101	IMPLANTAÇÃO DE VIAS E OBRAS COMPLEMENTARES DE URBANIZAÇÃO	PAVIMENTAÇÃO EXECUTADA	M2	2	20001	2.000	0		0		0	
				99	168	200.000	168	219.682	168	239.014	168	259.132
1108	EXECUÇÃO DE OBRAS DE URBANIZAÇÃO EM ÁREAS DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO	ÁREA URBANIZADA	M2	6	0		0		0		251	3.000.000
				99	50	25.000	0		0		0	
1110	EXECUÇÃO DE OBRAS DE URBANIZAÇÃO	ÁREA URBANIZADA	M2	1	14213	2.040.000	22531	1.100.000	21622	3.070.000	20542	3.050.000
				2	34249	3.700.000	34249	3.849.266	42057	3.997.530	30119	4.047.000
				3	18368	4.450.000	12256	4.525.000	18044	4.600.000	18305	3.900.000
				4	19163	1.660.000	28043	1.858.000	40123	2.040.000	33373	2.160.000
				5	15201	870.000	20221	976.688	25241	1.083.654	25261	1.090.695
				6	78905	7.074.250	153541	5.311.675	140889	5.440.842	140933	5.464.926
				7	19501	925.000	24501	1.029.048	67200	6.160.000	76301	8.200.000

SEL FL. 1277 /2012 Folha Nº 000023

Folha nº: 16
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 79 220-9

3711	REALIZAÇÃO DE ESTUDOS E PESQUISAS	ESTUDO REALIZADO	UNIDADE	1	12	19.000.000	1	5.700.000	1	5.700.000	11	13.700.000
3749	REALIZAÇÃO DE SERVIÇO DE VÍDEO INSPEÇÃO ROBOTIZADA	SISTEMA MANTIDO	UNIDADE	99	1	5.000.000	1	5.250.000	1	5.510.000	1	5.760.000
3902	REFORMA DE PRAÇAS PÚBLICAS E PARQUES	PRAÇA/ PARQUE REFORMADO	M2	1	572	80.000	715	100.000	875	130.000	834	150.000
				2	200	40.000	200	43.936	200	47.802	200	51.826
				3	3000	450.000	1500	250.000	3000	450.000	2000	200.000
				4	600	30.000	600	30.000	1000	60.000	0	
				7	150	50.000	0		100	42.037	100	45.000
				9	3400	5.000	4250	5.000	5100	5.000	5100	5.000
				10	105000	90.000	105000	93.820	105000	108.271	105000	117.400

Página: 61

				12	3000	184.203	3000	202.331	3000	220.135	3000	238.694
				13	320	80.000	360	90.412	412	103.000	422	105.653
				14	330	40.000	200	33.161	300	30.000	300	30.000
				23	200	5.000	200	5.000	500	20.000	200	10.000
				99	6586	1.900.000	2930	1.000.000	7690	2.100.000	7690	2.300.000
3938	REVITALIZAÇÃO DE ÁREAS URBANIZADAS	PROJETO IMPLANTADO	UNIDADE	1	4	5.508.128	4	4.012.146	4	4.508.032	8	8.508.037
				2	1	1.000.000	1	100.000	0		0	
				99	1	100.000	0		0		0	
3941	REVITALIZAÇÃO DE EDIFICAÇÕES	PRÉDIO REFORMADO	M2	1	1500	1.169.376	1500	1.287.752	2000	1.987.870	2500	2.455.644
4092	MANUTENÇÃO DE PRAÇAS PÚBLICAS E PARQUES	PRAÇA/ PARQUE MANTIDO	UNIDADE	1	1	2.210.000	1	2.420.000	1	2.620.000	1	3.000.000
4139	GESTÃO DAS INFORMAÇÕES URBANAS E TERRITORIAIS	SISTEMA MANTIDO	UNIDADE	99	1	900.000	1	625.000	1	800.000	1	810.000
4140	PLANO DE PREVENÇÃO À OCUPAÇÃO IRREGULAR DO SOLO	SISTEMA MANTIDO	UNIDADE	99	1	300.000	1	875.000	1	900.000	1	910.000
4141	PLANO DE MONITORAMENTO TERRITORIAL	AÇÃO IMPLEMENTADA	UNIDADE	99	2	484.000	2	355.000	1	370.000	1	380.000
4965	MONITORAMENTO TERRITORIAL E REVISÃO DO PLANO DIRETOR DE ORDENAMENTO TERRITORIAL DO DISTRITO FEDERAL	LEVANTAMENTO REALIZADO	UNIDADE	99	4	400.000	3	750.000	2	860.000	1	870.000
4984	ELABORAÇÃO DE NORMAS URBANÍSTICAS	NORMAS ELABORADAS	UNIDADE	99	5	625.000	3	625.000	2	600.000	0	
5003	CONSOLIDAÇÃO DO SISTEMA DE GEOPROCESSAMENTO	SISTEMA CONSOLIDADO	UNIDADE	1	1	2.000.000	1	2.000.000	1	2.000.000	1	1.000.000
5005	PRESERVAÇÃO DE ÁREAS PÚBLICAS	ÁREA PRESERVADA	UNIDADE	99	20	1.000.000	20	1.000.000	1	1.000.000	1	1.000.000
5006	EXECUÇÃO DE INFRAESTRUTURA EM PARCELAMENTOS	INFRAESTRUTURA IMPLANTADA	UNIDADE	99	8	332.000.000	8	180.000.000	1	130.000.000	1	130.000.000
5695	EXECUÇÃO DE OBRAS DE PREVENÇÃO, CONTROLE E COMBATE À EROSÃO	PROGRAMA IMPLANTADO	UNIDADE	26	2	900.000	2	1.100.000	2	1.200.000	2	1.500.000
				99	1	500.000	1	500.000	1	2.000.000	1	5.000.000
5968	CONSTRUÇÃO DE ESPAÇO CULTURAL	CENTRO CONSTRUÍDO	M2	19	6000	500.000	5500	500.000	5750	500.000	5750	500.000

Página: 62

SEL PL 1299/2012 Folha Nº 000024

Folha nº: 17
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 79220-9

				5	0		0		0		700	1.050.000
				6	0		0		0		500	750.000
				12	600	900.000	600	900.000	0		0	
3208	IMPLANTAÇÃO DE SINALIZAÇÃO SEMAFÓRICA	SINALIZAÇÃO SEMAFÓRICA IMPLANTADA	UNIDADE	99	8	870.000	8	657.000	9	942.700	6	677.471
3209	IMPLANTAÇÃO DE SINALIZAÇÃO ESTRATIGRÁFICA	SINALIZAÇÃO ESTRATIGRÁFICA IMPLANTADA	M2	99	35000	1.000.000	35000	1.000.000	35000	1.000.000	35000	1.000.000
4034	INTEGRAÇÃO DER/DETRAN - GERENCIAMENTO DE TRÁFEGO - TRÂNSITO INTELIGENTE	AÇÃO REALIZADA	UNIDADE	99	1	690.000	1	991.000	1	1.107.100	1	1.239.810
4101	SINALIZAÇÃO HORIZONTAL E VERTICAL	SINALIZAÇÃO IMPLANTADA	M2	99	151881	10.399.000	176069	11.436.000	194257	12.530.000	210445	12.940.000
4197	MANUTENÇÃO DA SINALIZAÇÃO ESTRATIGRÁFICA	SINALIZAÇÃO ESTRATIGRÁFICA MANTIDA	M2	99	29000	11.870.000	18000	7.428.931	10700	4.385.410	1300	7.538.621
4198	MANUTENÇÃO DA SINALIZAÇÃO SEMAFÓRICA	SINALIZAÇÃO SEMAFÓRICA MANTIDA	UNIDADE	99	45	1.000.000	50	1.200.000	55	1.300.000	60	1.500.000
5027	IMPLANTAÇÃO DE SINALIZAÇÃO	SINALIZAÇÃO IMPLANTADA	M2	99	7000	400.000	7000	400.000	7000	400.000	7000	400.000
6505	PUBLICIDADE E PROPAGANDA	PUBLICIDADE E PROPAGANDA REALIZADA	UNIDADE	99	1	7.778.000	1	8.555.000	1	9.411.000	1	10.353.000

Página: 94

Governo do Distrito Federal
Secretaria de Estado de Planejamento e Orçamento
Plano Plurianual 2012 - 2015
Anexo III - Programas de Governo

PROGRAMA : 6216 - TRANSPORTE INTEGRADO E MOBILIDADE

OBJETIVO : MELHORAR AS CONDIÇÕES DE MOBILIDADE E DE ACESSIBILIDADE DA POPULAÇÃO DO DISTRITO FEDERAL A PARTIR DA IMPLANTAÇÃO DE UM SISTEMA DE TRANSPORTES MODERNO E EFICIENTE .

TIPO DE PROGRAMA : Temático

PÚBLICO ALVO : POPULAÇÃO DO DISTRITO FEDERAL E ENTORNO

HORIZONTE TEMPORAL : Contínuo INÍCIO : 2012 TÉRMINO : 2015

Valores do Programa	
Categoria Econômica	Totais
Despesas Correntes	1.212.445.351
Tesouro	732.341.998
Outras Fontes	480.103.353
Despesas Capital	3.129.587.409
Tesouro	3.000.927.534
Outras Fontes	128.659.875
Total	4.342.032.760

INDICADORES	UNIDADE MEDIDA	INDICE MAIS RECENTE	APURADO EM	DESEJADO 1º ANO	DESEJADO 2º ANO	DESEJADO 3º ANO	DESEJADO 4º ANO	FONTE DA INFORMAÇÃO
IMPLANTAÇÃO DO CORREDO LINHA VERDE	%	29	31.10.2010	38	64	89	100	UGP/ST
IMPLANTAÇÃO DO CORREDOR SUL	%	-		47	80	94	100	METRÔ/DF
IMPLANTAÇÃO DO CORREDOR NORTE	%			0	31	92	100	DER
IMPLANTAÇÃO DE CORREDOR NA ÁREA CENTRAL	%	-		38	76	95	100	ST
PASSAGEIROS TRANSPORTADOS MÊS (X100)	PESSOA	3360	30.06.2011	4.420	4.940	5.720	6.240	METRÔ
INTERVALO MÉDIO ENTRE TRENS	RAZÃO	240	30.06.2011	180	180	162	162	METRÔ
SATISFAÇÃO DO USUÁRIO	%	75,5	30.11.2010	80	80	80	80	METRÔ
IMPLANTAÇÃO DE CICLOVIA EM RODOVIAS	KM	-	31.12.2010	30	30	30	30	DER
ÍNDICE DE ACIDENTES FATAIS EM RODOVIAS/10.000 VEÍCULOS	COEFICIENTE/10.000	1,69	31.12.2010	1,65	1,60	1,55	1,50	DER/DF
EXPANSÃO DAS FAIXAS DE ROLAMENTO PAVIMENTADAS	KM	2084	31.12.2010	2.104	2.134	2.164	2.194	DER/DF
AMPLIAÇÃO DE CICLOVIAS	KM	135	31.12.2010	165	195	215	245	DER/DF
ÍNDICE DE MALHA RODOVIÁRIA PAVIMENTADA EM ESTADO ÓTIMO OU BOM/TOTAL DA MALHA PAVIMENTADA	%	48	31.12.2010	53	58	63	68	DER/DF
ÍNDICE DE MALHA VIÁRIA SINALIZADA EM BOM OU ÓTIMO ESTADO/TOTALDA MALHA VIÁRIA	%	48	31.12.2010	53	58	63	68	DER/DF

Página: 95

SFL PL 1299 /2012 Folha Nº 000025

Folha nº: 16
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 79.220-9

PAVIMENTADA								
FORTALECIMENTO INSTITUCIONAL	%	-		25	50	75	100	ST
IPK - ÍNDICE DE PASSAGEIROS POR KM	UNIDADE	1,03	31.12.2010	1,15	1,20	1,25	1,30	GOT/DFTRANS
NÚMEROS DE RECLAMAÇÕES RECEBIDAS PELO DFTRANS EM RELAÇÃO AO ITINERÁRIO E/OU HORÁRIO	UNIDADE	13.638	31.12.2010	11.000	10.000	8.000	6.000	OUVIDORIA DFTRANS
FROTA PILOTO DO SERVIÇO BÁSICO MONITORADA A PARTIR DE CENTRO DE CONTROLE OPERACIONAL - CCO	%	-		0	10	50	100	OTI/DFTRANS
IMPLANTAÇÃO DE CICLOVIA URBANA	KM	-		22,5	22,5	22,5	22,5	ST
NÚMERO DE TAXISTAS CAPACITADOS	PESSOA	3.000	31.01.2011	4.900	6.800	-	-	DITRI/NIST
NÚMERO DE MOTO FRETISTA CADASTRADO	PESSOA	-		5.000	10.000	15.000	20.000	DITRI/NIST

Ação Projeto Atividade Operação especial					Físico / Financeiro							
					2012		2013		2014		2015	
Código	Descrição	Produto	Unidade de Medida	Região	Meta	R$	Meta	R$	Meta	R$	Meta	R$
1142	AQUISIÇÃO DE VEÍCULOS	VEÍCULO ADQUIRIDO	UNIDADE	1	44	3.717.000	45	4.353.004	44	4.284.918	43	4.249.018
1144	IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA FERROVIÁRIO DE INTEGRAÇÃO	SISTEMA IMPLANTADO	UNIDADE	95	1	2.500.000	1	550.000	1	100.000.000	1	120.000.000
1223	RECUPERAÇÃO DE OBRAS DE ARTE ESPECIAIS - PONTES, PASSARELAS E VIADUTOS	OBRA DE ARTE RECUPERADA	UNIDADE	1	1	1.500.000	1	1.500.000	1	100.000	3	15.000.000
				99	6	1.800.000	6	4.100.000	6	5.600.000	13	16.484.000
1226	COMPENSAÇÃO AMBIENTAL EM ÁREAS DE INTERESSE DO TRANSPORTE	COMPENSAÇÃO AMBIENTAL REALIZADA	UNIDADE	99	610	800.000	180	570.000	230	660.000	260	734.000
1230	RECUPERAÇÃO AMBIENTAL EM ÁREAS DE INTERESSE DO TRANSPORTE	ÁREA RECUPERADA	M2	99	82624	2.924.000	400875	1.375.000	400740	1.240.000	400545	1.045.000
1264	CONSTRUÇÃO DE TERMINAL DE ÔNIBUS URBANO	PROJETO IMPLANTADO	UNIDADE	12	2	138.462	2	152.088	2	215.111	2	233.218
				26	2	200.000	2	200.000	0		0	
1309	(EP) PAVIMENTAÇÃO DE VIAS	OBRA REALIZADA	M2	99	3	2.000.000	3	2.000.000	3	2.000.000	6	6.000.000
1310	(EP) DUPLICAÇÃO DE RODOVIAS	RODOVIA AMPLIADA	KM	95	3	4.000.000	3	4.000.000	3	4.000.000	3	4.000.000
1347	CONSTRUÇÃO DE PASSARELA	PASSARELA CONSTRUÍDA	UNIDADE	5	2	300.000	2	300.000	2	300.000	2	300.000

Página: 96

				99	2	3.000.000	2	4.000.000	3	5.000.000	3	5.000.000
1455	(EP) IMPLANTAÇÃO DE CORREDORES EXCLUSIVOS PARA MOTOCICLETAS	INFRAESTRUTURA IMPLANTADA	UNIDADE	3	10	1.000.000	10	1.000.000	10	1.000.000	10	1.000.000
1460	IMPLANTAÇÃO DE RODOVIAS	RODOVIA IMPLANTADA	KM	5	10	300.000	10	300.000	10	300.000	10	300.000
				6	10	300.000	10	300.000	10	300.000	10	300.000
				14	42	4.600.000	4	40.000	4	40.000	4	40.000
				16	16	2.000.000	32	4.000.000	1	120.000	1	120.000
				26	402	400.000	402	400.000	402	400.000	402	400.000
				99	338210	45.046.113	374880	16.000.000	390952	19.000.000	778801	21.000.000
1475	RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS	RODOVIA RECUPERADA	KM	99	276925	12.300.000	296797	18.300.000	307221	22.885.876	316526	22.348.019
1506	CONSTRUÇÃO DE ABRIGOS PARA PASSAGEIROS DE ÔNIBUS	PONTO DE ÔNIBUS CONSTRUÍDO	M2	3	1582	400.000	708	400.000	1178	400.000	1186	400.000
				5	1300	500.000	1300	500.000	1300	500.000	1300	500.000
				9	1582	400.000	708	400.000	1178	400.000	1186	400.000
				99	4000	2.850.363	5000	4.301.655	5500	4.953.579	5300	5.104.593

SPL PL 1299 /2012 Folha Nº 000026

Folha nº: 19
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 79.220-8

1689	CONSTRUÇÃO DO ANEL VIÁRIO	RODOVIA IMPLANTADA	KM	99	25	5.000.000	25	9.000.000	25	10.000.000	24	13.000.000
1784	IMPLANTAÇÃO DE VEÍCULO LEVE SOBRE PNEUS - VLP EIXO SUL	VIA PERMANENTE CONSTRUÍDA	KM	99	24	109.102.000	21	169.102.000	21	45.160.000	21	88.000.000
1816	IMPLEMENTAÇÃO DA LINHA 1 DO METRÔ	ESTAÇÃO METROVIÁRIA CONSTRUÍDA	M2	99	10400	6.796.000	10400	14.387.613	1155	5.000.000	1155	5.000.000
1963	ELABORAÇÃO DE PROJETOS	PROJETO ELABORADO	UNIDADE	1	620295	1.500.000	501293	500.000	7	5.500.000	7	4.500.000
2054	MANUTENÇÃO DO DEPARTAMENTO DE SISTEMA VIÁRIO	SISTEMA MANTIDO	UNIDADE	99	1	370.000	1	420.000	1	460.000	1	460.000
2316	MANUTENÇÃO DE OBRAS DE ARTE ESPECIAIS - PONTES, PASSARELAS E VIADUTOS	UNIDADE REFORMADA	UNIDADE	99	5	700.000	5	800.000	5	800.000	5	800.000
2319	MANUTENÇÃO DE OBRAS DE ARTE CORRENTES - BUEIROS E CALHAS	UNIDADE REFORMADA	UNIDADE	99	50	200.000	125	500.000	125	500.000	125	500.000
2329	DESAPROPRIAÇÃO EM ÁREAS DE INTERESSE DO DER-DF	AÇÃO REALIZADA	UNIDADE	99	1	3.000.000	1	4.003.407	1	3.500.000	1	3.500.000
2725	MANUTENÇÃO DA RODOVIÁRIA DO PLANO PILOTO	PRÉDIO MANTIDO	UNIDADE	1	1	2.536.426	1	2.728.289	1	2.950.427	1	3.276.685
2756	MANUTENÇÃO E FUNCIONAMENTO DO SISTEMA FERROVIÁRIO	VIAGEM REALIZADA	UNIDADE	20	117800	210.763.446	134300	230.882.210	143500	250.150.105	151000	266.227.800

Página: 97

2885	MANUTENÇÃO DE MÁQUINAS E EQUIPAMENTOS	EQUIPAMENTO MANTIDO	UNIDADE	99	35	4.170.000	40	4.950.000	45	5.112.200	55	5.618.420
2886	CONSERVAÇÃO DE ÁREAS URBANIZADAS EM RODOVIAS	ÁREA URBANIZADA MANTIDA	M2	99	50000	100.000	125000	250.000	100000	200.000	100000	200.000
3007	AMPLIAÇÃO DA LINHA 1 DO METRÔ	VIA PERMANENTE CONSTRUÍDA	KM	1	1	5.049.000	1	3.300.000	1	21.450.000	1	14.781.030
				9	1	8.109.000	1	5.300.000	1	34.450.000	1	23.739.230
				12	1	2.142.000	1	1.400.000	1	9.100.000	1	6.270.740
3014	IMPLANTAÇÃO DO METRÔ-LEVE - VLT	VIA PERMANENTE CONSTRUÍDA	KM	1	8	176.333.333	8	12.140.070	7	89.002.000	7	222.274.000
				99	20	10.000.000	20	10.000.000	20	10.000.000	20	10.000.000
3054	CONSTRUÇÃO DE TÚNEL	TÚNEL CONSTRUÍDO	UNIDADE	1	1	1.000.000	1	1.000.000	1	3.000.000	1	15.000.000
				3	1977	1.000.000	887	1.000.000	1475	1.000.000	1484	1.000.000
3056	CONSTRUÇÃO DO TREVO DE TRIAGEM NORTE	RODOVIA IMPLANTADA	KM	99	1	14.870.000	1	20.323.128	1	35.694.877	1	39.530.235
3060	CONSTRUÇÃO DE GARAGENS E ZONAS DE ESTACIONAMENTO EM ÁREAS PÚBLICAS - PPP	PROJETO IMPLANTADO	UNIDADE	1	1	950.000	1	1.000.000	1	1.000.000	1	1.000.000
3071	CONSTRUÇÃO DE PASSAGEM SUBTERRÂNEA - CENTRO DE CONVENÇÕES-ESTÁDIO	PASSAGEM SUBTERRÂNEA CONSTRUÍDA	UNIDADE	1	1	3.500.000	1	2.000.000	1	3.500.000	0	
3087	EXECUÇÃO DE OBRAS DE ACESSIBILIDADE	OBRA REALIZADA	M2	5	400	16.000	4800	1.000	5200	1.000	5600	1.000
				20	300	30.000	400	32.940	1200	35.838	400	39.024
				99	94596	6.554.000	44732	4.353.000	44532	4.153.000	360200	15.200.000
3090	IMPLANTAÇÃO DE CICLOVIAS	CICLOVIA IMPLANTADA	KM	1	9	2.000.000	9	2.000.000	0		0	
				3	4587	3.000.000	3489	3.000.000	4077	3.000.000	4079	3.000.000
				99	80	19.105.000	60	12.305.000	93	35.206.247	102	37.105.000
3119	IMPLANTAÇÃO DO CORREDOR DE TRANSPORTE COLETIVO DO EIXO OESTE (LINHA VERDE)	CORREDOR IMPLANTADO	KM	99	7	20.499.000	2	5.479.500	12	12.530.000	6	20.000.000
3125	IMPLANTAÇÃO DO CORREDOR DE TRANSPORTE COLETIVO DO EIXO SUDOESTE	CORREDOR IMPLANTADO	KM	99	9	7.704.499	8	10.556.749	8	10.556.749	8	8.067.512
3126	IMPLANTAÇÃO DO CORREDOR DE TRANSPORTE COLETIVO DO EIXO NORTE	CORREDOR IMPLANTADO	KM	99	620296	3.397.029	501303	13.772.971	11	15.887.353	11	53.887.353
3127	IMPLANTAÇÃO DO CORREDOR DE TRANSPORTE COLETIVO DA ÁREA CENTRAL	CORREDOR IMPLANTADO	KM	1	620299	4.216.651	501290	2.702.392	1	17.297.608	1	10.378.565

Página: 98

SEL PL 1299 /2012 Folha Nº 000027

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL

GDF

Folha nº: 20

Processo nº:

Rubrica: Matrícula: 79.220-9

ANEXO 2

EMPREENDIMENTOS DESTACADOS

NO PROJETO DE LEI ORÇAMENTÁRIA DE 2013

SFL PL 1299 /2012 Folha Nº 000028

Processo Legislativo - Proposições - Ficha Técnica

Proposição: PL 1113/2012

Ementa: ESTIMA A RECEITA E FIXA A DESPESA DO DISTRITO FEDERAL PARA O EXERCÍCIO FINANCEIRO DE 2013.

Leitura: 18/09/12

Situação: Tramitando

Localização: SACP

Autoria: Poder Executivo

Histórico:

4	10/10/12	CEOF	AO SACP,PARA PROVIDÊNCIAS ANEXADO PARECER PELA ADMISSIBILIDADE E APROVAÇÃO COM FLS Nº122 A 188,MEMORANDOS E OFÍCIOS AS FLS Nº189 A 190,E MENSAGEM DAS FLS Nº 191 A 202, E FOLHA DE VOTAÇÃO Nº203 APROVADA NA 15ºREUNIÃO ORDINÁRIA REALIZADA NO DIA 10/10/2012.
3	25/09/12	CEOF	ENCAMINHADO A ASSESSORIA LEGISLATIVA PARA PARECER.
2	24/09/12	SACP	À CEOF, PARA E EXAME E PARECER, NOS TERMOS DO ART. 90,I E ART. 162,§1º,VI, DO RI-CLDF.
1	24/09/12	SPL	AUTUADO COM 1853 FOLHA(S)- 07 VOLUMES. COMISSÃO(ÕES): CEOF. AO SACP, PARA AS DEVIDAS PROVIDÊNCIAS.ANEXO, UM CD.

Folha nº: 21

Processo nº:

Rubrica: Matrícula: 73 220-9

28. - SECRETARIA DE ESTADO DE DESENVOLVIMENTO URBANO E HABITAÇÃO DO DISTRITO FEDERAL

28.101 - SECRETARIA DE ESTADO DE HABITAÇÃO, REGULARIZAÇÃO E DESENVOLVIMENTO URBANO DO DISTRITO FEDERAL

QUADRO DE DETALHAMENTO DA DESPESA
Art. 9º, Inciso IX, LDO

ORÇAMENTO FISCAL

AÇÃO	NATUREZA	ID USO	FONTE	DETALHADO	TOTAL
15.122.6004.8502.6982 ADMINISTRAÇÃO DE PESSOAL-SEDHAB- PLANO PILOTO					
REF.: 000943					
	31.90.11	0	100	33.124.236	
	31.90.13	0	100	1.440.000	
	31.90.16	0	100	100.000	
	31.91.13	0	100	180.000	
					34.844.236
15.122.6004.8504.7010 CONCESSÃO DE BENEFÍCIOS A SERVIDORES-SEDHAB-PLANO PILOTO					
REF.: 001090					
	33.90.08	0	100	84.000	
	33.90.46	0	100	1.413.796	
	33.90.49	0	100	192.000	
					1.689.796
15.122.6004.8517.0131 MANUTENÇÃO DE SERVIÇOS ADMINISTRATIVOS GERAIS-SEDHAB- PLANO PILOTO					
REF.: 000950					
	33.90.14	0	100	20.000	
	33.90.30	0	100	100.000	
	33.90.33	0	100	30.000	
	33.90.36	0	100	840.000	
	33.90.39	0	100	861.549	
	33.90.47	0	100	100.000	
	44.90.52	0	100	51.000	
					2.002.549
15.125.6208.4984.0001 ELABORAÇÃO DE NORMAS URBANÍSTICAS--DISTRITO FEDERAL					
REF.: 001655					
	33.90.39	0	100	10.000	
					10.000
15.125.6225.4142.0002 PLANO DE REGULARIZAÇÃO--DISTRITO FEDERAL					
REF.: 001677					
	44.90.52	0	100	1.500	
					1.500
15.126.6004.1471.2545 MODERNIZAÇÃO DE SISTEMA DE INFORMAÇÃO-SEDHAB- PLANO PILOTO					
REF.: 005179					
	33.90.39	0	100	60.000	
	44.90.52	0	100	40.000	
					100.000
15.126.6004.2557.0018 GESTÃO DA INFORMAÇÃO E DOS SISTEMAS DE TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO-SEDHAB- PLANO PILOTO					
REF.: 005159					
	33.90.39	0	100	100.000	
					100.000
15.126.6208.4139.0001 GESTÃO DAS INFORMAÇÕES URBANAS E TERRITORIAIS-SEDHAB-DISTRITO FEDERAL					

15.451.6208.3902.9472 (***)REFORMA DE PRAÇAS PÚBLICAS E PARQUES--DISTRITO FEDERAL					
REF.: 000101					
	33.90.39	0	100	120.000	
	44.90.51	0	100	2.000.000	
					2.120.000
15.451.6208.3938.0001 (***)REVITALIZAÇÃO DE VIAS PÚBLICAS EM TAGUATINGA					
REF.: 000105					
	44.90.51	0	100	1.000	
					1.000
15.451.6208.3938.9060 (***)REVITALIZAÇÃO DE ÁREAS URBANIZADAS-EIXO MONUMENTAL TRECHO RODOVIÁRIA-ESTÁDIO NACIONAL- PLANO PILOTO					
REF.: 000342					
	44.90.51	0	100	2.700.000	
					2.700.000
15.451.6208.3938.9064 (***)REVITALIZAÇÃO DE ÁREAS URBANIZADAS--DISTRITO FEDERAL					
REF.: 001866					
	44.90.51	0	100	500.000	
					500.000
15.451.6208.5695.0001 EXECUÇÃO DE OBRAS DE PREVENÇÃO, CONTROLE E COMBATE À EROSÃO--DISTRITO FEDERAL					
REF.: 000123					
	33.90.35	0	100	100.000	
	44.90.51	0	100	5.000.000	
					5.100.000
15.451.6216.1347.9476 CONSTRUÇÃO DE PASSARELA--DISTRITO FEDERAL					
REF.: 004814					
	44.90.51	0	100	1.000.000	
					1.000.000
15.451.6216.2316.0008 (***)MANUTENÇÃO DE OBRAS DE ARTE ESPECIAIS - PONTES, PASSARELAS E VIADUTOS- PONTES, PASSARELAS E VIADUTOS--DISTRITO FEDERAL-DISTRITO FEDERAL					
REF.: 005147					
	33.90.39	0	100	10.000	
					10.000
15.451.6216.7028.0001 (***)REFORMA DAS PLATAFORMAS DA RODOVIÁRIA DO PLANO PILOTO-PLATAFORMA SUL- PLANO PILOTO					
REF.: 000116					
	44.90.51	0	100	120.000	
					120.000
15.482.6218.1658.0001 MELHORIA DE UNIDADES HABITACIONAIS-ARAPOANGA - PRÓ-MORADIA- PLANALTINA					
REF.: 005009					
	44.90.51	0	135	500.000	
					500.000
15.482.6218.1658.0002 MELHORIA DE UNIDADES HABITACIONAIS-MESTRE D'ARMAS - PRÓ-MORADIA- PLANALTINA					
REF.: 005010					
	44.90.51	0	135	500.000	
					500.000
15.482.6218.3023.0008 (ODM)PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO - PAC-CONSTRUÇÃO DE HABITAÇÕES NA VILA DNOCS-SOBRADINHO					

26. - SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES DO DISTRITO FEDERAL

26.101 - SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES DO DISTRITO FEDERAL

QUADRO DE DETALHAMENTO DA DESPESA
Art. 9º, Inciso IX, LDO

ORÇAMENTO FISCAL

AÇÃO	NATUREZA	ID USO	FONTE	DETALHADO	TOTAL
26.122.6010.8502.6987 ADMINISTRAÇÃO DE PESSOAL-SECRETARIA DE TRANSPORTES- PLANO PILOTO					
REF.: 001693					
	31.90.11	0	100	11.136.035	
	31.90.13	0	100	1.045.000	
	31.90.16	0	100	75.000	
	31.91.13	0	100	20.000	
					12.276.035
26.122.6010.8504.0010 CONCESSÃO DE BENEFÍCIOS A SERVIDORES-SECRETARIA DE TRANSPORTES- PLANO PILOTO					
REF.: 001696					
	33.90.08	0	100	110.000	
	33.90.39	0	100	10.000	
	33.90.46	0	100	570.000	
	33.90.49	0	100	160.000	
					850.000
26.122.6010.8517.0009 MANUTENÇÃO DE SERVIÇOS ADMINISTRATIVOS GERAIS-SECRETARIA DE TRANSPORTES- PLANO PILOTO					
REF.: 001757					
	33.90.14	0	100	30.000	
	33.90.14	0	120	30.000	
	33.90.30	0	100	500.000	
	33.90.30	0	120	300.000	
	33.90.33	0	100	10.000	
	33.90.33	0	120	80.000	
	33.90.36	0	100	200.000	
	33.90.36	0	120	280.000	
	33.90.39	0	100	1.100.000	
	33.90.39	0	120	700.000	
	33.90.47	0	100	10.000	
	33.90.47	0	120	50.000	
	44.90.52	0	100	800.000	
					4.090.000
26.122.6216.1968.0023 ELABORAÇÃO DE PROJETOS-- PLANO PILOTO					
REF.: 002136					
	44.90.35	2	100	1.343.815	
	44.90.35	0	136	1.992.711	
					3.336.526
26.122.6216.2725.0001 (***)MANUTENÇÃO DA RODOVIÁRIA DO PLANO PILOTO--PLANO PILOTO					
REF.: 002186					
	33.90.39	0	100	979.626	
	33.90.39	0	120	600.000	
					1.579.626
26.122.6216.3128.0001 IMPLANTAÇÃO DA GESTÃO DO PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO--DISTRITO FEDERAL					
REF.: 002668					

26.453.6216.1794.0003 (**)(PEDF)IMPLANTAÇÃO DE VEÍCULO LEVE SOBRE PNEUS - VLP EIXO SUL--DISTRITO FEDERAL						
REF.: 002389						
	44.90.51	2	100	127.851.874		
	44.90.51	0	135	150.000.000		
					277.851.874	
26.453.6216.3119.0003 IMPLANTAÇÃO DO CORREDOR DE TRANSPORTE COLETIVO DO EIXO OESTE (LINHA VERDE)--DISTRITO FEDERAL						
REF.: 002184						
	44.90.51	2	100	500.000		
	44.90.51	0	136	5.000.000		
					5.500.000	
26.453.6216.3126.0001 (PEDF)IMPLANTAÇÃO DO CORREDOR DE TRANSPORTE COLETIVO DO EIXO NORTE-BRT NORTE-DISTRITO FEDERAL						
REF.: 005114						
	44.90.51	3	100	4.000.000		
	44.90.51	0	135	80.000.000		
					84.000.000	
26.453.6216.3126.0003 (PEDF)IMPLANTAÇÃO DO CORREDOR DE TRANSPORTE COLETIVO DO EIXO NORTE-BALÃO DO TORTO-COLORADO-DISTRITO FEDERAL						
REF.: 005225						
	44.90.51	0	100	6.650.217		
	44.90.51	0	135	128.000.000		
					134.650.217	
26.453.6216.3180.0001 (PEDF)IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE INTELIGENTE - ITS-- PLANO PILOTO						
REF.: 002221						
	44.90.51	2	100	5.699.665		
	44.90.51	0	136	5.200.000		
					10.899.665	
26.453.6216.3181.0003 (***)REFORMA DE ABRIGOS PARA PASSAGEIROS DE ÔNIBUS-PASSAGEIROS DE ÔNIBUS-DISTRITO FEDERAL						
REF.: 005151						
	44.90.51	0	100	10.000		
					10.000	
26.782.6216.1689.0007 CONSTRUÇÃO DO ANEL VIÁRIO--DISTRITO FEDERAL						
REF.: 005111						
	44.90.51	0	100	391.740		
					391.740	
26.782.6216.3056.0003 (PEDF)CONSTRUÇÃO DO TREVO DE TRIAGEM NORTE-PONTE DO BRAGUETO-DISTRITO FEDERAL						
REF.: 005112						
	44.90.51	0	100	6.654.243		
	44.90.51	0	135	80.000.000		
					86.654.243	
26.782.6216.3090.0007 (PEDF)IMPLANTAÇÃO DE CICLOVIAS--DISTRITO FEDERAL						
REF.: 002188						
	44.90.51	2	100	1.581.337		
	44.90.51	0	136	5.027.048		
					6.608.385	
26.782.6216.3182.0001 (***)REFORMA DE TERMINAIS RODOVIÁRIOS--DISTRITO FEDERAL						

26.453.6216.3007.0005 (**)(PEDF)AMPLIAÇÃO DA LINHA 1 DO METRÔ-- SAMAMBAIA					47.069.179
REF.: 001608					
	44.90.51	3	100	24.631.991	
	44.90.51	0	232	25.000.000	
26.453.6216.3014.0001 (PEDF)IMPLANTAÇÃO DO METRÔ- LEVE - VLT-- DISTRITO FEDERAL					49.631.991
REF.: 001617					
	44.90.51	3	100	4.723.431	
	44.90.51	0	135	60.000.000	
26.453.6216.3014.0002 (PEDF)IMPLANTAÇÃO DO METRÔ- LEVE - VLT- AQUISIÇÃO DE TRENS-DISTRITO FEDERAL					64.723.431
REF.: 005226					
	44.90.51	0	100	13.300.433	
	44.90.51	0	135	43.000.000	
26.453.6216.3134.0001 (**)(PEDF)AQUISIÇÃO DE TRENS-- ÁGUAS CLARAS					56.300.433
REF.: 001635					
	44.90.52	5	100	2.805.999	
	44.90.52	0	135	15.000.000	
26.453.6216.3467.6065 AQUISIÇÃO DE EQUIPAMENTOS-METRÔ- ÁGUAS CLARAS					17.805.999
REF.: 001639					
	44.90.52	0	100	1.700.000	
26.453.6216.4125.0001 MODERNIZAÇÃO DO SISTEMA METROVIÁRIO-- ÁGUAS CLARAS					1.700.000
REF.: 001661					
	33.90.39	0	100	100.000	
	44.90.52	0	100	100.000	
	44.90.52	0	220	1.800.000	
26.453.6216.5002.0001 (***)REFORMA DAS EDIFICAÇÕES DO SISTEMA METROVIÁRIO--DISTRITO FEDERAL					2.000.000
REF.: 001665					
	44.90.51	0	100	500.000	
26.453.6216.5071.4291 CONSTRUÇÃO DE ESTACIONAMENTOS-METRÔ- DISTRITO FEDERAL					500.000
REF.: 004796					
	44.90.51	0	100	450.000	
28.846.0001.9001.0002 EXECUÇÃO DE SENTENÇAS JUDICIAIS-METRÔ- ÁGUAS CLARAS					450.000
REF.: 001681					
	31.20.91	0	220	400.000	
28.846.0001.9050.6140 RESSARCIMENTOS, INDENIZAÇÕES E RESTITUIÇÕES- METRÔ- ÁGUAS CLARAS					400.000
REF.: 001679					
	31.90.96	0	220	1.200.000	

26.131.6216.8505.8708 PUBLICIDADE E PROPAGANDA-UTILIDADE PÚBLICA - TCB- PLANO PILOTO					
REF.: 002563					
	33.90.39	0	220	250.000	
					250.000
26.451.6010.1984.9754 CONSTRUÇÃO DE PRÉDIOS E PRÓPRIOS-TCB- PLANO PILOTO					
REF.: 002299					
	44.90.51	0	100	100.000	
	44.90.51	0	220	300.000	
					400.000
26.451.6010.3903.9680 (***)REFORMA DE PRÉDIOS E PRÓPRIOS-TCB- PLANO PILOTO					
REF.: 002561					
	44.90.51	0	100	150.000	
	44.90.51	0	220	400.000	
					550.000
26.782.6216.1142.0004 AQUISIÇÃO DE VEÍCULOS-- PLANO PILOTO					
REF.: 000842					
	44.90.52	0	100	50.000	
	44.90.52	0	217	400.000	
	44.90.52	0	220	1.000.000	
					1.450.000
26.782.6216.3467.9559 AQUISIÇÃO DE EQUIPAMENTOS-TCB- PLANO PILOTO					
REF.: 000864					
	44.90.52	0	100	50.000	
	44.90.52	0	220	283.616	
					333.616
26.782.6216.4039.0001 MANUTENÇÃO DE VEÍCULOS-TCB- PLANO PILOTO					
REF.: 000869					
	33.90.30	0	220	2.640.000	
	33.90.36	0	220	100.000	
	33.90.39	0	220	300.000	
	33.90.47	0	100	300.000	
	33.90.47	0	220	150.000	
					3.490.000
28.843.0001.9096.0005 AMORTIZAÇÃO E ENCARGOS DA DÍVIDA PÚBLICA RELATIVA AO INSS E PASEP-TCB- PLANO PILOTO					
REF.: 000850					
	32.90.21	0	100	2.763.455	
	46.90.71	0	100	6.367.761	
					9.131.216
28.846.0001.9001.6154 EXECUÇÃO DE SENTENÇAS JUDICIAIS-TCB- PLANO PILOTO					
REF.: 000848					
	31.20.91	0	100	100.000	
	31.20.91	0	220	600.000	
	33.20.91	0	100	701.084	
	33.20.91	0	220	270.000	
					1.671.084
28.846.0001.9033.6967 FORMAÇÃO DO PATRIMÔNIO DO SERVIDOR PÚBLICO-TCB- PLANO PILOTO					
REF.: 000849					
	33.90.47	0	100	150.000	

BNDES

DISTRITO FEDERAL

CONSULTA PRÉVIA:

IMPLANTAÇÃO DO CORREDOR EIXO NORTE, EMPREENDIMENTOS AUXILIARES :

- LIGAÇÃO BALÃO DO TORTO / BALÃO DO COLORADO (BR-450/DF-003 - EPIA);

- IMPLANTAÇÃO DO TREVO DE TRIAGEM NORTE (DF-007 – EPTT – BALÃO DO TORTO/DF-002 – EIXO RODOVIÁRIO NORTE)

GDF

Folha nº: 28

Processo nº:

Rubrica: Matrícula: 79220-9

Setembro /2012

SEL FL 1299 /2012 Folha Nº 000036

CONSULTA PRÉVIA

1 – Dados do Beneficiário

1.1 – Razão Social
GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL

1.2 – CNPJ
Inscrição: 00.394.601/0001-26

1.3 – Endereço da Sede
Palácio do Buriti, Praça do Buriti, Eixo Monumental S/Nº – CEP: 70075-900 – Brasília – DF

1.4 – Endereço para Correspondência
Secretaria de Estado de Planejamento e Orçamento – Praça do Buriti, Eixo Monumental S/Nº, Anexo do Palácio do Buriti, 16º andar – Protocolo. CEP: 70.075-900 Brasília- DF

1.5 – Contato
Genésio Vicente
Subsecretário de Captação de Recursos
Secretaria de Estado de Planejamento e Orçamento – SBN, Qd. 2. Bl. A, Ed. Vale do Rio Doce, 11º andar, sala 1106.
CEP: 70.040-909 Brasília- DF
Tel.: 61- 3312-8001
e-mail: **genesio.vicente@seplan.df.gov.br**

1.6 – Administração
Principais gestores envolvidos com o projeto:

Governo do Distrito Federal - GDF
Governador: Agnelo dos Santos Queiroz
Secretaria de Estado de Planejamento e Orçamento - SEPLAN
Secretario: Luiz Paulo Barreto
Secretaria de Estado de Transportes - ST
Secretário: José Walter Vazquez
Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federeal - DER
Presidente: Fauzi Nacfur Junior

O Distrito Federal é composto pelo Plano Piloto e por 30 regiões administrativas – RA'S, que foram surgindo gradativamente, com a migração para a Capital do País. Originalmente, as RA's foram criadas no intuito de facilitar a administração da cidade e de formar núcleos administrativos autônomos. Essa autonomia, no entanto, ainda não foi alcançada, e é agravada pelo fato de que ao redor de Brasília, no chamado Entorno do Distrito Federal, novas aglomerações urbanas surgiram depois da instalação da Capital, e passaram a depender, em vários setores, dessas regiões, sobrecarregando as demandas sobre a sua infra-estrutura social.

Folha nº: 29
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 99.220-9

SPL PL 1299 /2012 Folha Nº 000037

A administração direta é formada por 39 Secretarias de Estado além das administrações regionais que atuam na descentralização dos serviços oferecidos à comunidade pelo Governo do Distrito Federal. Há ainda os órgãos especializados (Procuradoria-Geral do Distrito Federal; Centro de Assistência Judiciária do Distrito Federal – CEAJUR/DF; Polícia Militar do Distrito Federal; Polícia Civil do Distrito Federal; Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal) e os relativamente autonômos (Jardim Botânico de Brasília e Arquivo Público do Distrito Federal.)

A **Administração indireta** é composta por[1]:
I - Fundações públicas: a) Fundação de Amparo ao Trabalhador Preso – FUNAP; b) Fundação de Apoio à Pesquisa – FAP; c) Fundação Hemocentro de Brasília – FHB; d) Fundação de Ensino e Pesquisa em Ciência da Saúde – FEPECS; e) Fundação Universidade Aberta do Distrito Federal – FUNAB; f) Fundação Jardim Zoológico de Brasília;

II – Autarquias: a) Departamento de Estrada de Rodagem – DER; b) Departamento de Trânsito – DETRAN; c) Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTRANS; d) Serviço de Limpeza Urbana – SLU; e) Instituto do Meio Ambiente e Recursos Hídricos do Distrito Federal – Brasília Ambiental;

III – Autarquia de regime especial: a) Instituto de Defesa do Consumidor do Distrito Federal – PROCON-DF; b) Agência Reguladora de Águas e Saneamento do Distrito Federal – ADASA/DF; c) Agência de Fiscalização do Distrito Federal – AGEFIS; d) Instituto de Assistência à Saúde dos Servidores do Distrito Federal – INAS; e) Instituto de Previdência dos Servidores do Distrito Federal – IPREV/DF;

IV – Empresas públicas: a) Companhia de Saneamento do Distrito Federal – CAESB; b) Companhia do Metropolitano do Distrito Federal – METRÔ-DF; c) Companhia Imobiliária de Brasília – TERRACAP; d) Companhia de Planejamento do Distrito Federal – CODEPLAN; e) Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil – NOVACAP; f) Companhia de Desenvolvimento Habitacional do Distrito Federal – CODHAB; g) Central de Abastecimento de Brasília – CEASA; h) Empresa de Assistência Técnica e Extensão Rural do Distrito Federal – EMATER-DF; i) Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília – TCB;

V – Sociedades de economia mista: a) Banco de Brasília S/A – BRB; b) Companhia Energética de Brasília – CEB.

Em 2012 o Governo do Distrito Federal fez mudanças em seu modelo de gestão. Com a recriação da Casa Civil, foi intalada a Junta de Execução Orçamentária (JEO). Ela atua sob a presidência do Governador e coordenação da Casa Civil, tendo também em sua composição os Secretários de Fazenda e de Planejamento.

Sua função é aprimorar a aplicação do Orçamento do Distrito Federal, atuando de forma a garantir o emprego de recursos nas prioridades do Governo. Com base nas principais demandas de cada área, em

---

[1] DECRETO Nº 32.716, DE 1º DE JANEIRO DE 2011. DF. Disponível em: http://www.buriti.df.gov.br/ftp/diariooficial/2011/01_Janeiro/DODF%20001%20de%20Janeiro%20especial%202011/2011%20Edicao%20especial.pdf

Folha nº: 30

Processo nº:

Rubrica: Matrícula: 79220-9

SPL PL 1299 /2012 Folha Nº 000038

um trabalho sistemático e permanente, a JEO tem buscado os recursos necessários para atender as prioridades de governo.

O Comitê de Monitoramento coordenado pela Casa Civil e composto por representantes de diversos órgãos acompanha as políticas e os projetos atendidos pela Junta de Execução Orçamentária, fiscalizando o cumprimento das ações que visam a entrega dos produtos nos prazos definidos.

Aliado ao trabalho da JEO, as demais Secretarias desenvolvem as atividades-fim do Governo na prestação de serviços públicos à sociedade e na implementação de políticas públicas que favoreçam a melhoria das condições de vida da população do DF.

1.7 – Caracterização do Distrito Federal

Antecedentes Históricos

A implantação da Capital Federal na região central do País representou um marco estratégico no processo de integração do território e interiorização do desenvolvimento. A locação da nova capital em uma região de grande vazio demográfico ensejava que a mesma seria um fator de propulsão do desenvolvimento, representavando a abertura de novas fronteiras.

O grande contingente migratório que chegava para apoiar a construção da Capital levou a criação de assentamentos provisórios, da Cidade Livre, da Candangolândia, da Vila Planalto, da Vila Paranoá, do Acampamento da Telebrasília e da Vila Metropolitana, além de diversas "invasões", que quando erradicadas deram origem às primeiras cidades-satélites. A população transferida das "invasões" das vilas Sara Kubistschek, Amauri e IAPI, originam, respectivamente, Taguatinga (1958), Gama (1960) e Ceilândia (1971), sendo todas localizadas a mais de 20km do Plano Piloto.

Brasília cresce e se consolida neste contexto, que proporciona um processo de polinucleamento urbano, com uma configuração espacial rarefeita, marcada por grandes vazios urbanos, tendo o Plano Piloto como centro, onde se concentram a oferta de empregos, serviços e equipamentos urbanos coletivos, enquanto as demais cidades são relegadas a um certo abandono, em relação a estes benefícios urbanos.

Economia

A economia do Distrito Federal é bastante peculiar, apresentando como ponto forte a participação da administração pública e dos serviços de intermediação financeira. A indústria de transformação e a agropecuária produzem números quase insignificantes na economia local.

A estimativa do PIB-DF para 2011 é de crescimento de 2,4%, um pouco abaixo do nacional (2,7%). O PIB-DF atingiu em valores correntes R$ 161.472 trilhões. O setor agropecuário cresceu 24,5%, o industrial, 3,0%, acima do nacional (1,6%), impulsionado pela construção civil (3,6%) e a indústria de transformação (2,1%). Considerando a população de 2.622 mil em 2011, o PIB per capita brasiliense foi estimado em R$ 61.584,00 neste ano.

Folha nº: 31
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 79.220-9

SFL PL 1299 /2012 Folha Nº 000039

O setor serviços cresceu 2,2%, devido principalmente ao crescimento moderado da administração pública (2,0%), que gerou pequeno impacto na taxa de crescimento do PIB-DF. Deve-se ressaltar o grande peso deste setor no PIB local (55%) e na grande participação que os rendimentos do pessoal ocupado no setor público no total da massa de rendimentos do pessoal ocupado no DF. A principal constatação é a forte dependência do PIB do DF em relação ao setor de serviços, notadamente do setor público. (Produto Interno Bruto do Distrito Federal 2011 – Resultado Preliminar. Disponível em http://www.codeplan.df.gov.br/)

O Índice de Desenvolvimento Humano do Distrito Federal, divulgado no Boletim Regional do Banco Central do Brasil, é o maior entre os estados da Federação, apresentando os valores de 0,874, 0,882 e 0,900 para os anos 2005, 2006 e 2007, respectivamente. Segundo o IBGE o PIB per capita a preços correntes, em 2008, foi de R$ 45.977,59.

Em maio de 2012, a Pesquisa de Emprego e Desemprego captou relativa estabilidade da taxa de desemprego total no Distrito Federal. A Taxa de Desemprego total passou de 13,1%, em abril, para 13,0%, em maio.

Localização Geográfica e Extensão Territorial

O Distrito Federal está localizado entre os paralelos de 15°30' e 16°03' de latitude sul e os meridianos de 47°25' e 48°12' de longitude WGr, na Região Centro-Oeste, ocupando o centro do Brasil e o centro-leste do Estado de Goiás. Sua área é de 5.789,16 km²(1), equivalendo a 0,06% da superfície do País, apresentando como limites naturais o rio Descoberto a oeste e o rio Preto a leste. Ao norte e sul, o Distrito Federal é limitado por linhas retas. Limita-se ao norte com os municípios de Planaltina, Padre Bernardo e Formosa, ao sul com Santo Antônio do Descoberto, Novo Gama, Valparaíso de Goiás e Cristalina, todos do Estado de Goiás, a leste com o município de Cabeceira Grande, pertencente ao Estado de Minas Gerais e Formosa pertencente ao Estado de Goiás e a oeste com os municípios de Santo Antônio do Descoberto e Padre Bernardo também do Estado de Goiás.

(1) Cálculo efetuado pela Companhia do Desenvolvimento do Planalto Central, tomando como referência os memoriais descritivos dos limites das Regiões Administrativas lançadas sobre a base cartográfica 1:10.000. A área total do Distrito Federal divulgada pela Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, é de 5.822,1 Km2. (Anuário Estatístico do Distrito Federal – 2011)

Caracterização Urbana

Muitos dos problemas que hoje se verificam no Distrito Federal se vinculam às questões fundiárias. Os processos de desapropriação de terras, que em virtude da precariedade dos títulos de domínio, não foram concluídos – situação que ainda hoje perdura em algumas regiões, aliados à imprecisão na demarcação das terras públicas e particulares, propiciou o aparecimento de loteamentos irregulares.

Idealizada para abrigar 500 mil habitantes até o ano 2000, Brasília chegou ao século XXI, com as pressões naturais do crescimento acelerado em sua periferia, atingindo o Plano Piloto uma população de 277.939 habitantes, de um total de 2.051.146 habitantes para o Distrito Federal (CENSO 2000).

Folha nº: 32
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 79.2209

SEL FL 1299 /2012 Folha Nº 000040

Objetivando proteger e regulamentar o Plano Piloto de Brasília, o Governo do Distrito Federal expediu o Decreto nº 10.829/87, visando o tombamento do sítio urbano, que culminou com a declaração de Brasília como "Patrimônio Cultural da Humanidade" pela UNESCO, em 1987 e, posteriormente, para o Tombamento de Brasília como Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, pelo Ministério da Cultura, em 1990, fundamentado no Decreto-Lei nº 25 e regulamentado pela Portaria nº 314–IBPC, de 1992.

A primeira medida administrativa objetivando o ordenamento territorial do Distrito Federal foi o Plano Estruturador de Organização Territorial – PEOT (lei nº 4.049, de 10/01/77) e tinha por finalidadade propor uma estratégia de ocupação territorial que favorecesse o crescimento equilibrado do território. Em conseqüência do quadro restritivo à ocupação urbana imposto pelo PEOT, começam a surgir inúmeros loteamentos fora dos limites do Distrito Federal, em municípios goianos onde as restrições ao parcelamento do solo eram praticamente inexistentes.

A primeira versão do PDOT formulada em 1992, Lei nº 353, de 18 de novembro de 1992, consolidava as diretrizes firmadas por todos os planos anteriores. O PDOT reforça o modelo polinucleado, bem como consolida a bipolaridade entre o Plano Piloto e Taguatinga como centros complementares. Assume a conurbação anunciada na direção do Plano Piloto, Guará, Taguatinga, Ceilândia, Samambaia, reforçando-a pela adoção da linha do metrô como eixo estruturador e pela localização de Águas Claras. Reforça, ainda, outro eixo de conurbação na direção de Samambaia, Recanto das Emas, Gama e Santa Maria. Abriu ainda a possibilidade de parcelamento do solo pelo particular, o que até então era atribuição reservada ao Poder Público.

A revisão do PDOT confirmou o eixo oeste/sudoeste como de ocupação prioritária, objetivando otimizar os investimentos em infra-estrutura urbana existentes e considerando ser esta área a de menor grau de restrições ambientais. Reconhece, ainda, o vetor nordeste/sudeste, a ser monitorado e controlado na área de maior incidência de condomínios.

Por sua própria função, o Plano Piloto concentra as melhores oportunidades de emprego e renda e a maior oferta de equipamentos e serviços urbanos, criando uma polaridade em relação à sua periferia. Os reflexos dessa realidade se fazem sentir nos elevados preços da terra e da habitação aqui praticados.

Ferramentas de Planejamento

Atualização do Plano Diretor de Ordenamento Territorial – PDOT

O Projeto de Lei Complementar – PLC nº 17/2011 foi aprovado pela Câmara Legislativa no dia 15 de agosto de 2012 e aguarda sanção do Governador. O texto levou em consideração as contribuições da sociedade além das propostas provenientes de reuniões com órgãos do governo, setor produtivo, deputados distritais e sociedade civil organizada.

Lei Complementar de Uso e Ocupação do Solo – LUOS

Está em elaboração a Lei Complementar de Uso e Ocupação do Solo - LUOS, com âmbito de abrangência territorial para toda a zona urbana do Distrito Federal, com exceção da área tombada do Conjunto Urbanístico de Brasília. Ela define zonas e setores por usos predominantes, usos conformes e não-conformes, bem como estabelece o conjunto de Índices para o controle urbanístico, conforme preconiza o

Folha nº: 33
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 79.220-9

SPL FL 1299 /2012 Folha Nº 00004

art. 318 da Lei Orgânica do Distrito Federal, com a nova redação introduzida pela Emenda nº 49, de 2007, publicada no Diário da Câmara Legislativa, de 1º de outubro de 2007.

Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal – PDTU/DF

O Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal – PDTU/DF, Lei Nº 4.566, de 04 de maio de 2011, é o instrumento de planejamento que "tem por objetivo definir as diretrizes e as políticas estratégicas para a gestão dos transportes urbanos no âmbito do Distrito Federal e do Entorno" (Art. 1º, § 1º).

O PDTU é fundamentado na articulação dos vários modos de transporte, visando atender às exigências de deslocamento da população com foco na eficiência geral do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF em condições adequadas de mobilidade para os usuários. O Plano busca o alcance dos seguintes objetivos(art. 2º):

I – melhoria da qualidade de vida da população, mediante a disponibilização de serviço de transporte público regular, confiável e seguro, que permita a mobilidade sustentável e acessibilidade para realização das atividades que a vida moderna impõe;

II – eficiência na prestação dos serviços, mediante rede de transporte integrada em regime de racionalidade operacional, priorizando-se os meios coletivos;

III – qualidade ambiental efetivada pelo controle dos níveis de poluição atmosférica e sonora e pela proteção do patrimônio histórico e arquitetônico, bem como das diversas áreas residenciais e de vivência coletiva, contra o trânsito indevido de veículos;

IV – redução dos custos nos deslocamentos no transporte público coletivo.

Relação entre o Governo do Distrito Federal e o BNDES

O BNDES tem contribuído com do desenvolvimento do Distrito Federal há alguns anos. Esse apoio se materializa através de vários contratos que alavancaram projetos de infraestrutura e transportes:

Tabela 1: Contratos firmados entre o Governo do Distrito Federal e o BNDES

Nº CONTRATO	OBJETO	DATA ASSINATURA	DATA TÉRMINO	VALOR
A) OPERAÇÕES DE CRÉDITO EM EXECUÇÃO				
97.2.215.3.1	Conclusão do Projeto de Implantação do Metrô DF	03/09/1997	15/09/2012	R$ 236.817.490,00
97.2.215.3.2	Conclusão do Projeto de Implantação do Metrô DF	03/09/1997	15/09/2012	R$ 17.671.600,00
09.2.0418.1	Aquisição de 12 Trens Metroviários e Equipamentos do Metrô	23/07/2009	15/08/2024	R$ 260.318.000,00
09.2.0494.1	Complementação Transporte Coletivo Eixo Sul-recursos do Programa Emergencial de Financiamento - PEF	05/08/2009	15/08/2018	R$ 27.608.000,00

Folha nº: 34
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 79.220-9
SFL PL 1299 /2012 Folha Nº 000042

11 2 0609 1	Complementação das fontes de financiamento tanto para a aquisição dos trens, equipamentos e peças sobressalentes, bem como para a modernização tecnológica da frota e dos sistemas atuais da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal e construção de terminais de passageiros de ônibus urbanos no Setor O Norte, em Ceilândia – DF, e nas Quadras AC 119 e AC 401, em Santa Maria – DF	27/06/2012	15/07/2022	R$ 41.412.000,00
B) OPERAÇÕES DE CRÉDITO EXECUTADAS				
92.2.085.31/19 e 27	IMPLANTAÇÃO DO METRÔ DO DF - RENEGOCIADOS COM A STN EM 1999 - PAF	02/04/1992	1999	Cr$ 236.022.663.528,85
82.1.010.4.1/17	MELHORIA DAS CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE ESTRADAS VICINAIS	26/11/1982	16/06/1994	Cr$ 189.690.540,12
82.1.010.4.2/25	MELHORIA DAS CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE ESTRADAS VICINAIS	26/11/1982	16/06/1994	Cr$ 190.289.435,25
84.2.304.41/18	MELHORIA DAS ESTRADAS DO DF	28/12/1984	15/12/1995	Cr$ 5.367 134.653,00
84.2.304.41/26	MELHORIA DAS ESTRADAS DO DF	28/12/1984	15/12/1995	Cr$ 4.877.312.682,00

1.8 – Dados Econômico-Financeiros (extraídos dos três últimos balanços).

Valores em R$1,00

Valores R$ mil	2008	2009	2010	Atual 2011
Receita Corrente Líquida	9.626.476.275,59	10.254.998.540,21	11.485.148.499,11	12.859.741.832,57
Total Operações de Crédito	149.923.377,22	274.519.319,46	292.024.092,01	153.228.645,92
Amortização+juros+encargos da dívida	214.094.944,91	253.978.624,05	269.217.870,31	290.750.706,33
Dívida Consolidada Líquida	1.543.195.564,25	1.777.577.680,20	2.081.760.992,01	2.046.859.127,53

	Indicadores	2008	2009	2010	Atual 2011	Limite²
1	Dívida Consolidada Líquida / Receita Corrente Líquida	16,03%	17,33%	18,13%	15,92%	200%
2	Operações de Crédito / Receita Corrente Líquida	1,56%	2,68%	2,54%	1,19%	16%
3	Amortizações, Juros e Encargos / Receita Corrente Líquida	2,22%	2,48%	2,34%	2,26%	11,5%
4	Saldo Global de Garantias / Receita Corrente Líquida	0%	0%	0%	0%	22%
5	Operações ARO / Receita Corrente Líquida	0%	0%	0%	0%	7%
6	Operações de Crédito / Despesas de Capital	11,57%	16,86%	22,61%	11,67%	100%
7	Despesa Total com Pessoal / Receita Corrente Líquida	42,42%	43,45%	43,40%	46,10%	49%

Fonte : Relatórios Resumidos da Execução Orçamentária e de Gestão Fiscal do Distrito Federal.

Folha nº: 35

Processo nº:

Rubrica: Matrícula: 79220-9

SPL FL 1299 /2012 Folha Nº 000043

2 – O Projeto

2.1 – Objetivos e Metas

2.1.1 – Objetivos

Este programa irá proporcionar melhorias no sistema viário Eixo Norte voltado ao atendimento da demanda da população daquela região e do Entorno norte do Distrito Federal, quanto à qualidade no transporte público coletivo, dessa forma, este projeto tem como objetos de interveção:

- **LIGAÇÃO BALÃO DO TORTO / BALÃO DO COLORADO (BR-450/DF-003 - EPIA);**
- **IMPLANTAÇÃO DO TREVO DE TRIAGEM NORTE (DF-007 – EPTT – BALÃO DO TORTO/DF-002 – EIXO RODOVIÁRIO NORTE).**

2.1.2 – Metas

O projeto atenderá às populações de Planaltina - DF, Sobradinho e das cidades situadas no Entorno Norte do Distrito Federal, tais como: Planaltina de Goiás e Formosa, e tem como principais metas:

- melhoria da qualidade de vida da população, mediante a disponibilização de serviço de transporte público regular, confiável e seguro, que permita a mobilidade sustentável e acessibilidade para realização das atividades que a vida moderna impõe;
- eficiência na prestação dos serviços, mediante rede de transporte integrada em regime de racionalidade operacional, priorizando-se os meios coletivos;
- qualidade ambiental efetivada pelo controle dos níveis de poluição atmosférica e sonora e pela proteção do patrimônio histórico e arquitetônico, bem como das diversas áreas residenciais e de vivência coletiva, contra o trânsito indevido de veículos;
- redução dos custos nos deslocamentos no transporte público coletivo para o usuário, com a integração tarifária e física;
- aprimoramento da gestão e da fiscalização do sistema, fortalecendo a regulamentação e reduzindo a informalidade.

2.2 – Fundamentação

Em um mundo cada vez mais globalizado, as cidades tendem a se expandir e se desenvolver de forma eficiente e competitiva. Nesse sentido, a transformação rápida que vem ocorrendo nos espaços urbanos, atendendo unicamente aos interesses de especuladores imobiliários e desrespeitando os interesses coletivos causa danos irreversíveis à sociedade.

Neste viés, é possível afirmar que as cidades brasileiras vivem um momento de crise da mobilidade urbana, pois é fato que a frota mundial aumenta demasiadamente a cada ano, impingindo assim, este cenário que além de saturar a malha viária de nossas cidades causa inúmeros prejuízos ao meio ambiente, entre eles o efeito estufa.

Folha nº: 36
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 79.220-9

SEL FL. 1299 /2012 Folha Nº 000094

O sistema de transporte público do Eixo Norte apresenta problemas conforme a seguir: Linhas entre muitas origens e destinos com baixa frequência de viagens; Ausência de prioridades para o transporte coletivo; Superposição de linhas nos trechos situados na BR-020; Baixa utilização dos veículos e quilometragem elevada; Terminais de ônibus apresentam conservação precária; Baixa acessibilidade espacial e temporal ao sistema de transportes nas áreas de menor ocupação e nos horários de entrepico.

O Distrito Federal, pelas suas características econômicas, apresenta um crescimento exponencial da frota de veículos de transporte individual em detrimento do transporte coletivo, conforme podemos verificar pelos dados do Departamento de Trânsito:

Quadro I - FROTA DE VEÍCULOS REGISTRADOS POR COMBUSTÍVEL, SEGUNDO O TIPO DE VEÍCULO
DISTRITO FEDERAL - FEVEREIRO DE 2011

TIPO DE VEÍCULO	TOTAL	COMBUSTÍVEL					
		ÁLCOOL	GASOLINA	DIESEL	ÁLCOOL e GASOLINA	GÁS NATURAL VEICULAR (1)	OUTROS
TOTAL	1 249 928	61 000	661 843	70 753	435 284	1 863	19 185
AUTOMÓVEL	925 284	56 740	471 426	754	394 889	1 467	8
MOTOCICLETA	137 962	19	132 565	3	5 369	0	6
CAMINHONETE	61 934	529	15 627	21 714	23 822	239	3
CAMIONETA	60 582	3 695	38 247	8 824	9 669	146	1
CAMINHÃO	21 929	8	81	21 840	0	0	0
REBOQUE	15 755	1	0	0	0	0	15 754
UTILITÁRIO	9 203	3	3 795	3 886	1 511	7	1
ÔNIBUS	8 655	1	3	8 650	0	0	1
MICRO-ÔNIBUS	4 652	3	96	4 528	23	1	1
SEMIREBOQUE	2 630	1	0	0	0	0	2 629
OUTROS	1 342	0	3	554	1	3	781

Fonte: DETRAN – DF

As informações do Detran-DF permitem verificar ainda a baixa utilização de combustíveis alternativos e menos poluentes.

Assim sendo, a política de mobilidade urbana é uma das necessidades emergentes dos municípios, inclusive do DF e entorno, a qual inclui temas como a acessibilidade, os passeio públicos, estacionamentos, transporte coletivo, entre outros.

Os projetos objetos dessa Consulta Prévia visam o atendimento da demanda de pessoas, veículos e congeneres para a Copa das Confederações e a Copa do Mundo de 2014, bem como estabelecendo um legado à população do Distrito Federal e Entorno. Salientamos que os projetos estão embasados no Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (PDTU), de 2010, elaborado pelo Governo do Distrito Federal.

Folha nº: 37
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 79.220-9

SEL PL 1299 /2012 Folha Nº 000045

2.2.1 – Eixo Norte

Segundo o PDTU, em seu item ***10.2 Alternativa Recomendada***, recomenda-se adotar no Distrito Federal a solução de melhor resultado econômico, a Alternativa 1, e no Entorno a solução que promova a melhoria da acessibilidade e da mobilidade daquela população, isto é:

- Implantar a Alternativa 1 no DF, conforme especificado, e
- Adotar a integração operacional e tarifária para as linhas do Entorno imediato, conforme considerado na alternativa 2,

Esta proposição prevê ações de caráter institucional, operacional e física, conforme indicado a seguir:

- Implantação de integração operacional e tarifária do STPC/DF e, posteriormente, deste com as linhas do serviço semiurbano dos municípios do Entorno imediato;
- **Implantação de corredores rodoviários de transporte** nos Eixos Oeste, Sul, Sudoeste, **Norte**, com possibilidade de expansão até as cidades do Entorno imediato;
- Implantação de sistema de média capacidade de transporte na W3 (metrô leve / ônibus);
- Aumento da capacidade operacional do metrô – aquisição de 12 novos trens, redução do intervalo no tronco para 3 min.; abertura de cinco novas estações; início da Construção da expansão à Asa Norte (estação SCN);
- Fortalecimento da capacidade de gestão do transporte público coletivo;
- Fortalecimento da capacidade gestão e operação do trânsito e do sistema viário;
- Formulação jurídico-institucional para unificar a gestão do transporte público coletivo que serve à região do Entorno com o a do STPC/DF;
- Regularização dos contratos de delegação dos serviços do STPC/DF;
- Renovação e adequação da frota do STPC/DF;
- Implantação da Câmara de Compensação de Receitas e Créditos;
- Consolidação de rede de vias arteriais do Distrito Federal.

Os Principais ganhos a serem obtidos com a realização do projeto são:

- melhoria da qualidade de vida da população, mediante a disponibilização de serviço de transporte público regular, confiável e seguro, que permita a mobilidade sustentável e acessibilidade para realização das atividades que a vida moderna impõe;
- eficiência na prestação dos serviços, mediante rede de transporte integrada em regime de racionalidade operacional, priorizando-se os meios coletivos;
- qualidade ambiental efetivada pelo controle dos níveis de poluição atmosférica e sonora e pela proteção do patrimônio histórico e arquitetônico, bem como das diversas áreas residenciais e de vivência coletiva, contra o trânsito indevido de veículos;
- redução dos custos nos deslocamentos no transporte público coletivo.

O referido projeto atenderá às populações de Planaltina, Sobradinho e das cidades situadas no Entorno Norte do Distrito Federal, tais como Planaltina de Goiás e Formosa. Em números, a população beneficiada pelo projeto é apresentada na tabela a seguir:

Folha nº: 38

Processo nº:

Rubrica: Matrícula: 192209

CIDADE	POPULAÇÃO DIRETA	POPULAÇÃO INDIRETA
Planaltina-DF	171.303 hab.	
Sobradinho-DF	128.789 hab.	
Planaltina de Goiás-GO	81.649 hab.	
Formosa-GO	100.085 hab.	
Distrito Federal		2.490.737 hab
TOTAL	481.826 hab	2.490.737 hab

5 – Investimentos e Implantação

Para a consecução da implantação do Corredor serão necessárias intervenções no sistema viário de forma a proporcionar alternativas visando o aumento de capacidade das vias existentes considerando a utilização de suas plataformas pavimentadas para implantação. Os projetos executivos destas obras estão concluídos e as intervenções projetadas são as seguintes:

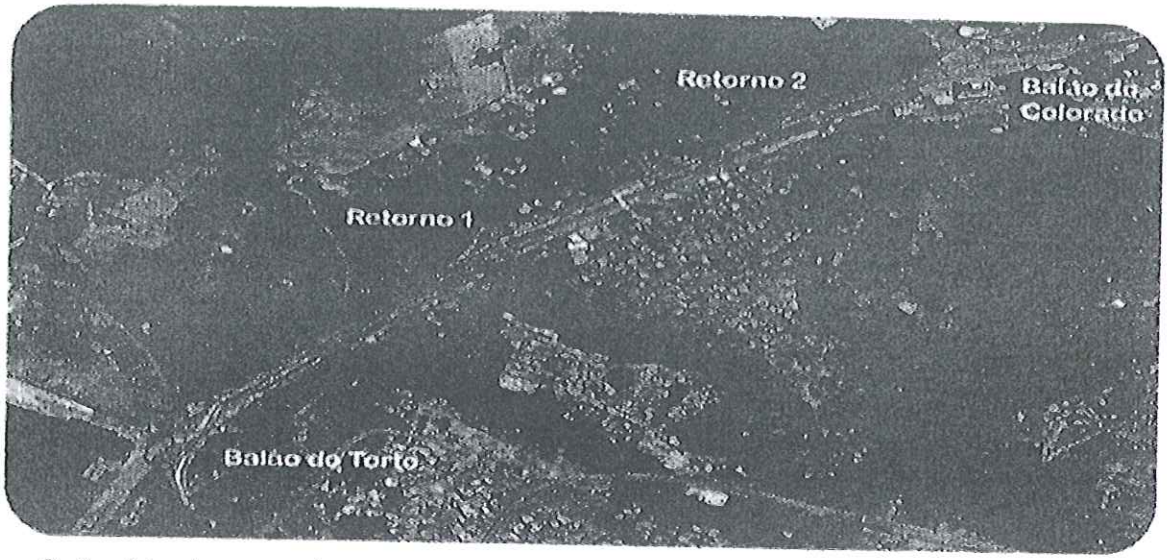
LIGAÇÃO BALÃO DO TORTO / BALÃO DO COLORADO (BR-450/DF-003 - EPIA)

A rodovia DF-003 (EPIA), que coincide com a rodovia BR-450, é o principal eixo rodoviário do Distrito Federal. Esta rodovia interliga diversas regiões administrativas, além de fazer parte de uma das principais rotas de ligação entre as regiões Sul/Sudeste com as regiões Centro-Oeste/Norte/Nordeste. O trecho abrange o entroncamento com as rodovias BR-010/BR-020/BR-030/DF-001 (EPCT)/DF-150/Balão do Colorado ao entroncamento com a rodovia DF-007 (EPTT)/Balão do Torto, com extensão de 5,2 km. Possui pista duplicada, com três faixas de rolamento e acostamento em cada sentido. O crescimento urbano em sua área de influência proveniente dos condomínios e novos bairros tem contribuído diariamente com cerca de 90.000 veículos e apresenta congestionamentos frequentes nos horários de pico, acarretando um aumento significativo no tempo de percurso dos usuários, nos custos operacionais dos veículos e na emissão de gases poluentes.

Com estudos realizados optou-se pela implantação de uma pista suplementar, localizada a noroeste da pista existente, como alternativa para o acesso à região norte do Distrito Federal e à DF-150. A pista suplementar possibilita uma ligação direta entre o Balão do Colorado e a rodovia DF-007 (EPTT), além de permitir o acesso ao Bairro Taquari em dois locais. Tendo em vista que há previsão da utilização da plataforma da rodovia BR-450/DF-003 na implantação do Corredor Exclusivo, será necessário que seja disponibilizada alternativa para solucionar os congestionamentos desta via. A pista suplementar foi indicada como solução para este problema e a sua implantação proporcionará rota alternativa para os veículos da rodovia BR-450/DF-003 quando da realização das obras de implantação do Corredor Exclusivo.

Folha nº: 39
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 79220-9

SEL FL 1299 /2012 Folha Nº 000047



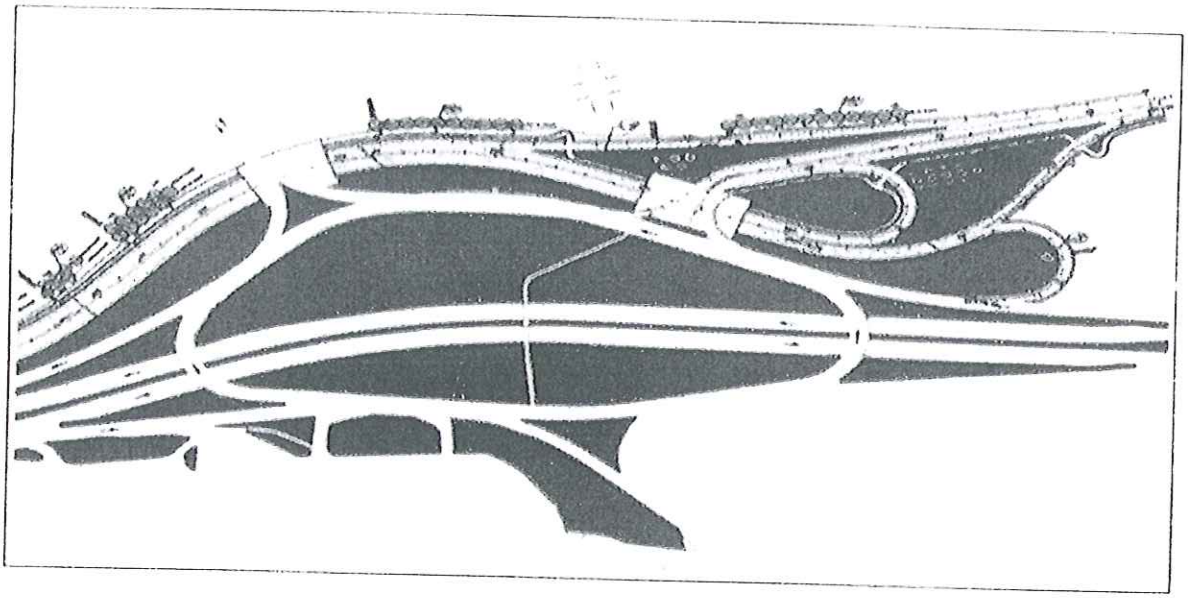
Serão efetuadas as seguintes intervenções:

- Recuperação estrutural e funcional das pistas existentes – o pavimento será reforçado para tender a solicitação crescente, oriunda do tráfego de veículos pesados.
- Pista suplementar – será constituída de duas faixas de rolamento e acostamento nos dois sentidos, que ajudarão a carrear parte do tráfego de veículos da DF-003 e possibilitarão o acesso seguro ao Bairro Taquari.
- Ciclovia – foi prevista a implantação de uma ciclovia, às margens da pista suplementar, que possibilitará a ligação do Balão do Colorado ao Balão do Torto, visando a uma futura integração com as ciclovias na região das extremidades.
- Obras de Arte Especiais – terão o objetivo de transpor cursos d'água e promover a separação dos fluxos dos veículos da pista suplementar com os da rodovia DF-003 e aqueles dos acessos ao Bairro Taquari, de forma a permitir um fluxo direto e sem interferência.

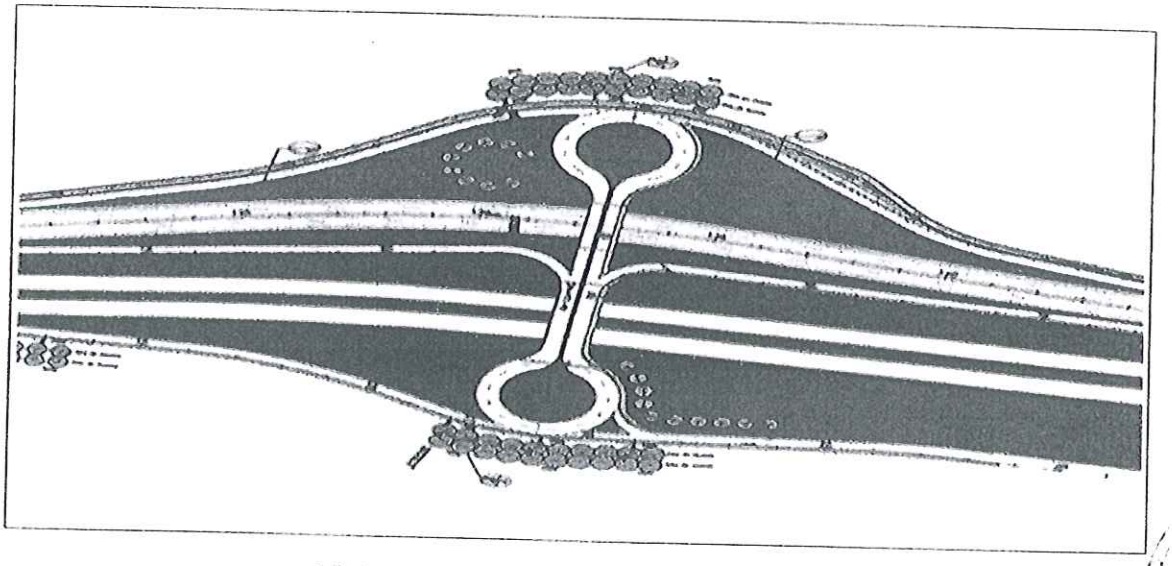
Os custos para as intervenções são os seguintes:

- Implantação da pista suplementar e restauração da DF-003...R$ 43,5 milhões.
- Obras de arte especiais.....R$ 86,3 milhões.
- Total dos custos.....R$ 129,8 milhões.

Folha nº: 40
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 79.200-9



Viadutos no Entroncamento com a DF-150 e DF-001



Viadutos no Acesso Norte do Bairro Taquari

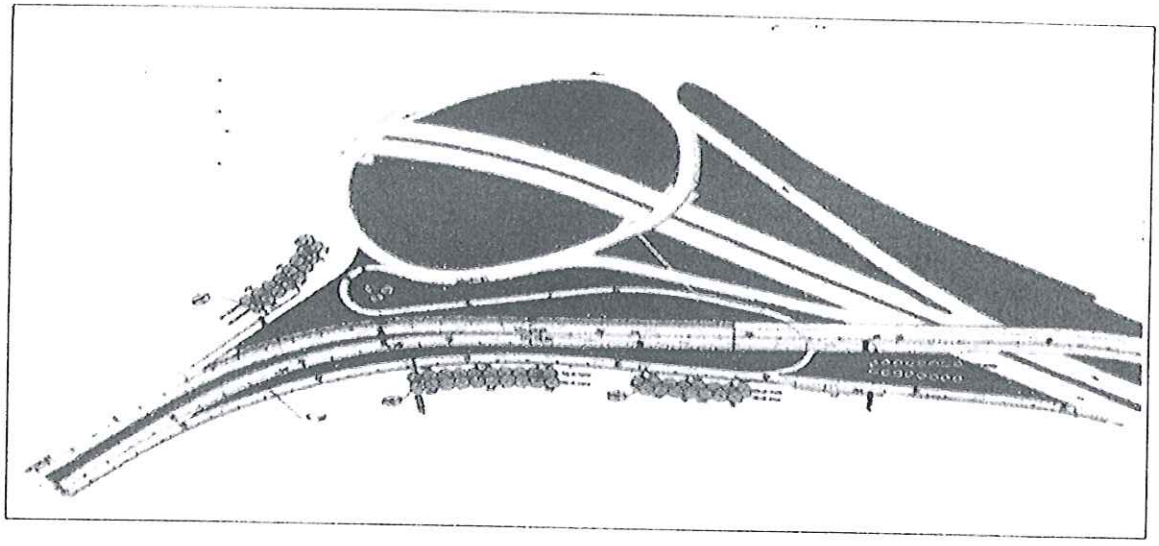
Folha nº: 41

Processo nº:

Rubrica: Matrícula: 79220-9

14

SFL PL 1299 /2012 Folha Nº 000049



Viaduto do Balão do Torto

IMPLANTAÇÃO DO TREVO DE TRIAGEM NORTE (DF-007 – EPTT – BALÃO DO TORTO/DF-002 – EIXO RODOVIÁRIO NORTE)

A DF-007, denominada de Estrada Parque Torto, é o prolongamento da DF-002 (ERN/ERS), denominada Eixo Rodoviário Norte, exercendo o papel de via de ligação deste Eixo com a DF-003 (EPIA), que é o principal corredor da saída norte de Brasília.

Como resultado do projeto urbanístico de Lúcio Costa, o Projeto Plano Piloto de Brasília já vislumbrava em seus primeiros traços o que viria a ser a saída norte de Brasília, já fazendo parte da configuração urbana em 1960.

A DF-007 e o Eixo Rodoviário Norte recebem a maior parte do trânsito proveninente do lado norte do Distrito Federal com destino ao Plano Piloto. As rodovias em questão, especificamente, toda a DF-007 e a extremidade do Eixo Rodoviário Norte, estão atuando acima de sua capacidade de escoamento, ocasionando retenções no trânsito e a ocorrência de acidentes. Por outro lado, a ponte do Braghetto, construída em 1958, necessita de reparos urgentes, para conservar sua estabilidade e aparência.

Atualmente, a ponte do Braghetto apresenta diversos e intensos fluxos de tráfego com pouco ordenamento. Os prinscipais problemas consistem em: vários pontos de conflito de fluxos (entrecruzamentos); alto índice de acidentes; pouca fluência do tráfego (escoamento lento); grande retenção de fluxos (engarrafamento).

Com as obras espera-se alcançar o ordenamento dos fluxos de tráfego na área envolvida, eliminando os pontos de conflito de fluxos, reduzindo acidentes, de modo a trazer melhorias na fluência do tráfegoe diminuição da retenção dos fluxos (engarrafamento).

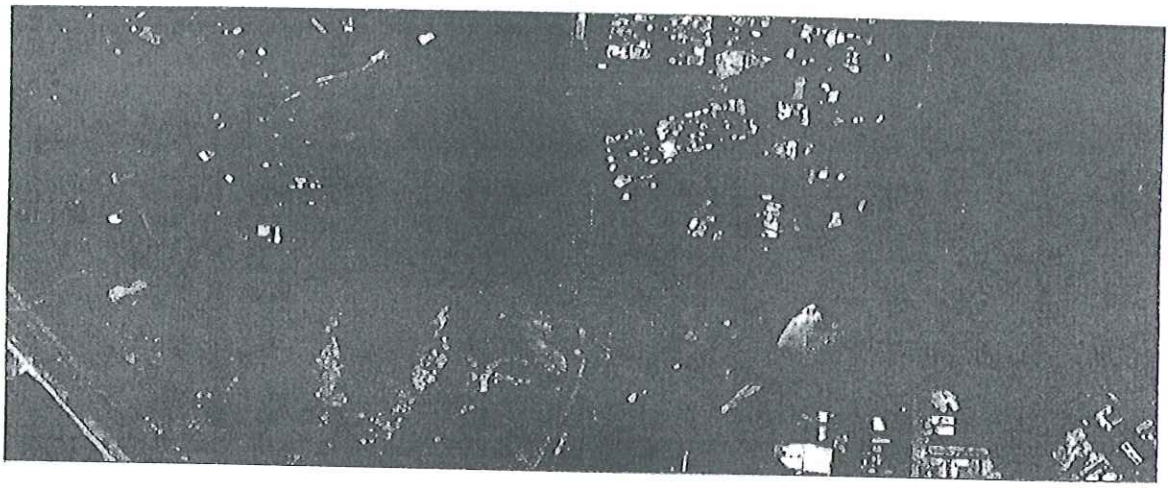
Folha nº: 42

Processo nº:

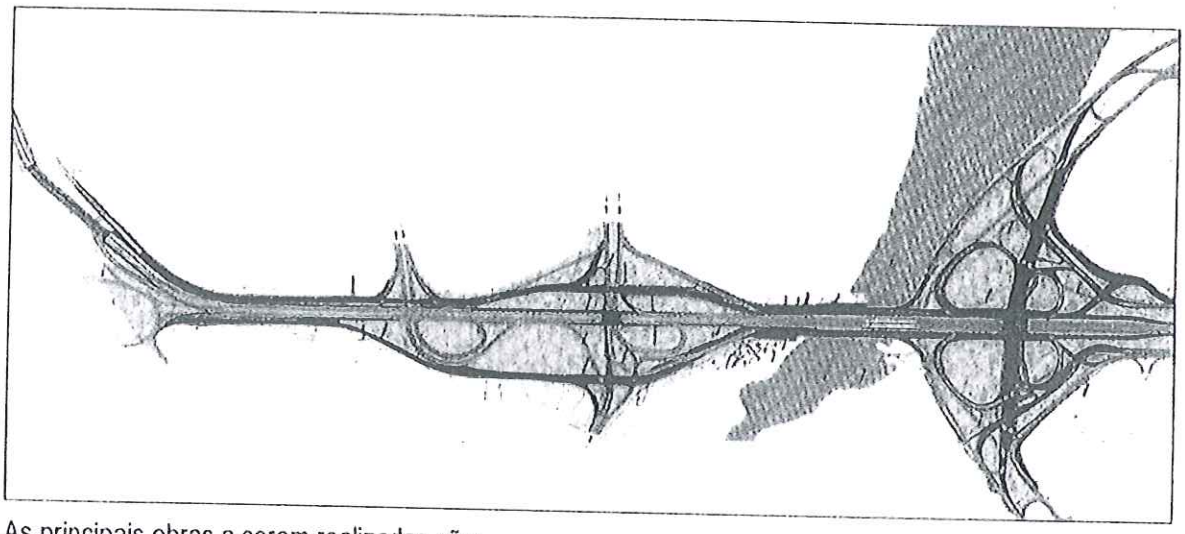
Rubrica: Matrícula: 792209

SEL FL 1299 /2012 Folha Nº 000050

Situação Atual



Situação Proposta



As principais obras a serem realizadas são:

- Vias Marginais (Eixos L e W);
- 02 Novas Pontes;
- Recuperação da Ponte Existente;
- Alargamento do Viaduto no Acesso ao Lago Norte;
- 11 Novos Viadutos; e
- Ciclovias.

Os custos para as intervenções são os seguintes:

- Pavimentação e Restauração de Vias.....R$ 53,5 milhões.
- Obras de arte especiais.....R$ 75,8 milhões.
- Total dos custos.....R$ 129,3 milhões.

Folha nº: 43

Processo nº:

Rubrica: Matrícula: 79209

SFL PL 1299 /2012 Folha Nº 000051

6 – Composição dos valores

Descrição	Ligação Balão do Torto / Balão do Colorado (BR-450/DF-003 - EPIA)	Implantação do Trevo de Triagem Norte (DF-007 – EPTT – Balão do Torto/DF-002 – Eixo Rodoviário Norte)	Total
Implantação da pista suplementar e restauração da DF-003	43.553.156,29		43.553.156,29
Pavimentação e Restauração de Vias		53.579.191,55	53.579.191,55
Obras de arte especiais	86.299.525,54	75.818.247,58	162.117.773,12
Supervisão das Obras			5.185.002,42
Total			**264.435.123,38**

Observação:

O item Supervisão de Obra é a supervisão dos serviços contratados para a implantação do Corredor Exclusivo Eixo Norte que é indispensável em face da complexidade do empreendimento que irá demandar várias atividades relacionadas com a fiscalização dos serviços, operações administrativas e de controle, além de assessorar o órgão responsável pela obra em questões técnicas de alta complexidade.

Folha nº: 44
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 1992209

SFL PL 1299 /2012 Folha Nº 000052

7 – Quadro de Usos e Fontes

QUADRO USOS E FONTES

Data Base: Setembro 2012 – Valores de Dívida:

Moeda: R$

USOS				
ITENS	REALIZADO	A REALIZAR	TOTAL	% sobre Investimento Total
Estudos, Projetos e Tecnologia				
Obras, Instalações e Outros		259.250.120,96	259.250.120,96	98,04%
Equipamentos Nacionais				
Treinamento				
Outros (Supervisão de Obra)		5.185.002,42	5.185.002,42	1,96%
Terrenos* (desaproriações, aquisições)				
Equipamentos Importados* (valor FOB)				
Investimento Total		**264.435.123,38**	**264.435.123,38**	**100%**

FONTES				
ITENS	REALIZADO	A REALIZAR	TOTAL	% sobre Investimento Total
Tesouro Municipal / Estadual				
Recursos do BNDES		264.435.123,38	264.435.123,38	100%
· FINEM Direto				
· FINEM Indireto				
· FINAME				
· Capital de Risco				
Outros (especificar)				
Caixa Econômica Federal				
Outros				
Investimento Total		**264.435.123,38**	**264.435.123,38**	**100%**

*não considerado para fins de cálculo da participação do BNDES.

Folha nº: 45

Processo nº:

Rubrica: Matrícula: 790209

SPL PL 1299 /2012 Folha Nº 000053

8 – Garantias

Em R$ milhões

Ano	Transferências Constitucionais			Aplicações Constitucionais			Comprometimento com Dívida Contratada		Margem Disponível antes do Projeto BNDES ESTADOS (IX=III-VI-VII)	% Margem Livre antes o Projeto BNDES ESTADOS (X=IX/III)	Comprome-timento com o Projeto BNDES ESTADOS (XI)	Margem Disponível após o Projeto BNDES ESTADOS (XII=IX-XI)	% Margem Livre após o Projeto BNDES ESTADOS (XII=XIII/III)
	FPE* (I)	FPM* (II)	Total (III=I+II)	Educação (IV)	Saúde (V)	Total (VI=IV+V)	Contratos garantidos com FPE/FPM (VII)	Artigos 155 a 159 CF (VIII)'					
2010	337	88	425	106	77	183	117	117	125	29%	0	125	29%
2011	407	104	511	128	92	220	127	126	164	32%	0	164	32%
2012	429	110	539	135	97	232	195	139	112	21%	3	109	20%
2013	450	115	565	141	102	243	208	148	114	20%	3	111	20%
2014	471	120	591	148	106	254	213	166	124	21%	8	116	20%
2015	492	126	618	155	111	266	210	153	142	23%	8	134	22%
2016	515	132	647	162	116	278	205	152	164	25%	7	157	24%
2017	539	138	676	169	122	291	185	150	200	30%	7	193	29%
2018	563	144	707	177	127	304	174	149	229	32%	7	222	31%
2019	589	151	740	185	133	318	167	148	255	34%	6	249	34%
2020	616	157	773	193	139	333	163	129	278	36%	6	272	35%
2021	644	165	809	202	146	348	155	129	306	38%	5	301	37%

Fonte: DIRETORIA GERAL DE DÍVIDAS, AVAIS E HAVERES/SEF-DF

1.Contratos garantidos pelos artigos 155 a 159 CF (VIII): Garantias vinculadas ao produto da arrecadação de que tratam os arts. 157 (IR fonte), 158 (IR, ITR, IPVA, ICMS) e 159 (FPE, FPM e IPI) da CF/88 complementadas pelo art. 155 (ITCD. ICMS, IPVA) e art. 156 (IPTU, ITBI, ISS) todas da Constituição Federal.

2. FPE (I) e FPM (II): Projetado em 2011, anualmente atualizado pelo INPC.

MARIA CRISTINA GONÇALVES REIS
Diretora

Folha nº: 146
Processo nº:
Rubrica:
Matrícula: 1212009

SEL Fl. 137 /2012 Folha Nº 00004

9 – Proposição de Condições Financeiras

O Programa de Apoio ao Investimento dos Estados e Distrito Federal – PROINVESTE tem por objetivo aumentar a capacidade de investimentos para viabilização de despesa de capital, com base nas diretrizes do produto BNDES Finem e BNDES Finame, considerando a importância deste aporte de capital e alcance social, gostaríamos de solicitar enquadramento especial para esta operação financeira, sendo:

Taxa de juros

Apoio direto: Custo Financeiro + Remuneração do BNDES

a) Custo Financeiro: TJLP.

b) Remuneração do BNDES: 2,1% a.a.

Participação máxima do BNDES
100% do valor dos itens financiáveis

Prazos:
Total de 20 anos, incluído o prazo de carência de no máximo 2 anos.

Declaramos que as informações contidas nesta consulta prévia estão de acordo com as diretrizes de governo e a legislação vigente no Distrito Federal.

Brasília/DF, 17 de Setembro de 2012.

GENÉSIO VICENTE
Subsecretário de Captação de Recursos
SUCAP/SEPLAN

LUIZ PAULO BARRETO
Secretário de Estado de Planejamento e Orçamento
SEPLAN

JOSÉ WALTER VASQUEZ
Secretário de Estado de Transportes
STDF

AGNELO QUEIROZ
Governador
Distrito Federal

Folha nº: 47

Processo nº:

Rubrica: Matrícula: 192209

SPL PL 1299 /2012 Folha Nº 000055

Folha nº: 116

Processo nº:

Rubrica: Matrícula: 59.2009

ANEXO I - ACOMPANHAMENTO DAS GARANTIAS GDF

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE FAZENDA
SUBSECRETARIA DO TESOURO
DIRETORIA GERAL DE DÍVIDAS, AVAIS E HAVERES
GERÊNCIA DA DÍVIDA PÚBLICA E AJUSTE FISCAL

GDF

ACOMPANHAMENTO DAS GARANTIAS E CONTRAGARANTIAS OFERECIDAS PELO GDF EM OPERAÇÕES DE CRÉDITO

Nº DO CONTRATO	OBJETO	CREDOR	GARANTIAS	CONTRAGARANTIAS
003/99-B STN	Contrato de Confissão, Promessa de Assunção, Consolidação e Refinanciamento de Dívidas	B. do Brasil	Art. 155 (ITCD, ICMS, IPVA) ... Art. 167 (IR fonte) ... Art. 156 (IPTU) e inciso II (IPVI + Lei Distrit. ATN/Atualizam)	
23.269/52	Exec. de obras de ampl. e melhoria da estação de tratamento de esgotos sani. de Brasília - Parte I	CAIXA	FPF	A renegociação dos Encargos Tarifários da CAESB
PNAFE	Execução do Proj. Integrado de Prog. Nacional de Apoio à Adm. Fiscal dos Estados BR	CAIXA	Art. 159, inciso ... constituir reservas para participação [illegible] do art. 157, II, da CF/88 e do art. 2º, II, da Lei Complementar nº 62/89 ... Art. 158, inciso I, e 159, inciso I, alínea "a", da CF/88	Para o GDF assumindo o risco junto com a garantia da UNIÃO em caso de inadimplemento, a transferência de seu resultado primário ou, caso contrário, a impossibilidade de efetuar as compensações das receitas previstas no Art. 2º, do art. 160, I, vigente até 2002 pelo art. 3º da Lei Complementar nº 101 de 2000
PNAFM	APOIO À GESTÃO ADMINISTRATIVA E FISCAL DOS MUNICÍPIOS BRASILEIROS	CAIXA	Art. 159, inciso ... alínea "a" da CF/88	Garantia Nacional: Para o GDF assumindo o risco junto com a garantia da UNIÃO, em caso de inadimplemento e transferência de recursos constitucionais ou legais ou caso contrário a impossibilidade de efetuar as compensações das receitas previstas no Art. 2º, do art. 160, I, vigente até 2002 pelo art. 3º da Lei Complementar nº 101 de 2000 ou, após 2002, pelo art. 160, II, da CF/88, incluindo os arts. 158, I, e 159, I, alínea "a" da CF/88
38.196/67	Construção de Unidades Habitacionais no Recanto das Emas/DF - Programa Pró-Moradia	CAIXA	Operadora: CAESB - até o limite do valor mensal, vinculado à amortização proporcional do empréstimo das tarifas de água e esgoto	[illegible]
38.203/27	Conclusão e Melhoria de Unid. Habitacionais em Santa Maria - Programa Pró-Moradia	CAIXA	Operadora: CAESB - até o limite do valor mensal, vinculado à amortização proporcional do empréstimo das tarifas de água e esgoto	[illegible]
38.208/34	Conclusão e Melhoria de Unid. Habitacionais no Paranoá - Programa Pró-Moradia	CAIXA	Operadora: CAESB - até o limite do valor mensal, vinculado à amortização proporcional do empréstimo das tarifas de água e esgoto	[illegible]
38.214/64	Conclusão e Melhoria de Unid. Habitacionais na Vila Varjão - Programa Pró-Moradia	CAIXA	Operadora: CAESB - até o limite do valor mensal, vinculado à amortização proporcional do empréstimo das tarifas de água e esgoto	[illegible]
38.217/23	Construção de Unidades Habitacionais na Samambaia/DF - Programa Pró-Moradia	CAIXA	Operadora: CAESB - até o limite do valor mensal, vinculado à amortização proporcional do empréstimo das tarifas de água e esgoto	[illegible]
38.219/64	Conclusão e Melhoria de Unid. Habitacionais na Fcp. de Samambaia-Programa Pró-Moradia	CAIXA	Operadora: CAESB - até o limite do valor mensal, vinculado à amortização proporcional do empréstimo das tarifas de água e esgoto	[illegible]
162.296-71	Drenagem Urbana de Águas Pluviais em várias localidades do Distrito Federal - Programa Pró-Saneamento	CAIXA	FPE e FPM	
162.305-84	Implantação do Sistema de Abastecimento de Água de Águas Lindas e Adjacências - GO	CAIXA	FPE e FPM	-
162.306-98	Implantação do Sistema de Esgotamento Sanitário da Cidade de Águas Lindas e Adjacências - GO	CAIXA	FPE e FPM	-
175.749-26	Obras de Infra-Estrutura, Urbanização e de Implantação de Equipamentos Básicos no DF	CAIXA	FPE, FPM e dívidas de participação no ICMS	-
226.636-96	Implantação do Sistema de Produção de Água do Rio Corumbá	CAIXA	FPE, FPM e FPM	-
262.225-34	Obras de Infra-Estrutura, Urbanização de Assentamentos Precários - Sol Nascente - Ceilândia-DF-Pró-Moradia	CAIXA	FPE e FPM	
262.232-26	Obras de Infra-Estrutura, Urbanização de Assentamentos Precários - Arniqueira/Planaltina-DF-Pró-Moradia	CAIXA	FPE e FPM	-
262.250-51	Obras Infra-Estruturais, Urbanização de Assentamentos Precários em Arapoanga/Planaltina/DF - Programa Pró-Moradia	CAIXA	FPE e FPM	-
273.556-96	Implantação do Sistema de Produção de Água do Rio Corumbá - Complementação	CAIXA	FPE e FPM	-
321/003	Importação de equipamentos médico-hospitalar	B. do Brasil	FPE	-
97.2.215.3.1	Conclusão do Projeto de Implantação do Metrô DF	BNDES	87% (67,7 aos saldos undevedores CLS, correspondentes ao FPE/FPM no valor de 35% das prestações mensais com 3º apoio de recursos do TESOURO	-
97.2.215.3.2	Conclusão do Projeto de Implantação do Metrô DF		87% (67,7 aos saldos undevedores CLS, correspondentes ao FPE/FPM no valor de 35% das prestações mensais com 3º apoio de recursos do TESOURO	-
99.2.0416.1	Aquisição de 12 Trens Metropolitanos e Equipamentos do Metrô	BNDES	FPE E FPM	-
99.2.0494.1	Complementação Tranchete Costeiro Lino Superquadras do Programa Emergencial de Financiamento - PEF	BNDES	FPE E FPM	-
526/OC-BR	Projeto de ampliação e melhoramento do sistema de água potável e esgoto de Brasília	BID	AVAL DA UNIÃO - FIADOR	Lei 42 de 15/05/62 - Art. 2º - acordos-gerais sob FPE e FPM
814/SF-BR	Projeto de ampliação e melhoramento do sistema de água potável e esgoto de Brasília	BID	AVAL DA UNIÃO - FIADOR	Lei 42 de 15/05/62 - Art. 2º - acordos-gerais sob FPE e FPM
1266/OC-BR	Programa de Saneamento Básico	BID	AVAL DA UNIÃO - FIADOR	[illegible]
1957/OC-BR	Programa de Transporte Urbano do DF	BID	AVAL DA UNIÃO - FIADOR	[illegible]
7326 - BR	Implantação do Programa de Saneamento Ambiental e Gestão Territorial do Distrito Federal	BIRD	AVAL DA UNIÃO - FIADOR	[illegible]
7675 - BR	Programa com Enfoque Setorial Amplo com ampliação/melhoramentos em programas e ações nas áreas educação, saúde	BIRD	AVAL DA UNIAO	[illegible]
022006	PROGRAMA DE GESTÃO DAS ÁGUAS E DRENAGEM URBANA DO DF	CAF	AVAL DA UNIAO	[illegible]

MARIA CRISTINA GONÇALVES REIS
Diretora

SPL Fl. 127/2012 Folha Nº 000056

ANEXO II

A) **Planilha "Modelo Grandes Municipios".**
B) **Informações adicionais:**

1) Balanço Patrimonial Consolidado - Padrão STN (Analítico e Resumido) - Anexo 14 da Lei 4.320/64.
2) Balanço Orçamentário (LRF, Art 52, inciso I, lineas "a" e "b" do inciso II e §1º - Anexo 1)
3) Demonstrativo da Receita Corrente Liquida (LRF, Art 53, inciso I - Anexo III)
4) Demonstrativo da Despesa com Pessoal -Poder Executivo (LRF, Art 55, inciso I, alinea"a"- Anexo I)
5) Demonstrativo da Despesa com Pessoal - Consolidado (LRF, Art 55, inciso I, alínea "a"- Anexo I)
6) Demonstrativo da Divida Consolidada (LRF, Art 55, inciso I, alínea "b"- Anexo II)
7) Demonstrativo da Disponibilidade de Caixa -Consolidado (LRF, Art 53, inciso III, alínea"a"-Anexo V)
8) Demonstrativo dos Restos a Pagar - Consolidado (LRF, Art 55, inciso III, alínea "b"- Anexo VI)

Folha nº: 49
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 79.220-9

ANEXO III

Roteiro de Informações para Enquadramento
Quadro Ambiental
Nome da empresa: Governo do Distrito Federal
Localização (município/UF): Brasília - Distrito Federal

Observação: Todas as respostas atenderão a característica específica do projeto que trata da capitalização da Companhia Energética de Brasília; Os projetos previstos no Plano de Investimentos (Plano de Desenvolvimento da Distribuição (PDD) consequentes desta capitlização terão suas licenças ambientais individuais de acordo com suas características próprias.

1. Localização do empreendimento

(sim) Zona Urbana
(Não) Distrito Industrial
(Não) Zona Rural
(Não) Situado no interior ou no entorno de Unidade de Proteção Integral[3]
(Não) Situado no interior de Unidade de Uso Sustentável[4]
(Não) Contém área reconhecida como Patrimônio Histórico, Cultural, Sitio Arqueológico ou Espeleológico
(Não) Há previsão de obras no interior de Áreas de Preservação Permanente[5]
(Não) As comunidades do entorno apresentam restrições ao projeto

2. As atividades do empreendimento estão associadas a:

(Não) deslocamento de populações
(Não) desvios de cursos d'água
(Não) captação de água subterrânea e/ou superficial
(Não) lançamento de efluentes no mar, em lagoas ou em cursos d'água
(Não) drenagens em áreas superiores a 100 hectares
(Não) desmatamentos de mata nativa
(Não) produção de substâncias radioativas
(Não) utilização, produção ou emissão de substâncias relacionadas no Protocolo de Montreal ou na Convenção de Estocolmo[6]
(Não) pesquisa de OGMs - Organismos Geneticamente Modificados
(Não) geração, tratamento, incineração, disposição final de resíduos sólidos

---

[1] São consideradas como unidades de proteção integral: Estação Ecológica, Reserva Biológica, Parque (Nacional, Estadual ou Municipal), Monumento Natural ou Refúgio de Vida Silvestre.
[2] São consideradas como unidades de uso sustentável: Área de Proteção Ambiental, Área de Relevante Interesse Ecológico, Floresta Nacional, Reserva Extrativista, Reserva de Fauna, Reserva de Desenvolvimento Sustentável ou Reserva Particular do Patrimônio Natural.
[3] Tais como em margens de rios, lagoas ou barragens, topo de morro, terrenos com inclinação maior que 45°, restingas, manguezais, dunas, borda de chapadas ou em altitude superior a 1.800 metros.
[4] O Protocolo de Montreal de 1987, ratificado pelo Brasil em 1990, refere-se à meta internacional para proteção da camada de ozônio, reduzindo a produção e o consumo de gases CFC (clorofluorcarbonos), de halons e de brometo de metila.
A Convenção de Estocolmo de 2001, ratificada pelo Brasil em 2004, visa a eliminação gradual da produção, uso e disposição de alguns Poluentes Orgânicos Persistentes considerados perigosos: pesticidas - aldrina, clordano, DDT, dieldrina, endrina, heptacloro, hexaclorobenzeno, mirex e toxafeno; produtos químicos industriais - PCBs (bifenilpoliclorado) e hexaclorobenzeno; e subprodutos involuntários - furanos e dioxinas, emitidas por processos produtivos em que se utiliza cloro e durante a incineração de resíduos industriais.

Folha nº: 50
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 79.2009

SEL FL 1299 /2012 Folha Nº 000058

(Não) emissão de poluentes atmosféricos
(Não) geração de ruídos, odores, vibrações, radiações eletromagnéticas
(Não) outros (especificar)

3. Visão e práticas ambientais da empresa

(Sim) Política Ambiental expressa
(Sim) Estrutura ou funcionário especifico para tratar dos assuntos ambientais
(Sim) Alguma Certificação: Qualidade, Ambiental, Saúde e Segurança Ocupacional, Responsabilidade Social, Florestal, Biossegurança ou outras (especificar)
(Sim) Algum sistema de gestão implantado: ambiental ou integrado
(Sim) Monitoramento de emissões atmosféricas, efluentes líquidos, aterros, águas subterrâneas
(Sim) Programa de redução, reutilização ou reciclagem de resíduos ou de efluentes
(Sim) Programa de saúde e segurança no trabalho, prevenção de acidentes
(Sim) Atividades de educação ambiental para a comunidade ou seus funcionários

A visão e práticas ambientais são executadas pela Secretaria de Estado do Meio Ambiente

4. Atendimento à Legislação Ambiental

4.1 Status do licenciamento da empresa

(Sim) a atividade da empresa requer licenciamento ambiental[5]
(Sim) a empresa já obteve Licença de Operação ou de Funcionamento ou Autorização Ambiental de Funcionamento.
(Sim) Existem condicionantes significativos a serem atendidos (especificar). Se a empresa tem mais de uma planta ou unidade produtiva, especificar a situação do licenciamento
(Sim) a empresa celebrou Termo de Ajustamento de Conduta (TAC)
(Sim) a empresa possui propriedades rurais e ( ) já mantém as áreas de Reserva Legal[6] e de Preservação Permanente[3]

Obs. O Governo do Distrito Federal em sua estrutura contempla a Secretaria de Estado de Meio Ambiente que é responsável por toda execução da política ambiental do Distrito Federal e todas as obras e intervenções realizadas pela Administrção Direta e Indireta que necessitem de Licenciamento são submetidas a aprovação e em casos necessários os gestores assinam termos de ajuste de conduta.

4.2 Status do licenciamento do projeto

Folha nº: 51
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 79.280-9

[5] Resoluções CONAMA => www.mma.br/conama
' 001/86 => exigência de EIA/RIMA
' 002/96 => reparação dos danos ambientais causados em ecossistemas
' 237/97 => atividades sujeitas ao licenciamento

[6] Áreas de Reserva Legal na Amazônia Legal
' 80% na propriedade rural situada em área de floresta
' 35% na propriedade rural situada em área de cerrado, sendo no mínimo 20% na propriedade e 15% na forma de compensação em outra área, desde que localizada na mesma microbacia.

Nas demais regiões do País
' 20% na propriedade rural situada em área de floresta, cerrados ou outras formas de vegetação nativa.

SEL PL 1299/2012 Folha Nº 000059

(Não) a atividade requer licenciamento ambiental[7]
(Não) a atividade requer Relatório Ambiental Preliminar (RAP)
(Não) há necessidade de elaboração de Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e Relatório de Impacto Ambiental (RIMA)[5] e
(Não) o estudo já foi aprovado pelo órgão ambiental
(Não) há necessidade de elaborar Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV)
(Não) o projeto já obteve Licença Prévia,
(Não) onde foram estabelecidas exigências de Plano Básico ou de Controle Ambiental para obtenção da Licença de Instalação
(Não) o projeto já obteve Licença de Instalação,
(Não) onde foram estabelecidas condicionantes para obtenção da Licença de Operação
(Não) o projeto já obteve Licença de Operação ou de Funcionamento ou Autorização Ambiental de Funcionamento
(Não) há necessidade de Autorização ou Outorga de Direito de Uso de Recursos Hídricos[7], e
(Não) já foi aprovada pelo órgão ambiental competente
(Não) o projeto requer Plano de Manejo Florestal aprovado pelo órgão ambiental competente
(Não) há exigências de Compensação Ambiental[5]

A capitalização da CEB não requer Licenciamento Ambiental nem causa impactos ambientais diretos.

5. Existência de autuações e/ou passivos ambientais

Os passivos ambientais são uma característica típica das sociedades industrializadas, sendo subestimadas as dimensões quantitativas e financeiras desse problema. O objetivo do BNDES é **conscientizar e apoiar** as empresas visando solucionar, minimizar ou reduzir esses passivos ambientais. Os investimentos necessários à remediação, tratamento, recuperação de áreas, reflorestamento de áreas de Reservas Legais e Áreas de Preservação Permanente etc. podem ser financiados pelo BNDES.

(Sim) Sítios contaminados, deposições antigas, depósitos de resíduos sólidos ou aterros abandonados, áreas suspeitas de contaminação, áreas de empréstimo, bota-fora, derramamento de líquidos, óleos e graxas, percolação de substâncias nocivas, lençol freático contaminado, presença de amianto, transformadores com ascarel, áreas alteradas, erosões/voçorocas, terras salinizadas ou outros (especificar).

6. (Sim) Programas de Investimento Plurianuais e/ou Multisetoriais

No caso de projetos com essas características, o Proponente deverá informar o órgão ambiental o mais cedo possível sobre os objetivos e cronogramas previstos. O Proponente deverá solicitar

---

[7] Lei 9.433/97 => sujeitos a outorga os direitos dos seguintes usos de recursos hídricos:
- derivação ou captação de água em um corpo de água (rios, lagos, ...) ou de aqüífero subterrâneo
- lançamento de esgotos ou de resíduos líquidos ou gasosos, tratados ou não, em corpos de água
- aproveitamento dos potenciais hidrelétricos
- outros usos que alterem o regime, a quantidade ou a qualidade da água existente em um corpo de água

Folha nº: 52
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 79.280-9

SFL PL 1299 /2012 Folha Nº 000060

manifestação do órgão ambiental competente informando quanto à necessidade de licenciamento e exigências específicas relativas às intervenções previstas no projeto.

7. (Não) Outros Aspectos Ambientais Relevantes

A Secretaria de Estado de Meio Ambiente executa toda a política ambiental do Distrito Federal.

Responsáveis pelas informações

Responsável pelo fornecimento das informações prestadas neste Quadro Ambiental
- Nome: Genésio Vicente
- Cargo: Subsecretário de Captação de Recursos
- Telefone: (61) 3312 8001
- **E-mail: genesio.vicente@seplan.df.gov.br**

Representante legal do Governo:
- Nome: Agnelo dos Santos Queiroz
- Cargo: Governador do Distrito Federal
- Telefone: **3961-4518**
- **E-mail: agenda@buriti.df.gov.br (A/C Vera)**

Folha nº: 53
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 19.2209

SFL FL 1299 /2012 Folha Nº 00006

BNDES

FINANCIAMENTO A EMPREENDIMENTOS - FINEM

DISTRITO FEDERAL

CONSULTA PRÉVIA

VEÍCULOS LEVES SOBRE TRILHOS – VLT E EQUIPAMENTOS ESPECIAIS NECESSÁRIOS A SUA MANUTENÇÃO

GDF

Folha nº: 54

Processo nº:

Rubrica: Matrícula: 192209

Agosto /2012

SFL PL 1299 /2012 Folha Nº 000062

CONSULTA PRÉVIA

1 – Apresentação do Beneficiário

1.1 – Razão Social

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL

1.2 – CNPJ

Inscrição: 00.394.601/0001-26

1.3 – Endereço da Sede

Palácio do Buriti, Praça do Buriti, Eixo Monumental S/Nº – CEP: 70075-900 – Brasília - DF

1.4 – Endereço para Correspondência

Secretaria de Estado de Planejamento e Orçamento – Praça do Buriti, Eixo Monumental S/Nº, Anexo do Palácio do Buriti, 16º andar – Protocolo. CEP: 70.075-900 Brasília- DF

1.5 – Contato

Genésio Vicente
Subsecretário de Captação de Recursos
Secretaria de Estado de Planejamento e Orçamento – SBN, Qd. 2. Bl. A, Ed. Vale do Rio Doce, 11º andar, sala 1106.
CEP: 70.040-909 Brasília- DF
Tel.: 61- 3312-8001
e-mail: **gab.sucap.genesio@gmail.com**

1.6 – Administração

Principais gestores envolvidos com o projeto:

Pela Administração Direta:

Governo do Distrito Federal - GDF

Governador: Agnelo dos Santos Queiroz

Secretaria de Estado de Planejamento e Orçamento - SEPLAN

Secretario: Luiz Paulo Barreto

Secretaria de Estado de Transportes:

Secretário: José Walter Vazquez

Companhia do Metropolitano do Distrito Federal – Metrô-DF

Presidente: Ivelise Maria Longhi Pereira da Silva

Folha nº: 55

Processo nº:

Rubrica: Matrícula: 79209

SRL FL 1299 /2012 Folha Nº 000063

O Distrito Federal é composto pelo Plano Piloto e por 30 regiões administrativas – RA'S, que foram surgindo gradativamente, com a migração para a Capital do País. Originalmente, as RA's foram criadas no intuito de facilitar a administração da cidade e de formar núcleos administrativos autônomos. Essa autonomia, no entanto, ainda não foi alcançada, e é agravada pelo fato de que ao redor de Brasília, no chamado Entorno do Distrito Federal, novas aglomerações urbanas surgiram depois da instalação da Capital, e passaram a depender, em vários setores, dessas regiões, sobrecarregando as demandas sobre a sua infra-estrutura social.

A administração direta é formada por 38 Secretarias de Estado além das administrações regionais que atuam na descentralização dos serviços oferecidos à comunidade pelo Governo do Distrito Federal. Há ainda os órgãos especializados (Procuradoria-Geral do Distrito Federal; Centro de Assistência Judiciária do Distrito Federal – CEAJUR/DF; Polícia Militar do Distrito Federal; Polícia Civil do Distrito Federal;Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal) e os relativamente autonômos (Jardim Botânico de Brasília e Arquivo Público do Distrito Federal.)

A **Administração indireta** é composta por[1]:

I - Fundações públicas: a) Fundação de Amparo ao Trabalhador Preso – FUNAP; b) Fundação de Apoio à Pesquisa – FAP; c) Fundação Hemocentro de Brasília – FHB; d) Fundação de Ensino e Pesquisa em Ciência da Saúde – FEPECS; e) Fundação Universidade Aberta do Distrito Federal – FUNAB; f) Fundação Jardim Zoológico de Brasília;

II – Autarquias: a) Departamento de Estrada de Rodagem – DER; b) Departamento de Trânsito – DETRAN; c) Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTRANS; d) Serviço de Limpeza Urbana – SLU; e) Instituto do Meio Ambiente e Recursos Hídricos do Distrito Federal – Brasília Ambiental;

III – Autarquia de regime especial: a) Instituto de Defesa do Consumidor do Distrito Federal – PROCON-DF; b) Agência Reguladora de Águas e Saneamento do Distrito Federal – ADASA/DF;

c) Agência de Fiscalização do Distrito Federal – AGEFIS; d) Instituto de Assistência à Saúde dos Servidores do Distrito Federal – INAS; e) Instituto de Previdência dos Servidores do Distrito Federal – IPREV/DF;

IV – Empresas públicas: a) Companhia de Saneamento do Distrito Federal – CAESB; b) Companhia do Metropolitano do Distrito Federal – METRÔ-DF; c) Companhia Imobiliária de Brasília – TERRACAP; d) Companhia de Planejamento do Distrito Federal – CODEPLAN; e) Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil – NOVACAP; f) Companhia de Desenvolvimento Habitacional do Distrito Federal – CODHAB; g) Central de Abastecimento de Brasília – CEASA; h) Empresa de Assistência Técnica e Extensão Rural do Distrito Federal – EMATER-DF; i) Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília – TCB;

V – Sociedades de economia mista: a) Banco de Brasília S/A – BRB; b) Companhia Energética de Brasília – CEB.

A Secretaria de Planejamento e Orçamento é o órgão estratégico do Governo, responsável pelo planejamento da administração pública, pela elaboração orçamentária do Governo e pela área de tecnologia da informação.

A Secretaria elabora o orçamento público do Distrito Federal, primando pela transparencia e acessíbilidade à população. Para tanto, ela desenvolveu o programa Orçamento Cidadão, pautado nas diretrizes da Lei de Responsabilidade Fiscal e voltado à integração da sociedade para construção de um orçamento popular. Outra ferramenta utilizada é o orçamento participativo que representa o processo de discussão pública dos orçamentos, com caráter deliberativo e conduzido por entes governamentais.

---

[1] DECRETO Nº 32.716, DE 1º DE JANEIRO DE 2011 DF. Disponivel em:

Folha nº: 56
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 79220-9

SEL FL 1299 /2012 Folha Nº 000064

No papel de órgão estratégico do Governo, a Secretaria de Planejamento coordena o Conselho de Melhoria da Gestão Pública e o Conselho de Gestão das Organizações Sociais. Além disso, busca a melhoria dos serviços públicos e a construção de uma gestão para resultados.

A Secretaria de Administração é responsável por toda a área de recursos humanos, mantendo vínculo com o Instituto de Assistência à Saúde dos Servidores do Distrito Federal – INAS; o Instituto de Previdência dos Servidores do Distrito Federal – IPREV; o Conselho de Política de Recursos Humanos; e o Conselho de Saúde e Segurança do Trabalho.

A Secreataria de Fazenda tem competência sobre as áreas de arrecadação de tributos; política tributária e fiscal; gestão financeira e contabilidade pública; e, operações de crédito e dívida pública. Vincula-se a ela o Banco de Brasília – BRB. A gestão do Fundo de Desenvolvimento do Distrito Federal – FUNDEFE e do Fundo de Modernização e Reaparelhamento da Administração Fazendária também é da sua responsabilidade.

A Secretaria de Governo atua na coordenação e articulação político-governamental da administração direta e indireta e acompanhamento do Programa de Governo e das políticas públicas; na publicação dos atos oficiais; na coordenação política das relações institucionais com os demais Poderes do Distrito Federal e com os Poderes da República e dos Governos Estaduais ou Municipais; na análise das proposições a serem encaminhadas à Câmara Legislativa do Distrito Federal ou por ela submetidas à sanção do Governador; e na supervisão e coordenação das Administrações Regionais. Vinculam-se a ela todas as administrações regionais.

As demais Secretarias desenvolvem atividades-fim do Governo na prestação de serviços públicos à sociedade e na implementação de políticas públicas que favoreçam a melhoria das condições de vida da população do DF.

Folha nº: 57
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 79.220-9

1.7 Caracterização do Distrito Federal

1.7.1 Antecedentes Históricos

A implantação da Capital Federal na região central do País representou um marco estratégico no processo de integração do território e interiorização do desenvolvimento. A locação da nova capital em uma região de grande vazio demográfico ensejava que a mesma seria um fator de propulsão do desenvolvimento, representavando a abertura de novas fronteiras.

Com 5.789km² o quadrilátero Cruls, onde hoje se localiza o Distrito Federal, foi demarcado pela Comissão Cruls em 1892, sendo que em 7 de setembro de 1922 foi lançada a pedra fundamental, próxima à Planaltina, cidade colonial situada no interior do quadrilátero do Distrito Federal.

O "Plano de Metas" elaborado pelo Governo Juscelino Kubistschek (1956-1960) foi a primeira experiência de planejamento realizado no Brasil e a construção de Brasília se caracterizava como sua meta-síntese. Com a eleição de Juscelino foi determinanda a realização do histórico concurso de projetos urbanísticos para escolha do Plano Piloto de Brasília, vencido pelo urbanista Lúcio Costa. Na sua acepção, Brasília não era uma decorrência do planejamento regional, mas o seu inverso, a cidade induziria o desenvolvimento planejado da região.

Brasília era parte de um conjunto de projetos de grande porte (estradas, portos hidroelétricas, sistemas de comunicação, etc), propostos no intuito de promover ocupação, integração e segurança ao território brasileiro, considerado vulnerável e de difícil ligação entre o norte e o sul do país.

O interior do País ficava praticamente marginalizado do processo de desenvolvimento. Como havia a intenção de acelerar o processo de desenvolvimento avançando para o interior, a construção de novas cidades passou a ser uma variável importante. A construção de Brasília foi proposta com este objetivo.

Com a aprovação da Lei nº 2.874/56, que delimitou o território do Distrito Federal e deu à nova Capital o nome oficial de Brasília, foram autorizados a construção dos sistemas de transportes e comunicações e o processo de desapropriação das terras situadas no quadrilátero do Distrito Federal. A lei criou ainda a Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil – NOVACAP. Este fato representou, na prática, o processo de transferência da capital para o interior. A construção da cidade começou no dia 3 de novembro de 1956, sendo inaugurada em 21 de abril de 1960.

Previamente à construção de Brasília foram realizados levantamentos no sentido de descobrir as vocações e limitações naturais do Distrito Federal que constam do chamado Relatório Técnico sobre a Nova Capital Federal – Relatório Belcher. O relatório, considerado como um estudo prévio de impacto ambiental, incluiu topografia, geologia, drenagem, solos para engenharia, solos para agricultura e utilização de terras.

Durante a construção, além do atendimento das diretrizes estabelecidas pelo Relatório Belcher, uma série de instrumentos de planejamento e gestão foi adotada, por exemplo: implantação de rodovias considerando a delimitação de bacias hidrográficas; transformação do território em terras públicas pela desapropriação; criação de núcleos rurais sob a forma de arrendamento; e criação de estratégicas Unidades de Conservação.

O grande contingente migratório que chegava para apoiar a construção da Capital levou a criação de assentamentos provisórios, da Cidade Livre, da Candangolândia, da Vila Planalto, da Vila Paranoá, do Acampamento da Telebrasília e da Vila Metropolitana, além de diversas "invasões", que quando erradicadas deram origem às primeiras cidades-satélites. A população transferida das "invasões" das vilas Sara Kubistschek, Amauri e IAPI, originam, respectivamente, Taguatinga (1958), Gama (1960) e Ceilândia (1971), sendo todas localizadas a mais de 20km do Plano Piloto.

Brasília cresce e se consolida neste contexto, que proporciona um processo de polinucleamento urbano, com uma configuração espacial rarefeita, marcada por grandes vazios urbanos, tendo o Plano Piloto como centro, onde se concentram a oferta de empregos, serviços e equipamentos urbanos coletivos, enquanto as demais cidades são relegadas a um certo abandono, em relação a estes benefícios urbanos.

A economia do Distrito Federal é bastante peculiar, apresentando como ponto forte a participação da administração pública e dos serviços de intermediação financeira. A indústria de transformação e a agropecuária produzem números quase insignificantes na economia local. As atividades econômicas apresentam a seguinte distribuição: prestação de serviços, 49,2%; administração pública federal e local, 16,6%; comércio, 16%. Apenas 9% da população atua na indústria, conforme dados de fevereiro de 2010 (Codeplan/Seduma, GDF, 2010).

O Distrito Federal apresentou elevação do PIB de 3,5% em 2010 em relação a 2009, com valor corrente estimado em R$ 146,575 bilhões, bem abaixo do crescimento nacional (7,5%). A taxa refletiu a peculiaridade da estrutura produtiva local, onde o setor terciário responde por cerca de 93% do PIB total, e que teve variação positiva de 3,2%. Os desempenhos da indústria (8,5%) e da agropecuária (-18,6%) pouco influenciaram a taxa de variação do PIB/DF. Considerando a população de 2.570 mil em 2010 o PIB per capita brasiliense foi estimado em R$ 57.033,00 neste ano. (Produto Interno Bruto do Distrito Federal 2011 – Resultado Preliminar. Disponível em http://www.codeplan.df.gov.br/)

A estimativa do PIB-DF para 2011 é de crescimento de 2,4%, um pouco abaixo do nacional (2,7%). O PIB-DF atingiu em valores correntes R$ 161.472 trilhões. O setor agropecuário cresceu 24,5%, o industrial, 3,0%, acima do nacional (1,6%), impulsionado pela construção civil (3,6%) e a indústria de transformação (2,1%). Considerando a população de 2.622 mil em 2011, o PIB per capita brasiliense foi estimado em R$ 61.584,00 neste ano.

O setor serviços cresceu 2,2%, devido principalmente ao crescimento moderado da administração pública (2,0%), que gerou pequeno impacto na taxa de crescimento do PIB-DF. Deve-se ressaltar o grande peso deste setor no PIB local (55%) e na grande participação que os rendimentos do pessoal ocupado no setor público no

total da massa de rendimentos do pessoal ocupado no DF. A principal constatação é a forte dependência do PIB do DF em relação ao setor de serviços, notadamente do setor público.

O Índice de Desenvolvimento Humano do Distrito Federal, divulgado no Boletim Regional do Banco Central do Brasil, é o maior entre os estados da Federação, apresentando os valores de 0,874, 0,882 e 0,900 para os anos 2005, 2006 e 2007, respectivamente. Segundo o IBGE o PIB per capita a preços correntes, em 2008, foi de R$ 45.977,59.

Em relação ao número de empresas em atividade, segundo a publicação "Estatísticas do Cadastro Central de Empresas 2009" (IBGE), o DF possuía 89.703 unidades locais naquele período.

No que diz respeito às taxas de emprego, a Pesquisa de Emprego e Desemprego do Distrito Federal – PED/DF/2010 (realizada pela Secretaria de Estado de Trabalho – SETRAB em convênio com o DIEESE e Fundação SEAD/SP), a População Economicamente Ativa do DF chega a 1.397.000. Já a estimativa de pessoas ocupadas foi de 1.199.000, a massa de desempregados chega a 197.000 (2010), corresponde a uma taxa de desemprego total de 14,1%.

Brasília detém 37,4% dos empregos oferecidos em 2010 na região do Distrito Federal e Entorno, em 2020 passa a 34,9%;

Centro Expandido: a proporção da concentração de empregos cai de 46,7% em 2010 para 43,6% em 2020;

Eixo Oeste: cresce o número de empregos — 184 mil postos de trabalho —, ou 53% a mais do que em 2007; Ceilândia deverá ser o subcentro mais forte, suplantando Taguatinga, que até 2010 era o centro mais desenvolvido. Taguatinga fica em terceiro lugar na concentração de empregos, depois de Ceilândia, seguida pelo SIA, áreas do Vicente Pires contíguas à EPTG e à DF 095;

Centro Expandido e Eixo Oeste: 79% do emprego total do sistema em 2020;

Eixo Sudoeste: 4,3% do total dos empregos em 2020. Entre 2007 e 2020 este eixo apresentou um crescimento de mais de 57%, destacando-se o Núcleo Bandeirante e o Recanto das Emas.

Eixo Sul: 7,6% dos empregos do Distrito Federal e Entorno em 2020. Destaque para o Gama como maior subcentro do eixo e a implantação do Pólo JK, a Área de Desenvolvimento Econômico de Santa Maria, novos empreendimentos no Setor Meireles e outras áreas;

Santa Maria: iguala-se, em peso, a Valparaíso de Goiás, que se constitui em forte pólo de comércio e serviços, com algumas indústrias;

Luziânia: mostra-se como o 2° pólo de oferta de empregos, depois do Gama, já exercendo uma força de atração da população do seu entorno imediato, incluindo áreas do Distrito Federal;

Eixo Leste: crescimento relativo dos empregos, 85%, o mais elevado dos eixos de crescimento aqui definidos. No entanto a participação dessas áreas será de apenas 2,3%.

Eixo Norte: crescimento relativo de 51% entre 2007 e 2020. As áreas do eixo Norte, do DF e do Entorno, comparecem com 6,9% da oferta de emprego de todo o sistema, estando acima das áreas dos eixos Sudoeste e Leste.

1.7.2 Localização Geográfica e Extensão Territorial

O Distrito Federal está localizado entre os paralelos de 15°30' e 16°03' de latitude sul e os meridianos 47°25' e 48°12' de longitude West Greenwich, na Região Centro-Oeste, ocupando o centro do Brasil e o centro-leste do Estado de Goiás. A distância angular norte-sul, medida pela diferença em graus entre as duas latitudes, é de

SFL FL 1299 /2012 Folha Nº 000067

0°33', e a distância linear, medida pelo arco do meridiano correspondente, é de 60,95km. A distância angular leste-oeste, medida pela diferença em graus entre as duas longitudes, é de 0°47', e a distância linear, medida pelo arco do paralelo correspondente, é de 95,84km.

A área total do Distrito Federal, de acordo com a Companhia de Desenvolvimento do Planalto Central - CODEPLAN é de 5.789,16 km², equivalendo a 0,06% da superfície do País. As novas regiões administrativas criadas a partir de 2003, ainda não tiveram os seus desmembramentos ratificados pela Câmara Distrital. Destaca-se que no âmbito das áreas rurais foram incluídas as áreas relativas aos parques nacionais, reservas florestais, proteção ambiental, etc.

O Distrito Federal apresenta, como limites naturais, o rio Descoberto a Oeste e o rio Preto, a Leste. Ao Norte e ao Sul, o é limitado por linhas retas, sendo, ao Norte, com os municípios de Planaltina de Goiás, Padre Bernardo e Formosa; ao Sul com Luziânia, Cristalina, Santo Antônio do Descoberto e Cidade Ocidental, todos do Estado de Goiás; a Leste com o município de Unaí, pertencente ao Estado de Minas Gerais e Formosa, no Estado de Goiás, e a Oeste com os municípios de Santo Antônio do Descoberto e Padre Bernardo, também do Estado de Goiás.

1.7.3 Caracterização Urbana

O quadrilátero do Distrito Federal compreende uma superfície com cerca de 5.789 km². Para a criação da nova capital, o Governo Federal iniciou um processo de desapropriação das fazendas existentes no local. As primeiras dificuldades nesse processo surgiram em meados da década de 60, quando a Vara da Fazenda Pública começa a negar, ao Distrito Federal, o direito de desapropriação das terras alegando a falta de legitimidade das desapropriações.

Muitos dos problemas que hoje se verificam no Distrito Federal se vinculam às questões fundiárias. Os processos de desapropriação de terras, que em virtude da precariedade dos títulos de domínio, não foram concluídos – situação que ainda hoje perdura em algumas regiões, aliados à imprecisão na demarcação das terras públicas e particulares, propiciou o aparecimento de loteamentos irregulares.

De um modo geral, é possível afirmar que a ocupação do território do Distrito Federal, sob o ponto de vista urbano, pode ser aglutinada em 3(três) grandes períodos, que de certo modo se confundem com datas políticas marcantes, mas que demarcam na realidade a fase de implantação das bases físicas, a fase de consolidação da cidade como capital com grande expansão física e finalmente o período de desenvolvimento onde a cidade consolida-se como capital do país e prepara-se para ser um pólo regional:

O primeiro período que vai de 1957 até 1968, é caracterizado pela implantação das bases físicas da cidade com a construção das obras essenciais ao funcionamento dos 3 (três) poderes da república. Nesta etapa é construída boa parte da Asa Sul e iniciada a ocupação de Taguatinga, Gama e Sobradinho. A região do entorno de Brasília, ou seja, os municípios mais próximos começam a sofrer um processo de parcelamento privado do solo para fins urbanos, mas sem a ocorrência, ainda, uma expansão significativa de sua população;

O segundo período, entre 1968 e 1979, é caracterizado por uma expansão singular do território urbano, com a ocupação do Plano Piloto, a expansão expressiva das cidades de Taguatinga, Gama, Sobradinho e Ceilândia, e é marcado não somente pela oferta de habitações pelo poder público mas também pelo acréscimo de invasões e ocupações irregulares dos fundos de lotes. Neste período ocorre a expansão do Lago Sul e Lago Norte e surgem invasões no Plano Piloto. O Guará é construído e a Asa Norte começa a ser ocupada;

A terceira fase que abrange o período entre 1980 e 2005, destaca-se, principalmente, a criação de diversas localidades urbanas destinadas a receber assentamentos, tais como o Riacho Fundo, Riacho Fundo II, Paranoá, Recanto das Emas, dentre outros. Todos esses assentamentos foram ocupados basicamente por moradores transferidos das invasões e fundos de lotes. Implantou-se ainda, neste período, o setor Sudoeste

uma área para a classe média alta e Águas Claras para a classe média. Cabe destacar nesta fase, a flexibilização da legislação urbanística permitindo o reparcelamento de terrenos destinados originalmente para chácaras (10.000m² e 20.000m²), o que vem contribuindo, muito lentamente, para elevar a densidade residencial bruta em algumas áreas urbanas do Distrito Federal. Nesta fase, verifica-se a tendência irreversível de parcelamentos urbanos realizados por particulares destinados à classe média e também para famílias de baixa renda, bem como ocorre a expansão da ocupação urbana na região do Entorno, principalmente nas áreas limítrofes ao Distrito Federal.

Até a metade da década de 60, fase que marca o início da implantação da Capital, a administração das terras era atribuição da NOVACAP. Nesse período a distribuição de terras, em especial no Plano Piloto, era feita principalmente para organismos públicos do Governo do Distrito Federal e do Governo Federal. A maior parte dos terrenos foi doada. Para a população de baixa renda houve também distribuição de terrenos urbanos nas cidades-satélites. Esta fase se caracteriza, principalmente, por um monopólio da oferta e atendimento da demanda tendo em vista solicitações de organismos públicos ou pressões da própria população, que já efetuava invasões de áreas públicas e de prédios residenciais.

Em 1973, foi criada a Companhia Imobiliária de Brasília – TERRACAP, especialmente para gerenciar as terras pertencentes ao poder público. É importante, também, destacar o papel desempenhado pela Sociedade de Habitações de Interesse Social - SHIS, criada em 1962, e extinta em 1994, que detinha significativo patrimônio imobiliário, no Plano Piloto e nas cidades-satélites, oriundo de terrenos para ela repassados.

Em 1996, a TERRACAP elaborou um estudo indicando que 51,36% das terras do Distrito Federal tinham sido integralmente desapropriadas; 33,28% ainda se encontravam em mãos de particulares; 8,53% haviam sido parcialmente desapropriadas – são as chamadas terras desapropriadas em comum, onde parte foi repassada à União e parte permaneceu com os antigos proprietários, sem que houvesse delimitação; e 6,83% encontravam-se em processo de desapropriação.

O projeto do Plano Piloto de Brasília, concebido pelo urbanista Lúcio Costa e complementado pela arquitetura modernista de Oscar Niemeyer, cumpriu a função de consolidar a nova capital do País, com impacto em todo Planalto Central, de forma a modificá-lo para sempre, tanto no que diz respeito aos aspectos físicos, quanto aos sócio-econômicos.

Idealizada para abrigar 500 mil habitantes até o ano 2000, Brasília chegou ao século XXI, com as pressões naturais do crescimento acelerado em sua periferia, atingindo o Plano Piloto uma população de 277.939 habitantes, de um total de 2.051.146 habitantes para o Distrito Federal (CENSO 2000).

Brasília foi estruturada em torno de quatro funções fundamentais estabelecidas na Carta de Atenas: habitar, trabalhar, circular e recrear. Desta forma, representa hoje um marco na história da arquitetura e urbanismo moderno e é único exemplar, no mundo, de cidade-capital projetada e construída segundo o ideário do modernismo.

Do ponto de vista econômico, vale lembrar que Brasília foi pensada como uma cidade de "base econômica" centrada no processo de extração fiscal da receita, situação que perdura até hoje com repercussões na organização espacial e possibilidades econômicas diferenciadas para seus habitantes em relação a outras cidades.

O Plano Piloto do Distrito Federal é o exemplo mais expressivo da aplicação desse modelo de urbanismo no mundo, cuja concepção utiliza os conceitos de:

Escala monumental, derivada de seu papel como capital do país;

Escala residencial, expressa nas superquadras;

Folha nº: 61
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 79220-9

SEL FL. 1299 /2012 Folha Nº 000069

Escala gregária, definida pelo conjunto de áreas comerciais, de lazer e diversão, e

Escala bucólica, constituída pelas áreas verdes, parques e áreas de baixa densidade.

Essas escalas relacionam-se diretamente com o sistema viário que configura a cidade, determina o uso do solo e os parâmetros urbanísticos, caracterizando os diferentes setores.

Objetivando proteger e regulamentar o Plano Piloto de Brasília, o Governo do Distrito Federal expediu o Decreto nº 10.829/87, visando o tombamento do sítio urbano, que culminou com a declaração de Brasília como "Patrimônio Cultural da Humanidade" pela UNESCO, em 1987 e, posteriormente, para o Tombamento de Brasília como Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, pelo Ministério da Cultura, em 1990, fundamentado no Decreto-Lei nº 25 e regulamentado pela Portaria nº 314–IBPC, de 1992.

A primeira medida administrativa concreta objetivando o ordenamento territorial do Distrito Federal foi o Plano Estruturador de Organização Territorial – PEOT (lei nº 4.049, de 10/01/77) e tinha por finalidadade principal propor uma estratégia de ocupação territorial para o Distrito Federal, que favorecesse o crescimento equilibrado do território, direcionando as áreas de expansão urbana, no sentido de minimizar a estrutura polinucleada e desarticulada dos núcleos urbanos existentes, substituindo-a por um tecido urbano articulado, que diminuísse os custos sociais do transporte urbano e da infra-estrutura. A Figura 2.3 apresenta as principais características urbanas consideradas na elaboração do PEOT.

Em conseqüência do quadro restritivo à ocupação urbana imposto pelo PEOT, começam a surgir inúmeros loteamentos fora dos limites do Distrito Federal, em municípios goianos, especialmente em Luziânia, onde as restrições ao parcelamento do solo eram praticamente inexistentes.

Em 1985, foi lançado o POT (Sistema Normativo de Uso e Ocupação do Solo do Distrito Federal) que, consolidando as propostas contidas no PEOT, confirma a área de expansão urbana por ele definida, buscando detalhá-lo e complementá-lo, sobretudo, no restante do território através de uma proposta de macrozoneamento envolvendo grandes áreas ambientais (naturais, rurais e urbanas) com usos predominantes e exclusivos..

Em 1986 foi lançado o Plano de Ocupação e Uso do Solo – POUSO, que ratificou o entendimento firmado pelo POT, redefinindo, porém, alguns pontos menores do macrozoneamento em decorrência de transformações ambientais.

No entanto, em 1987, com a edição do relatório Brasília Revisitada, de Lúcio Costa, foi proposta o adensamento da bacia do Paranoá, indicando áreas de expansão próximas ao Plano Piloto e ao longo dos principais eixos de ligação viária do Distrito Federal.

No final da década de 80, por meio da política de erradicação de favelas adotada pelo governo, foi iniciado o processo de ocupação das manchas definidas pelo PEOT. São criadas as cidades de Samambaia, Recanto das Emas, Águas Claras, além de Riacho Fundo e Santa Maria. São também implantados o Setor Sudoeste e as Quadras Econômicas do Guará, junto a EPTG, conforme preconizado no relatório Brasília Revisitada. Começa a se configurar uma conurbação ao longo do eixo Plano Piloto/Guará/Águas Claras/ Taguatinga/Ceilândia.

Novos parcelamentos, destinados à população de rendas média e baixa, estendem-se de São Sebastião a Sobradinho e Planaltina, sendo possível identificar uma nova tendência de crescimento para o Distrito Federal, que foi reconhecida pelo Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal - PDOT, revisado em 1996 e aprovado pela Lei Complementar nº 17, de 28 de janeiro de 1997.

Destaca-se que a primeira versão do PDOT foi formulada em 1992, Lei nº 353, de 18 de novembro de 1992, e consolidava as diretrizes firmadas por todos os planos anteriores. O PDOT reforça o modelo polinucleado, bem

SFL PL 1299 /2012 Folha Nº 000070

como consolida a bipolaridade entre o Plano Piloto e Taguatinga como centros complementares. Assume a conurbação anunciada na direção do Plano Piloto, Guará, Taguatinga, Ceilândia, Samambaia, reforçando-a pela adoção da linha do metrô como eixo estruturador e pela localização de Águas Claras. Reforça, ainda, outro eixo de conurbação na direção de Samambaia, Recanto das Emas, Gama e Santa Maria. Abriu ainda a possibilidade de parcelamento do solo pelo particular, o que até então era atribuição reservada ao Poder Público.

O PDOT considerou ainda a influência que a questão ambiental exerce sobre o ordenamento do território do Distrito Federal. Vale ressaltar que as estruturas naturais presentes na sua área, como as sub-bacias hidrográficas, as unidades de conservação, as barreiras geográficas, o rezoneamento e zoneamento das APA's das Bacias do Rio São Bartolomeu e do Rio Descoberto, foram referências básicas para a delimitação do seu macro-zoneamento. São as seguintes as zonas delimitadas pelo PDOT:

Zona Urbana de Dinamização: Esta zona compreende a área já urbanizada, e aquela que será urbanizada, como de expansão urbana prioritária, principalmente ao longo do eixo oeste / sudoeste, configurando uma centralização de caráter regional na confluência das cidades de Taguatinga, Ceilândia e Samambaia. Será promovido o adensamento do uso e da ocupação do solo, ao longo da linha do metrô e nas proximidades dela, respeitada a capacidade de suporte dos corpos hídricos da área como receptores de efluentes, especialmente do Lago Paranoá, e respeitada a capacidade de suporte dos aqüíferos subterrâneos dessas áreas, especialmente nas regiões sem rede pública de abastecimento de água;

Zona Urbana de Consolidação: É aquela na qual a ocupação deve considerar as restrições estabelecidas para as áreas de preservação do conjunto urbanístico do Plano Piloto de Brasília, tombado como Patrimônio Histórico Nacional e Cultural da Humanidade; das peculiaridades ambientais das Áreas de Proteção Ambiental do Lago Paranoá e das Bacias Gama e Cabeça-do-Veado; e de saneamento para as áreas de Sobradinho, Planaltina e as circunscritas na Bacia do Lago Paranoá. Deve consolidar o Plano Piloto de Brasília como centro de caráter regional e nacional, induzindo a ocupação das áreas ociosas e com disponibilidade de infra-estrutura;

Zona Urbana de Uso Controlado: É aquela de uso predominantemente habitacional, de baixa densidade, sujeita a critérios específicos de ocupação, na qual se desestimulará a expansão do uso urbano em razão, principalmente, de restrições ambientais. Permite o uso predominantemente habitacional com comércio local e equipamentos públicos com densidades brutas de, no máximo, 50 habitantes por hectare. Engloba as áreas de parcelamentos urbanos irregulares onde recomenda o desenvolvimento de um programa de regularização ou desconstituição, segundo estudos ambientais. Recomenda-se também, para esta zona, a realização de estudos específicos de saneamento básico, em consonância com o Plano Diretor de Água e Esgotos e com o Sistema Integrado de Gerenciamento de Recursos Hídricos do Distrito Federal;

Zona Rural de Dinamização: Compreende o Vale do Rio Preto, onde a atividade agropecuária está consolidada e onde serão incentivados usos intensivos e a verticalização da produção, respeitada a capacidade de suporte da bacia hidrográfica e as diretrizes do Sistema Integrado de Gerenciamento de Recursos Hídricos do Distrito Federal;

Zona Rural de Uso Diversificado: É aquela na qual poderá ser permitida, além do uso agropecuário, a instalação de atividades agroindustriais e de lazer. Compreende as bacias hidrográficas do Ribeirão Ponte Alta e do Rio Melchior e parte do Vale do Rio São Bartolomeu;

Zona Rural de Uso Controlado: É aquela de atividade agropecuária consolidada que, em função da necessidade de preservação de seus mananciais e de seu grau de sensibilidade ambiental, terá seu uso restringido. Compreende parte do Vale do Rio São Bartolomeu, na respectiva APA, o Vale do Rio Maranhão, ao norte do Distrito Federal, a região do Projeto Integrado de Colonização Alexandre Gusmão - PICAG, localizado na Área de Proteção Ambiental do Rio Descoberto; a região do Núcleo Rural do Pipiripau e as

regiões do Núcleo Hortícola Suburbano de Vargem Bonita - NHSVB, das Granjas do Ipê e do Riacho Fundo e da Fazenda Sucupira, localizadas na Bacia do Lago Paranoá;

Zona de Conservação Ambiental: É definida pelo seu caráter de intangibilidade, por encerrar ecossistemas de grande relevância ecológica e demais atributos especiais, merecendo tratamento visando a sua preservação, conservação ou recuperação. Compreende o Parque Nacional de Brasília, a Estação Ecológica de Águas Emendadas, a Área de Relevante Interesse Ecológico - ARIE dos Córregos Capetinga e Taquara, a Reserva Ecológica do IBGE, a Estação Ecológica do Jardim Botânico de Brasília, a ARIE do Santuário de Vida Silvestre do Riacho Fundo, a Reserva Ecológica do Guará, a Reserva Ecológica do Gama, o Parque Boca da Mata e a ARIE Cerradão.

A revisão do PDOT confirmou o eixo oeste/sudoeste como de ocupação prioritária, objetivando otimizar os investimentos em infra-estrutura urbana existentes e considerando ser esta área a de menor grau de restrições ambientais. Reconhece, ainda, o vetor nordeste/sudeste, a ser monitorado e controlado na área de maior incidência de condomínios.

Geradas fora da esfera governamental, essas novas áreas habitacionais vão constituir espaços fragmentados e de difícil articulação, que rompem com o espírito comunitário, próprio das cidades, seja pela privatização espacial expressa nos condomínios fechados de classe média ou pela degradação social imposta às classes mais baixas.

Nas décadas de 80 e 90, há um incremento no fenômeno de transbordamento da população de renda mais baixa para os municípios limítrofes ao Distrito Federal, estabelecendo-se uma lógica, na qual, os migrantes chegavam a Brasília, num primeiro momento, para depois refluir para periferias mais distantes, onde o acesso à moradia é mais viável.

A acelerada formação dessa aglomeração urbana fora dos limites do Distrito Federal pode ser parcialmente explicada pelo rígido controle do governo sobre a terra urbana, associado à condição de centralidade do Plano Piloto, adquirida na sua relação com as cidades-satélites e com sua qualidade de centro político-administrativo nacional e distrital. Por sua própria função, o Plano Piloto concentra as melhores oportunidades de emprego e renda e a maior oferta de equipamentos e serviços urbanos, criando uma polaridade em relação à sua periferia. Os reflexos dessa realidade se fazem sentir nos elevados preços da terra e da habitação aqui praticados.

2 Atualização do Plano Diretor de Ordenamento Territorial - PDOT

Com o objetivo de manter a transparência e lisura no processo de atualização do PDOT, a Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação (Sedhab) publicou, no dia 27 de abril, a proposta preliminar base para a minuta de projeto de lei para atualização do Plano Diretor. O texto levou em consideração as contribuições da sociedade enviadas por meio de formulário disponível no site de 28 de fevereiro a 4 de abril, requerimentos e cartas, além das propostas provenientes de reuniões com órgãos do governo, setor produtivo, deputados distritais e sociedade civil organizada. As demandas foram analisadas e incorporadas uma vez comprovado o embasamento técnico.

O objetivo da atualização do PDOT é preencher os vazios da lei decorrentes da Ação Direta de Inconstitucionalidade em alguns artigos da lei nº 803/2009. Dos 1668 dispositivos do PDOT, a inconstitucionalidade recaiu sobre 60 itens, a maioria por vício de iniciativa. Com o intuito de evitar este episódio e seguindo recomendação do Ministério Público do Distrito Federal e Territórios (MPDFT), a Sedhab promove o processo transparente de atualização do Plano Diretor. O Projeto de Lei Complementar – PLC nº 17/2011 está na Câmara Legislativa para ser votada.

3 Lei Complementar de Uso e Ocupação do Solo – LUOS

Folha nº: 64
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 99.2209

A Lei Complementar de Uso e Ocupação do Solo - LUOS, com âmbito de abrangência territorial para toda a zona urbana do Distrito Federal, com exceção da área constituída pelo polígono de tombamento do Conjunto Urbanistico de Brasília, constitui um dos instrumentos urbanísticos mais aguardados para regular as categorias de usos, definindo zonas e setores por usos predominantes, usos conformes e não-conformes, bem como estabelecendo o conjunto de índices para o controle urbanístico, conforme preconiza o art. 318 da Lei Orgânica do Distrito Federal, com a nova redação introduzida pela Emenda nº 49, de 2007, publicada no Diário da Câmara Legislativa, de 1º de outubro de 2007.

A edição da Revisão do Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal - PDOT, definiu diretrizes no âmbito macro para a ocupação do solo no Distrito Federal. Este PDOT já estabeleceu os parâmetros urbanísticos considerados básicos, nos termos do que exigem o art. 4º da Lei Federal nº 6. 766, de 19 de dezembro de 1979 e o art. 28 da Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001, conforme se constata do contido no art. 38 do referido PDOT, como sejam: para a macrozona urbana, coeficiente de aproveitamento básico e máximo para os núcleos urbanos consolidados, coeficiente de aproveitamento máximo por zona urbana, bem como densidade demográfica, coeficiente de aproveitamento e percentual mínimo de equipamentos urbanos, comunitários e espaços livres de uso público para novos parcelamentos.

4 Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal – PDTU/DF

O Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal – PDTU/DF, conforme a Lei Nº 4.566, de 04 de maio de 2011, é o instrumento de planejamento que "tem por objetivo definir as diretrizes e as políticas estratégicas para a gestão dos transportes urbanos no âmbito do Distrito Federal e do Entorno" (Art. 1º, § 1º). Ele dá suporte a decisões estratégicas do Governo do Distrito Federal quanto à provisão de infraestrutura de transporte para atender às necessidades de acessibilidade e mobilidade das pessoas no Distrito Federal.

O PDTU é fundamentado na articulação dos vários modos de transporte, visando atender às exigências de deslocamento da população com foco na eficiência geral do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF em condições adequadas de mobilidade para os usuários. O Plano busca o alcance dos seguintes objetivos(art. 2º):

I – melhoria da qualidade de vida da população, mediante a disponibilização de serviço de transporte público regular, confiável e seguro, que permita a mobilidade sustentável e acessibilidade para realização das atividades que a vida moderna impõe;

II – eficiência na prestação dos serviços, mediante rede de transporte integrada em regime de racionalidade operacional, priorizando-se os meios coletivos;

III – qualidade ambiental efetivada pelo controle dos níveis de poluição atmosférica e sonora e pela proteção do patrimônio histórico e arquitetônico, bem como das diversas áreas residenciais e de vivência coletiva, contra o trânsito indevido de veículos;

IV – redução dos custos nos deslocamentos no transporte público coletivo.

Folha nº: 65
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 93209

5 Relação entre o Governo do Distrito Federal e o BNDES

O Bndes tem contribuído com do desenvolvimento do Distrito Federal há alguns anos. Esse apoio se materializa através de vários contratos que alavancaram projetos de infraestrutura e transportes.

Atualmente, o GDF negocia o PEF II que tem como Finalidade a complementação das fontes de financiamento tanto para a aquisição dos trens, equipamentos e peças sobressalentes, bem como para a modernização tecnológica da frota e dos sistemas atuais da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal, no valor de até R$ 30.000.000,00 (trinta milhões de reais); e, a construção de terminais de passageiros de ônibus urbanos no

SEL Fl. 1299 /2012 Folha Nº 000073

Setor O Norte, em Ceilândia - DF, e nas Quadras AC 119 e AC 401, em Santa Maria - DF, no valor total de até R$ 11.412.000,00 (onze milhões, quatrocentos e doze mil reais).

Outra operação em negociação é que pretende financiar o Projeto de Reestruturação da CEB D, por meio da liquidação de dívidas e internalização aportando os valores relativos a amortizações e pagamentos de encargos financeiros à Companhia promovendo fluxo financeiro para os investimentos da distribuidora. A operação busca recursos de cerca de 604 milhões de reais.

TABELA 1: contratos firmados entre o governo do distrito federal e o BNDES

Nº CONTRATO	OBJETO	DATA ASSINATURA	DATA TÉRMINO	VALOR
A) OPERAÇÕES DE CRÉDITO EM EXECUÇÃO				
97.2.215.3.1	Conclusão do Projeto de Implantação do Metrô DF	03/09/1997	15/09/2012	R$ 236.817.490,00
97.2.215.3.2	Conclusão do Projeto de Implantação do Metrô DF	03/09/1997	15/09/2012	R$ 17.671.600,00
09.2.0418.1	Aquisição de 12 Trens Metroviários e Equipamentos do Metrô	23/07/2009	15/08/2024	R$ 260.318.000,00
09.2.0494.1	Complementação Transporte Coletivo Eixo Sul-recursos do Programa Emergencial de Financiamento - PEF	05/08/2009	15/08/2018	R$ 27.608.000,00
B) OPERAÇÕES DE CRÉDITO EXECUTADAS				
92.2.085.31/19 e 27	IMPLANTAÇÃO DO METRÔ DO DF - RENEGOCIADOS COM A STN EM 1999 - PAF	02/04/1992	1999	Cr$ 236.022.663.528,85
82.1.010.4.1/17	MELHORIA DAS CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE ESTRADAS VICINAIS	26/11/1982	16/06/1994	Cr$ 189.690.540,12
82.1.010.4.2/25	MELHORIA DAS CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE ESTRADAS VICINAIS	26/11/1982	16/06/1994	Cr$ 190.289.435,25
84.2.304.41/18	MELHORIA DAS ESTRADAS DO DF	28/12/1984	15/12/1995	Cr$ 5.367.134.653,00
84.2.304.41/26	MELHORIA DAS ESTRADAS DO DF	28/12/1984	15/12/1995	Cr$ 4.877.312.682,00

2 – O Projeto

Consulta Prévia para contratação de operação de crédito, entre o Governo do Distrito Federal e o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico – BNDES

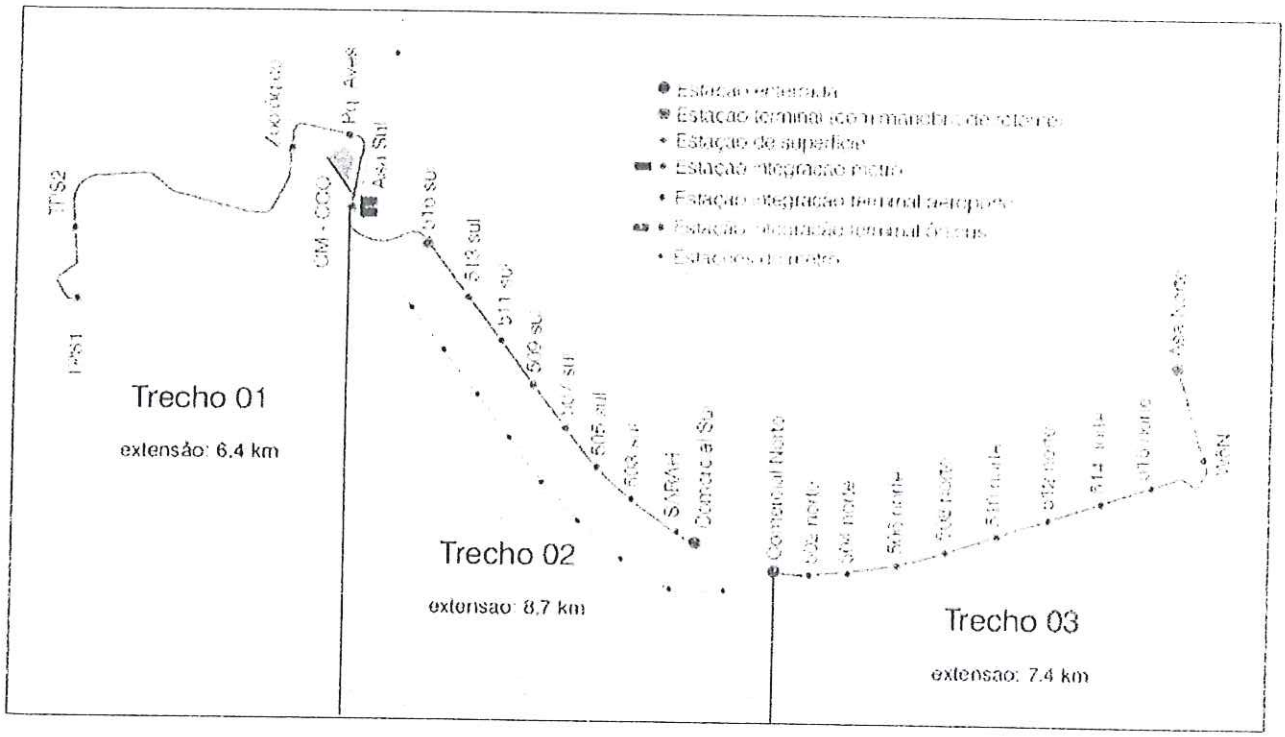
Com o objetivo de subsidiar a Consulta Prévia para contratação de operação de crédito com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico – BNDES, visando a obtenção de recursos no montante de R$ 120 milhões, destinados à aquisição de 10 Veículos Leves sobre Trilhos – VLT e de equipamentos especiais necessários a sua manutenção, para iniciar a operação comercial da Linha 1 do Sistema de Metrô Leve de Brasília (VLT) que ligará o Aeroporto Internacional de Brasília ao Terminal Asa Norte, passando pela Avenida W3.

O projeto da Linha 1 do VLT – a ser implantado no Distrito Federal, consiste na implantação de aproximadamente 22,5 km de via ferroviária e a construção de 25 estações, divididos em 3 trechos, a saber:

SFL Fl. 1299 /2012 Folha Nº 000074

- Trecho 1: Aeroporto – Terminal de Integração Asa Sul (TAS): 6,4 km;
- Trecho 2: TAS – Setor Comercial Norte (SCN): 8,7 km;
- Trecho 3: SCN – Terminal de Integração Asa Norte (TAN): 7,4 km;

Figura 1: Traçado da Linha 1 do Metrô Leve



Fonte: Metrô-DF

As 25 estações foram inicialmente distribuídas ao longo de todo o traçado do Projeto Metrô Leve de modo a atender à demanda de transporte de cada região e facilitar ao usuário a integração com outras modalidades de transporte (metroviária, rodoviária e aeroviária).

6.1 Objetivos e metas do projeto

Dentre as muitas ações a serem executadas em cumprimento às diretrizes do PDTU/DF (2011), consta a diversificação e modernização da frota de transporte público, a implantação de corredores de transportes, funcionando como sistema tronco-alimentador, além da integração modal e tarifária.

Nesse sentido, considerando a crescente demanda por transporte em todos os quadrantes do DF, bem como a característica intrínseca de Capital Federal que somente Brasília pode exibir, o PDTU/DF considerou o aumento do modal ferroviário na matriz de transporte urbano, incluindo a implantação do sistema de Veiculo Leve sobre Trilhos - VLT- nas alternativas 1A e 2, sendo a Alternativa 1A escolhida para ser implantada com o VLT operando na Linha 1 – Aeroporto - Terminal Asa Norte (via W3 Sul e Norte).

A escolha do Sistema Metrô Leve para ligação Aeroporto – W3, além dos requisitos técnicos, operacionais e funcionais esperados de um sistema de transporte qualificado, foram considerados dois aspectos importantes: a possibilidade de o sistema ser implantado num conjunto urbano tombado, que após 50 anos ainda mantém-se moderno sem ferir ou aviltar tal modernidade e, simultaneamente promover e apoiar o processo de

SFL PL 1299 /2012 Folha Nº 000075

revitalização, atualização e requalificação da W3, conforme proposta do Plano de Preservação do Conjunto Urbanístico de Brasília (PPCUB).

Adicionalmente, o GDF tem uma série de projetos integrados a implantação do VLT, visando uma uniformidade visual nos equipamentos urbanos que serão disponibilizados na área tombada, entre eles: a revitalização da W3, a reforma das calçadas das 500 e das 700, projeto de paisagismo moderno, as praças no Setor Comercial Sul (SCS) e Setor Comercial Norte (SCN), padronização das travessias de pedestres, comunicação visual das estações e a organização do mobiliário urbano (lixeira, hidrantes e iluminação pública).

Outro ponto a ser considerado é a equidade do uso do espaço público, apenas como exemplo, ao avaliar o espaço referente a uma composição de VLT, com 42 metros, transporta o equivalente a 10 (dez) ônibus convencionais ou 420 veículos particulares. Representa a emissão de 10 vezes menos material poluente, com uma vida útil de 30 anos, comparada aos 7(sete) anos do sistema convencional de transporte coletivo. Além disso, a tecnologia VLT é compatível com o ambiente urbano, por proporcionar interface segura e amigável com pedestres e demais veículos. Observou-se por fim os seguintes aspectos, decisivos para a escolha da tecnologia:

- Disponibilidade, experiência de utilização e desempenho comprovado da tecnologia;
- Velocidade na implantação da via permanente;
- Menor interferência com as áreas adjacentes;
- Ciclos de manutenção adequados à operação do sistema.

Folha nº: 68
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 79.280-9

Planejado para atender um trajeto completo ligando o Aeroporto Internacional de Brasília Juscelino Kubitschek até o Terminal Asa Norte (Linha 1), o Governo do Distrito Federal decidiu iniciar a implantação da Linha1 pelo Trecho 1 do VLT, que compreende o trajeto entre o Aeroporto de Brasília e o Terminal Asa Sul, conforme apresentado na Figura 1.

Cabe aqui justificar a decisão sobre o trecho prioritário de implantação: o Terminal Asa Sul – TAS - é uma importante estação intermodal de transporte, onde o VLT (linha de ligação) como parte do sistema integrado do Sistema de Transporte Público Coletivo - STPC/DF permitirá que seus usuários integrem operacional e tarifariamente com o modo metroviário e o rodoviário.

Para iniciar a operação comercial da Linha 1, garantindo a disponibilidade de viagem e maior qualidade no serviço ofertado, a proposta é de aquisição dos primeiros 10 veículos, de um total de 39 veículos previstos, alguns equipamentos especiais destinados à sua manutenção para garantir a continuidade operacional desses veículos.

Pelas razões acima expostas, depreende-se a necessidade de implantação de um sistema de transporte eficiente e a reconhecida urgência na solução dos problemas de transporte público no Distrito Federal, do qual o VLT é apenas um dos componentes, com igual importância.

7 FUNDAMENTAÇÃO E JUSTIFICATIVA

O sistema viário do Distrito Federal se difere das demais cidades brasileiras pela importância da malha rodoviária na articulação dos núcleos urbanos e pelas características de uma concepção urbanística cujo sistema viário urbano foi, inicialmente, projetado com enfoque voltado para o uso do transporte individual. Por tudo isso, o sistema de transporte coletivo apresenta estreita relação de dependência com o sistema viário.

SEL FL 1299 /2012 Folha Nº 000076

O território do Distrito Federal apresenta uma estrutura polinucleada com configuração espacial rarefeita, em que o Plano Piloto funciona como importante centro de trabalho e concentração de equipamentos coletivos (hospitais, escolas, universidades, centros de negócios e de compras, lazer, serviços especializados, entre outros), exercendo papel central e tendo em volta diversas Regiões Administrativas (RAs) dispostas ao longo dos grandes eixos viários.

No padrão de deslocamentos metropolitanos, observa-se acentuada assimetria nos acessos ao Plano Piloto, uma vez que aproximadamente dois terços da população do Distrito Federal o fazem através da Asa Sul.

Pela concepção urbanistica original, no Plano Piloto o sistema viário principal é composto, na sua maioria, por eixos longitudinais na direção Sul-Norte e os eixos W e L, adjacentes ao Eixo Rodoviário, que funcionam como vias expressas, uma vez que possuem poucas interferências laterais, interseções em desnível e restrições de acessibilidade às vias de tráfego local.

No entanto, considerando o elenco de vias arteriais do Plano Piloto, entende-se que a via W3 tem a maior responsabilidade de dar continuidade na interligação entre as Asas Norte e Sul, representando o principal eixo de transporte adjacente a importantes pólos geradores de viagens, de emprego e de comércio.

Essa importância atribuída ao sistema transporte individual, em detrimento do transporte coletivo, há tempo tem sido o foco das políticas públicas do Governo do Distrito Federal, gerando uma situação que se mostra cada vez mais insustentável, considerando o tombamento do conjunto urbanístico da área central de Brasília, a impossibilidade de aumento permanente do sistema viário e os impactos urbanos e ambientais decorrentes de tal prática.

Não por acaso, dentre as 17 mais importantes cidades da América do Sul, nos critérios econômicos e políticos, Brasília ocupa a última posição no quesito "Transportes", segundo o instituto de pesquisa internacional "The Economist" , ficando atrás das cidades de Puebla, Monterrey, Guadalajara (México), Quito (Equador), Lima (Peru), Belo Horizonte, Rio de Janeiro e Porto Alegre.

Os índices selecionados para comparar essas cidades com Brasília apontam o grau de motorização da cidade e a baixa prioridade de investimento em transporte público de massa, conforme foi registrado no documento:

- extensão de rede de transporte de massa igual a 0,5 km/km2, enquanto a média na América Latina é de 5 km/km2
- extensão da rede de transporte público 0,09 km/km2, enquanto a média na América Latina é de 0,13 km/km2
- estoque de veículos/motocicletas individuais igual a 0,37 veículos/pessoa, enquanto a média na América Latina é de 0,30 veículos/pessoa

Estes indicadores resumem o mau desempenho dos aspectos relacionados à baixa qualidade dos serviços e da mobilidade urbana existente, entre as quais se destacam:

- a qualidade dos veículos e do atendimento do sistema de transporte público coletivo;
- os conflitos de circulação entre veículos, ciclistas e pedestres que promovem interferências no trânsito;
- os congestionamentos nas horas de maior demanda, que aumentam o tempo de viagem
- os problemas de poluição atmosférica e sonora – com implicações para os usuários do sistema, para os motoristas e para os moradores das proximidades dos corredores de transporte.

O VLT faz parte do rol de ações do Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal - PDTU/DF, regido pela Lei nº 4.566, de 04 de maio de 2011, e da estratégia do Governo do Distrito Federal (GDF) de implantar uma nova concepção e operação do sistema de transporte público coletivo, fundamentada na integração entre itinerários e modais, de forma física e tarifária.

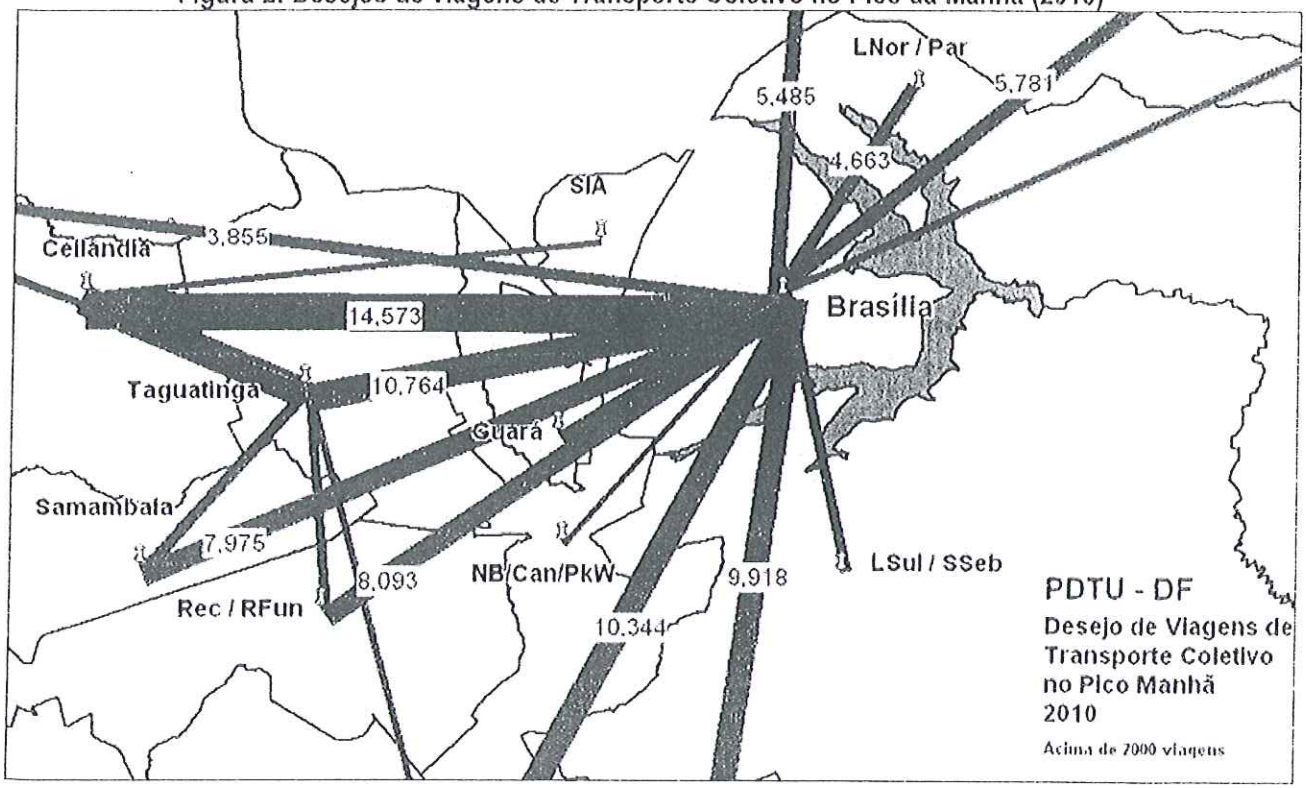
Segundo o PDTU/DF, a tarifa cobrada na Linha 1 do Metrô Leve será semelhante ao que é cobrado nos ônibus circulares do Plano Piloto (ligação curta), ou seja, R$ 2,00 (dois reais). Para os passageiros integrados, considerou-se que a receita afeta ao Metrô Leve é o equivalente à soma da inteira, mais o percentual de integrados aplicados à diferença entre a tarifa do Metrô Leve e a tarifa de ligação entre o Plano Piloto e as cidades-satélites.

Do ponto de vista da demanda de transporte, o objetivo do projeto da Linha 1 Metrô Leve – VLT é melhorar a eficiência, a qualidade, a confiabilidade, a acessibilidade do principal corredor de transporte da área tombada. O VLT, juntamente com o Metrô, irá distribuir a demanda por transporte proveniente das cidades-satélites nas Asas Sul e Norte, aumentará a atratividade do Transporte Público para possibilitar a transferência do usuário do automóvel e induzirá a revitalização da W3, prevista no PDOT.

Segundo dados do PDTU (2011), em 2009 foram realizadas 2.886.804 viagens motorizadas diárias pela população residente nas 30 Regiões Administrativas do Distrito Federal, por todos os motivos e modos de transporte, que dividido pela população, resulta em um índice de mobilidade motorizada equivalente a 1,16 viagens/dia por pessoa. Esse fato está fortemente associado ao crescimento da renda nos últimos anos e, conseqüentemente, ao elevado índice de motorização da população no Distrito Federal.

Quanto aos desejos de viagens, conforme pode ser observado na Figura 2, Brasília exerce uma forte influência nas escolhas, atraindo cerca de 750 mil viagens diárias provenientes do Distrito Federal e Entorno. Dessas cerca de 40%, são realizadas no horário de pico da manhã, originadas no Distrito Federal e têm como destino a Brasília. Também, é forte a relação dos municípios do Entorno com o Distrito Federal, do total de viagens com origem nos municípios do Entorno no horário de pico da manhã, 67% tem como destino o Distrito Federal, sendo 25% para Brasília.

Figura 2: Desejos de viagens de Transporte Coletivo no Pico da Manhã (2010)

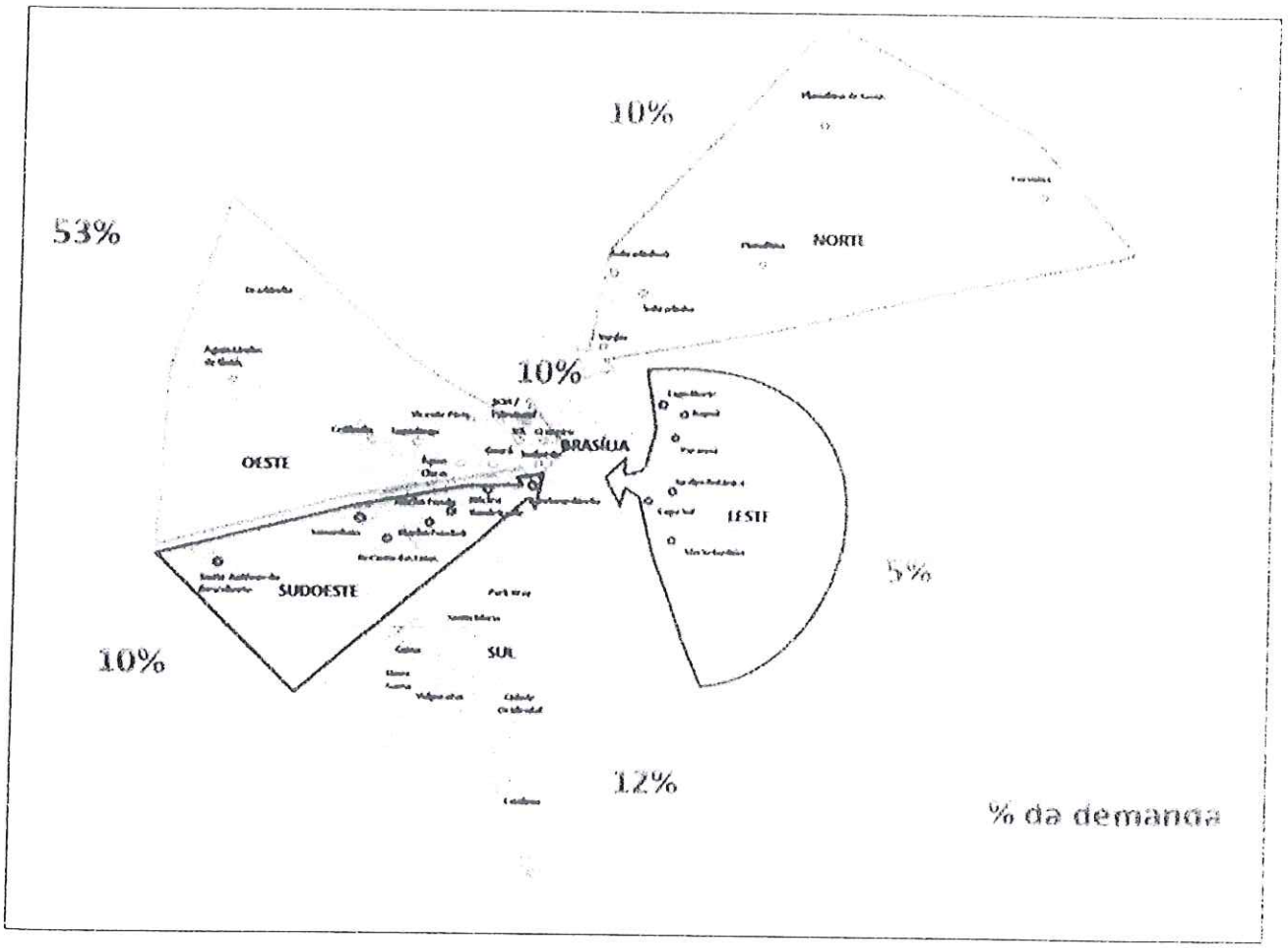


SFL PL 1299 /2012 Folha Nº 000078

Fonte: PDTU-DF (2011)

No Plano Piloto, o principal corredor de transporte, a Avenida W3 é ligada, direta ou indiretamente, a todas as Regiões Administrativas do Distrito Federal. As viagens de ligação com o Plano Piloto estão distribuídas em cinco eixos que convergem predominantemente para a área central de Brasília (Figura 3): (1) Eixo Oeste: Corredor Taguatinga/Ceilândia/Samambaia/Brazlândia/Guará; (2) Eixo Sul: Corredor Gama/Santa Maria; (3) Eixo Norte: Corredor Planaltina/Sobradinho; (4) Eixo Leste: Corredor São Sebastião/Paranoá; e (5) Eixo Sudoeste: Corredor Núcleo Bandeirantes/Recanto das Emas/Candangolândia/Riacho Fundo.

Figura 3: Demanda de deslocamento para Brasília



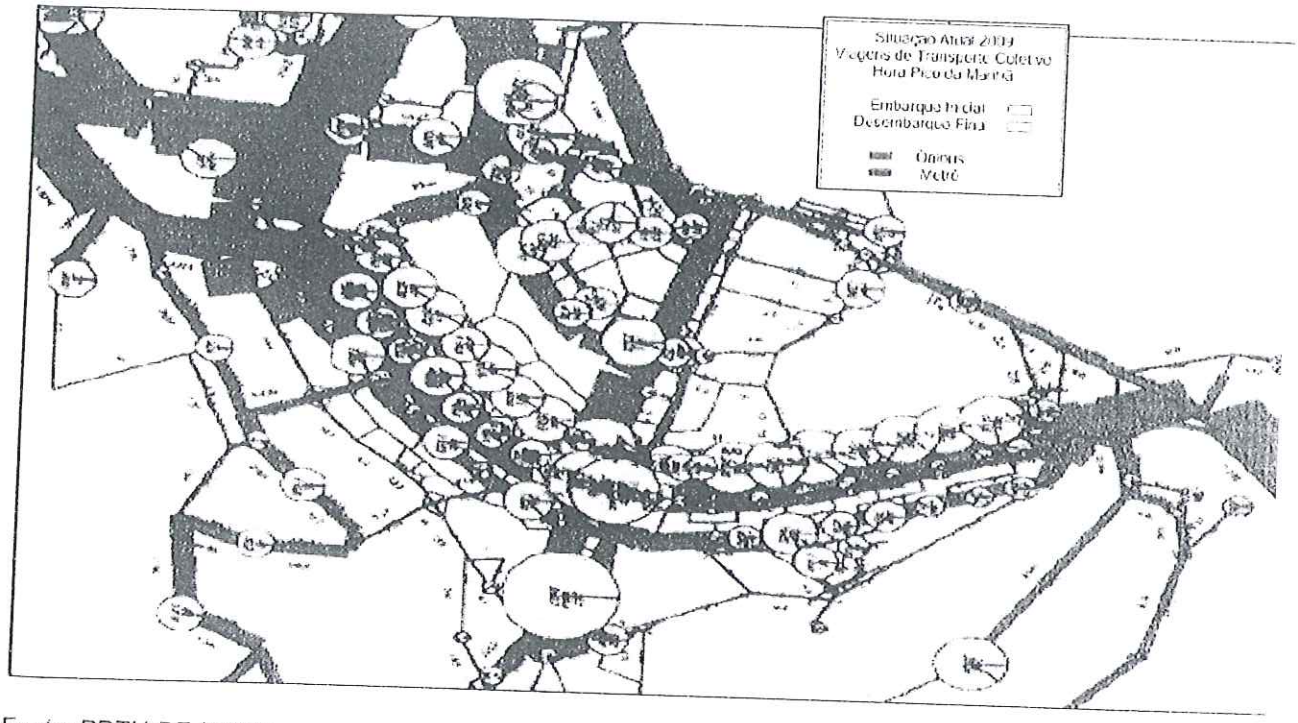
Fonte: PDTU (2011)

Desses deslocamentos, nota-se que os locais de grande concentração de embarque inicial e de desembarque final na rede de transporte público coletivo do Distrito Federal, identificados na Figura 4, são os deslocamentos originados nas regiões do Eixo Oeste com desembarque no Plano Piloto, principalmente, nas vias W3 e Eixo Monumental, além da Rodoviária do Plano Piloto e da UnB.

Folha nº: 71
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 79.2209

SEL FL 1299 /2012 Folha Nº 000079

Figura 4: Locais de Embarque Inicial e Desembarque Final dos Usuários do Transporte Público Coletivo



Fonte: PDTU-DF (2011)

Segundo Santos[2] (2009), o perfil predominante do usuário de transporte público na Avenida W3 é do indivíduo do sexo feminino, de 21 a 30 anos, solteiro, ensino médio completo, sem posse de veículo, com renda de 1 a 2 salários mínimos, sendo a maioria prestadores de serviços, que não realizam atividades secundárias. Quanto às características domiciliares foi verificado que eram na maior parte filhos, residentes em domicílio próprio com 4 a 5 moradores.

Contudo, foi verificado que o local de moradia não foi padrão, a maior parte dos usuários que se destinam a W3 Norte reside no Eixo Oeste, principalmente, em Ceilândia, enquanto os que se deslocam para W3 Sul residem no Eixo Sul, inclusive, da região do Entorno Sul, mas predominam os domiciliados em Santa Maria.

Embora haja esforços no sentido de descentralizar a oferta de empregos no Distrito Federal, não existe em horizonte próximo a sinalização de que o Plano Piloto deixe de ser o maior atrator de viagens, ainda que as taxas de atração sejam decrescentes. Adicionalmente, toda essa atratividade causa problemas relacionados à capacidade de atendimento a demanda por transportes.

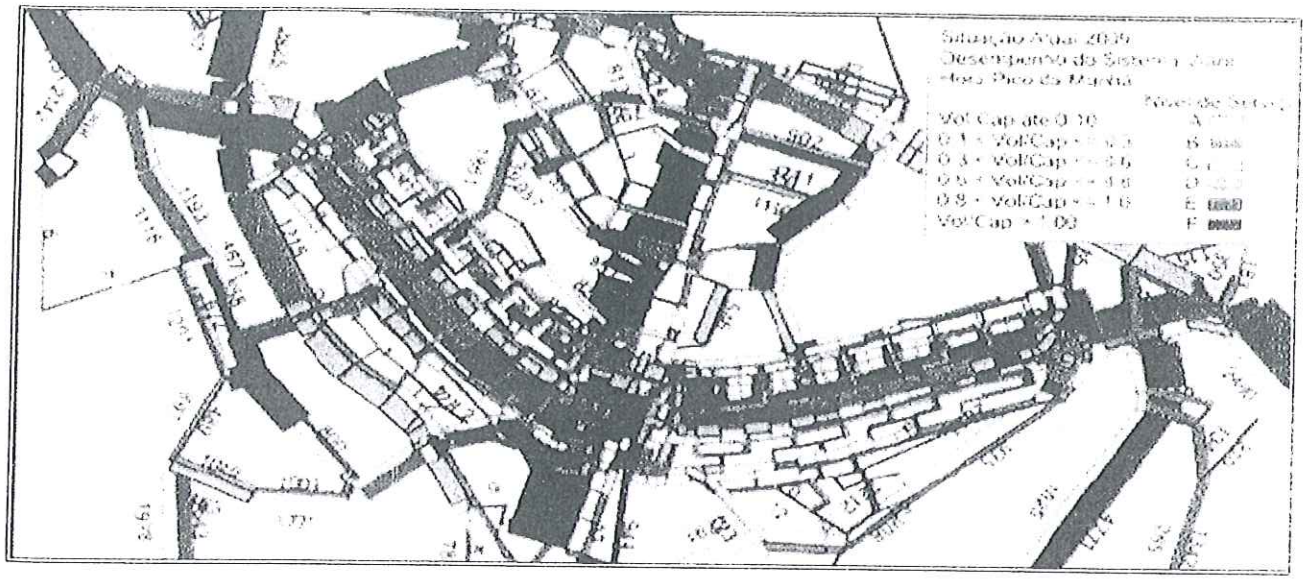
Tal fato demonstra a necessidade de novas ações para melhorar a circulação dentro do Plano Piloto, entre elas, a redução da circulação de veículos que congestionam a área central e saturam as vias, uma vez que o desempenho do sistema viário já se mostra preocupante, conforme pode ser destacado da Figura 5.

Folha nº: 12
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 19 2209

[2] SANTOS, L. S. (2009). Análise da influência da variação espacial da oferta de um modo de transporte público urbano no comportamento de viagem de seus usuários. Dissertação de Mestrado em Transportes, publicação T.DM-003A/2009. Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília, DF, 132p.

SFL PL 1299 /2012 Folha Nº 000000

Figura 5: Desempenho do Sistema Viário no pico da manhã – Situação 2009 (detalhe)



Fonte: PDTU-DF (2011)

O sistema viário principal do Plano Piloto é formado, principalmente, por eixos longitudinais sentido Sul-Norte com características de vias expressas, uma vez que possuem poucas interferências laterais, interseções em desnível e restrições de acessibilidade às vias de tráfego local. Esta configuração favorece a acessibilidade do transporte individual à área central, atraindo elevados volumes de tráfego e congestionamentos localizados em função da sobrecarga do tráfego e da saturação do espaço viário.

Dessa forma, o trânsito ao longo da W3 reflete os problemas oriundos da própria conformação do espaço urbano onde se encontra o Plano Piloto de Brasília. As suas vias foram concebidas de forma a privilegiar o transporte motorizado individual. Contudo, o crescimento da frota, as demandas por viagens da população e o processo de ocupação do solo repercutem negativamente na capacidade do sistema rodoviário e urbano e na segurança do trânsito.

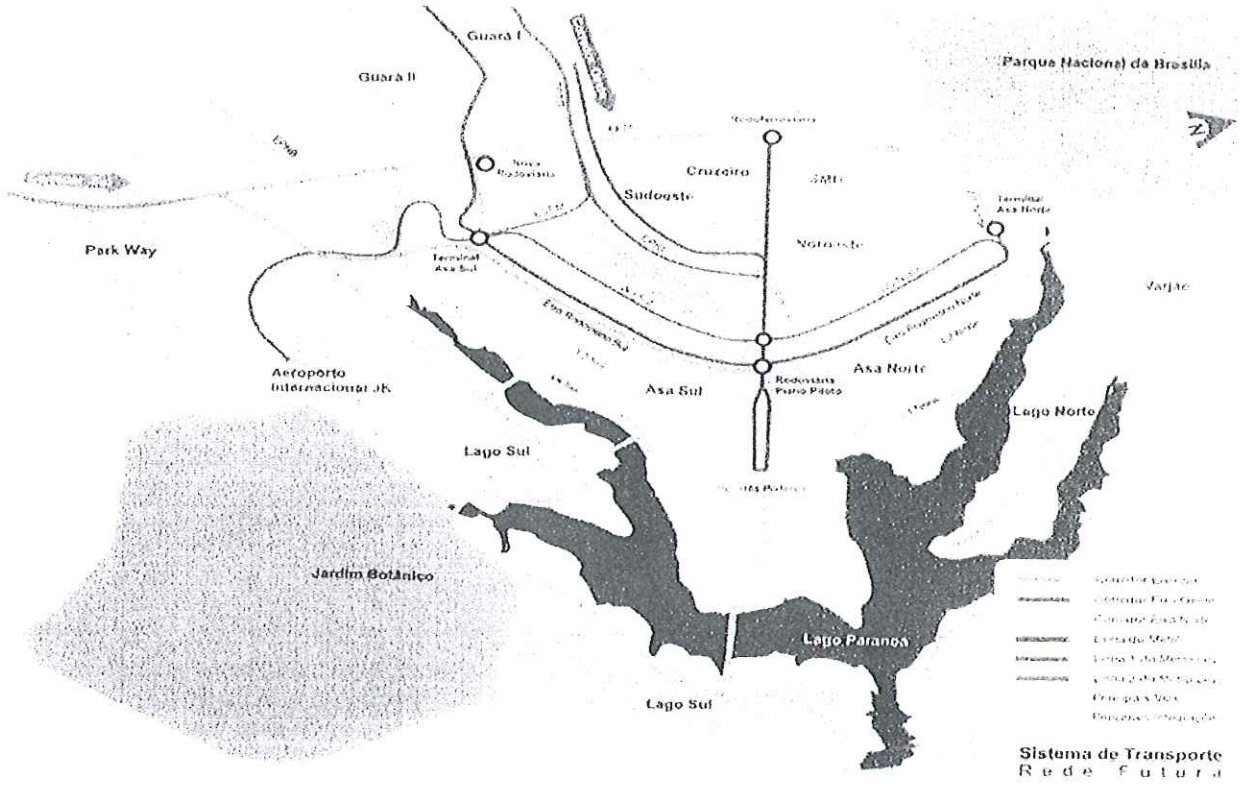
Não é diferente na área da DF 047 (EPAR), que liga o Plano Piloto ao Aeroporto Internacional Presidente Juscelino Kubitschek, conforme demonstrado na Figura 8, que também apresenta limitações de alargamento das vias para aumento da capacidade viária devido à proximidade com a Unidade de Conservação ARIE do Riacho Fundo e com o Lago Paranoá, afetando diretamente o acesso aquele sítio.

Cabe ressaltar que o Aeroporto é um importante atrator de viagens do Distrito Federal e precisa ser acessado com maior facilidade devido a sua função estratégica para o desenvolvimento da região. Isso sem esquecer o papel relevante que ele representa no cenário nacional, pois é o portão de entrada para a capital do Brasil e tem papel importante nos sistemas de transporte aéreo internacional, nacional e regional, que o coloca na posição de quinto aeroporto da aviação regular mais movimentado na América Latina e o terceiro aeroporto mais movimentado do Brasil.

Neste sentido, a proposta do PDTU/DF (2011) é priorizar o transporte público coletivo no Distrito Federal, em especial o acesso a área central e ao Aeroporto. Assim, o Plano Piloto será atendido por ônibus vizinhança (linhas coletoras), Metrô (linha troncal), Metrô Leve (linha de ligação), e ônibus operando Linhas Troncais Expressas e linhas alimentadoras nos Terminais de Integração, conforme pode ser visualizado na Figura 6.

Folha nº: 73
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 99.220-9

Figura 6: Rede futura do STPC/DF no Plano Piloto



Fonte: PDTU/DF (2011)

O Metrô Leve (linha de ligação) como parte do sistema integrado do Sistema de Transporte Público Coletivo - STPC/DF, vem de encontro com a diretriz do PDTU (2011), pois permitirá que seus usuários integrem operacional e tarifariamente com o modo metroviário, no Terminal Asa Sul, e o rodoviário, em qualquer ponto (estações, terminais e pontos de parada), conforme apresentado na Figura 7.

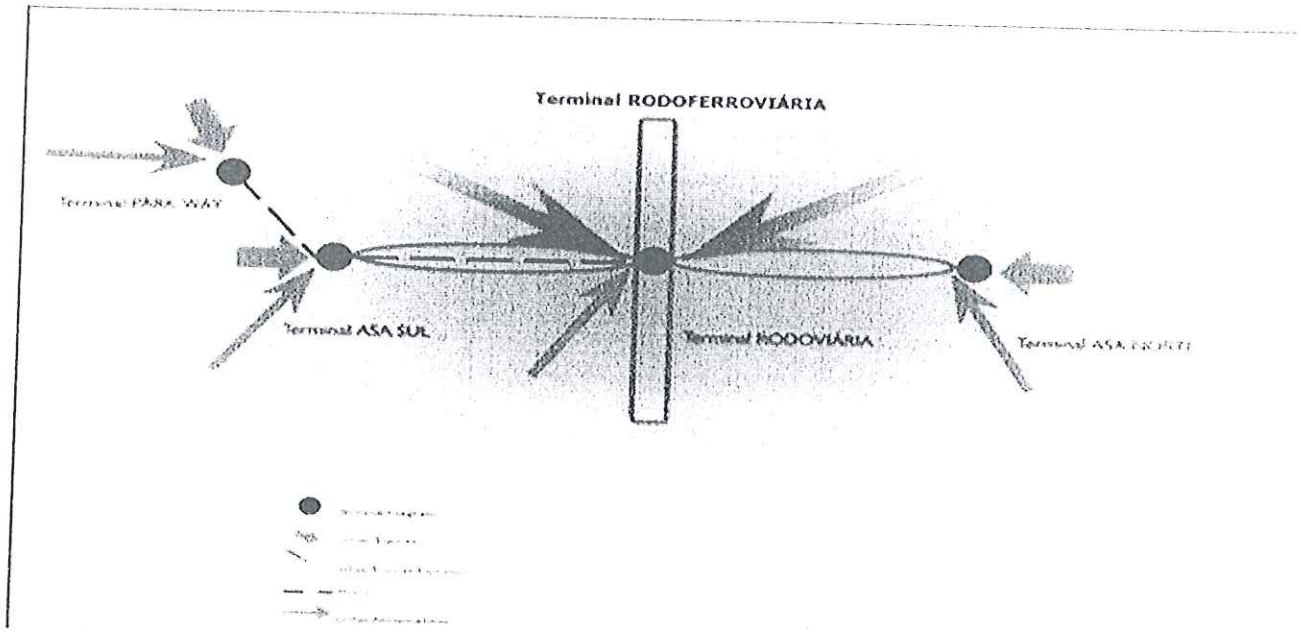
Figura 7: Proposta de integração dos Corredores de Transporte para acesso ao Plano Piloto

Folha nº: 74

Processo nº:

Rubrica: Matrícula: 79.2209

SEL PL 1299 /2012 Folha Nº 000082



Fonte: PDTU (2011)

Toda essa configuração visa ligar as grandes distâncias entre as áreas residenciais e os pólos de empregos, que atraem não só a população das demais cidades satélites do Distrito Federal e do Entorno, mas também, os passageiros do Aeroporto oriundos de outras regiões do País quiçá do mundo.

Neste sentido, o projeto irá beneficiar toda população do Distrito Federal, que totaliza 2.490.737 habitantes[3], e Entorno, 822.171 habitantes[1], em especial, os usuários de Transporte Público que se destinam a Brasília, que representam 389.503 viagens diárias, segundo o PDTU/DF.

Essas viagens se dão principalmente pelo motivo trabalho e, em 2010, Brasília concentrava 66% dos empregos do Distrito Federal e dos oito municípios do Entorno considerados, isso ocorre porque a maioria dos estabelecimentos dos setores econômicos ativos se concentram na Região Administrativa (RA) de Brasília com 334 mil empregos, desses 70 % dos postos de trabalho mais bem remunerados, abrigando menos do que 1/5 da população economicamente ativa (PEA).

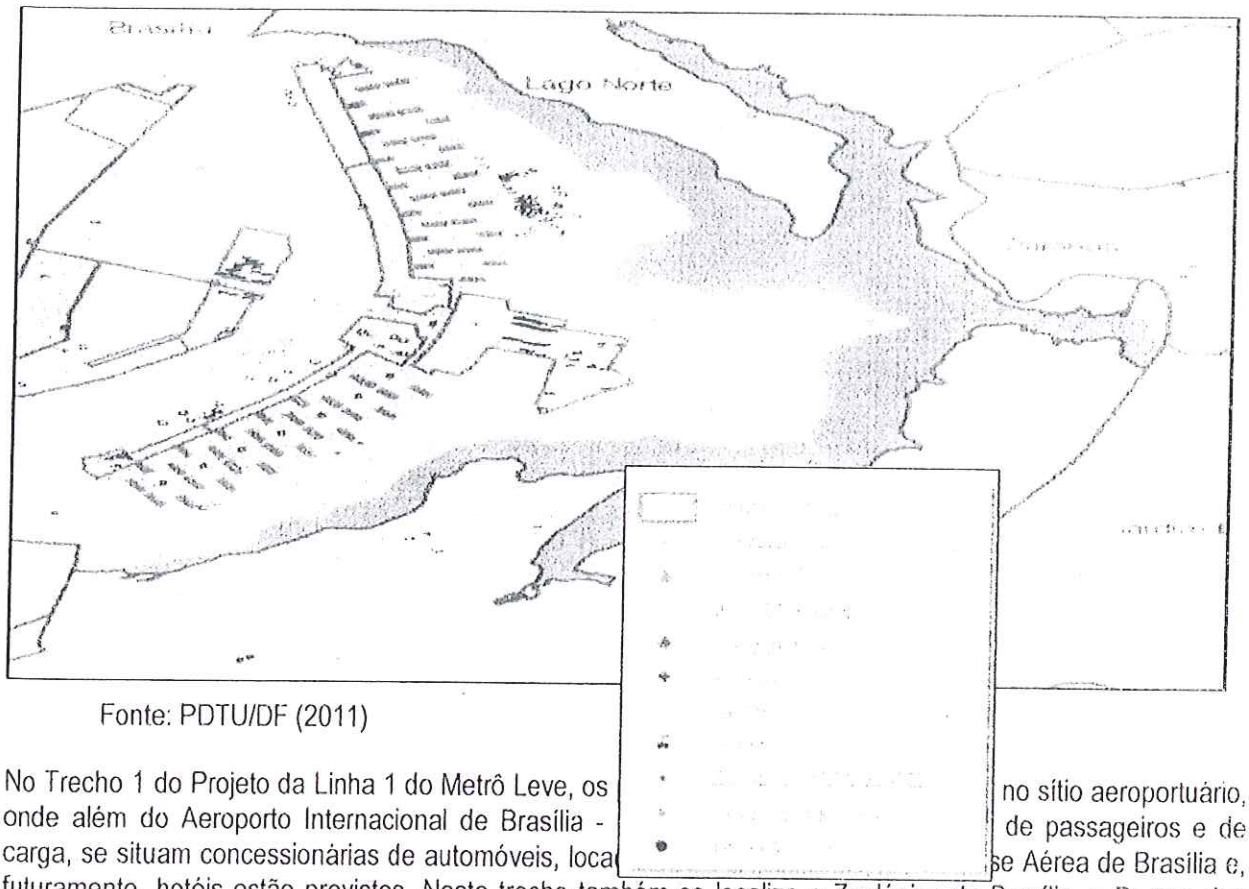
O núcleo central da Capital, durante estes 52 anos de existência, concentrou bens e serviços, pois nele estão as instituições públicas e privadas necessárias ao desempenho de suas funções precípuas, uma vez que é desejável que o Plano Piloto de Brasília esteja equipado convenientemente para o desempenho de suas funções político-administrativas.

Na região central de Brasília, destacam-se como pólos geradores de tráfego (Figura 8) empreendimentos, localizados junto ao Eixo Monumental, entre os setores do Buriti/Setor de Garagens Oficiais Norte (SGON)/Setor de Indústria Gráfica (SIG) até a Praça dos Três Poderes. Também se destacam as faculdades e escolas concentradas ao longo das vias W4 e W5, nas Asas Sul e Norte, prédios comerciais da via W3 Norte e Sul, o campus da UNB, na Asa Norte, às margens da via L2 Norte, o Setor Médico Hospitalar (SMH) Norte e Sul e o Setor Hospitalar Local (SHL) Norte e Sul nas extremidades das Asas Norte e Sul, o Setor Comercial Norte e Sul, o Setor Hoteleiro Norte e Sul, além de 2 shoppings na área central da Avenida W3 e Hipermercados no final da W3 Norte.

Figura 8: Localização dos pólos geradores de viagem no Plano Piloto

[3] Censo IBGE 2010 - IBGE

Folha nº: 75
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 79.220-9



Fonte: PDTU/DF (2011)

No Trecho 1 do Projeto da Linha 1 do Metrô Leve, os [illegible] no sítio aeroportuário, onde além do Aeroporto Internacional de Brasília - [illegible] de passageiros e de carga, se situam concessionárias de automóveis, loca[illegible]se Aérea de Brasília e, futuramente, hotéis estão previstos. Neste trecho também se localiza o Zoológico de Brasília, o Parque das Aves, a Sociedade Hípica de Brasília, o futuro Centro de Controle Operacional e de Manutenção do Metro Leve, o Fórum José Julio Leal Fagundes (TJDFT), o Setor Militar (Corpo de Bombeiros, ENAP, 1ª Delegacia de Polícia Civil, Polícia Federal, Polícia Militar) e o Terminal de Integração Asa Sul (TAS).

Observa-se, no entanto, que a população residente na RA de Brasília tem ocupação bem distinta da população total do Distrito Federal, o que demonstra que parte dos empregos ofertados no Plano Piloto são ocupados pela população residente em outras região administrativas e que precisam se deslocar diariamente para chegar ao local de trabalho.

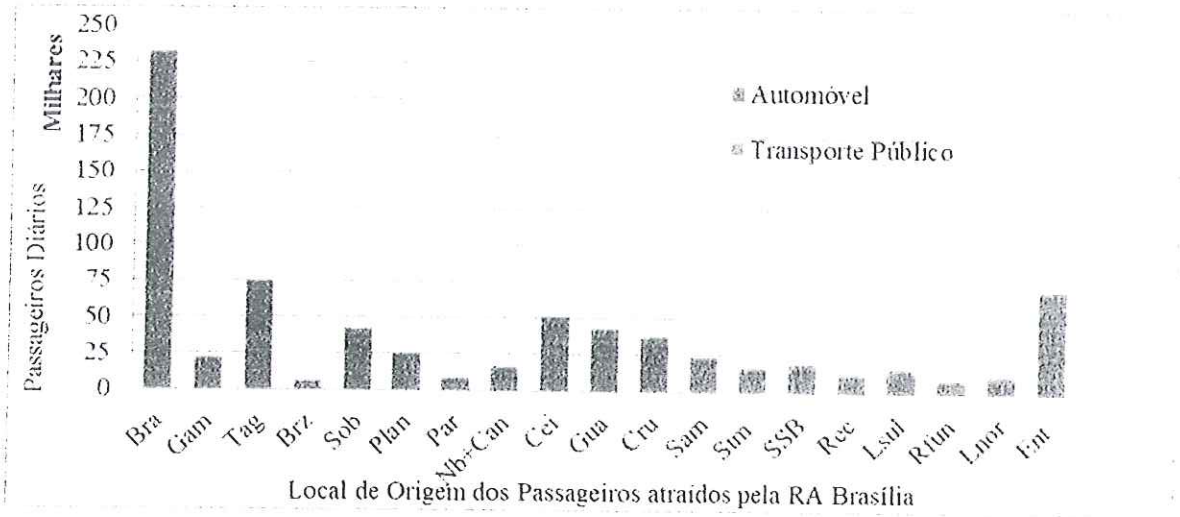
Conforme pode ser verificado no Gráfico 1, observa-se que a RA de Brasília atrai, principalmente, os moradores do Eixo Oeste (Taguatinga, Ceilândia, Samambaia, Brazlândia, Guará e Águas Lindas) e, em segundo lugar, os moradores do Entorno Sul.

Gráfico 1: Matriz de viagens diárias por modo motorizado e todos os motivos, com destino a RA de Brasília

Folha nº: 96

Processo nº:

Rubrica: Matrícula: 79209



Fonte: PDTU/DF (2011)

A base de passageiros Origem e Destino do Aeroporto está relacionada à população do Distrito Federal e Entorno e à força das economias de Brasília e do Brasil. Aproximadamente 60% dos 14,3 milhões de passageiros no Aeroporto partiram ou se destinaram à região de Brasília, em 2010, ou seja, esses passageiros não fizeram conexão com outro vôo no Aeroporto.

Brasília é um destino com grande demanda de viagens de negócios e eventos, segundo Pesquisa realizada pela Secretaria de Turismo do Distrito Federal, a maior parte dos turistas de negócios viaja sozinho (60%), hospeda-se em hotel (44%) e fica em Brasília por 1 a 3 dias (61%).

Tendo em vista a importância de Brasília como a capital do país, é esperado que haja um fluxo significativo de profissionais relacionados a governo, seja como parte deste ou como provedor de serviços a estes.

É esperado um constante fluxo de turismo ao exterior de passageiros brasileiros tendo em vista a riqueza da região, em especial mantido o nível atual da taxa de câmbio. Não é esperado que haja um grande fluxo de entrada de estrangeiros para fins turísticos na cidade, tampouco esperado que a cidade seja um ponto de conexão internacional para um destino turístico nacional.

Contudo, é possível reconhecer que a realização de eventos esportivos de escala mundial trará um potencial aumento da atratividade do turismo com destino ao Brasil. A avaliação da probabilidade da realização deste potencial para a incorporação do aumento de demanda de turismo internacional após estes eventos deve ser feita de forma conservadora, tendo em vista que o aumento da demanda será tanto maior quanto for o sucesso da realização dos jogos.

O trânsito de passageiros no Aeroporto também traz conseqüências na mobilidade urbana com destino aquele sítio, segundo dados da Infraero, cada passageiro que embarcou ou desembarcou gerou, adicionalmente, 1,5 viagens de acompanhantes que deixam ou buscam os viajantes.

Outro necessidade de mobilidade urbana de suma importância para análise da demanda da Linha 1 do Metrô Leve é o acesso diário dos trabalhadores ao sítio aeroportuário, oriundos de diversos locais do Distrito Federal e do Entorno, em especial o Entorno Sul, o Corredor Sul e o Corredor Oeste.

Assim, para projetar a demanda foram consideradas a Pesquisa Origem - Destino atualizada para 2009, fonte o carregamento das redes analíticas do PDTU/DF, bem como, as características apresentadas para Linha 1 do Metrô Leve (VLT) , apresentadas a seguir:

Folha nº: 97
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 99220-9

- Ligação Aeroporto Internacional Juscelino Kubitscheck/Terminal da Asa Norte totalmente implantada em 2018;
- Frota operacional de 39 veículos articulados, com 10% de reserva;
- Headway na W3 de 4 min na hora de pico, com velocidade média de 24 km/h
- Capacidade média de 500 passageiros por veículo;
- 23 estações e dois terminais de integração com outros modais de transporte público em operação ao longo do percurso;
- Integração tarifária implantada; utilização do sistema de bilhetagem automática possibilitando a integração aberta e temporal entre as linhas do STPC/DF
- Taxa de ocupação de 4 pass/m²
- Taxa de crescimento de 1,2% a.a.
- Parte considerável da demanda é oriunda do Corredor Oeste, Corredor Sul e Entorno Sul que integrariam com o VLT no Terminal Asa Sul (TAS);
- Tarifa de R$ 2,00 (dois reais).

Adotando-se as premissas relatadas, temos:

Folha nº: 78
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 79220-9

Tabela 1: Projeção de demanda para 2018, quando se espera a implantação total da Linha 1 do VLT:

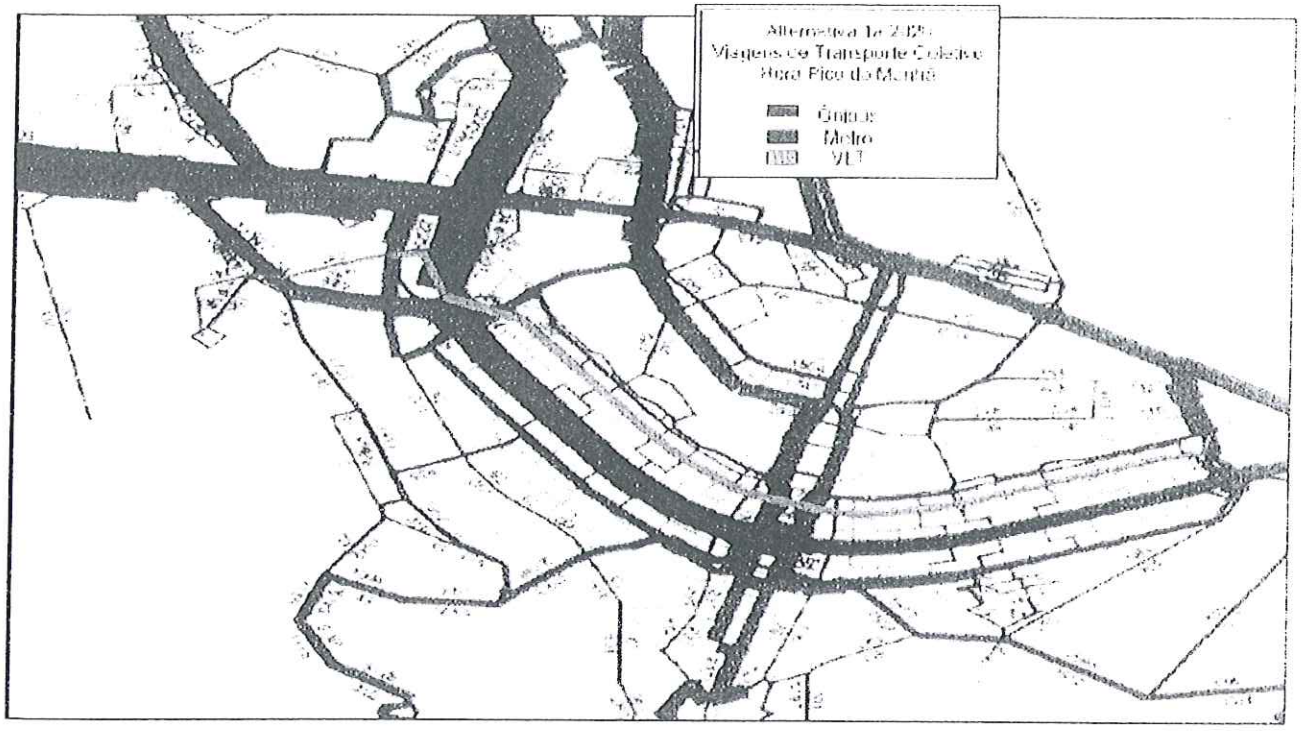
Discriminação	Trecho mais carregado pico da manhã (pass/h)
Linha 1 VLT - sentido AERO - TAN	8.279
Linha 1 VLT - sentido TAN - AERO	5.897
TOTAL	**14.176**

Fonte: Metrô-DF

Segundo o PDTU/DF(2011), ao simular o carregamento das redes analíticas do STPC/DF, em 2020, a área central de Brasília ficará configurada conforme a Figura 9:

Figura 9: Carregamento do transporte público coletivo da alternativa 1a – 2020

SEL PL 1299 /2012 Folha Nº 00036



Fonte: PDTU/DF (2011)

Essa demanda será atendida considerando a capacidade do sistema projetado, com 39 veículos e intervalo de aproximadamente 3 minutos, o que permitirá a oferta de 11 mil lugares (hora/sentido) nos horários de pico da manhã e da tarde, conforme apresentado na Tabela 2:

Folha nº: 79
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 79209

Tabela 2: Simulação de Marcha para os trechos 1,2 e 3 da Linha 1 do VLT

	Início	Fim	Duração	Trens	Headway	Desp/h	Oferta hora/sentido	Oferta total
TRECHOS 1, 2 e 3	06:00	09:00	3,0	35	0:02:42	22,2	11.080	33.240
	09:00	16:30	7,5	18	0:05:16	18,6	9.316	69.870
	16:30	20:30	4,0	35	0:02:42	22,2	11.080	44.320
	20:30	23:30	3,0	18	0:05:16	18,6	9.316	27.948

Fonte: Metrô-DF

O Trecho 1 está previsto para iniciar a sua operação comercial em 2015. Para tanto, faz-se necessário compatibilizar o cronograma de 24 meses entre elaboração de projetos e obras civis, contados a partir da sua

SPL FL 1299 /2012 Folha Nº 000087

contratação, com o período entre a aquisição e a entrega do material rodante que é de 18 meses, para os primeiros veículos, entregando 2 veículos a cada 2 meses. o que justifica a necessidade de obtenção de recursos, com a maior brevidade.

Para atender a demanda inicial de projeto para o Trecho 1 que ligará o aeroporto ao Terminal Asa Sul, foi proposta a aquisição de 10 veículos, com oferta de 80%[4] operando continuamente até 18 (dezoito) horas por dia, a uma velocidade máxima de serviço de 70 km/h e a uma velocidade média em torno de 40km/h neste trecho. O tempo nominal de permanência nas estações será de 20 s, podendo, eventualmente, ocorrer paradas mais breves ou mais longas, no intervalo entre 10 s e 30s.

A proposta de aquisição inicial está acima da expectativa de demanda para o Trecho 1, isso até entrar em operação comercial o Trecho 2, porém a economia de escala na fabricação do material rodante justifica a aquisição mínima de 10 veículos. Esta aquisição inicial é necessária para induzir a produção desses equipamentos no Brasil, desenvolvendo a economia e criando empregos, e assim, atender ao critério de contratação do BNDES (60% de indústria nacional).

6.2.1 . Principais ganhos a serem obtidos com a realização do projeto

Entre os ganhos que a aquisição do material rodante, para implantação da Linha 1 do Metrô Leve, poderá proporcionar destacamos:

- Maior confiabilidade, eficiência, conforto e acessibilidade no transporte público coletivo oferecido à população;
- Migração de passageiros do transporte individual e de ônibus para o Metrô Leve (VLT), oriundos da integração operacional;

Tabela 3: Redução da frota de ônibus em função da implantação da Alternativa 1A do PDTU/DF, que prevê VLT na Avenida W3

STPC/DF	Frota		Redução de Ônibus	Migração de Passageiros
	VLT	Ônibus		
Rodoviário ônibus Alongado	1.662	2.152	490	49.000
Rodoviário ônibus Articulado	1.026	1.500	474	71.100
Rodoviário microônibus	47	59	12	480
Rodoviário ônibus – Entorno	1.332	1.497	165	16500
Rodoviário Articulado - Entorno	441	127	-314	-47.100
Saldo			**827**	**89.980**

Fonte: PDTU/DF (2011)

Folha nº: 80

Processo nº:

Rubrica: Matrícula: 79.220-9

[4] 20% de reserva para manutenção

SFL PL 1299 /2012 Folha Nº 000068

- Melhoria das condições do trânsito, face à transferência modal, com os benefícios daí advindos de redução de custos operacionais de veículos e, principalmente, redução dos altos índices de poluição sonora e atmosférica;

Tabela 4: Redução da quilometragem percorrida em razão da redução da frota de ônibus em função da implantação da Alternativa 1A do PDTU/DF, que prevê VLT na Avenida W3

STPC/DF	Quilometragem		Redução de Quilometragem
	VLT	Ônibus	
Rodoviário ônibus Alongado	47.532	50.910	3378
Rodoviário ônibus Articulado	35.137	42.724	7587
Rodoviário microônibus	840	1.242	402
Rodoviário ônibus – Entorno	36.853	47.095	10242
Rodoviário Articulado - Entorno	12.182	4.116	-8066
Saldo			**13.543**

Fonte: PDTU/DF (2011)

Folha nº: 81
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 19.2209

- Redução das emissões de poluentes, decorrente da redução de veículos em circulação;

Tabela 5: Redução de Emissões de CO^2 e Energia Equivalente

	Emitem g/CO2	Consomem kWh
175 automóveis	8.248	4.500
2 ônibus	945	716
1 VLT (20m)	0	260

Fonte: Zamorano, C. Bigas, J. M. Sastre, J. (2004)[5]

[5] ZAMORANO, C. BIGAS, J. M. SASTRE, J. (2004) *Manual para la planificación, financiación e implantación de sistemas de transporte urbano.* Consorcio de Transporte de Madrid. Colegio de Ingenieros de Caminos, Canales y Puertos. Madrid, Espanha.

SPL PL 1299 /2012 Folha Nº 000069

- Geração de novos empregos na economia local e, temporariamente, no local onde for instalada a fábrica de montagem do material rodante.

A implantação da Linha 1 do VLT irá criar empregos na economia local, tanto no período de implantação do projeto (obras civis), cerca de 1.400 empregos diretos e indiretos, como no período de operação (operação e manutenção), cerca de 1000 empregos diretos.

- Redução do Número de Acidentes

A implantação do metrô leve promoverá uma mudança do padrão de circulação da via W3 produzida pelas alterações físicas e operacionais adotadas no novo projeto da via, que redundará numa redução dos índices atuais de acidentes na via, diante das seguintes modificações:

- ✓ redução do número de cruzamentos;
- ✓ mudança do ciclo de semáforos em função da circulação do novo modal;
- ✓ eliminação dos estacionamentos no canteiro central, evitando os entrelaçamentos de tráfego produzidos pelos veículos provenientes destes e que se destinam às conversões à direita com aqueles veículos que circulam pela via;
- ✓ eliminação de obstáculos e reduções para os automóveis particulares nas conversões à direita, em função da retirada do transporte coletivo da faixa da direita;
- ✓ ordenamento da travessia de pedestres.

- Valorização Imobiliária

A quantificação da valorização imobiliária a ser estimada para as áreas de influencia do empreendimento enquadra-se no padrão de benefícios sociais propiciados por projetos de melhorias urbanas, e deve ser considerado na avaliação de projetos.

É necessário tecer algumas considerações sobre o assunto, na medida em que um benefício direto vem influenciar dois dos principais agentes afetados: os proprietários de imóveis nas áreas lindeiras ao projeto e o próprio governo distrital. Os primeiros serão diretamente beneficiados com a valorização de seu patrimônio, não apenas pelo efeito direto da melhoria do sistema de transportes como também pela esperada revitalização da Avenida W-3, em seus segmentos Norte e Sul. Isto levará ao aumento do Impostos sobre Circulação de Mercadorias – ICMS e do Imposto Predial e Territorial Urbano – IPTU- devido por estes imóveis, causando o aumento de arrecadação tributária pelo Governo do Distrito Federal.

Folha nº: 82
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 79220-9

7 Investimentos e Implantação

7.1 Obras de infra-estrutura, edificações, equipamentos urbanos etc. (quantificar com referência geral de metragem, público atendido etc)

O Sistema de Metrô Leve é caracterizado pelo transporte sobre trilhos, com carros bidirecionais. Inicialmente, está prevista a aquisição de 10 veículos, de aproximadamente 44 m, que irá atender ao início da operação da Linha 1 do VLT. A velocidade máxima possível de ser atingida é de 70 Km/h, mas estima-se que a velocidade média praticada, considerando as reduções e paradas em estações, seja de 40 km/h, no Trecho 1 e, 24 km/h, nos Trechos 2 e 3, em razão dos tempos semafóricos e maior intervenção com a circulação urbana.

SEL FL 1299 /2012 Folha Nº 000090

Segundo estabelecido na Alternativa 1A do PDTU (2011), no trecho entre o Aeroporto e o TAN, e na via W3 Sul e Norte, deverá ser implantada via exclusiva para o VLT e tratadas todas as interseções, para garantir a operação deste sistema.

Complementarmente, de modo a garantir a continuidade operacional dos veículos, são necessários equipamentos especiais destinados à sua manutenção, como exemplo: torno de rodeiro subterrâneo, pontes rolantes, pórticos, plataformas de acesso à parte superior dos veículos, máquina de lavar veículos, sistemas de ar comprimido, prensa horizontal, trator de manobra, macacos eletromecânicos para içamento dos módulos e ferramentas de uso geral.

7.2 Gestão e aspectos operacionais

A Linha 1 do Metrô Leve irá operar 7 dias por semana com oferta de veículos diferenciada por dias da semana e por hora do dia, diferenciando entre períodos de pico e de entre-pico.

O Horário de Operação está previsto para iniciar às 6:00hs e terminar às 24:00hs, de segunda a sábado, totalizando 18 horas operacionais. Ao domingos, está prevista a operação por um período de 15 horas, iniciando às 07:00hs e terminando às 22:00hs.

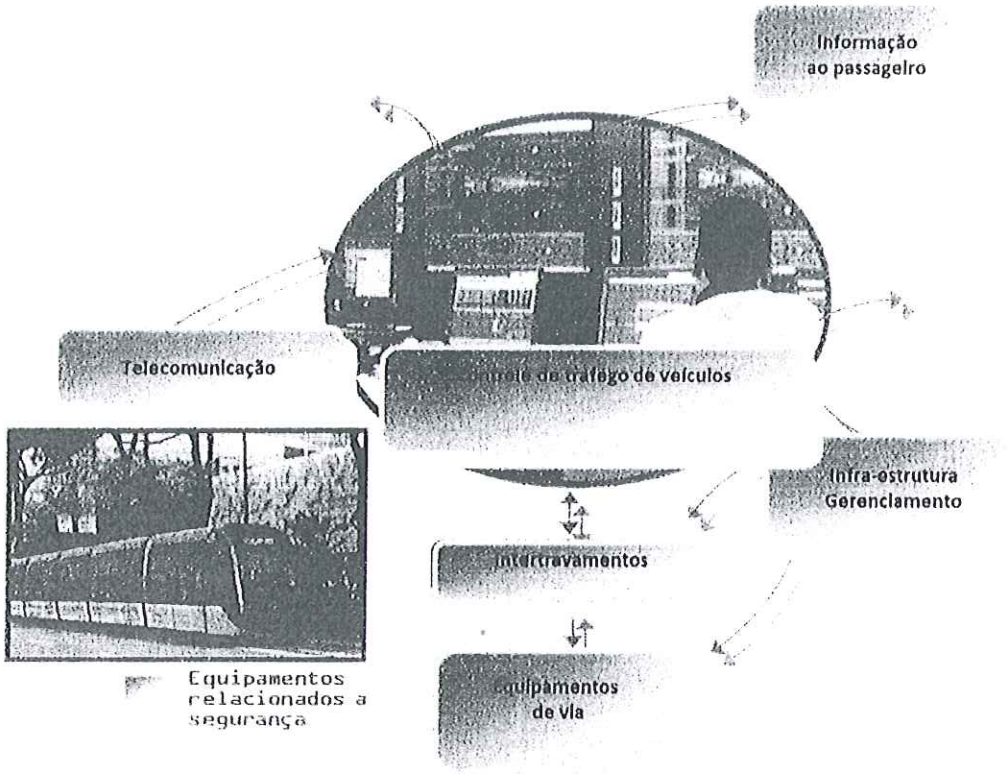
Não está prevista a venda de bilhetes dentro das estações, o acesso à estação será aberto com controle e fiscalização no interior do veículo.

O Gerenciamento da Operação contará com um Centro de Controle Operacional (CCO) que fará a operação centralizada da operação de forma segura, deverá dispor de equipamentos de CFTV, e compatível com o órgão gerenciador do tráfego, uma vez que o Metro Leve (VLT) terá prioridade semafórica operando da seguinte forma:

Figura 10: Centro de Controle Operacional (CCO) do Projeto Metrô Leve (VLT)

Folha nº: 83
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 19220-9

SEL FL 1299 /2012 Folha Nº 000091



7.3 Treinamento e capacitação

O fabricante do veículo será responsável pela formação do pessoal de manutenção e operação. Essa formação tem por objetivo fornecer, com carga horária a ser definida pelo fabricante do veículo em conjunto com o METRÔ-DF, os meios necessários para preparação de pessoal do METRÔ-DF, que possa operar e manter o veículo em perfeitas condições de segurança e funcionamento.

Para isto, o fabricante colocará à disposição do METRÔ-DF, o material de treinamento, os documentos e todos os acessórios necessários para a formação do pessoal, que deverá ser realizado nas dependências do METRÔ-DF, composto por parte teórica, em sala de aula e, por parte prática, junto ao veículo.

Todos os treinamentos, documentos, audiovisuais e outros, deverão ser em português do Brasil. Serão realizadas 2 (dois) tipos de formação diferenciadas, para equipes distintas: operação (condutores e operadores do Centro de Controle Operacional - CCO) e manutenção.

7.4 Licenciamento ambiental

A viabilidade ambiental do Metrô Leve foi avaliada no Parecer Técnico nº. 155/2009 - GELAM/DILAM/SULFI do IBRAM, que concluiu pela aprovação do Relatório de Controle Ambiental – RCA do Metrô Leve de Brasília e subsidiou a emissão da Licença Prévia nº 016/2009 – IBRAM, publicada DODF e Jornal de Brasília em 20/07/2009. Processo nº 391.000.473/2009.

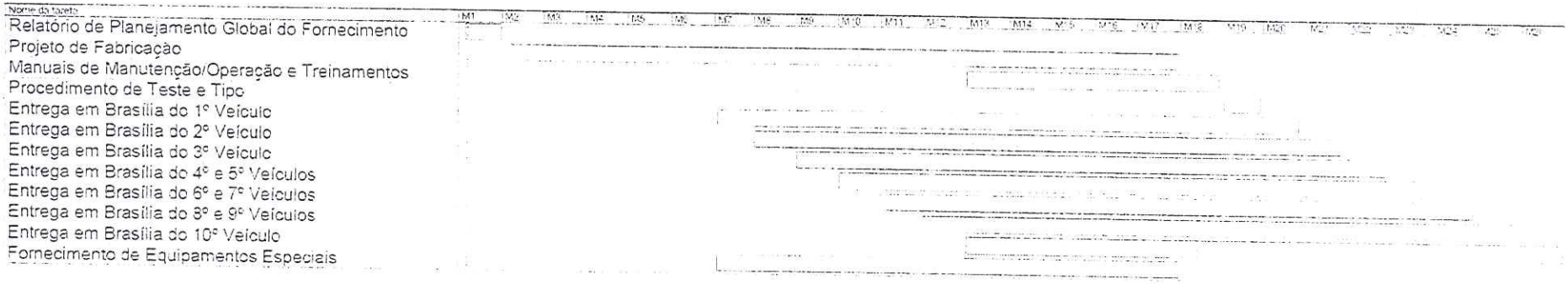
Será contemplado no Edital de Licitação que a empresa contratada deverá possuir Licenciamento Ambiental para fabricação dos veículos e dos equipamentos.

Folha nº: 84
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 79.220-3

SEL PL 1299 /2012 Folha Nº 000092

7.5 Etapas e Prazo de implantação:

Tabela 6: Etapas e o prazo de entrega dos 10 VLTs



Folha nº: 85
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 79.2009

SPL FL 1299 /2012 Folha Nº 00093

8 QUADRO DE USOS E FONTES

Data Base: Agosto/2012
Moeda: R$ Mil

USOS				
ITENS	REALIZADO	A REALIZAR	TOTAL	% sobre Investimento Total
Estudos, Projetos e Tecnologia				
Obras, Instalações e Outros				
Equipamentos Nacionais de Manutenção		15.000,00		
Treinamento				
Outros:				
• Veículos Leves sobre Trilhos		105.000,00		
Terrenos* (desaproriações, aquisições)				
Equipamentos Importados* (valor FOB)				
Investimento Total		**120.000,00**		

Moeda: R$ Mil

FONTES				
ITENS	REALIZADO	A REALIZAR	TOTAL	% sobre Investimento Total
Tesouro Municipal / Estadual (10%)		12.000,00		
Recursos do BNDES		108.000,00		
· FINEM Direto				
· FINEM Indireto				
· FINAME				
· Capital de Risco				
Outros (especificar)				
Caixa Econômica Federal				
Outros				
Investimento Total		**120.000,00**		

Folha nº 86
Processo nº:
Rubrica: Matrícula 79.280-9

SPL Pl. 1299 /2012 Folha Nº 000094

8.1 – **Dados Econômico-Financeiros** (extraídos dos três últimos balanços)

Valores R$ mil	2008	2009	2010	Atual 2011 (*)
Receita Corrente Líquida	9.626.476.275,59	10.254.998.540,21	11.485.148.499,11	12.513.228.248,07
Total Operações de Crédito	149.923.377,22	274.519.319,46	292.024.092,01	133.651.230,51
Amortização+juros+encargos da dívida	214.094.944,91	253.978.624,05	269.217.870,31	230.064.294,26
Dívida Consolidada Líquida	1.543.195.564,25	1.777.577.680,20	2.081.760.992,01	1.084.769.454,69

	Indicadores	2008	2009	2010	Atual 2011	Limite[6]
1	Dívida Consolidada Líquida / Receita Corrente Líquida	16,03%	17,33%	18,13%	8,80%	200%
2	Operações de Crédito / Receita Corrente Líquida	1,56%	2,68%	2,54%	1,07%	16%
3	Amortizações, Juros e Encargos / Receita Corrente Líquida	2,22%	2,48%	2,34%	1,84%	11,5%
4	Saldo Global de Garantias / Receita Corrente Líquida	0%	0%	0%	0%	22%
5	Operações ARO / Receita Corrente Líquida	0%	0%	0%	0%	7%
6	Operações de Crédito / Despesas de Capital	11,57%	16,86%	22,61%	20,74%	100%
7	Despesa Total com Pessoal / Receita Corrente Líquida	42,42%	43,45%	43,40%	46,42%	49%

Fonte : Relatórios Resumidos da Execução Orçamentária e de Gestão Fiscal do Distrito Federal.

(*) Os dados da coluna **"Atual 2011"** referem-se a outubro de 2011, **exceto** os dados da Dívida Consolidada Líquida; da Dívida Consolidada Líquida / Receita Corrente Líquida e da Despesa Total com Pessoal / RCL, que são do último Relatório de Gestão Fiscal publicado, que no caso foi o 2º quadrimestre de 2011.

9 – Garantias

Relacionar as garantias previstas para serem oferecidas . No caso de FPM, FPE, ICMS, informar margem disponível.

Folha nº: 87

Processo nº:

Rubrica: Matrícula: 79.220-9

SEL FL 1299 /2012 Folha Nº 000075

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE FAZENDA
SUBSECRETARIA DO TESOURO
DIRETORIA GERAL DE DÍVIDAS, AVAIS E HAVERES
GERÊNCIA DA DÍVIDA PÚBLICA E AJUSTE FISCAL

GDF

SEI FL. 1557/2012 Folha Nº 00006

Em R$ milhões

Ano	Transferências Constitucionais			Aplicações Constitucionais			Comprometimento com Dívida Contratada		Margem Disponível antes do Projeto BNDES ESTADOS (IX=III-VI-VII)	% Margem Livre antes o Projeto BNDES ESTADOS (X=IX/III)	Comprometimento com o Projeto BNDES ESTADOS (XI)	Margem Disponível após o Projeto BNDES ESTADOS (XII=IX-XI)	% Margem Livre após o Projeto BNDES ESTADOS (XII=XIII/III)
	FPE* (I)	FPM* (II)	Total (III=I+II)	Educação (IV)	Saúde (V)	Total (VI=IV+V)	Contratos garantidos com FPE/FPM (VII)	Artigos 155 a 159 CF (VIII)[1]					
2010	337	88	425	106	77	183	117	117	125	29%	0	125	29%
2011	407	104	511	128	92	220	127	126	164	32%	0	164	32%
2012	429	110	539	135	97	232	195	139	112	21%	3	109	20%
2013	450	115	565	141	102	243	208	148	114	20%	3	111	20%
2014	471	120	591	148	106	254	213	166	124	21%	8	116	20%
2015	492	126	618	155	111	266	210	153	142	23%	8	134	22%
2016	515	132	647	162	116	278	205	152	164	25%	7	157	24%
2017	539	138	676	169	122	291	185	150	200	30%	7	193	29%
2018	563	144	707	177	127	304	174	149	229	32%	7	222	31%
2019	589	151	740	185	133	318	167	148	255	34%	6	249	34%
2020	616	157	773	193	139	333	163	129	278	36%	6	272	35%
2021	644	165	809	202	146	348	155	129	306	38%	5	301	37%

1.Contratos garantidos pelos artigos 155 a 159 CF (VIII): Garantias vinculadas ao produto da arrecadação dos que tratam os arts. 157 (IR fonte), 158 (IR, ITR, IPVA, ICMS) e 159 (FPE, FPM e IPI) da CF/88 complementadas pelo art 155 (ITCD, ICMS, IPVA) e art 156 (IPTU, ITBI, ISS) todas da Constituição Federal

2 FPE (I) e FPM (II): Projetado em 2011, anualmente atualizado pelo INPC

Rubrica: Matrícula: 79209
Processo nº:
Folha nº: 88

MARIA CRISTINA GONÇALVES REIS
Diretora

10. PROPOSIÇÃO DE CONDIÇÕES FINANCEIRAS

O apoio da linha de financiamento BNDES Estados se baseia nas diretrizes do produto **BNDES Finem**, com algumas condições específicas, considerando que pela importância deste aporte de capital e alcance social, gostariamos de solicitar enquadramento especial para esta operação financeira, sendo:

Taxa de juros

Apoio direto
Custo Financeiro + Remuneração + Básica do BNDES + Taxa de Risco de Crédito

a) Custo Financeiro: TJLP.

Observação: o Custo Financeiro será **Cesta** para operações com empresas cujo controle seja exercido, direta ou indiretamente, por pessoa física ou jurídica domiciliada no exterior, destinadas a investimentos em setores de atividades econômicas não enumerados pelo **Decreto nº 2.233/97**

b) Remuneração Básica do BNDES: 0,9% a.a.

c) Taxa de Risco de Crédito: 1,0% a.a.

d) Taxa de Intermediação Financeira: 0,5% a.a.

Participação máxima do BNDES
90% dos itens financiáveis.

Prazos:

Total: 240 meses;
- Utilização e carência: 24 meses;
- Amortização: 216 meses.

Declaramos que as informações contidas nesta consulta prévia estão de acordo com as diretrizes de governo e a legislação vigente no Distrito Federal.

Brasilia/DF, 22 de agosto de 2012.

GENÉSIO VICENTE
Subsecretário de Captação de Recursos
SUCAP/SEPLAN

LUIZ PAULO BARRETO
Secretário de Estado de Planejamento e Orçamento
SEPLAN

AGNELO QUEIROZ
Governador
DISTRITO FEDERAL

Folha nº: 89
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 79.220-9

SPL PL 1299 /2012 Folha Nº 000097

ANEXO 1

A) Planilha "Modelo Grandes Municípios".

B) Informações adicionais:

1) Balanço Patrimonial Consolidado - Padrão STN (Analítico e Resumido) - Anexo 14 da Lei 4.320/64.

2) Balanço Orçamentário (LRF, Art 52, inciso I, líneas "a" e "b" do inciso II e §1º - Anexo 1)

3) Demonstrativo da Receita Corrente Líquida (LRF, Art 53, inciso I - Anexo III)

4) Demonstrativo da Despesa com Pessoal - Poder Executivo (LRF, Art 55, inciso I, alínea "a"- Anexo I)

5) Demonstrativo da Despesa com Pessoal - Consolidado (LRF, Art 55, inciso I, alínea "a"- Anexo I)

6) Demonstrativo da Dívida Consolidada (LRF, Art 55, inciso I, alínea "b"- Anexo II)

7) Demonstrativo da Disponibilidade de Caixa - Consolidado (LRF, Art 53, inciso III, alínea "a"- Anexo V)

8) Demonstrativo dos Restos a Pagar - Consolidado (LRF, Art 55, inciso III, alínea "b"- Anexo VI)

Folha nº: 90

Processo nº:

Rubrica: Matrícula: 79209

ANEXO 2

Roteiro de Informações para Enquadramento

Quadro Ambiental

Governo do Distrito Federal

Localização (município/UF): Brasília - Distrito Federal

Observação: Todas as respostas atenderão a característica específica do projeto que trata da capitalização da Companhia Energética de Brasília; Os projetos previstos no Plano de Investimentos (Plano de Desenvolvimento da Distribuição (PDD) consequentes desta capitlização terão suas licenças ambientais individuais de acordo com suas caracteristicas próprias.

1. Localização do empreendimento

(sim) Zona Urbana

(Não) Distrito Industrial

(Não) Zona Rural

(Não) Situado no interior ou no entorno de Unidade de Proteção Integral[7]

(Não) Situado no interior de Unidade de Uso Sustentável[8]

(Não) Contém área reconhecida como Patrimônio Histórico, Cultural, Sítio Arqueológico ou Espeleológico

(Não) Há previsão de obras no interior de Áreas de Preservação Permanente[9]

(Não) As comunidades do entorno apresentam restrições ao projeto

2. As atividades do empreendimento estão associadas a:

(Não) deslocamento de populações

(Não) desvios de cursos d'água

(Não) captação de água subterrânea e/ou superficial

Folha nº: 91

Processo nº:

Rubrica: Matrícula: 79.220-9

[1] São consideradas como unidades de proteção integral: Estação Ecológica, Reserva Biológica, Parque (Nacional, Estadual ou Municipal), Monumento Natural ou Refúgio de Vida Silvestre.
[2] São consideradas como unidades de uso sustentável: Área de Proteção Ambiental, Área de Relevante Interesse Ecológico, Floresta Nacional, Reserva Extrativista, Reserva de Fauna, Reserva de Desenvolvimento Sustentável ou Reserva Particular do Patrimônio Natural.
[3] Tais como em margens de rios, lagoas ou barragens, topo de morro, terrenos com inclinação maior que 45º, restingas, manguezais, dunas, borda de chapadas ou em altitude superior a 1.800 metros.

SFL FL 1299 /2012 Folha Nº 000079

(Não) lançamento de efluentes no mar, em lagoas ou em cursos d'água

(Não) drenagens em áreas superiores a 100 hectares

(Não) desmatamentos de mata nativa

(Não) produção de substâncias radioativas

(Não) utilização, produção ou emissão de substâncias relacionadas no Protocolo de Montreal ou na Convenção de Estocolmo[10]

(Não) pesquisa de OGMs - Organismos Geneticamente Modificados

(Não) geração, tratamento, incineração, disposição final de resíduos sólidos

(Não) emissão de poluentes atmosféricos

(Não) geração de ruídos, odores, vibrações, radiações eletromagnéticas

(Não) outros (especificar)

3. Visão e práticas ambientais da empresa

(Sim) Política Ambiental expressa

(Sim) Estrutura ou funcionário específico para tratar dos assuntos ambientais

(Sim) Alguma Certificação: Qualidade, Ambiental, Saúde e Segurança Ocupacional, Responsabilidade Social, Florestal, Biossegurança ou outras (especificar)

(Sim) Algum sistema de gestão implantado: ambiental ou integrado

(Sim) Monitoramento de emissões atmosféricas, efluentes líquidos, aterros, águas subterrâneas

(Sim) Programa de redução, reutilização ou reciclagem de resíduos ou de efluentes

(Sim) Programa de saúde e segurança no trabalho, prevenção de acidentes

(Sim) Atividades de educação ambiental para a comunidade ou seus funcionários

---

[4] O Protocolo de Montreal de 1987, ratificado pelo Brasil em 1990, refere-se à meta internacional para proteção da camada de ozônio, reduzindo a produção e o consumo de gases CFC (clorofluorcarbonos), de halons e de brometo de metila.
A Convenção de Estocolmo de 2001, ratificada pelo Brasil em 2004, visa a eliminação gradual da produção, uso e disposição de alguns Poluentes Orgânicos Persistentes considerados perigosos: pesticidas - aldrina, clordano, DDT, dieldrina, endrina, heptacloro, hexaclorobenzeno, mirex e toxafeno; produtos químicos industriais - PCBs (bifenilpoliclorado) e hexaclorobenzeno; e subprodutos involuntários - furanos e dioxinas, emitidas por processos produtivos em que se utiliza cloro e durante a incineração de resíduos industriais.

Folha nº: 92
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 79.220-9

SFL PL 1299 /2012 Folha Nº 000100

A visão e práticas ambientais são executadas pela Secretaria de Estado do Meio Ambiente

4. Atendimento à Legislação Ambiental

4.1 Status do licenciamento da empresa

(Sim) a atividade da empresa requer licenciamento ambiental[5]

(Sim) a empresa já obteve Licença de Operação ou de Funcionamento ou Autorização Ambiental de Funcionamento.

(Sim) Existem condicionantes significativos a serem atendidos (especificar). Se a empresa tem mais de uma planta ou unidade produtiva, especificar a situação do licenciamento

(Sim) .a empresa celebrou Termo de Ajustamento de Conduta (TAC)

(Sim) a empresa possui propriedades rurais e ( ) já mantém as áreas de Reserva Legal[6] e de

Preservação Permanente[3]

Obs.O Governo do Distrito Federal em sua estrutura contempla a Secretaria de Estado de Meio Ambiente que é responsável por toda execução da política ambiental do Distrito Federal e todas as obras e intervenções realizadas pela Administrção Direta e Indireta que necessitem de Licenciamento são submetidas a aprovação e em casos necessários os gestores assinam termos de ajuste de conduta.

4.2 Status do licenciamento do projeto

(Não) a atividade requer licenciamento ambiental[11]

(Não) a atividade requer Relatório Ambiental Preliminar (RAP)

(Não) há necessidade de elaboração de Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e Relatório de Impacto Ambiental (RIMA)[5] e

(Não) o estudo já foi aprovado pelo órgão ambiental

(Não) há necessidade de elaborar Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV)

---

[5] Resoluções CONAMA => www.mma.br/conama
- 001/86 => exigência de EIA/RIMA
- 002/96 => reparação dos danos ambientais causados em ecossistemas
- 237/97 => atividades sujeitas ao licenciamento

[6] Áreas de Reserva Legal na Amazônia Legal
- 80% na propriedade rural situada em área de floresta
- 35% na propriedade rural situada em área de cerrado, sendo no mínimo 20% na propriedade e 15% na forma de compensação em outra área, desde que localizada na mesma microbacia.

Nas demais regiões do País
- 20% na propriedade rural situada em área de floresta, cerrados ou outras formas de vegetação nativa.

Folha nº: 93
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 79.220-9

SEL FL 1299 /2012 Folha Nº 000101

Folha nº: 94
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 79.220-9

(Não) o projeto já obteve Licença Prévia,

(Não) onde foram estabelecidas exigências de Plano Básico ou de Controle Ambiental para obtenção da Licença de Instalação

(Não) o projeto já obteve Licença de Instalação,

(Não) onde foram estabelecidas condicionantes para obtenção da Licença de Operação

(Não) o projeto já obteve Licença de Operação ou de Funcionamento ou Autorização Ambiental de Funcionamento

(Não) há necessidade de Autorização ou Outorga de Direito de Uso de Recursos Hídricos[7], e **(Não)** já foi aprovada pelo órgão ambiental competente

(Não) o projeto requer Plano de Manejo Florestal aprovado pelo órgão ambiental competente

(Não) há exigências de Compensação Ambiental[5]

5. Existência de autuações e/ou passivos ambientais

Os passivos ambientais são uma característica típica das sociedades industrializadas, sendo subestimadas as dimensões quantitativas e financeiras desse problema. O objetivo do BNDES é **conscientizar e apoiar** as empresas visando solucionar, minimizar ou reduzir esses passivos ambientais. Os investimentos necessários à remediação, tratamento, recuperação de áreas, reflorestamento de áreas de Reservas Legais e Áreas de Preservação Permanente etc. podem ser financiados pelo BNDES.

(Sim) Sítios contaminados, deposições antigas, depósitos de resíduos sólidos ou aterros abandonados, áreas suspeitas de contaminação, áreas de empréstimo, bota-fora, derramamento de líquidos, óleos e graxas, percolação de substâncias nocivas, lençol freático contaminado, presença de amianto, transformadores com ascarel, áreas alteradas, erosões/voçorocas, terras salinizadas ou outros (especificar).

6. (Sim) Programas de Investimento Plurianuais e/ou Multisetoriais

No caso de projetos com essas características, o Proponente deverá informar o órgão ambiental o mais cedo possível sobre os objetivos e cronogramas previstos. O Proponente deverá solicitar manifestação do órgão ambiental competente informando quanto à necessidade de licenciamento e exigências específicas relativas às intervenções previstas no projeto.

7. (Não) Outros Aspectos Ambientais Relevantes

A Secretaria de Estado de Meio Ambiente executa toda a política ambiental do Distrito Federal.

---

[7] Lei 9.433/97 => sujeitos a outorga os direitos dos seguintes usos de recursos hídricos:
- derivação ou captação de água em um corpo de água (rios, lagos, ...) ou de aqüífero subterrâneo
- lançamento de esgotos ou de resíduos líquidos ou gasosos, tratados ou não, em corpos de água
- aproveitamento dos potenciais hidrelétricos
- outros usos que alterem o regime, a quantidade ou a qualidade da água existente em um corpo de água

SPL PL 1299/2012 Folha Nº 000102

Responsáveis pelas informações

Responsável pelo fornecimento das informações prestadas neste Quadro Ambiental

- Nome: Genésio Vicente
- Cargo: Subsecretário de Captação de Recursos
- Telefone: (61) 3312 8001
- E-mail: **gab.sucap.genesio@gmail.com**

Representante legal do Governo:

- Nome: Agnelo dos Santos Queiroz
- Cargo: Governador do Distrito Federal
- Telefone: **3961-4518**
- E-mail: agenda@buriti.df.gov.br (A/C Vera)

Folha nº: 95

Processo nº:

Rubrica: Matrícula: 79.2209

SFL FL 1299 /2012 Folha Nº 000103

Folha nº: 96

Processo nº:

Rubrica: Matrícula: 79.220-9

BNDES

FINANCIAMENTO A EMPREENDIMENTOS - FINEM

DISTRITO FEDERAL

CONSULTA PRÉVIA

GDF

Março /2012

SFL PL 1299 /2012 Folha Nº 000104

Folha nº: 97
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 79220-3

CONSULTA PRÉVIA

1 – Apresentação do Beneficiário

1.1 – Razão Social

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL

1.2 – CNPJ – 00.394.601/0001-26

1.3 – Endereço da Sede

Palácio do Buriti, Praça do Buriti, Eixo Monumental S/Nº – CEP: 70075-900 – Brasília - DF

1.4 – Endereço para Correspondência

Secretaria de Estado de Planejamento e Orçamento – Praça do Buriti, Eixo Monumental S/Nº, Anexo do Palácio do Buriti, Protocolo - 16º andar
CEP: 70.075-900 Brasília- DF

1.5 – Contato

Genésio Vicente
Subsecretário de Captação de Recursos / Secretaria de Estado de Planejamento e Orçamento
SBN, Quadra 2, Bloco A, Ed. Vale do Rio Doce, 11º andar, sala 1106.
CEP: 70.075-900 Brasília- DF
Tel.: 61- 3312-8001
e-mail: gab.sucap.genesio@gmail.com

1.6 – Administração

Principais gestores envolvidos com o projeto:

Pela Administração Direta:

Governo do Distrito Federal

Governador: Agnelo dos Santos Queiroz

Secretaria de Estado de Planejamento e Orçamento

Secretario: Edson Ronaldo Nascimento

Secretario de Estado de Transportes

Secretário: José Walter Vazquez

Pelo Departamento de Estradas e Rodagem

Diretor Geral – Fauzi Nacfur Junior

Pela Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação

Subsecretário de Planejamento Urbano - Rômulo Andrade Oliveira

O Distrito Federal é composto pelo Plano Piloto e por 30 regiões administrativas – RA'S, que foram surgindo gradativamente, com a migração para a Capital do País. Originalmente, as RA's foram criadas no intuito de facilitar a administração da cidade e de formar núcleos administrativos autônomos. Essa autonomia, no entanto, ainda não foi alcançada, e é agravada pelo fato de que ao redor de Brasília, no chamado Entorno do Distrito Federal, novas aglomerações urbanas surgiram

SFL PL 1299 /2012 Folha Nº 000105

Folha nº: 98
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 79.220-9

depois da instalação da Capital, e passaram a depender, em vários setores, dessas regiões, sobrecarregando as demandas sobre a sua infra-estrutura social.

A administração direta é composta por 38 Secretarias de Estado além das administrações regionais que atuam na descentralização dos serviços oferecidos à comunidade pelo Governo do Distrito Federal. Há ainda os órgãos especializados (Procuradoria-Geral do Distrito Federal; Centro de Assistência Judiciária do Distrito Federal – CEAJUR/DF; Polícia Militar do Distrito Federal; Polícia Civil do Distrito Federal;Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal) e os relativamente autonômos (Jardim Botânico de Brasília e Arquivo Público do Distrito Federal.)

A **Administração indireta** está disposta da seguinte forma:
I - Fundações públicas: a) Fundação de Amparo ao Trabalhador Preso – FUNAP; b) Fundação de Apoio à Pesquisa – FAP; c) Fundação Hemocentro de Brasília – FHB; d) Fundação de Ensino e Pesquisa em Ciência da Saúde – FEPECS; e) Fundação Universidade Aberta do Distrito Federal – FUNAB; f) Fundação Jardim Zoológico de Brasília;
II – Autarquias: a) Departamento de Estrada de Rodagem – DER; b) Departamento de Trânsito – DETRAN; c) Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTRANS; d) Serviço de Limpeza Urbana – SLU; e) Instituto do Meio Ambiente e Recursos Hídricos do Distrito Federal – Brasília Ambiental;
III – Autarquia de regime especial: a) Instituto de Defesa do Consumidor do Distrito Federal – PROCON-DF; b) Agência Reguladora de Águas e Saneamento do Distrito Federal – ADASA/DF; c) Agência de Fiscalização do Distrito Federal – AGEFIS; d) Instituto de Assistência à Saúde dos Servidores do Distrito Federal – INAS; e) Instituto de Previdência dos Servidores do Distrito Federal – IPREV/DF;
IV – Empresas públicas: a) Companhia de Saneamento do Distrito Federal – CAESB; b) Companhia do Metropolitano do Distrito Federal – METRÔ-DF; c) Companhia Imobiliária de Brasília – TERRACAP; d) Companhia de Planejamento do Distrito Federal – CODEPLAN; e) Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil – NOVACAP; f) Companhia de Desenvolvimento Habitacional do Distrito Federal – CODHAB; g) Central de Abastecimento de Brasília – CEASA; h) Empresa de Assistência Técnica e Extensão Rural do Distrito Federal – EMATER-DF; i) Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília – TCB;
V – Sociedades de economia mista: a) Banco de Brasília S/A – BRB; b) Companhia Energética de Brasília – CEB.

Fonte: DECRETO Nº 32.716, DE 1º DE JANEIRO DE 2011. DF. Disponível em: http://www.buriti.df.gov.br/ftp/diariooficial/2011/01_Janeiro/DODF%20Edição%20Especial%2001-01-2011/Edição%20Especial.pdf

A Secretaria de Planejamento e Orçamento é o órgão estratégico do Governo, responsável pelo planejamento da administração pública, pela elaboração orçamentária do Governo e pela área de tecnologia da informação.

A Secretaria elabora o orçamento público do Distrito Federal, primando pela transparencia e acessíbilidade à população. Para tanto, ela desenvolveu o programa Orçamento Cidadão, pautado nas diretrizes da Lei de Responsabilidade Fiscal e voltado à integração da socledade para construção de um orçamento popular. Outra ferramenta utilizada é o orçamento participativo que representa o processo de discussão pública dos orçamentos, com caráter deliberativo e conduzido por entes governamentais.

No papel de órgão estratégico do Governo, a Secretaria de Planejamento coordena o Conselho de Melhoria da Gestão Pública e o Conselho de Gestão das Organizações Sociais. Além disso, busca a melhoria dos serviços públicos e a construção de uma gestão para resultados.

A Secretaria de Administração é responsável por toda a área de recursos humanos, mantendo vínculo com o Instituto de Assistência à Saúde dos Servidores do Distrito Federal – INAS; o Instituto de Previdência dos Servidores do Distrito Federal – IPREV; o Conselho de Política de Recursos Humanos; e o Conselho de Saúde e Segurança do Trabalho.

A Secreataria de Fazenda tem competência sobre as áreas de arrecadação de tributos; política tributária e fiscal; gestão financeira e contabilidade pública; e, operações de crédito e dívida pública. Vincula-se a ela o Banco de Brasília – BRB. A gestão do Fundo de Desenvolvimento do

SFL PL 1299 /2012 Folha Nº 000106

Folha nº: 99
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 79.220-9

Distrito Federal – FUNDEFE e do Fundo de Modernização e Reaparelhamento da Administração Fazendária também é da sua responsabilidade.

A Secretaria de Governo atua na coordenação e articulação político-governamental da administração direta e indireta e acompanhamento do Programa de Governo e das políticas públicas; na publicação dos atos oficiais; na coordenação política das relações institucionais com os demais Poderes do Distrito Federal e com os Poderes da República e dos Governos Estaduais ou Municipais; na análise das proposições a serem encaminhadas à Câmara Legislativa do Distrito Federal ou por ela submetidas à sanção do Governador; e na supervisão e coordenação das Administrações Regionais. Vinculam-se a ela todas as administrações regionais.

As demais Secretarias desenvolvem atividades-fim do Governo na prestação de serviços públicos à sociedade e na implementação de políticas públicas que favoreçam a melhoria das condições de vida da população do DF.

1.7 – Caracterização do Distrito Federal

Antecedentes Históricos

A implantação da Capital Federal na região central do País representou um marco estratégico no processo de integração do território e interiorização do desenvolvimento. A locação da nova capital em uma região de grande vazio demográfico ensejava que a mesma seria um fator de propulsão do desenvolvimento, representavando a abertura de novas fronteiras.

Com 5.789km² o quadrilátero Cruls, onde hoje se localiza o Distrito Federal, foi demarcado pela Comissão Cruls em 1892, sendo que em 7 de setembro de 1922 foi lançada a pedra fundamental, próxima à Planaltina, cidade colonial situada no interior do quadrilátero do Distrito Federal.

O "Plano de Metas" elaborado pelo Governo Juscelino Kubistschek (1956-1960) foi a primeira experiência de planejamento realizado no Brasil e a construção de Brasília se caracterizava como sua meta-síntese. Com a eleição de Juscelino foi determinanda a realização do histórico concurso de projetos urbanísticos para escolha do Plano Piloto de Brasília, vencido pelo urbanista Lúcio Costa. Na sua acepção, Brasília não era uma decorrência do planejamento regional, mas o seu inverso, a cidade induziria o desenvolvimento planejado da região.

Brasília era parte de um conjunto de projetos de grande porte (estradas, portos hidroelétricas, sistemas de comunicação, etc), propostos no intuito de promover ocupação, integração e segurança ao território brasileiro, considerado vulnerável e de difícil ligação entre o norte e o sul do país.

O interior do País ficava praticamente marginalizado do processo de desenvolvimento. Como havia a intenção de acelerar o processo de desenvolvimento avançando para o interior, a construção de novas cidades passou a ser uma variável importante. A construção de Brasília foi proposta com este objetivo.

Com a aprovação da Lei nº 2.874/56, que delimitou o território do Distrito Federal e deu à nova Capital o nome oficial de Brasília, foram autorizados a construção dos sistemas de transportes e comunicações e o processo de desapropriação das terras situadas no quadrilátero do Distrito Federal. A lei criou ainda a Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil – NOVACAP. Este fato representou, na prática, o processo de transferência da capital para o interior. A construção da cidade começou no dia 3 de novembro de 1956, sendo inaugurada em 21 de abril de 1960.

Previamente à construção de Brasília foram realizados levantamentos no sentido de descobrir as vocações e limitações naturais do Distrito Federal que constam do chamado Relatório Técnico sobre a Nova Capital Federal – Relatório Belcher. O relatório, considerado como um estudo

SEL PL 1299 /2012 Folha Nº 000107

Folha nº: 100
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 79.220-9

prévio de impacto ambiental, incluiu topografia, geologia, drenagem, solos para engenharia, solos para agricultura e utilização de terras.

Durante a construção, além do atendimento das diretrizes estabelecidas pelo Relatório Belcher, uma série de instrumentos de planejamento e gestão foi adotada, por exemplo: implantação de rodovias considerando a delimitação de bacias hidrográficas; transformação do território em terras públicas pela desapropriação; criação de núcleos rurais sob a forma de arrendamento; e criação de estratégicas Unidades de Conservação.

O grande contingente migratório que chegava para apoiar a construção da Capital levou a criação de assentamentos provisórios, da Cidade Livre, da Candangolândia, da Vila Planalto, da Vila Paranoá, do Acampamento da Telebrasília e da Vila Metropolitana, além de diversas "invasões", que quando erradicadas deram origem às primeiras cidades-satélites. A população transferida das "invasões" das vilas Sara Kubistschek, Amauri e IAPI, originam, respectivamente, Taguatinga (1958), Gama (1960) e Ceilândia (1971), sendo todas localizadas a mais de 20km do Plano Piloto.

Brasília cresce e se consolida neste contexto, que proporciona um processo de polinucleamento urbano, com uma configuração espacial rarefeita, marcada por grandes vazios urbanos, tendo o Plano Piloto como centro, onde se concentram a oferta de empregos, serviços e equipamentos urbanos coletivos, enquanto as demais cidades são relegadas a um certo abandono, em relação a estes benefícios urbanos.

A economia do Distrito Federal é bastante peculiar, apresentando como ponto forte a participação da administração pública e dos serviços de intermediação financeira. A indústria de transformação e a agropecuária produzem números quase insignificantes na economia local. As atividades econômicas apresentam a seguinte distribuição: prestação de serviços, 49,2%; administração pública federal e local, 16,6%; comércio, 16%. Apenas 9% da população atua na indústria, conforme dados de fevereiro de 2010 (Codeplan/Seduma, GDF, 2010).

No Distrito Federal, dada a insuficiência de informações regionalizadas, o indicador utilizado para o cálculo do PIB é apresentado apenas pelo lado da produção, ao contrário do restante do País, onde produção, renda e demanda interferem no resultado. Levantamentos recentes feitos pela Companhia de Desenvolvimento do Planalto – CODEPLAN registram que em 2009 o PIB do DF cresceu 1,9% e em 2010 deve crescer 3,5% a mais que no ano anterior, alcançando 140,8 bilhões de reais, enquanto que o Brasil apresentou crescimento de 7,5%.

As estimativas da CODEPLAN indicam que em 2010 o PIB a preço de mercado cresceu 3,5% frente a 2009, acumulando R$ 140,8 bilhões. A expansão resultou dos crescimentos de 3,5% do valor adicionado a preços básicos e 4,6% dos impostos sobre produtos líquidos de subsídios.

Na comparação com 2009, verificam-se os seguintes resultados: a variação em volume da agropecuária foi negativa em 16,4%, em função dos estoques formados por safras anteriores; impulsionada pela construção civil (+8,8%), que foi beneficiada pelo crédito para moradia, e pela indústria de transformação (+6,5%), a produção industrial subiu 7,5%; e o setor serviços registrou alta de 3,3%, com destaque para o crescimento do comércio (+8,2%), sustentado pelos aumentos da população empregada, rendimento do trabalho formal e crédito.

O Índice de Desenvolvimento Humano do Distrito Federal, divulgado no Boletim Regional do Banco Central do Brasil, é o maior entre os estados da Federação, apresentando os valores de 0,874, 0,882 e 0,900 para os anos 2005, 2006 e 2007, respectivamente. Segundo o IBGE o PIB per capita a preços correntes, em 2008, foi de R$ 45.977,59.

Em relação ao número de empresas em atividade, segundo a publicação "Estatísticas do Cadastro Central de Empresas 2009" (IBGE), o DF possuía 89.703 unidades locais naquele período.

No que diz respeito às taxas de emprego, a Pesquisa de Emprego e Desemprego do Distrito Federal – PED/DF/2010 (realizada pela Secretaria de Estado de Trabalho – SETRAB em convênio com o DIEESE e Fundação SEAD/SP), a População Economicamente Ativa do DF chega a

SFL PL 1299/2012 Folha Nº 000108

Folha nº: 101
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 79.220-9

1.397.000. Já a estimativa de pessoas ocupadas foi de 1.199.000, a massa de desempregados chega a 197.000 (2010), corresponde a uma taxa de desemprego total de 14,1%.

Brasília detém 37,4% dos empregos oferecidos em 2010 na região do Distrito Federal e Entorno, em 2020 passa a 34,9%;

Centro Expandido: a proporção da concentração de empregos cai de 46,7% em 2010 para 43,6% em 2020;

. Eixo Oeste: cresce o número de empregos — 184 mil postos de trabalho —, ou 53% a mais do que em 2007; Ceilândia deverá ser o subcentro mais forte, suplantando Taguatinga, que até 2010 era o centro mais desenvolvido.Taguatinga fica em terceiro lugar na concentração de empregos, depois de Ceilândia, seguida pelo SIA, áreas do Vicente Pires contíguas à EPTG e à DF 095;

Centro Expandido e Eixo Oeste: 79% do emprego total do sistema em 2020;

Eixo Sudoeste: 4,3% do total dos empregos em 2020. Entre 2007 e 2020 este eixo apresentou um crescimento de mais de 57%,ddestacando-se o Núcleo Bandeirante e o Recanto das Emas.

Eixo Sul: 7,6% dos empregos do Distrito Federal e Entorno em 2020. Destaque para o Gama como maior subcentro do eixo e a implantação do Pólo JK, a Área de Desenvolvimento Econômico de Santa Maria, novos empreendimentos no Setor Meireles e outras áreas;

Santa Maria: iguala-se, em peso, a Valparaíso de Goiás, que se constitui em forte pólo de comércio e serviços, com algumas indústrias;

Luziânia: mostra-se como o 2° pólo de oferta de empregos, depois do Gama, já exercendo uma força de atração da população do seu entorno imediato, incluindo áreas do Distrito Federal;

Eixo Leste: crescimento relativo dos empregos, 85%, o mais elevado dos eixos de crescimento aqui definidos. No entanto a participação dessas áreas será de apenas 2,3%.

Eixo Norte: crescimento relativo de 51% entre 2007 e 2020. As áreas do eixo Norte, do DF e do Entorno, comparecem com 6,9% da oferta de emprego de todo o sistema, estando acima das áreas dos eixos Sudoeste e Leste.

Caracterização Urbana

O quadrilátero do Distrito Federal compreende uma superfície com cerca de 5.789 km². Para a criação da nova capital, o Governo Federal iniciou um processo de desapropriação das fazendas existentes no local. As primeiras dificuldades nesse processo surgiram em meados da década de 60, quando a Vara da Fazenda Pública começa a negar, ao Distrito Federal, o direito de desapropriação das terras alegando a falta de legitimidade das desapropriações.

Muitos dos problemas que hoje se verificam no Distrito Federal se vinculam às questões fundiárias. Os processos de desapropriação de terras, que em virtude da precariedade dos títulos de domínio, não foram concluídos – situação que ainda hoje perdura em algumas regiões, aliados à imprecisão na demarcação das terras públicas e particulares, propiciou o aparecimento de loteamentos irregulares.

De um modo geral, é possível afirmar que a ocupação do território do Distrito Federal, sob o ponto de vista urbano, pode ser aglutinada em 3(três) grandes períodos, que de certo modo se confundem com datas políticas marcantes, mas que demarcam na realidade a fase de implantação das bases físicas, a fase de consolidação da cidade como capital com grande expansão física e

SFL PL 1299 /2012 Folha Nº 000109

Folha nº: 102
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 79.290-9

finalmente o período de desenvolvimento onde a cidade consolida-se como capital do país e prepara-se para ser um pólo regional:

O primeiro período que vai de 1957 até 1968, é caracterizado pela implantação das bases físicas da cidade com a construção das obras essenciais ao funcionamento dos 3 (três) poderes da república. Nesta etapa é construída boa parte da Asa Sul e iniciada a ocupação de Taguatinga, Gama e Sobradinho. A região do entorno de Brasília, ou seja, os municípios mais próximos começam a sofrer um processo de parcelamento privado do solo para fins urbanos, mas sem a ocorrência, ainda, uma expansão significativa de sua população;

O segundo período, entre 1968 e 1979, é caracterizado por uma expansão singular do território urbano, com a ocupação do Plano Piloto, a expansão expressiva das cidades de Taguatinga, Gama, Sobradinho e Ceilândia, e é marcado não somente pela oferta de habitações pelo poder público mas também pelo acréscimo de invasões e ocupações irregulares dos fundos de lotes. Neste período ocorre a expansão do Lago Sul e Lago Norte e surgem invasões no Plano Piloto. O Guará é construído e a Asa Norte começa a ser ocupada;

A terceira fase que abrange o período entre 1980 e 2005, destaca-se, principalmente, a criação de diversas localidades urbanas destinadas a receber assentamentos, tais como o Riacho Fundo, Riacho Fundo II, Paranoá, Recanto das Emas, dentre outros. Todos esses assentamentos foram ocupados basicamente por moradores transferidos das invasões e fundos de lotes. Implantou-se ainda, neste período, o setor Sudoeste uma área para a classe média alta e Águas Claras para a classe média. Cabe destacar nesta fase, a flexibilização da legislação urbanística permitindo o reparcelamento de terrenos destinados originalmente para chácaras (10.000m² e 20.000m²), o que vem contribuindo, muito lentamente, para elevar a densidade residencial bruta em algumas áreas urbanas do Distrito Federal. Nesta fase, verifica-se a tendência irreversível de parcelamentos urbanos realizados por particulares destinados à classe média e também para famílias de baixa renda, bem como ocorre a expansão da ocupação urbana na região do Entorno, principalmente nas áreas limítrofes ao Distrito Federal.

Até a metade da década de 60, fase que marca o início da implantação da Capital, a administração das terras era atribuição da NOVACAP. Nesse período a distribuição de terras, em especial no Plano Piloto, era feita principalmente para organismos públicos do Governo do Distrito Federal e do Governo Federal. A maior parte dos terrenos foi doada. Para a população de baixa renda houve também distribuição de terrenos urbanos nas cidades-satélites. Esta fase se caracteriza, principalmente, por um monopólio da oferta e atendimento da demanda tendo em vista solicitações de organismos públicos ou pressões da própria população, que já efetuava invasões de áreas públicas e de prédios residenciais.

Em 1973, foi criada a Companhia Imobiliária de Brasília – TERRACAP, especialmente para gerenciar as terras pertencentes ao poder público. É importante, também, destacar o papel desempenhado pela Sociedade de Habitações de Interesse Social - SHIS, criada em 1962, e extinta em 1994, que detinha significativo patrimônio imobiliário, no Plano Piloto e nas cidades-satélites, oriundo de terrenos para ela repassados.

Em 1996, a TERRACAP elaborou um estudo indicando que 51,36% das terras do Distrito Federal tinham sido integralmente desapropriadas; 33,28% ainda se encontravam em mãos de particulares; 8,53% haviam sido parcialmente desapropriadas – são as chamadas terras desapropriadas em comum, onde parte foi repassada à União e parte permaneceu com os antigos proprietários, sem que houvesse delimitação; e 6,83% encontravam-se em processo de desapropriação.

O projeto do Plano Piloto de Brasília, concebido pelo urbanista Lúcio Costa e complementado pela arquitetura modernista de Oscar Niemeyer, cumpriu a função de consolidar a nova capital do País, com impacto em todo Planalto Central, de forma a modificá-lo para sempre, tanto no que diz respeito aos aspectos físicos, quanto aos sócio-econômicos.

SEL PL 1297 /2012 Folha Nº 000110

Folha nº: 103
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 79.220-9

Idealizada para abrigar 500 mil habitantes até o ano 2000, Brasília chegou ao século XXI, com as pressões naturais do crescimento acelerado em sua periferia, atingindo o Plano Piloto uma população de 277.939 habitantes, de um total de 2.051.146 habitantes para o Distrito Federal (CENSO 2000).

Brasília foi estruturada em torno de quatro funções fundamentais estabelecidas na Carta de Atenas: habitar, trabalhar, circular e recrear. Desta forma, representa hoje um marco na história da arquitetura e urbanismo moderno e é único exemplar, no mundo, de cidade-capital projetada e construída segundo o ideário do modernismo.

Do ponto de vista econômico, vale lembrar que Brasília foi pensada como uma cidade de "base econômica" centrada no processo de extração fiscal da receita, situação que perdura até hoje com repercussões na organização espacial e possibilidades econômicas diferenciadas para seus habitantes em relação a outras cidades.

O Plano Piloto do Distrito Federal é o exemplo mais expressivo da aplicação desse modelo de urbanismo no mundo, cuja concepção utiliza os conceitos de:

- Escala monumental, derivada de seu papel como capital do país;
- Escala residencial, expressa nas superquadras;
- Escala gregária, definida pelo conjunto de áreas comerciais, de lazer e diversão, e
- Escala bucólica, constituída pelas áreas verdes, parques e áreas de baixa densidade.

Essas escalas relacionam-se diretamente com o sistema viário que configura a cidade, determina o uso do solo e os parâmetros urbanísticos, caracterizando os diferentes setores.

Objetivando proteger e regulamentar o Plano Piloto de Brasília, o Governo do Distrito Federal expediu o Decreto nº 10.829/87, visando o tombamento do sítio urbano, que culminou com a declaração de Brasília como "Patrimônio Cultural da Humanidade" pela UNESCO, em 1987 e, posteriormente, para o Tombamento de Brasília como Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, pelo Ministério da Cultura, em 1990, fundamentado no Decreto-Lei nº 25 e regulamentado pela Portaria nº 314–IBPC, de 1992.

A primeira medida administrativa concreta objetivando o ordenamento territorial do Distrito Federal foi o Plano Estruturador de Organização Territorial – PEOT (lei nº 4.049, de 10/01/77) e tinha por finalidadade principal propor uma estratégia de ocupação territorial para o Distrito Federal, que favorecesse o crescimento equilibrado do território, direcionando as áreas de expansão urbana, no sentido de minimizar a estrutura polinucleada e desarticulada dos núcleos urbanos existentes, substituindo-a por um tecido urbano articulado, que diminuísse os custos sociais do transporte urbano e da infra-estrutura. A Figura 2.3 apresenta as principais características urbanas consideradas na elaboração do PEOT.

Em conseqüência do quadro restritivo à ocupação urbana imposto pelo PEOT, começam a surgir inúmeros loteamentos fora dos limites do Distrito Federal, em municípios goianos, especialmente em Luziânia, onde as restrições ao parcelamento do solo eram praticamente inexistentes.

Em 1985, foi lançado o POT (Sistema Normativo de Uso e Ocupação do Solo do Distrito Federal) que, consolidando as propostas contidas no PEOT, confirma a área de expansão urbana por ele definida, buscando detalhá-lo e complementá-lo, sobretudo, no restante do território através de uma proposta de macrozoneamento envolvendo grandes áreas ambientais (naturais, rurais e urbanas) com usos predominantes e exclusivos.

SFL PL 1299 /2012 Folha Nº 000111

Folha nº: 104
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 79.220-9

Em 1986 foi lançado o Plano de Ocupação e Uso do Solo – POUSO, que ratificou o entendimento firmado pelo POT, redefinindo, porém, alguns pontos menores do macrozoneamento em decorrência de transformações ambientais.

No entanto, em 1987, com a edição do relatório Brasília Revisitada, de Lúcio Costa, foi proposta o adensamento da bacia do Paranoá, indicando áreas de expansão próximas ao Plano Piloto e ao longo dos principais eixos de ligação viária do Distrito Federal.

No final da década de 80, por meio da política de erradicação de favelas adotada pelo governo, foi iniciado o processo de ocupação das manchas definidas pelo PEOT. São criadas as cidades de Samambaia, Recanto das Emas, Águas Claras, além de Riacho Fundo e Santa Maria. São também implantados o Setor Sudoeste e as Quadras Econômicas do Guará, junto a EPTG, conforme preconizado no relatório Brasília Revisitada. Começa a se configurar uma conurbação ao longo do eixo Plano Piloto/Guará/Águas Claras/ Taguatinga/Ceilândia.

Novos parcelamentos, destinados à população de rendas média e baixa, estendem-se de São Sebastião a Sobradinho e Planaltina, sendo possível identificar uma nova tendência de crescimento para o Distrito Federal, que foi reconhecida pelo Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal - PDOT, revisado em 1996 e aprovado pela Lei Complementar nº 17, de 28 de janeiro de 1997.

Destaca-se que a primeira versão do PDOT foi formulada em 1992, Lei nº 353, de 18 de novembro de 1992, e consolidava as diretrizes firmadas por todos os planos anteriores. O PDOT reforça o modelo polinucleado, bem como consolida a bipolaridade entre o Plano Piloto e Taguatinga como centros complementares. Assume a conurbação anunciada na direção do Plano Piloto, Guará, Taguatinga, Ceilândia, Samambaia, reforçando-a pela adoção da linha do metrô como eixo estruturador e pela localização de Águas Claras. Reforça, ainda, outro eixo de conurbação na direção de Samambaia, Recanto das Emas, Gama e Santa Maria. Abriu ainda a possibilidade de parcelamento do solo pelo particular, o que até então era atribuição reservada ao Poder Público.

O PDOT considerou ainda a influência que a questão ambiental exerce sobre o ordenamento do território do Distrito Federal. Vale ressaltar que as estruturas naturais presentes na sua área, como as sub-bacias hidrográficas, as unidades de conservação, as barreiras geográficas, o rezoneamento e zoneamento das APA's das Bacias do Rio São Bartolomeu e do Rio Descoberto, foram referências básicas para a delimitação do seu macro-zoneamento. São as seguintes as zonas delimitadas pelo PDOT:

Zona Urbana de Dinamização: Esta zona compreende a área já urbanizada, e aquela que será urbanizada, como de expansão urbana prioritária, principalmente ao longo do eixo oeste / sudoeste, configurando uma centralização de caráter regional na confluência das cidades de Taguatinga, Ceilândia e Samambaia. Será promovido o adensamento do uso e da ocupação do solo, ao longo da linha do metrô e nas proximidades dela, respeitada a capacidade de suporte dos corpos hídricos da área como receptores de efluentes, especialmente do Lago Paranoá, e respeitada a capacidade de suporte dos aqüíferos subterrâneos dessas áreas, especialmente nas regiões sem rede pública de abastecimento de água;

Zona Urbana de Consolidação: É aquela na qual a ocupação deve considerar as restrições estabelecidas para as áreas de preservação do conjunto urbanístico do Plano Piloto de Brasília, tombado como Patrimônio Histórico Nacional e Cultural da Humanidade; das peculiaridades ambientais das Áreas de Proteção Ambiental do Lago Paranoá e das Bacias Gama e Cabeça-do-Veado; e de saneamento para as áreas de Sobradinho, Planaltina e as circunscritas na Bacia do Lago Paranoá. Deve consolidar o Plano Piloto de Brasília como centro de caráter regional e nacional, induzindo a ocupação das áreas ociosas e com disponibilidade de infra-estrutura;

Zona Urbana de Uso Controlado: É aquela de uso predominantemente habitacional, de baixa densidade, sujeita a critérios específicos de ocupação, na qual se desestimulará a expansão do uso urbano em razão, principalmente, de restrições ambientais. Permite o uso predominantemente habitacional com comércio local e equipamentos públicos com densidades brutas de, no máximo, 50

SFL PL 1299 /2012 Folha Nº 000112

Folha nº: 105
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 79.220-9

habitantes por hectare. Engloba as áreas de parcelamentos urbanos irregulares onde recomenda o desenvolvimento de um programa de regularização ou desconstituição, segundo estudos ambientais. Recomenda-se também, para esta zona, a realização de estudos específicos de saneamento básico, em consonância com o Plano Diretor de Água e Esgotos e com o Sistema Integrado de Gerenciamento de Recursos Hídricos do Distrito Federal;

Zona Rural de Dinamização: Compreende o Vale do Rio Preto, onde a atividade agropecuária está consolidada e onde serão incentivados usos intensivos e a verticalização da produção, respeitada a capacidade de suporte da bacia hidrográfica e as diretrizes do Sistema Integrado de Gerenciamento de Recursos Hídricos do Distrito Federal;

Zona Rural de Uso Diversificado: É aquela na qual poderá ser permitida, além do uso agropecuário, a instalação de atividades agroindustriais e de lazer. Compreende as bacias hidrográficas do Ribeirão Ponte Alta e do Rio Melchior e parte do Vale do Rio São Bartolomeu;

Zona Rural de Uso Controlado: É aquela de atividade agropecuária consolidada que, em função da necessidade de preservação de seus mananciais e de seu grau de sensibilidade ambiental, terá seu uso restringido. Compreende parte do Vale do Rio São Bartolomeu, na respectiva APA, o Vale do Rio Maranhão, ao norte do Distrito Federal, a região do Projeto Integrado de Colonização Alexandre Gusmão - PICAG, localizado na Área de Proteção Ambiental do Rio Descoberto; a região do Núcleo Rural do Pipiripau e as regiões do Núcleo Hortícola Suburbano de Vargem Bonita - NHSVB, das Granjas do Ipê e do Riacho Fundo e da Fazenda Sucupira, localizadas na Bacia do Lago Paranoá;

Zona de Conservação Ambiental: É definida pelo seu caráter de intangibilidade, por encerrar ecossistemas de grande relevância ecológica e demais atributos especiais, merecendo tratamento visando a sua preservação, conservação ou recuperação. Compreende o Parque Nacional de Brasília, a Estação Ecológica de Águas Emendadas, a Área de Relevante Interesse Ecológico - ARIE dos Córregos Capetinga e Taquara, a Reserva Ecológica do IBGE, a Estação Ecológica do Jardim Botânico de Brasília, a ARIE do Santuário de Vida Silvestre do Riacho Fundo, a Reserva Ecológica do Guará, a Reserva Ecológica do Gama, o Parque Boca da Mata e a ARIE Cerradão.

A revisão do PDOT confirmou o eixo oeste/sudoeste como de ocupação prioritária, objetivando otimizar os investimentos em infra-estrutura urbana existentes e considerando ser esta área a de menor grau de restrições ambientais. Reconhece, ainda, o vetor nordeste/sudeste, a ser monitorado e controlado na área de maior incidência de condomínios.

Geradas fora da esfera governamental, essas novas áreas habitacionais vão constituir espaços fragmentados e de difícil articulação, que rompem com o espírito comunitário, próprio das cidades, seja pela privatização espacial expressa nos condomínios fechados de classe média ou pela degradação social imposta às classes mais baixas.

Nas décadas de 80 e 90, há um incremento no fenômeno de transbordamento da população de renda mais baixa para os municípios limítrofes ao Distrito Federal, estabelecendo-se uma lógica, na qual, os migrantes chegavam a Brasília, num primeiro momento, para depois refluir para periferias mais distantes, onde o acesso à moradia é mais viável.

A acelerada formação dessa aglomeração urbana fora dos limites do Distrito Federal pode ser parcialmente explicada pelo rígido controle do governo sobre a terra urbana, associado à condição de centralidade do Plano Piloto, adquirida na sua relação com as cidades-satélites e com sua qualidade de centro político-administrativo nacional e distrital. Por sua própria função, o Plano Piloto concentra as melhores oportunidades de emprego e renda e a maior oferta de equipamentos e serviços urbanos, criando uma polaridade em relação à sua periferia. Os reflexos dessa realidade se fazem sentir nos elevados preços da terra e da habitação aqui praticados.

SFL PL 1299 /2012 Folha Nº 000113

Folha nº: 106
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 79.220-3

Atualização do Plano Diretor de Ordenamento Territorial - PDOT

Com o objetivo de manter a transparência e lisura no processo de atualização do PDOT, a Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Habitação (Sedhab) publicou, no dia 27 de abril, a proposta preliminar base para a minuta de projeto de lei para atualização do Plano Diretor. O texto levou em consideração as contribuições da sociedade enviadas por meio de formulário disponível no site de 28 de fevereiro a 4 de abril, requerimentos e cartas, além das propostas provenientes de reuniões com órgãos do governo, setor produtivo, deputados distritais e sociedade civil organizada. As demandas foram analisadas e incorporadas uma vez comprovado o embasamento técnico.

O objetivo da atualização do PDOT é preencher os vazios da lei decorrentes da Ação Direta de Inconstitucionalidade em alguns artigos da lei nº 803/2009. Dos 1668 dispositivos do PDOT, a inconstitucionalidade recaiu sobre 60 itens, a maioria por vício de iniciativa. Com o intuito de evitar este episódio e seguindo recomendação do Ministério Público do Distrito Federal e Territórios (MPDFT), a Sedhab promove o processo transparente de atualização do Plano Diretor. O Projeto de Lei Complementar – PLC nº 17/2011 está na Câmara Legislativa para ser votada.

Lei Complementar de Uso e Ocupação do Solo – LUOS

A Lei Complementar de Uso e Ocupação do Solo - LUOS, com âmbito de abrangência territorial para toda a zona urbana do Distrito Federal, com exceção da área constituída pelo polígono de tombamento do Conjunto Urbanístico de Brasília, constitui um dos instrumentos urbanísticos mais aguardados para regular as categorias de usos, definindo zonas e setores por usos predominantes, usos conformes e não-conformes, bem como estabelecendo o conjunto de índices para o controle urbanístico, conforme preconiza o art. 318 da Lei Orgânica do Distrito Federal, com a nova redação introduzida pela Emenda nº 49, de 2007, publicada no Diário da Câmara Legislativa, de 1º de outubro de 2007.

A edição da Revisão do Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal - PDOT, definiu diretrizes no âmbito macro para a ocupação do solo no Distrito Federal. Este PDOT já estabeleceu os parâmetros urbanísticos considerados básicos, nos termos do que exigem o art. 4º da Lei Federal nº 6. 766, de 19 de dezembro de 1979 e o art. 28 da Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001, conforme se constata do contido no art. 38 do referido PDOT, como sejam: para a macrozona urbana, coeficiente de aproveitamento básico e máximo para os núcleos urbanos consolidados, coeficiente de aproveitamento máximo por zona urbana, bem como densidade demográfica, coeficiente de aproveitamento e percentual mínimo de equipamentos urbanos, comunitários e espaços livres de uso público para novos parcelamentos.

PDTU

O Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal – PDTU/DF, conforme a **Lei Nº 4.566, de 04 de maio de 2011,** é o instrumento de planejamento que "tem por objetivo definir as diretrizes e as políticas estratégicas para a gestão dos transportes urbanos no âmbito do Distrito Federal e do Entorno" (Art. 1º, § 1º). Ele dá suporte a decisões estratégicas do Governo do Distrito Federal quanto à provisão de infraestrutura de transporte para atender às necessidades de acessibilidade e mobilidade das pessoas no Distrito Federal.

O PDTU é fundamentado na articulação dos vários modos de transporte, visando atender às exigências de deslocamento da população com foco na eficiência geral do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF em condições adequadas de mobilidade para os usuários. O Plano busca o alcance dos seguintes objetivos(art. 2º):

I – melhoria da qualidade de vida da população, mediante a disponibilização de serviço de transporte público regular, confiável e seguro, que permita a mobilidade sustentável e acessibilidade para realização das atividades que a vida moderna impõe;

II – eficiência na prestação dos serviços, mediante rede de transporte integrada em regime de racionalidade operacional, priorizando-se os meios coletivos;

SFL PL 1299 /2012 Folha Nº 000114

III – qualidade ambiental efetivada pelo controle dos níveis de poluição atmosférica e sonora e pela proteção do patrimônio histórico e arquitetônico, bem como das diversas áreas residenciais e de vivência coletiva, contra o trânsito indevido de veículos;

IV – redução dos custos nos deslocamentos no transporte público coletivo.

Localização Geográfica e Extensão Territorial

O Distrito Federal está localizado entre os paralelos de 15°30' e 16°03' de latitude sul e os meridianos 47°25' e 48°12' de longitude West Greenwich, na Região Centro-Oeste, ocupando o centro do Brasil e o centro-leste do Estado de Goiás. A distância angular norte-sul, medida pela diferença em graus entre as duas latitudes, é de 0°33', e a distância linear, medida pelo arco do meridiano correspondente, é de 60,95km. A distância angular leste-oeste, medida pela diferença em graus entre as duas longitudes, é de 0°47', e a distância linear, medida pelo arco do paralelo correspondente, é de 95,84km.

A área total do Distrito Federal, de acordo com a Companhia de Desenvolvimento do Planalto Central - CODEPLAN é de 5.789,16 km², equivalendo a 0,06% da superfície do País. As novas regiões administrativas criadas a partir de 2003, ainda não tiveram os seus desmembramentos ratificados pela Câmara Distrital. Destaca-se que no âmbito das áreas rurais foram incluídas as áreas relativas aos parques nacionais, reservas florestais, proteção ambiental, etc.

O Distrito Federal apresenta, como limites naturais, o rio Descoberto a Oeste e o rio Preto, a Leste. Ao Norte e ao Sul, o é limitado por linhas retas, sendo, ao Norte, com os municípios de Planaltina de Goiás, Padre Bernardo e Formosa; ao Sul com Luziânia, Cristalina, Santo Antônio do Descoberto e Cidade Ocidental, todos do Estado de Goiás; a Leste com o município de Unaí, pertencente ao Estado de Minas Gerais e Formosa, no Estado de Goiás, e a Oeste com os municípios de Santo Antônio do Descoberto e Padre Bernardo, também do Estado de Goiás.

Relação entre o Governo do Distrito Federal e o BNDES

O Bndes tem contribuído com do desenvolvimento do Distrito Federal há alguns anos. Esse apoio se materializa através de vários contratos que alavancaram projetos de infraestrutura e transportes.

Atualmente, o GDF negocia o PEF II que tem como Finalidade a complementação das fontes de financiamento tanto para a aquisição dos trens, equipamentos e peças sobressalentes, bem como para a modernização tecnológica da frota e dos sistemas atuais da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal, no valor de até R$ 30.000.000,00 (trinta milhões de reais); e, a construção de terminais de passageiros de ônibus urbanos no Setor O Norte, em Ceilândia - DF, e nas Quadras AC 119 e AC 401, em Santa Maria - DF, no valor total de até R$ 11.412.000,00 (onze milhões, quatrocentos e doze mil reais).

Outra operação em negociação é que pretende financiar o Projeto de Reestruturação da CEB D, por meio da liquidação de dívidas e internalização aportando os valores relativos a amortizações e pagamentos de encargos financeiros à Companhia promovendo fluxo financeiro para os investimentos da distribuidora. A operação busca recursos de cerca de 604 milhões de reais.

Folha nº: 108
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 79.290-9

CONTRATOS FIRMADOS ENTRE O GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL E O BNDES

Nº CONTRATO	OBJETO	DATA ASSINATURA	DATA TÉRMINO	VALOR
A) OPERAÇÕES DE CRÉDITO EM EXECUÇÃO				
97.2.215.3.1	Conclusão do Projeto de Implantação do Metrô DF	03/09/1997	15/09/2012	R$ 236.817.490,00
97.2.215.3.2	Conclusão do Projeto de Implantação do Metrô DF	03/09/1997	15/09/2012	R$ 17.671.600,00
09.2.0418.1	Aquisição de 12 Trens Metroviários e Equipamentos do Metrô	23/07/2009	15/08/2024	R$ 260.318.000,00
09.2.0494.1	Complementação Transporte Coletivo Eixo Sul- recursos do Programa Emergencial de Financiamento - PEF	05/08/2009	15/08/2018	R$ 27.608.000,00
B) OPERAÇÕES DE CRÉDITO EXECUTADAS				
92.2.085.31/19 e 27	IMPLANTAÇÃO DO METRÔ DO DF - RENEGOCIADOS COM A STN EM 1999 - PAF	02/04/1992	1999	Cr$ 236.022.663.528,85
82.1.010.4.1/17	MELHORIA DAS CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE ESTRADAS VICINAIS	26/11/1982	16/06/1994	Cr$ 189.690.540,12
82.1.010.4.2/25	MELHORIA DAS CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE ESTRADAS VICINAIS	26/11/1982	16/06/1994	Cr$ 190.289.435,25
84.2.304.41/18	MELHORIA DAS ESTRADAS DO DF	28/12/1984	15/12/1995	Cr$ 5.367.134.653,00
84.2.304.41/26	MELHORIA DAS ESTRADAS DO DF	28/12/1984	15/12/1995	Cr$ 4.877.312.682,00

SFL PL 1299 /2012 Folha Nº 000116

Folha nº: 109
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 79.220-9

1.8 – Dados Econômico-Financeiros (extraídos dos três últimos balanços)

Valores em R$1,00.

Valores R$ mil	2008	2009	2010	Atual 2011
Receita Corrente Líquida	9.626.476.275,59	10.254.998.540,21	11.485.148.499,11	12.859.741.832,57
Total Operações de Crédito	149.923.377,22	274.519.319,46	292.024.092,01	153.228.645,92
Amortização+juros+encargos da dívida	214.094.944,91	253.978.624,05	269.217.870,31	290.750.706,33
Dívida Consolidada Líquida	1.543.195.564,25	1.777.577.680,20	2.081.760.992,01	2.046.859.127,53

	Indicadores	2008	2009	2010	Atual 2011	Limite[1]
1	Dívida Consolidada Líquida / Receita Corrente Líquida	16,03%	17,33%	18,13%	15,92%	200%
2	Operações de Crédito / Receita Corrente Líquida	1,56%	2,68%	2,54%	1,19%	16%
3	Amortizações, Juros e Encargos / Receita Corrente Líquida	2,22%	2,48%	2,34%	2,26%	11,5%
4	Saldo Global de Garantias / Receita Corrente Líquida	0%	0%	0%	0%	22%
5	Operações ARO / Receita Corrente Líquida	0%	0%	0%	0%	7%
6	Operações de Crédito / Despesas de Capital	11,57%	16,86%	22,61%	11,67%	100%
7	Despesa Total com Pessoal / Receita Corrente Líquida	42,42%	43,45%	43,40%	46,10%	49%

Fonte : Relatórios Resumidos da Execução Orçamentária e de Gestão Fiscal do Distrito Federal.

SEL FL 1299 /2012 Folha Nº 000117

Folha nº: 110
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 79.220-9

2 – O Projeto

2.1 – Objetivos e Metas

Tendo em vista a melhoria do sistema viário e dos equipamentos urbanos voltados ao atendimento da demanda para a Copa das Confederações e a Copa do Mundo de 2014, bem como estabelecendo um legado à população do Distrito Federal e Entorno, este projeto tem como objetivos:

- Implantação do Corredor Eixo Norte com a implantação de um sistema de transporte BRT (Bus Rapid Transit) com operação por controle operacional inteligente;
- Redução da emissão de poluentes com formação de uma frota de ônibus ecológicos, para atendimento da demanda turística durantes os enventos supracitados e, posteriormente, para o incremento do transporte no Corredor Eixo Norte;
- Revitalização dos Setores Centrais de Brasília.

CORREDOR EIXO NORTE

O Corredor Eixo Norte consiste na implantação de um sistema de transporte BRT (*Bus Rapid Transit*) com operação regulada por sistema de planejamento, gestão e controle operacional inteligente circulando em faixa exclusiva e preferencial, com a utilização de veículos de padrão diferenciado, estações localizadas no canteiro central com embarque em nível e pagamento antecipado nas estações.

O Sistema de transporte Eixo Norte terá acessibilidade universal, inclusive para os usuários com necessidades especiais, pedestres e ciclistas, buscando melhores condições de conforto e segurança, além de a qualidade urbana das áreas do entorno dos projetos.

Na especificação dos sistemas tecnológicos e de automação do BRT serão consideradas as diversas tecnologias disponíveis para controle de movimentação e supervisão do tráfego do BRT, da própria operação do sistema, da infraestrutura de transporte público e seus componentes operacionais (veículos). Serão estabelecidos os serviços básicos a serem desenvolvidos em relação aos subsistemas de supervisão e controle da circulação dos veículos, com relação a controle semafórico, bem como sistemas de controle para monitoramento, fiscalização, operação e gestão dos serviços, segurança, planejamento operacional, integração, interoperabilidade, arrecadação e informação ao usuário.

O referido projeto atenderá às populações de Planaltina, Sobradinho e das cidades situadas no Entorno Norte do Distrito Federal, tais como Planaltina de Goiás e Formosa. Tem como principais metas:

- melhoria da qualidade de vida da população, mediante a disponibilização de serviço de transporte público regular, confiável e seguro, que permita a mobilidade sustentável e acessibilidade para realização das atividades que a vida moderna impõe;
- eficiência na prestação dos serviços, mediante rede de transporte integrada em regime de racionalidade operacional, priorizando-se os meios coletivos;
- qualidade ambiental efetivada pelo controle dos níveis de poluição atmosférica e sonora e pela proteção do patrimônio histórico e arquitetônico, bem como das diversas áreas residenciais e de vivência coletiva, contra o trânsito indevido de veículos;
- redução dos custos nos deslocamentos no transporte público coletivo para o usuário, com a integração tarifária e física;
- aprimoramento da gestão e da fiscalização do sistema, fortalecendo a regulamentação e reduzindo a informalidade.

SEL PL 1299 /2012 Folha Nº 000118

Folha nº: 119

Processo nº:

Rubrica: Matrícula: 79.200-9

AQUISIÇÃO DE ÔNIBUS ECOLÓGICOS

Serão adquiridos 18 ônibus ecológicos Híbridos que vão atender a demanda turística originada pela Copa das Confederações e pela Copa do Mundo. Posteriormente estes veículos serão utilizados no Sistema de Transporte Eixo Norte, em substituição aos veículos convencionais mais poluentes.

Os veículos são compostos por motores movidos a biodiesel que atuam em conjunto com um motor elétrico, que fica a cargo de empurrar o ônibus em situações de baixa velocidade (inferior a 20 km/h). O motor elétrico é alimentado a baterias que são recarregadas com a energia gerada pelos freios na frenagens.

Este tipo de veículo apresenta economia de combustível de até 35%, além da redução dos níveis de emissões de poluentes de até 90%. Um dos fatores que contribui par isto é que quando o ônibus para o motor a diesel é desligado.

REVITALIZAÇÃO DOS SETORES CENTRAIS

Os objetivos específicos da proposta de requalificação do espaço público na área referem-se à ao fomento do desenvolvimento das atividades existentes, priorizando a circulação de pedestres e a acessibilidade, assim como a reorganização do fluxo de veículos interno aos setores, conforme itens a seguir elencados:

- Reestruturar e qualificar o espaço urbano dos Setores Centrais.
- Aumentar a acessibilidade de pedestres aos diferentes postos de trabalho concentrados nos Setores Centrais.
- Melhorar a qualidade ambiental para os usuários dos Setores Centrais.

Os objetivos gerais relacionados aos objetivos acima referidos são:

- OE1 - Reorganização das calçadas e das áreas de estacionamento.
- OE2 - Melhorar a acessibilidade de pedestres.
- OE3 - Urbanização de espaços públicos intersticiais entre as edificações.
- OE4 - Reordenar o sistema viário.

METAS:

- **OE1:**

Meta 1 – Disciplina das áreas de estacionamento
Meta 2 – Aumento do espaço livre de circulação para pedestres
Meta 3 – Aumento da segurança para pedestres

- **OE2**

Meta 1 – Melhoria das condições de circulação de pessoas nos Setores
Meta 2 – Aumento da segurança para os pedestres

- **OE3**

Meta 1 – Aumento da segurança para os pedestres
Meta 2 – Requalificação de um espaço atualmente degradado

- **OE4**

Meta 1 – Melhoria da fluidez no tráfego
Meta 2 – Redução da quantidade de conflitos viários na área
Meta 3 – Aumento das alternativas de aos Setores

Para a consecução desses objetivos é necessária a execução de diversos projetos de arquitetura e engenharia, a saber:

- Projeto Geométrico, que abarca Projeto Planimétrico e Projeto Altimétrico
- Levantamento Geotécnico
- Projeto de Pavimentação
- Projeto de Drenagem Pluvial
- Projeto de Sinalização

SFL PL 1299 /2012 Folha Nº 000119

Folha nº: 112
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 79.220-9

- Projeto de paisagismo

Atualmente, podemos afirmar que as cidades vivem um momento de crise da mobilidade urbana, pois é fato que a frota nacional aumenta demasiadamente a cada ano, provocando, assim, o cenário atual que, além de saturar a malha viária de nossas cidades, causa inúmeros prejuízos ao meio ambiente, entre eles ao nosso patrimônio urbanístico. Neste sentido, os projetos supra citados estão em sinergia, visando o melhoramento deste cenário.

2.2 – Fundamentação

Em um mundo cada vez mais globalizado, as cidades tendem a se expandir e se desenvolver de forma eficiente e competitiva. Nesse sentido, a transformação rápida que vem ocorrendo nos espaços urbanos, atendendo unicamente aos interesses de especuladores imobiliários e desrespeitando os interesses coletivos causa danos irreversíveis à sociedade.

Neste viés, é possível afirmar que as cidades brasileiras vivem um momento de crise da mobilidade urbana, pois é fato que a frota mundial aumenta demasiadamente a cada ano, impingindo assim, este cenário que além de saturar a malha viária de nossas cidades causa inúmeros prejuízos ao meio ambiente, entre eles o efeito estufa.

O sistema de transporte público do Eixo Norte apresenta problemas conforme a seguir: Linhas entre muitas origens e destinos com baixa frequência de viagens; Ausência de prioridades para o transporte coletivo; Superposição de linhas nos trechos situados na BR-020; Baixa utilização dos veículos e quilometragem elevada; Terminais de ônibus apresentam conservação precária; Baixa acessibilidade espacial e temporal ao sistema de transportes nas áreas de menor ocupação e nos horários de entrepico.

O Distrito Federal, pelas suas características econômicas, apresenta um crescimento exponencial da frota de veículos de transporte individual em detrimento do transporte coletivo, conforme podemos verificar pelos dados do Departamento de Trânsito:

FROTA DE VEÍCULOS REGISTRADOS POR COMBUSTÍVEL, SEGUNDO O TIPO DE VEÍCULO
DISTRITO FEDERAL - FEVEREIRO DE 2011

TIPO DE VEÍCULO	TOTAL	COMBUSTÍVEL					
		ÁLCOOL	GASOLINA	DIESEL	ÁLCOOL e GASOLINA	GÁS NATURAL VEICULAR (1)	OUTROS
TOTAL	1 249 928	61 000	661 843	70 753	435 284	1 863	19 185
AUTOMÓVEL	925 284	56 740	471 426	754	394 889	1 467	8
MOTOCICLETA	137 962	19	132 565	3	5 369	0	6
CAMINHONETE	61 934	529	15 627	21 714	23 822	239	3
CAMIONETA	60 582	3 695	38 247	8 824	9 669	146	1
CAMINHÃO	21 929	8	81	21 840	0	0	0

SEL FL 1299 /2012 Folha Nº 000120

Folha nº: 113
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 17.290-9

REBOQUE	15 755	1	0	0	0	0	15 754
UTILITÁRIO	9 203	3	3 795	3 886	1 511	7	1
ÔNIBUS	8 655	1	3	8 650	0	0	1
MICRO-ÔNIBUS	4 652	3	96	4 528	23	1	1
SEMIRREBOQUE	2 630	1	0	0	0	0	2 629
OUTROS	1 342	0	3	554	1	3	781

As informações do Detran permitem verificar ainda a baixa utilização de combustíveis alternativos e menos poluentes.

Assim sendo, a política de mobilidade urbana é uma das necessidades emergentes dos municípios, inclusive do DF e entorno, a qual inclui temas como a acessibilidade, os passeio públicos, estacionamentos, transporte coletivo, entre outros.

Os projetos objetos dessa Consulta Prévia visam o atendimento da demanda de pessoas, veículos e congeneres para a Copa das Confederações e a Copa do Mundo de 2014, bem como estabelecendo um legado à população do Distrito Federal e Entorno. Salientamos que os projetos estão embasados no Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (PDTU), de 2010, elaborado pelo Governo do Distrito Federal.

A MOBILIDADE EM BRASILIA

A mobilidade urbana é um atributo das cidades e se refere à facilidade de deslocamentos de pessoas e bens no espaço urbano. Tais deslocamentos são feitos através de veículos, vias e toda a infra-estrutura (vias, calçadas, etc.) que possibilitam esse ir e vir cotidiano. Isso significa que a mobilidade urbana é mais do que o que chamamos de transporte urbano, ou seja, mais do que o conjunto de serviços e meios de deslocamento de pessoas e bens. É o resultado da interação entre os deslocamentos de pessoas e bens com a cidade.

Por exemplo, a disponibilidade de meios (automóveis, ônibus, metrôs, bicicletas, etc.) e infra-estrutura adequados para os deslocamentos de pessoas e bens numa área da cidade, pode ajudar a desenvolver tal área. Do mesmo modo, uma área que se desenvolve, vai necessitar de meios e infra-estrutura adequados para os deslocamentos das pessoas e bens naquele local.

Pensar a mobilidade urbana é, portanto, pensar sobre como se organizam os usos e a ocupação da cidade e a melhor forma de garantir o acesso das pessoas e bens ao que a cidade oferece (locais de emprego, escolas, hospitais, praças e áreas de lazer) não apenas pensar os meios de transporte e o trânsito. Parece um pouco óbvio mas se olharmos nossas cidades, veremos que, muitas vezes, o carro parece mais importante que as pessoas. Precisamos inverter essa lógica e privilegiar as pessoas e suas necessidades de deslocamento, para garantir o acesso amplo e democrático à cidade e ao que ela oferece.

Brasília, como disse Lucio Costa é a cidade que ele inventou. Fruto de concurso público em 1956, a capital do Brasil já nasceu histórica, e decorrente deste fato expressa sua singularidade no que tange o urbanismo brasileiro. Sua concepção urbana se traduz em quatro escalas distintas: a monumental, a residencial, a gregária e a bucólica.

O Plano Piloto de Brasília foi planejado para abrigar uma população em torno de quinhentos mil habitantes, devendo-se ressaltar que, em 1960, a população de Brasília já era de aproximadamente 140 mil habitantes. Em 1961 o território do Distrito Federal já possuía, além da prefeitura de Brasília, sete subprefeituras: Gama, Taguatinga, Planaltina, Sobradinho, Brazlândia, Núcleo Bandeirante e Paranoá.

SEL FL 1299 /2012 Folha Nº 000121

Folha nº: 114
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 72220-9

Estes núcleos urbanos surgem antes mesmo da inauguração da capital, e são a gênese da ocupação polinucleada do território do DF, que persiste até os dias de hoje.

Em 1970, a população de Brasília passa para 537,5 mil habitantes, representando uma taxa média anual de crescimento de 14,3% ao ano, com um saldo migratório anual da ordem de 30 mil pessoas.

Nas décadas de 1970 a 1980 ocorre a efetiva ocupação do Plano Piloto e uma expressiva expansão das cidades de Taguatinga, Gama, Sobradinho e Ceilândia, o DF passou de 537,5 mil para 1,1 milhão de habitantes, praticamente dobrando sua população. A estimativa populacional para o DF, hoje, é de 2,4 milhões de habitantes, divididos em 29 Regiões Administrativas, o triplo daquelas existentes na década de 1980.

O Sistema Viário do Plano Piloto projetado previu a fluidez do deslocamento de automóveis que trafegariam pelas vias sem sinalização semafórica, fazendo uso de cruzamentos em diferentes níveis, as famosas "tesourinhas", e das rotatórias no ordenamento do trânsito de veículos.

Essas facilidades permitiriam que os cidadãos se deslocassem de um lado a outro da cidade sem transtornos e em tempo recorde. Tal situação perdurou durante anos após a inauguração da cidade, porém a ocupação territorial proposta favoreceu e estimulou o uso do transporte individual que associado à expansão da rede viária levou à fixação de áreas residenciais distantes dos locais de trabalho, induzindo um padrão de ocupação disperso, com repercussões na mobilidade urbana.

Dados divulgados pelo Detran/DF apontam que a frota, em agosto de 2007, era de 938.023 veículos. Em 2011, o DF tem 2,4 milhões de moradores, e para cada 2,5 habitantes existe um carro. Onde, o transporte individual responde por 52% das viagens motorizadas.

Essa nova realidade trouxe uma sobrecarga para o sistema viário, tornando-se crítica também a demanda por espaços para o trânsito de pedestres e ciclistas no interior das Regiões Administrativas e nos movimentos de circulação entre elas.

Nesse sentido podemos perceber que a mobilidade urbana é um assunto de grande relevância para o DF, fomentado pelo advento da Copa das Confederações e da Copa do Mundo de 2014.

EIXO NORTE

Segundo o PDTU, em seu item ***10.2 Alternativa Recomendada***, recomenda-se adotar no Distrito Federal a solução de melhor resultado econômico, a Alternativa 1, e no Entorno a solução que promova a melhoria da acessibilidade e da mobilidade daquela população, isto é:

- implantar a Alternativa 1 no DF, conforme especificado, e
- adotar a integração operacional e tarifária para as linhas do Entorno imediato, conforme considerado na alternativa 2,

Esta proposição prevê ações de caráter institucional, operacional e física, conforme indicado a seguir:

- Implantação de integração operacional e tarifária do STPC/DF e, posteriormente, deste com as linhas do serviço semiurbano dos municípios do Entorno imediato;
- **Implantação de corredores rodoviários de transporte** nos Eixos Oeste, Sul, Sudoeste, **Norte**, com possibilidade de expansão até as cidades do Entorno imediato;
- Implantação de sistema de média capacidade de transporte na W3 (metrô leve / ônibus);
- Aumento da capacidade operacional do metrô – aquisição de 12 novos trens, redução do intervalo no tronco para 3 min.; abertura de cinco novas estações; início da Construção da expansão à Asa Norte (estação SCN);
- Fortalecimento da capacidade de gestão do transporte público coletivo;
- Fortalecimento da capacidade gestão e operação do trânsito e do sistema viário;

SFL PL 1299 /2012 Folha Nº 000122

Folha nº: 115
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 79.290-9

- Formulação jurídico-institucional para unificar a gestão do transporte público coletivo que serve à região do Entorno com o a do STPC/DF;
- Regularização dos contratos de delegação dos serviços do STPC/DF;
- Renovação e adequação da frota do STPC/DF;
- Implantação da Câmara de Compensação de Receitas e Créditos;
- Consolidação de rede de vias arteriais do Distrito Federal.

Os Principais ganhos a serem obtidos com a realização do projeto são:

- melhoria da qualidade de vida da população, mediante a disponibilização de serviço de transporte público regular, confiável e seguro, que permita a mobilidade sustentável e acessibilidade para realização das atividades que a vida moderna impõe;
- eficiência na prestação dos serviços, mediante rede de transporte integrada em regime de racionalidade operacional, priorizando-se os meios coletivos;
- qualidade ambiental efetivada pelo controle dos níveis de poluição atmosférica e sonora e pela proteção do patrimônio histórico e arquitetônico, bem como das diversas áreas residenciais e de vivência coletiva, contra o trânsito indevido de veículos;
- redução dos custos nos deslocamentos no transporte público coletivo.

O referido projeto atenderá às populações de Planaltina, Sobradinho e das cidades situadas no Entorno Norte do Distrito Federal, tais como Planaltina de Goiás e Formosa. Em números, a população beneficiada pelo projeto é apresentada na tabela a seguir:

CIDADE	POPULAÇÃO DIRETA	POPULAÇÃO INDIRETA
Planaltina-DF	171.303 hab.	
Sobradinho-DF	128.789 hab.	
Planaltina de Goiás-GO	81.649 hab.	
Formosa-GO	100.085 hab.	
Distrito Federal		2.490.737 hab
TOTAL	481.826 hab	2.490.737 hab

ÔNIBUS ECOLÓGICO

Durante os dois grandes eventos esportivos que serão realizados em Brasília a demanda por transporte coletivo na região central de Brasília terá um aumento considerável. Disponibilizar um transporte de qualidade e com redução na emissão de poluentes agregará valor ao sistema de transporte do Distrito Federal, sendo posteriormente disponibilizado para o atendimento as demais linhas que atendem a Capital.

REVITALIZAÇÃO DOS SETORES CENTRAIS

O Programa de Revitalização dos Setores Centrais de Brasília, como já referido, atende ao Plano Diretor de Ordenamento Territorial. De acordo com o art.110 do PDOT, a revitalização deverá ser promovida por meio de intervenções nas Áreas de Revitalização indicadas no Anexo II, Mapa 3 e Tabela 3D da Lei Complementar, entre as quais encontra-se a Área de Revitalização dos Setores Centrais, compreendendo os setores Comercial, Bancário, de Autarquias, Hoteleiro, Incluindo a Quadra 901 do Setor de Grandes Áreas Norte, de Diversões, de Rádio e Televisão Sul e Norte e de Recreação Pública Norte, na Região Administrativa do Plano Piloto.

Os setores centrais do Plano Piloto estão inseridos no perímetro de proteção do Conjunto Urbanístico de Brasília, tombado como Patrimônio Histórico Nacional e reconhecido como Patrimônio Cultural da Humanidade pela Organização das Nações Unidas para a Educação, Ciência e Cultura (UNESCO).

SFL PL 1297/2012 Folha Nº 000123

Folha nº: 116
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 29.220-9

Integram os setores centrais a Plataforma Rodoviária, os Setores Bancários, de Autarquias, Comerciais, de Diversões, Hoteleiros, Médicos-Hospitalares e de Rádio e Televisão, localizados na parte sul e norte do Plano Piloto.

Esses setores fazem parte da denominada escala gregária, que se caracteriza por espaços mais densamente utilizados, propícios ao encontro, nos quais são permitidos usos diversificados e onde foi prevista a verticalização da paisagem.

A área central do Plano Piloto desempenha importante papel na concentração dos empregos do Distrito Federal, sendo sede de empresas privadas e órgãos públicos. De acordo com a Pesquisa de Emprego e Desemprego (PEDDF), o ramo de serviços agrega 58,23% dos trabalhadores, seguido pela administração pública (16,43%) e pelo comércio (15,23%). A Região Administrativa de Brasília, segundo a mais recente pesquisa RAIS (Relatório Anual de Informações Sociais) do Ministério do Trabalho de 2005 concentra 67,81% dos empregos do DF e 33,11% dos estabelecimentos formais.

De acordo com dados recentemente coletados no âmbito dos estudos do Plano Diretor de Transportes Urbanos, estima-se que nos Setores Centrais de Brasília circulem 76.000 pessoas. Parte desse público é constituído de trabalhadores das áreas comerciais, escritórios e instituições localizadas nesses Setores e parte da população flutuante que se dirige aos Setores Centrais na busca de serviços e comércio.

Por um lado, o fluxo de pessoas bens e serviços durante os dias úteis da semana nos setores centrais reflete a vitalidade das áreas onde, entretanto, a mobilidade encontra-se bastante prejudicada. Para os pedestres, o espaço livre público carece da manutenção e implantação de calçadas adequadas à circulação dos diferentes tipos de freqüentadores dessas áreas. Além disso, a arborização e a iluminação pública são insuficientes para garantir adequada qualidade ambiental urbana.

A atração de enorme quantidade de veículos para essa área implica a presença de grandes bolsões de estacionamento e a utilização de áreas improvisadas, promovendo a degradação progressiva do espaço livre público e a obstrução sistemática do sistema viário de acesso aos setores e às edificações, para os pedestres e para os veículos de serviços públicos (bombeiros, ambulâncias, veículos de manutenção de redes de infraestrutura). Tal fato implica situações de perigo e insegurança a muitas áreas.

Por outro lado, os setores centrais caracterizam-se pelo esvaziamento à noite e nos finais de semana, como resultado da setorização de funções e da proibição do uso residencial nas normas de uso do solo. Como conseqüência estes espaços se tornaram em em ambiente marginalizado e evitado pela.

Diante desta dupla realidade – grande movimento de pessoas e situações inadequadas à circulação e ao estar – a intervenção nestas áreas, seja de caráter físico (reabilitação urbana), seja no uso e conteúdo dos espaços construídos (revitalização urbana), torna-se fundamental para atender aos compromissos governamentais com a preservação e valorização do Conjunto Urbanístico de Brasília.

2.3 – Investimentos e Implantação

Estima-se 6 (seis) terminais de ônibus 3 (três) novos e 3 (três) existentes e 30 (trinta) estações distribuídas ao longo das linhas troncais deste Corredor. A extensão total do Corredor Eixo Norte é de 68,8 km, sendo 61,7 Km de faixa exclusiva e 7,0 km de tráfego compartilhado (DF-002 – Eixo Rodoviário Norte), com a seguinte configuração básica:

Origem:

- Terminal Rodoviário de Sobradinho I;
- Terminal de Sobradinho II (a ser construído);
- Terminal Rodoviário de Planaltina;
- Terminal Mestre D´Armas (a ser construído).

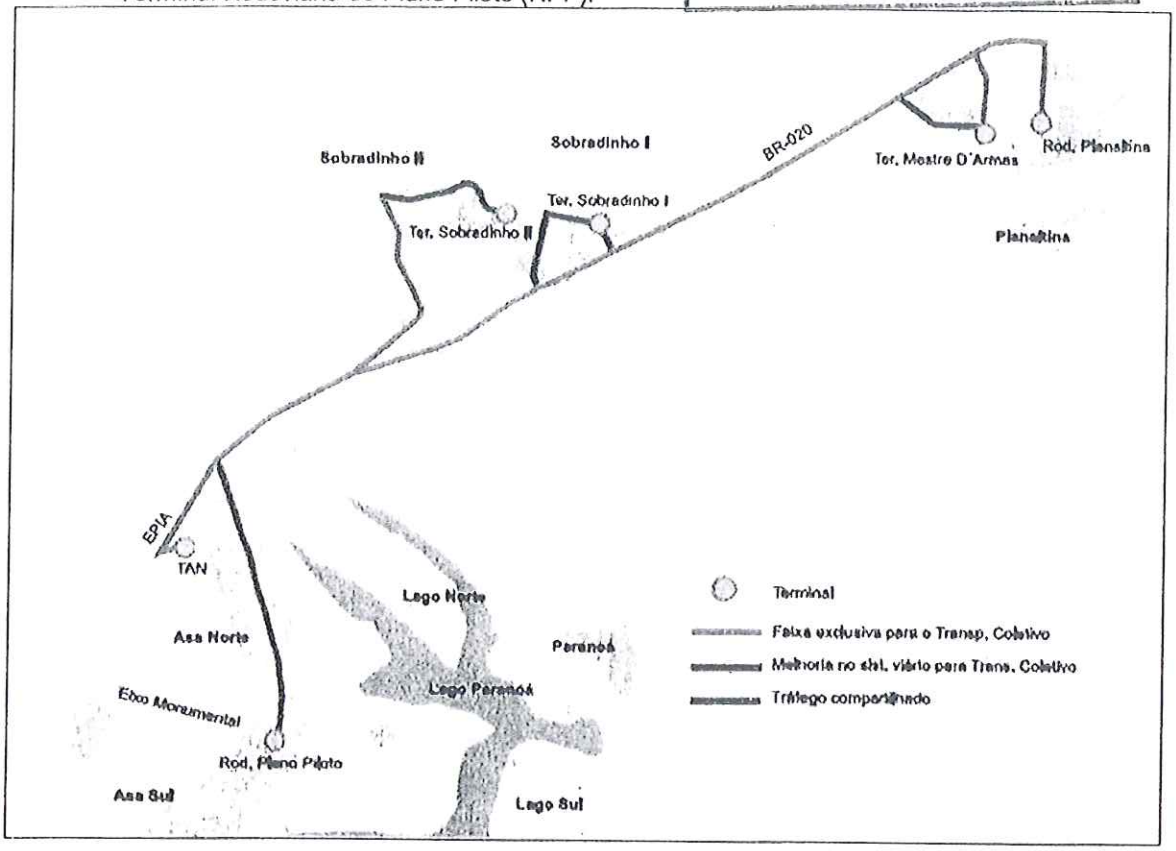
Destino:

- Terminal Asa Norte - TAN (planejado);

SFL PL 1299 /2012 Folha Nº 000124

Folha nº: 117
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 79.220-9

• Terminal Rodoviária do Plano Piloto (RPP).



Para atender o novo modelo operacional proposto, devem ser realizadas adequações na infraestrutura viária para permitir a fluidez e a exclusividade do Corredor de Transportes, englobando obras de arte especiais (23 obras de arte especiais, 3.224 metros lineares), 30 passarelas para pedestres, retornos nas vias, sistema de drenagem pluvial e a previsão de obras complementares. O Corredor irá operar, basicamente, em faixa exclusiva adjacente ao canteiro central das vias com pista dupla, e com baias de ultrapassagem junto às estações de transferência.

Propõe-se a implantação de estações de transferência localizadas no canteiro central. O embarque e desembarque de passageiros deve ser realizado no mesmo nível da porta de acesso dos ônibus, possibilitando aos usuários conforto e rapidez.

- **Gestão e aspectos operacionais**

O Governo do Distrito Federal estabeleceu como uma das metas de seu Programa de Governo a implantação do Sistema de Transporte do Eixo Norte, ligando as Regiões Administrativas de Planaltina e Sobradinho ao Plano Piloto. Esse estudo é parte de uma política de transportes que privilegia o transporte coletivo em detrimento do transporte individual, favorecido até hoje pelas políticas públicas. Situação esta que se mostra insustentável, pela impossibilidade de aumento permanente do sistema viário e pelos impactos urbanos e ambientais decorrentes de tal prática.

O estudo para o Eixo Norte consiste na implantação de um Sistema de Transporte com operação regulada por sistema de controle operacional inteligente, circulando em faixa exclusiva e preferencial, com a utilização de veículos de padrão diferenciado, estações localizadas no canteiro central com embarque em nível e pagamento na estação.

O referido projeto atenderá às populações de Planaltina, Sobradinho e das cidades situadas no Entorno Norte do Distrito Federal, como Planaltina e Formosa em Goiás. O sistema atual apresenta características que o projeto pretende modificar, são elas: Linhas entre muitas origens e destinos com baixa frequência de viagens; Ausência de prioridade para o Transporte Coletivo; Superposição de linhas nos trechos situados na BR-020; Baixa utilização dos

SEL PL 1299 /2012 Folha Nº 000125

veículos e quilometragem elevada; Terminais de ônibus apresentam conservação precária e baixa acessibilidade espacial e temporal ao sistema de transportes nas áreas de menor ocupação e nos horários de entre pico.

Desta forma, entende-se que o novo sistema, deve: Ligar Planaltina e Sobradinho a dois terminais do Plano Piloto - Asa Norte e Rodoviária do Plano Piloto, por meio de linhas troncais; Considerar a integração da demanda proveniente do Entorno Norte: Planaltina (GO) e Formosa (GO); Adotar tratamento viário prioritário para o transporte coletivo, o que permitirá a operação do sistema nos níveis de desempenho desejados durante os horários de pico; Dispor de infraestrutura de terminais, estações e pontos de parada dotados de requisitos de acessibilidade, conforto, limpeza e segurança; Ter frota renovada e adequada aos serviços previstos - troncais alimentadores, com especificações que atendam aos requisitos de desempenho, conforto e segurança; Dispor de sistema de controle de operação que permita supervisionar a operação, os terminais e as estações em tempo real, permitindo a adoção de providencias para a regularização da operação e correção de problemas operacionais e de segurança no corredor e nas estações; Ser compatível com outros sistemas existentes no Distrito Federal (metrô, ônibus), favorecendo a integração operacional e tarifária, seja na localização das operações para favorecer a transferência de passageiros; Ter a possibilidade de ser implantado em etapas, na medida da necessidade de implantação do serviço ou da infraestrutura de apoio.

O Prazo previsto para implantação do Projeto é de 2,5 anos, sendo o prazo de elaboração de projetos de 9 meses e o de conclusão das obras de 21 meses.

Está em fase de licenciamento, pelo DER/DF, a elaboração de projeto executivo de engenharia e eia/rima, destinado a implantação do sistema de transporte coletivo de passageiros entre as cidades de planaltina, sobradinho e o plano piloto – corredor eixo norte. O prazo previsto para elaboração do EIA/RIMA é de 135 dias.

AQUISIÇÃO DE ÔNIBUS ECOLÓGICOS

Os investimentos para a aquisição dos ônibus ecológicos são da seguinte ordem:

Objeto	Valor Unitário	Valor Total
18 Ônibus Híbridos	1.200.000,00	21.600.000,00

Os veículos serão incorporados a frota da Empresa de Transportes Coletivos de Brasília, sendo utilizados sob sua gestão.

REVITALIZAÇÃO DOS SETORES CENTRAIS

Nos últimos anos, os setores centrais têm sido objeto de intervenções pontuais e setoriais, por vezes desarticuladas, sem um planejamento maior que agregue as ações relacionadas aos diversos temas envolvidos: transporte, circulação, planejamento urbano e obras. O Programa de revitalização dos Setores Centrais de Brasília pretende sistematizar a intervenção sobre diferentes áreas urbanas, contemplando obras de infraestrutura, edificações e equipamentos urbanos.

O Programa de Revitalização dos Setores Centrais de Brasília ainda não foi objeto de licenciamento ambiental, pois não há projeto a ser submetido ao órgão ambiental. O Programa é composto de estudo preliminar de diversos projetos a serem contratados para ulterior execução. Dessa forma, os projetos serão submetidos ao órgão ambiental no momento oportuno, que indicará a pertinência ou não do licenciamento ambiental, em face da natureza das atividades a serem desenvolvidas.

- **O Programa compreende seis setores de atuação:**

1. Setor Comercial Sul;
2. Setores Comercial, Hoteleiro, Médico-Hospitalar e Rádio e Televisão Norte;
3. Espaços de articulação entre os Setores Comercial e Setor de Rádio e TV, norte e sul;
4. Articulação norte-sul, para pedestres e veículos;
5. Setores de Autarquias e Bancário Norte e Sul.
6. Setores Hoteleiro, Médico-Hospitalar e Radio e Televisão Sul.

SEL PL 1299 /2012 Folha Nº 000126

Folha nº: 119
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 17.220-2



Fig. 1 – Setores de atuação do programa

São desenvolvidas 4 linhas de atuação:

1. Intervenções sobre o espaço público:
   - Recuperação ou implantação de calçadas, com implantação de rota acessível com auxílio de piso podotátil;
   - Plantio de espécies arbóreas e recuperação da cobertura gramínea;
   - Remanejamento e adequação da iluminação urbana;
   - Definição de locação de mobiliário urbano;
   - Implantação de sinalização urbana horizontal e vertical;
   - Plantio de espécies arbóreas nos estacionamentos e substituição do piso por blocos de concreto intertravados vazados, onde for possível;
   - Intervenções viárias destinadas a melhorar a orientação espacial, a reduzir conflitos de tráfego;
   - Implantação do sistema viário projetado;
   - Implantação de passarelas de conexão entre edificações;

SFL PL 1299 /2012 Folha Nº 000127

Folha nº: 120
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 79.220-9

- Melhoria e implantação das circulações verticais nis espaços públicos, tais como escadas e rampas.

2. Aplicação dos instrumentos de jurídicos, financeiros e tributários
3. Revisão da legislação de uso e ocupação do solo;
4. Programas sociais voltados à inclusão social da população de baixa renda.

- **Diretrizes para calçadas**

De acordo com as definições dos principais fluxos diários a serem estimulados, foram definidos três níveis de calçadas para cada Setor, em função das possibilidades de implantação e da importância dos fluxos. São definidos passeios de 6,0 m, 3,0m e 1,20m , com as seguintes características:

- Faixa livre ou passeio: área destinada exclusivamente à livre circulação de pedestres, desprovida de equipamentos urbanos ou de infra-estrutura, de mobiliário, de elemento vegetal, de rebaixamento de guias para acesso de veículos ou de qualquer outro tipo de obstáculo ou interferência permanente ou temporária, devendo atender às seguintes características:
  - possuir superfície regular, firme, contínua, uniforme, sem desníveis e antiderrapante sob qualquer condição;
  - ter inclinação longitudinal acompanhando o greide da rua, não superior a 5% (cinco por cento);
  - ter inclinação transversal constante, não superior a 2% (dois por cento);
  - ser livre de qualquer interferência ou barreiras em nível do solo e acima deste;
  - destacar-se visualmente da calçada por meio de cores, ou diferentes materiais em relação às outras faixas da calçada;
  - preservar, por meio de uma área de acomodação, a rota acessível proposta pela faixa livre com alargamentos de passeios nas esquinas;
  - ser livre de emendas ou reparos de pavimento, devendo ser recomposta em toda sua largura, dentro da modulação original, em caso de obras.
- Piso podotátil de alerta, padrão, de alta resistência, demarcando o mobiliário, o elemento vegetal, os locais de travessia e desníveis, com 30 cm (trinta centímetros)
- Faixa de serviço, localizada em posição adjacente ao meio-fio: destina-se à instalação de equipamentos e mobiliário urbano, ao elemento vegetal e a outras interferências tais como tampas de inspeção, grelhas de exaustão e de drenagem das concessionárias de infraestrutura, lixeiras, postes de sinalização e iluminação pública, além da implantação de rebaixamento de meio-fio para fins de acesso às edificações, aos postos de combustíveis e similares.

SEL PL 1299 /2012 Folha Nº 000128

Folha nº: 121
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 79 220-9

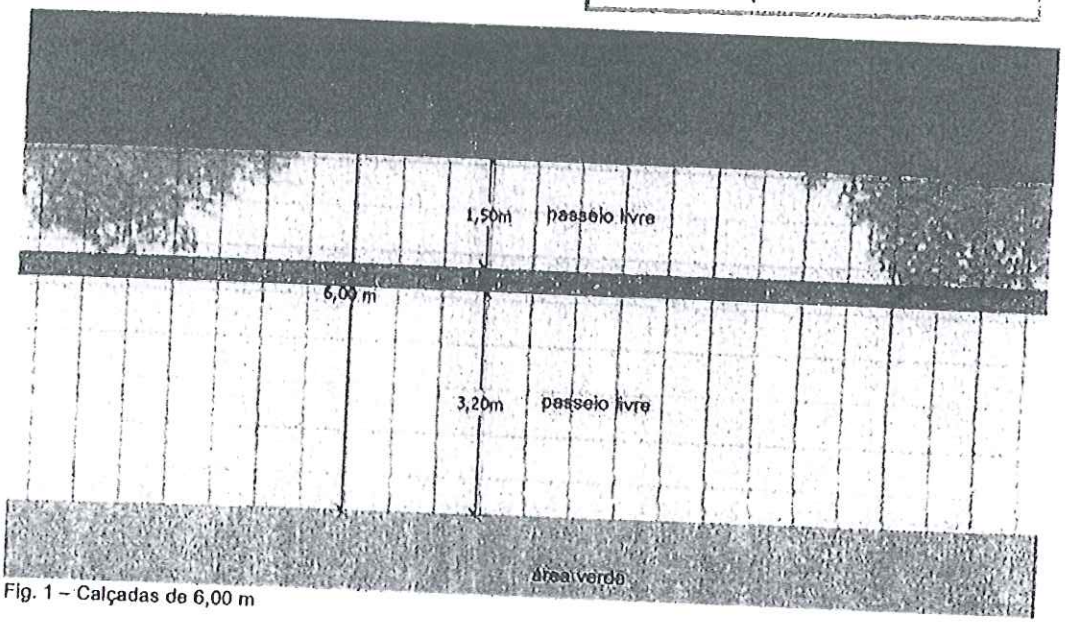


Fig. 1 – Calçadas de 6,00 m

Dever ser previsto nas proximidades das faixas de travessias de vias:

- rebaixamento de meios-fios ou nivelamento entre calçada e via;
- sinalização horizontal e vertical educativa ou de advertência.

- **Diretrizes para o paisagismo**

O projeto de paisagismo tem como objetivo coordenar os espaços com o elemento vegetal, utilizando-o para a orientação da circulação de pedestres e identificação de áreas de estar e lazer.

Deve-se priorizar o plantio de espécies arbóreas sobre as espécies arbustivas e ornamentais. Deve-se priorizar a utilização de espécies nativas da região, encontradas no viveiro da Novacap (lista abaixo), e respeitar as espécies existentes tombadas pelo Decreto n.º 14.783, de 17 de junho de 1993.

A inadequação das espécies ao espaço e uso urbano pode comprometer a segurança dos transeuntes, a estética e a harmonia dos espaços, além de colocar em risco a integridade das plantas e provocar situações de desconforto. O projeto de paisagismo, quanto ao elemento vegetal, deve considerar a largura das calçadas e canteiros, caracterização das vias, presença de fiação aérea e redes subterrâneas de infra-estrutura, recuo das construções, tipologia das construções, características do solo, clima da região, orientação solar, atividades predominantes, levantamento da arborização existente, para então eleger as espécies mais indicadas, os locais corretos e a disposição adequada para sua implantação.

Sugere-se a utilização das seguintes espécies, preferencialmente em mudas em solo acima de 2,0 m :

- Ipês 's
- Pombeiro

SEL FL 1299 /2012 Folha Nº 000129

Folha nº: 122
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 79.220-9

- Jatobá da mata
- Landim

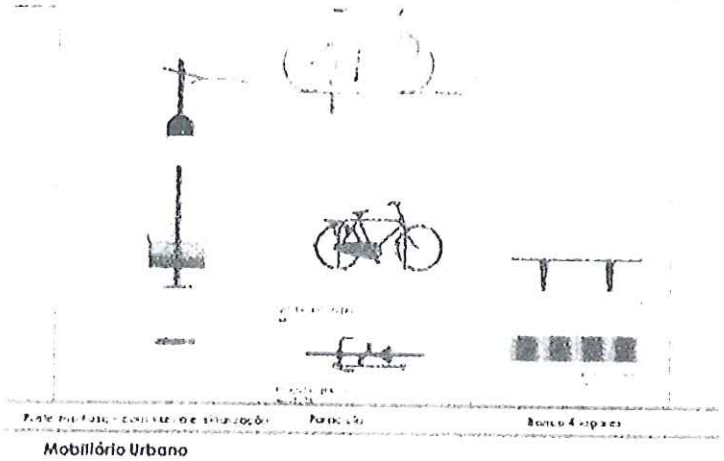
Em mudas em saco plástico com 1,0m a 1,5m de altura, pode-se utilizar as seguintes espécies:

- Oiti
- Copaiba
- Saboneteira
- Capitão da mata
- Quaresmeira

Deverão ser preferenciaImente instaladas mudas de maior porte de modo a criar um efeito imediato na qualidade microclimática da área.

- **Diretrizes do mobiliário urbano**

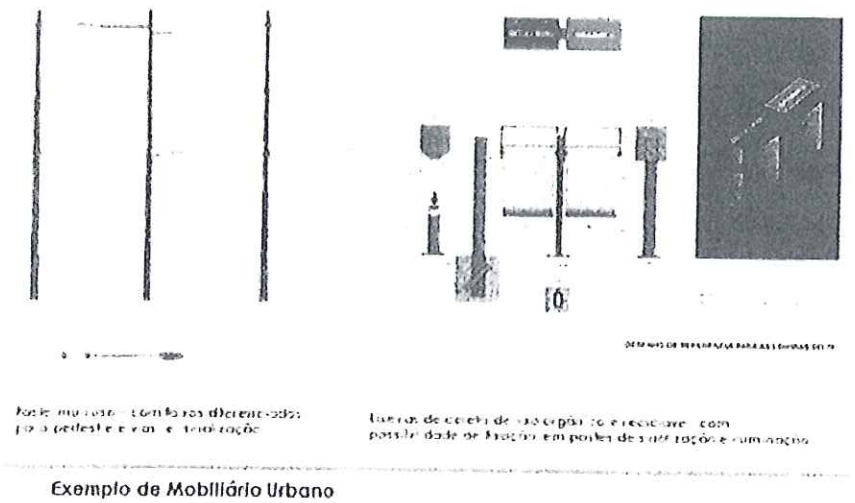
A composição do espaço livre público está diretamente relacionada com o mobiliário urbano. Deverá ser proposta a aglutinação de alguns elementos evitando, assim, a grande freqüência e interferência nas calçadas. Os elementos do mobiliário urbano devem estar distribuídos ao longo da faixa de serviço das calçadas, conforme especificado anteriormente, evitando, assim, a grande freqüência e interferência nas calçadas. No caso das vias, sugerimos a utilização dos elementos do mobiliário urbano tais como: semáforo com sinal sonoro, faixa elevada de pedestre, placas de sinalização e orientação, elemento de iluminação, lixeira, telefone público, floreiras ou outros elementos, de forma agrupada e próxima aos pontos de paradas de ônibus e nas praças, evitando a disposição aleatória que compromete o espaço público e a circulação nas calçadas.



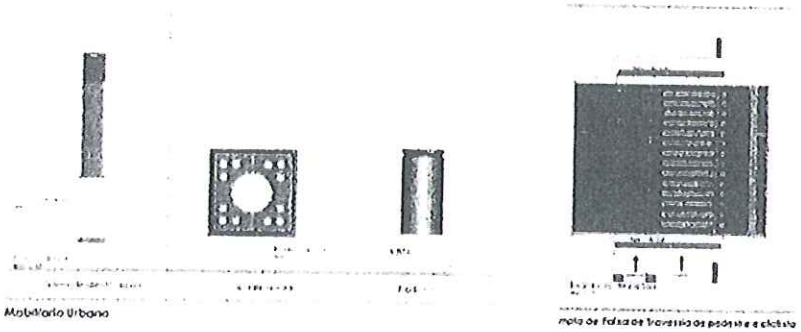
Mobiliário Urbano

SFL PL 1299 /2012 Folha Nº 000130-

Folha nº: 123
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 79 320-5



Exemplo de Mobiliário Urbano



Acessibilidade e mobilidade

Outra diretriz resulta da necessidade de atendimento das demandas de acessibilidade e mobilidade da população. Devem-se adotar soluções urbanísticas que favoreçam e privilegiem a circulação do pedestre, do ciclista e dos portadores de incapacitações físicas locomotoras. As soluções adotadas devem considerar também as demandas da população idosa e infantil.

É imprescindível que todos os espaços, equipamentos e serviços estejam em conformidade com as disposições do Código de Edificações do Distrito Federal, o Decreto Federal no 5.296, de 02 de dezembro de 2004 e a NBR 9050. Esclarecimentos sobre esta diretriz poderão ser obtidos junto a Gerência de Articulação e Mobilidade Urbana da Subsecretaria de Controle Urbano – GEMOB/SUCON.

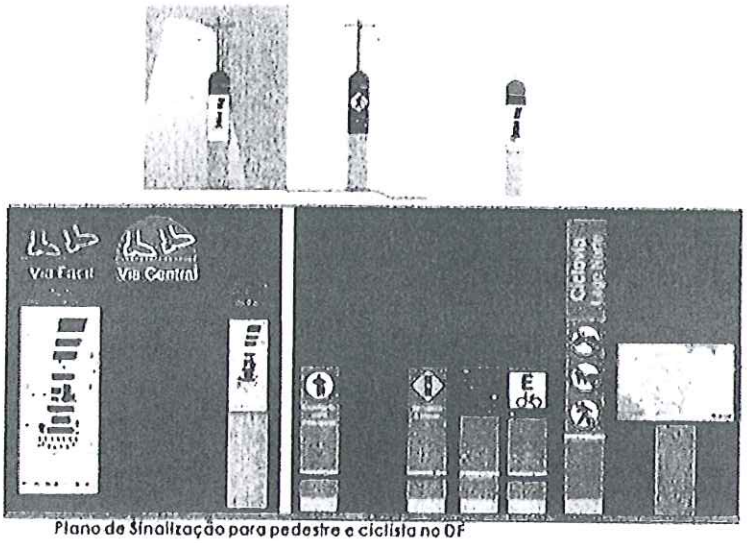
A execução, manutenção e recuperação das calçadas, bem como a instalação de mobiliário urbano, de equipamentos de infraestrutura, de elemento vegetal, de programação visual e sinalização e outros permitidos por lei, nas calçadas, estacionamentos, rampas, acessos, áreas de estar e lazer, edificações ou construções, e faixas para travessia de pedestres deverão contemplar a mobilidade e acessibilidade para todos os usuários, principalmente a pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida, com a utilização de rotas acessíveis concebidas de forma contínua e integrada

SFL Fl. 1299 /2012 Folha Nº 000131

Folha nº: 124
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 79 290-9

por convenientes conexões. O conforto e segurança deverão ser assegurados nas calçadas e travessias projetadas e implantadas, de forma a não causar riscos de acidentes, minimizando-se as interferências decorrentes do tráfego de veículos.

Conseguir a acessibilidade urbana é uma etapa essencial para a melhoria global do ambiente urbano e a manutenção da viabilidade econômica das cidades.



Plano de Sinalização para pedestre e ciclista no DF

- **Drenagem**

A implantação do projeto poderá provocar um aumento do escoamento superficial como conseqüência da impermeabilização da área. Portanto, visando atenuar este impacto, deve-se adotar parâmetros de uso e ocupação do solo compatíveis com um sistema de drenagem de águas pluviais eficaz para a área, aliado a um tratamento paisagístico que absorva a drenagem superficial. Desta forma busca-se conseguir benefícios, tais como:

- redução de gastos com manutenção das vias públicas;
- valorização das propriedades existentes na área beneficiada;
- escoamento rápido das águas superficiais, facilitando o tráfego por ocasião das precipitações;
- eliminação da presença de águas estagnadas e lamaçais;
- recuperação de áreas alagadas ou alagáveis;
- segurança e conforto para a população habitante ou transeunte pela área de projeto;
- redução dos riscos de enchentes e processos erosivos, nas enxurradas;
- redução do impacto visual do sistema de drenagem na paisagem urbana.

SEL FL 1299 /2012 Folha Nº 000132

Folha nº: 125

Processo nº:

Rubrica: Matrícula: 79.220-9

2.4 – Quadro de Usos e Fontes

QUADRO USOS E FONTES

Data Base: Dezembro 2011 – Valores de Dívida: Junho 2011

Moeda: R$ Milhões

USOS				
ITENS	**REALIZADO**	**A REALIZAR**	**TOTAL**	**% sobre Investimento Total**
Estudos, Projetos e Tecnologia		81.090.593,69	81.090.593,69	13,34
Obras, Instalações e Outros		526.657.999,39	526.657.999,39	86,66
Equipamentos Nacionais				
Treinamento				
Outros (especificar)				
Terrenos* (desaproriações, aquisições)				
Equipamentos Importados* (valor FOB)				
Investimento Total		607.748.593,08	607.748.593,08	100,00

FONTES				
ITENS	**REALIZADO**	**A REALIZAR**	**TOTAL**	**% sobre Investimento Total**
Tesouro Municipal / Estadual		60.774.859,31		10%
Recursos do BNDES		546.973.733,77		90%
· FINEM Direto				
· FINEM Indireto				
· FINAME				
· Capital de Risco				
Outros (especificar)				
Caixa Econômica Federal				
Outros				
Investimento Total		607.748.593,08		100%

*não considerado para fins de cálculo da participação do BNDES

** A contrapartida do GDF a negociar.

SPL PL 1297/2012 Folha Nº 00133

Folha nº: 126

Processo nº:

Rubrica: Matrícula: 79.220-3

2.7 PROPOSIÇÃO DE CONDIÇÕES FINANCEIRAS

O apoio da linha de financiamento BNDES Estados se baseia nas diretrizes do produto **BNDES Finem**, com algumas condições específicas, considerando que pela importância deste aporte de capital e alcance social, gostaríamos de solicitar enquadramento especial para esta operação financeira, sendo:

Taxa de juros

Apoio direto
Custo Financeiro + Remuneração + Básica do BNDES + Taxa de Risco de Crédito

a) Custo Financeiro: TJLP.

Observação: o Custo Financeiro será **Cesta** para operações com empresas cujo controle seja exercido, direta ou indiretamente, por pessoa física ou jurídica domiciliada no exterior, destinadas a investimentos em setores de atividades econômicas não enumerados pelo **Decreto nº 2.233/97**

b) Remuneração Básica do BNDES: 0,9% a.a.

c) Taxa de Risco de Crédito: 1,0% a.a.

d) Taxa de Intermediação Financeira: 0,5% a.a.

Participação máxima do BNDES
90% dos itens financiáveis.

Prazos:

Total: 240 meses;
- Utilização e carência: 24 meses;
- Amortização: 216 meses.

Declaramos que as informações contidas nesta consulta prévia estão de acordo com as diretrizes de governo e a legislação vigente no Distrito Federal.

Brasília/DF, 13 de março de 2012.

GENÉSIO VICENTE
Subsecretário de Captação de Recursos
SUCAP/SEPLAN

EDSON RONALDO NASCIMENTO
Secretário de Estado de Planejamento e Orçamento
SEPLAN

AGNELO QUEIROZ
Governador
DISTRITO FEDERAL

3. Garantias do GDF

Em R$ milhões

Ano	Transferências Constitucionais			Aplicações Constitucionais			Previsão de Receitas das Garantias dos Artigos 156 e 159 da Constituição Federal										Comprometimento com Dívida Contratada		Margem Disponível antes do Projeto BNDES ESTADOS X=(IX+VII)-(VI+VIII+IX)	% Margem Livre antes o Projeto BNDES ESTADOS (X=IX/VII)	Comprometimento com o Projeto BNDES ESTADOS (XI)	Margem Disponível após o Projeto BNDES ESTADOS (XII=X-XI)	% Margem Livre após o Projeto BNDES ESTADOS (XIII=XII/VII)
	FPE* (I)	FPM* (II)	Total (III=I+II)	Educação (IV)	Saúde (V)	Total (VI=IV+V)	IR FONTE	ITR	IPVA	ICMS	IPI	ITCD	IPTU	ITBI	ISS	TOTAL (VII)	Contratos garantidos com FPE/FPM (VIII)	Artigos 156 e 159 CF (IX)*					
2010	337	88	425	106	76	182	1.304	0,4	537	4.494	3	33	400	210	836	8.039	117	117	8.046	99,99%	0	8.046	99,99%
2011	407	104	511	128	92	220	1.734	0,5	689	4.619	3	33	436	217	836	8.566	127	128	8.907	99,96%	0	8.907	99,96%
2012	429	110	539	135	97	232	2.005	0,5	841	5.065	3	39	494	253	1.030	10.073	195	139	10.046	94,87%	3	10.043	94,84%
2013	450	115	565	141	102	243	2.181	0,5	737	5.973	3	43	454	280	1.126	10.800	206	148	10.756	94,73%	3	10.753	94,70%
2014	471	120	591	148	106	254	2.229	0,5	834	6.790	3	48	472	306	1.230	11.915	213	166	11.873	94,94%	8	11.865	94,87%
2015	493	125	618	155	111	266	2.331	0,5	872	7.101	3	50	494	320	1.286	12.460	210	153	12.449	95,19%	8	12.441	95,13%
2016	515	131	647	162	116	278	2.438	0,5	912	7.426	3	52	517	335	1.345	13.031	205	152	13.043	95,36%	7	13.036	95,31%
2017	540	137	677	169	122	291	2.550	0,5	954	7.766	3	54	541	350	1.407	13.628	185	150	13.679	95,92%	7	13.672	95,87%
2018	565	143	708	177	127	304	2.667	0,5	998	8.122	3	56	566	366	1.471	14.252	174	148	14.333	95,81%	7	14.326	95,76%
2019	591	150	741	185	133	318	2.739	0,5	1.044	8.494	3	59	592	383	1.538	14.905	167	148	15.013	96,95%	8	15.007	96,92%
2020	618	157	775	194	140	334	2.917	0,5	1.092	8.883	3	62	619	401	1.608	15.588	183	129	15.737	98,17%	8	15.731	98,14%
2021	646	164	810	203	146	349	3.051	0,5	1.142	9.290	3	65	647	419	1.682	16.302	155	129	16.479	96,30%	5	16.474	96,27%

1.Contratos garantidos pelos artigos 156 e 159 CF (VIII): Garantias vinculadas ao produto da arrecadação de que tratam os arts. 157 (IR fonte), 158 (IR, ITR, IPVA, ICMS) e 159 (FPE, FPU e IPI) da CF/88 complementadas pelo art. 156 (ITCD, ICMS, IPVA) e art. 156 (IPTU, ITBI, ISS) todos da Constituição Federal.

2. Valores de 2015 a 2021: Projetado em 2011, anualmente atualizado pelo INPC

SEI FL 1577 /2012 Folha Nº 00135

Folha nº: 127
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 71.220-2

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE FAZENDA
SUBSECRETARIA DO TESOURO
DIRETORIA GERAL DE DÍVIDAS, AVAIS E HAVERES
GERÊNCIA DA DÍVIDA PÚBLICA E AJUSTE FISCAL

GDF

ACOMPANHAMENTO DAS GARANTIAS E CONTRAGARANTIAS OFERECIDAS PELO GDF EM OPERAÇÕES DE CRÉDITO

Nº DO CONTRATO	OBJETO	CREDOR	GARANTIAS	CONTRAGARANTIAS
003/99-S.S/STN	Contrato de Confissão, Promessa de Assunção, Consolidação e Refinanciamento de DíAdas	B. do Brasil	Art. 164 §TCD, ICMS, IPVA); Art. 157 (IR-fonte); Art. 158 incisos I e IV, CTPE) e inciso II (IPI) = Lei Comp. e Nac(Constit)	-
23.266/52	Exec. de obras de amol.e melhoria de estação de tratDe esgotos sani. de Brasília - Parte II	CAIXA	FPE	A vinculação dos Recebts Tributários da CASAS
PNAFE	Execução do Proj.Internac.de Prog.Nacional de Apoio à Adm. Fiscal dos Estados BR.	CAIXA	Art. 158, inciso I, incidor impostos sobre: empregadores pessoas física e obrigação de recolher para os Estados. Art. 157 (Estados, Art. 159, inciso I, o IPI e o inciso II do IPI proporcional aos artigos 158, inciso I, II e 159, inciso I, alínea "a" e § 4o.	Fica o DF autorizado a reassumir, em nome da UNIÃO, nos casos de inadimplemento e indeferimento de pedidos de liberação e ingresso na conta de centralização de recursos prevista no DF, de nº 205.134-0 vigente até 106 junto ao BNB ou outra
PNAFM	APOIO À GESTÃO ADMINISTRATIVA E FISCAL DOS MUNICÍPIOS BRASILEIROS	CAIXA	Art. 158 inciso I, alínea b, FPM	Garantia adicional: Fica o DF autorizado a reassumir, em nome da UNIÃO, em caso de inadimplemento e indeferimento de pedidos de liberação e ingresso na conta de centralização de recursos prevista no DF nº 800.134-0 vigente até nº 106 junto ao BNB ou outra que venha substituí-lo, relacionados ao fpm no montante de artigos 158, I/b e 159 Constituição Fe. ou CF
38.196/67	Construção de Unidades Habitacionais no Recanto das Emas/DF-Programa Pró-Moradia.	CAIXA	Garantidora, CAESB - até o limite do saldo devedor atualizado e amortizações proporcionais ao pagamento dos tarifas de água e esgoto	Em assentimento ao vinculação da Receita tarifária e para efeito de assegurar o efetivo da garantia oferecida, o CAESB somos fontes, e meio de efetivo pagamento integral do dívida, assi o transferir ao agente financeiro as prestações vincendas nas suas datas
38.203/27	Conclusão e Melhoria de Unid. Habitacionais em Santa Maria - Programa Pró-Moradia	CAIXA	Garantidora, CAESB - até o limite do saldo devedor atualizado e amortizações proporcionais ao pagamento dos tarifas de água e esgoto	Em assentimento ao vinculação da Receita tarifária e para efeito de assegurar o efetivo da garantia oferecida, o CAESB somos fontes, e meio de efetivo pagamento integral do dívida, assi o transferir ao agente financeiro as prestações vincendas nas suas datas
38.208/34	Conclusão e Melhoria de Unid. Habitacionais no Paranoá - Programa Pró-Moradia	CAIXA	Garantidora, CAESB - até o limite do saldo devedor atualizado e amortizações proporcionais ao pagamento dos tarifas de água e esgoto	Em assentimento ao vinculação da Receita tarifária e para efeito de assegurar o efetivo da garantia oferecida, o CAESB somos fontes, e meio de efetivo pagamento integral do dívida, assi o transferir ao agente financeiro as prestações vincendas nas suas datas
38.214/64	Conclusão e Melhoria de Unid. Habitacionais na Vila Varjão - Programa Pró-Moradia	CAIXA	Garantidora, CAESB - até o limite do saldo devedor atualizado e amortizações proporcionais ao pagamento dos tarifas de água e esgoto	Em assentimento ao vinculação da Receita tarifária e para efeito de assegurar o efetivo da garantia oferecida, o CAESB somos fontes, e meio de efetivo pagamento integral do dívida, assi o transferir ao agente financeiro as prestações vincendas nas suas datas
38.217/20	Construção de Unidades Habitacionais na Samambaia/DF - Programa Pró-Moradia	CAIXA	Garantidora, CAESB - até o limite do saldo devedor atualizado e amortizações proporcionais ao pagamento dos tarifas de água e esgoto	Em assentimento ao vinculação da Receita tarifária e para efeito de assegurar o efetivo da garantia oferecida, o CAESB somos fontes, e meio de efetivo pagamento integral do dívida, assi o transferir ao agente financeiro as prestações vincendas nas suas datas
38.219/64	Construção e Melhoria de Unid. Habitacionais na Exp. de Samambaia-Programa Pró-Moradia	CAIXA	Garantidora, CAESB - até o limite do saldo devedor atualizado e amortizações proporcionais ao pagamento dos tarifas de água e esgoto	Em assentimento ao vinculação da Receita tarifária e para efeito de assegurar o efetivo da garantia oferecida, o CAESB somos fontes, e meio de efetivo pagamento integral do dívida, assi o transferir ao agente financeiro as prestações vincendas nas suas datas
162.296-71	Drenagem Urbana de Águas Pluvial em várias localidades do Distrito Federal - Programa Pró-Saneamento	CAIXA	FPE e FPM	
162.305-84	Implantação do Sistema de Abastecimento de Água de Águas Lindas e Adjacências - GO	CAIXA	FPE e FPM	-
162.306-98	Implantação do Sistema de Esgotamento Sanitário de Cidade de Águas Lindas e Adjacências - GO	CAIXA	FPE e FPM	-
175.749-25	Obras de Infra-Estrutura, Urbanização e de Implantação de Equipamentos Básicos no DF	CAIXA	FPE , FPM e quotas de participação no ICMS	-
228.636-96	Implantação do Sistema de Produção de Água do Rio Corumbá	CAIXA	FPE E FPM	-
262.225-34	Obras de Infra-Estrutura, Urbanização de Assentamentos Precários - Sol Nascente - Ceilândia-DF-Pró-Moradia	CAIXA	FPE E FPM	-
262.232-26	Obras de Infra-Estrutura, Urbanização de Assentamentos Precários - Mestre D'Armas-Planaltina-DF-Pró-Moradia	CAIXA	FPE E FPM	-
262.250-51	Obras Infra-Estruturais, Urbanização de Assentamentos Precários em Arapoanga-Planaltina/DF- Programa Pró-Moradia	CAIXA	FPE E FPM	-
273.558-96	Implantação do Sistema de Produção de Água do Rio Corumbá - Complementação	CAIXA	FPE E FPM	-
321/003	Importação de equipamentos médico-hospitalar	B. do Brasil	FPE	-
97.2.215.3.1	Conclusão do Projeto de Implantação do Metrô DF	BNDES	573.091,74 ações ordinárias CLS, desempenho do FPE/FPU no valor de 30% da operação. Vinculado em 2º grau de hipoteca de TERRACAP	-
97.2.215.3.2	Conclusão do Projeto de Implantação do Metrô DF		573.091,74 ações ordinárias CLS, desempenho do FPE/FPU no valor de 30% da operação. Vinculado em 2º grau de hipoteca de TERRACAP	-
09.2.0418.1	Aquisição de 12 Trens Metroviários e Equipamentos do Metrô	BNDES	FPE E FPM	-
09.2.0494.1	Complementação Transporte Coletivo Eixo Sobradinho do Programa Emergencial de Financiamento - PEF	BNDES	FPE E FPM	-
526/OC-BR	Projeto de ampliação e melhoramento do sistema de água potável e esgoto de Brasília	BID	AVAL DA UNIÃO - FIADOR	Lei 42 de 15/09/98 - Art. 2º - Quotas-parte dos FPE e FPM
814/SF-BR	Projeto de ampliação e melhoramento do sistema de água potável e esgoto de Brasília	BID	AVAL DA UNIÃO - FIADOR	Lei 42 de 15/09/98 - Art. 2º - Quotas-parte dos FPE e FPM
1285/OC-BR	Programa de Saneamento Básico	BID	AVAL DA UNIÃO - FIADOR	Lei 7.990 de 19/12/89 - Art. 2º - Art. 157 (IR fonte), 158 (IR, ITR, IPVA, ICMS) e 159 (ITR, IPVA e IPI ao CFMR) complementadas pela Lei 155 (ITCD, ICMS, IPVA) e art. 156 (IPTU, ITBI, ISS)
1957/OC-BR	Programa de Transporte Urbano do DF	BID	AVAL DA UNIÃO - FIADOR	Lei 4.616 de 16/04/2007 - Art. 2º - Art. 157 (IR fonte), 158 (IR, ITR, IPVA, ICMS) e 159 (ITR, IPVA e IPI ao CFMR) complementadas pela Lei 155 (ITCD, ICMS, IPVA) e art. 156 (IPTU, ITBI, ISS) bruto ao Contribuinte Federal
7326 - BR	Implementação do Programa de Saneamento Ambiental e Gestão Territorial do Distrito Federal	BIRD	AVAL DA UNIÃO - FIADOR	Lei 3.004 de 09/08/2005 - Art. 2º - Caso art. 157 (IR fonte), 158 (IR, ITR, IPVA, ICMS) e 159 (ITR, IPVA e IPI ao CFMR) complementadas pela art. 155 (ITCD, ICMS, IPVA) e art. 156 (IPTU, ITBI, ISS)
7675 - BR	Programa com Enfoque Setorial Amplo, com atenção/orientados em programas e ações nas áreas educação, saúde	BIRD	AVAL DA UNIÃO	COTAS DA REPARTIÇÃO DE RECEITAS PREVISTAS NOS ARTS 157, 158 E 159 COMPLEMENTADAS PELAS RECEITAS TRIBUTÁRIAS DESTACADAS NOS ARTS 155 E 156, NOS TERMOS DO ART 167 INC 3A CONSTITUIÇÃO FEDERAL SERV COMO GARANTIAS EM DIREITO ADMITIDAS
022008	PROGRAMA DE GESTÃO DAS ÁGUAS E DRENAGEM URBANA DO DF	CAF	AVAL DA UNIÃO	COTAS DA REPARTIÇÃO DE RECEITAS PREVISTAS NOS ARTS 157, 158 E 159 COMPLEMENTADAS PELAS RECEITAS TRIBUTÁRIAS DESTACADAS NOS ARTS 155 E 156 NOS TERMOS DO ART 167 INC 3A CONSTITUIÇÃO FEDERAL SERV COMO GARANTIAS EM DIREITO ADMITIDAS

MARIA CRISTINA GONÇALVES REIS
Diretora

Folha nº: 189
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 79.290-9

SRL FL 1297 /2012 Folha Nº 000136

Folha nº: 129
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 19.220-9

ANEXO 1

A) Planilha "Modelo Grandes Municípios".

B) Informações adicionais:

1) Balanço Patrimonial Consolidado - Padrão STN (Analítico e Resumido) - Anexo 14 da Lei 4.320/64.
2) Balanço Orçamentário (LRF, Art 52, inciso I, líneas "a" e "b" do inciso II e §1° - Anexo 1)
3) Demonstrativo da Receita Corrente Líquida (LRF, Art 53, inciso I - Anexo III)
4) Demonstrativo da Despesa com Pessoal - Poder Executivo (LRF, Art 55, inciso I, alínea "a"- Anexo I)
5) Demonstrativo da Despesa com Pessoal - Consolidado (LRF, Art 55, inciso I, alínea "a"- Anexo I)
6) Demonstrativo da Dívida Consolidada (LRF, Art 55, inciso I, alínea "b"- Anexo II)
7) Demonstrativo da Disponibilidade de Caixa - Consolidado (LRF, Art 53, inciso III, alínea "a"- Anexo V)
8) Demonstrativo dos Restos a Pagar - Consolidado (LRF, Art 55, inciso III, alínea "b"- Anexo VI)

SFL PL 1299 /2012 Folha Nº 000137

DISTRITO FEDERAL

Balanço Patrimonial Resumido (Valores em R$ mil)

Ativo	2008	2009	2010	2011	Passivo	2008	2009	2010	2011
I. Ativo Financeiro	1.689.710,68	1.894.941,07	2.275.892,58	2.944.074,37	I. Passivo Financeiro	707.757,63	900.661,20	668.376,75	849.159,17
Disponível	1.682.396,86	1.885.942,43	2.265.730,51	2.932.432,24	Restos a Pagar Processados	80.785,13	263.233,56	90.895,57	153.901,44
Créditos em Circulação	945,38	2.340,00	2.930,93	4.688,26	Restos a Pagar não Processados	592.322,60	601.807,19	545.207,95	655.442,25
Outras contas de At. Financeiro	6.368,44	6.658,64	7.231,14	6.953,87	Outras contas de Pass. Financeiro	34.649,90	35.620,45	32.273,23	39.815,48
II. Ativo não Financeiro	17.443.694,80	18.728.073,92	21.517.080,89	24.358.808,98	II. Passivo não Financeiro	5.656.798,66	5.756.774,98	7.855.201,80	14.001.519,04
Realizável a Curto Prazo	496.468,36	561.191,59	1.039.514,15	1.305.658,78	Op. de Crédito Interna - estoque	1.727.185,21	1.816.840,16	1.965.589,68	2.034.011,55
Valores Pendentes a Curto Prazo	68.396,38	92.415,07	240.390,97	433.617,36	Op. de Crédito Externa - estoque	391.538,54	372.522,94	489.435,18	608.884,79
Realizável a Longo Prazo	8.677.165,60	8.965.844,78	10.383.027,46	12.239.823,04	Outras de Pass. não Financeiro	3.538.074,91	3.567.411,88	5.400.176,94	11 358.722,70
Ativo Permanente	8.270.060,84	9.201.037,55	10.094.539,28	10.813.127,16	III. Patrimônio Líquido	12.768.849,18	13.965.578,80	15.289.395,92	12.451.905,14
III. Ativo Compensado	8.501.924,79	12.213.345,27	15.046.438,03	24.917.289,39	IV. Passivo Compensado	8.501.924,79	12.213.345,27	12.213.345,27	24.917.289,39
PASSIVO REAL A DESCOBERTO	-	-	-						
Total do Ativo (I+II+III)	27.635.330,27	32.836.360,26	38.839.411,50	52.219.972,74	Total do Passivo (I+II+III+IV)	27.635.330,26	32.836.360,25	36.006.319,74	52.219.972,74

Fonte: Balanço Geral do Distrito Federal e Sistema SIGGO-DF

OBS.: Os "Valores Pendentes a Curto Prazo "estão contidos no "Realizável a Curto Prazo"

Os "valores do Ativo e Passivo Compensado em 2011 passaram para ser denominados de Atos Potenciais do Ativo e Passivo, em conformidade com as regras da Nova Contabilidade Patrominonial"

Balanço Orçamentário Resumido (Valores em R$ mil)

Receitas	2008	2009	2010	2011	Despesas	2008	2009	2010	2011
1. Receitas Correntes	11.142.567,69	11.912.482,06	13.223.924,05	14.677.345,82	3. Despesas Correntes	8.814.739,60	10.076.173,43	10.981.410,59	12.496.113,92
1.1 Receitas Próprias	8.977.160,39	9.542.352,89	10.785.054,11	11.985.234,45	3.1 Despesas com Pessoal	5.406.689,31	4.960.723,15	5.707.727,20	7.779.175,10
ICMS	3.941.222,99	3.983.560,66	4.493.608,95	5.008.748,86	Pessoal Ativo	4.408.343,96	4.824.590,12	5.587.140,81	6.670.564,63
IRRF	1.293.924,25	1.287.418,47	1.503.877,44	1.742.844,02	Inativos e Pensionistas	894.662,80	28.752,38	23.959,74	995 042,54
Outras Receitas Próprias	3.742.013,15	4.271.373,76	4.787.567,73	5.233.641,58	Outras Despesas com pessoal	103.682,55	107.380,65	96.626,65	113.567,93
1.2 Transferências	2.165.407,30	2.370.129,18	2.438.869,94	2.692.112,36	3.2 Outras Despesas Correntes	3.408.050,29	5.115.450,28	5.273.683,39	4.716.938,81
FPE	324.103,22	312.370,81	336.680,39	414.725,59	Juros Pagos	117.511,65	129.417,33	138.980,17	146.862,63
					Inativos e Pensionistas		971.699,80	1.145.421,34	362.900,81
Outras Transferências	1.841.304,09	2.057.758,36	2.102.189,54	2.277.386,78	Demais Despesas Correntes	3.290.538,63	4.014.333,14	3.989.281,88	4.207.175,37
2. Receitas de Capital	338.848,15	701.560,45	497.270,70	470.045,56	4. Despesas de Capital	1.274.048,07	1.628.137,42	1.291.327,99	1.311.952,52
Operações de Crédito	149.923,38	274.519,32	292.024,09	153.228,65	Investimentos	1.050.977,34	1.382.848,42	1.041.462,55	974.860,65
Alienação de Bens	6.634,92	36.955,71	67.366,59	28.402,32	Amortizações Pagas	96.583,29	124.561,29	130.237,70	143.888,07
Outras Receitas de Capital	182.089,84	390.085,43	137.880,01	288.415,69	Outras Despesas de Capital	126.487,43	120.727,71	119.627,74	193.203,79
RECEITAS INTRA ORÇAMENTARIAS	5.082,75	6.644,65	6.724,72	7.033,12					
Total das Receitas (1+2)	11.486.298,59	12.620.687,16	13.727.919,47	15.154.426,61					
Total das Receitas Líquidas do FUNDEB *	10.368.272,43	11.459.024,85	12.544.313,48	13.859.350,99	Total das Despesas (3+4)	10.088.787,67	11.704.310,85	12.272.738,58	13.808.066,43
Deduções do Fundef/Fundeb	-1.118.026,16	-1.161.662,31	-1.183.605,99	-1.295.075,62					
Déficit	0	245.285,99	0	0	Superávit	279.484,76	0	271.574,89	51.284,55
Total	10.368.272,43	11.704.310,85	12.544.313,48	13.859.350,99	Total	10.368.272,43	11.704.310,85	12.544.313,48	13.859.350,99

Fonte: Publicações do RREO e SIAC- Sistema Integrado de Administração Financeira e Contábil

SEL FL 1397/2012 Folha Nº 000139

Folha nº: 130
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 29.220-9

Folha nº: 131

Processo nº:

Rubrica: Matrícula: 72.220-9

ANEXO 2

Roteiro de Informações para Enquadramento

Quadro Ambiental

Nome da empresa: Governo do Distrito Federal

Localização (município/UF): Brasília - Distrito Federal

Observação: Todas as respostas atenderão a característica específica do projeto que trata da capitalização da Companhia Energética de Brasília; Os projetos previstos no Plano de Investimentos (Plano de Desenvolvimento da Distribuição (PDD) consequentes desta capitlização terão suas licenças ambientais individuais de acordo com suas características próprias.

1. Localização do empreendimento

(sim) Zona Urbana
(Não) Distrito Industrial
(Não) Zona Rural
(Não) Situado no interior ou no entorno de Unidade de Proteção Integral[2]
(Não) Situado no interior de Unidade de Uso Sustentável[3]
(Não) Contém área reconhecida como Patrimônio Histórico, Cultural, Sítio Arqueológico ou Espeleológico
(Não) Há previsão de obras no interior de Áreas de Preservação Permanente[4]
(Não) As comunidades do entorno apresentam restrições ao projeto

2. As atividades do empreendimento estão associadas a:

(Não) deslocamento de populações
(Não) desvios de cursos d'água
(Não) captação de água subterrânea e/ou superficial
(Não) lançamento de efluentes no mar, em lagoas ou em cursos d'água
(Não) drenagens em áreas superiores a 100 hectares
(Não) desmatamentos de mata nativa
(Não) produção de substâncias radioativas
(Não) utilização, produção ou emissão de substâncias relacionadas no Protocolo de Montreal ou na Convenção de Estocolmo[5]
(Não) pesquisa de OGMs - Organismos Geneticamente Modificados

---

[1] São consideradas como unidades de proteção integral: Estação Ecológica, Reserva Biológica, Parque (Nacional, Estadual ou Municipal), Monumento Natural ou Refúgio de Vida Silvestre.
[2] São consideradas como unidades de uso sustentável: Área de Proteção Ambiental, Área de Relevante Interesse Ecológico, Floresta Nacional, Reserva Extrativista, Reserva de Fauna, Reserva de Desenvolvimento Sustentável ou Reserva Particular do Patrimônio Natural.
[3] Tais como em margens de rios, lagoas ou barragens, topo de morro, terrenos com inclinação maior que 45º, restingas, manguezais, dunas, borda de chapadas ou em altitude superior a 1.800 metros.
[4] O Protocolo de Montreal de 1987, ratificado pelo Brasil em 1990, refere-se à meta internacional para proteção da camada de ozônio, reduzindo a produção e o consumo de gases CFC (clorofluorcarbonos), de halons e de brometo de metila.
A Convenção de Estocolmo de 2001, ratificada pelo Brasil em 2004, visa a eliminação gradual da produção, uso e disposição de alguns Poluentes Orgânicos Persistentes considerados perigosos: pesticidas - aldrina, clordano, DDT, dieldrina, endrina, heptacloro, hexaclorobenzeno, mirex e toxafeno; produtos químicos industriais - PCBs (bifenilpoliclorado) e hexaclorobenzeno; e subprodutos involuntários - furanos e dioxinas, emitidas por processos produtivos em que se utiliza cloro e durante a incineração de resíduos industriais.

SFL PL 1299 /2012 Folha Nº 000139

Folha nº: 132
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 79.220-9

(Não) geração, tratamento, incineração, disposição final de resíduos sólidos
(Não) emissão de poluentes atmosféricos
(Não) geração de ruídos, odores, vibrações, radiações eletromagnéticas
(Não) outros (especificar)

3. Visão e práticas ambientais da empresa

(Sim) Política Ambiental expressa
(Sim) Estrutura ou funcionário específico para tratar dos assuntos ambientais
(Sim) Alguma Certificação: Qualidade, Ambiental, Saúde e Segurança Ocupacional, Responsabilidade Social, Florestal, Biossegurança ou outras (especificar)
(Sim) Algum sistema de gestão implantado: ambiental ou integrado
(Sim) Monitoramento de emissões atmosféricas, efluentes líquidos, aterros, águas subterrâneas
(Sim) Programa de redução, reutilização ou reciclagem de resíduos ou de efluentes
(Sim) Programa de saúde e segurança no trabalho, prevenção de acidentes
(Sim) Atividades de educação ambiental para a comunidade ou seus funcionários

A visão e práticas ambientais são executadas pela Secretaria de Estado do Meio Ambiente

4. Atendimento à Legislação Ambiental

4.1 Status do licenciamento da empresa

(Sim) a atividade da empresa requer licenciamento ambiental[5]
(Sim) a empresa já obteve Licença de Operação ou de Funcionamento ou Autorização Ambiental de Funcionamento.
(Sim) Existem condicionantes significativos a serem atendidos (especificar). Se a empresa tem mais de uma planta ou unidade produtiva, especificar a situação do licenciamento
(Sim) a empresa celebrou Termo de Ajustamento de Conduta (TAC)
(Sim) a empresa possui propriedades rurais e ( ) já mantém as áreas de Reserva Legal[6] e de Preservação Permanente[3]

Obs.O Governo do Distrito Federal em sua estrutura contempla a Secretaria de Estado de Meio Ambiente que é responsável por toda execução da política ambiental do Distrito Federal e todas as obras e intervenções realizadas pela Administrção Direta e Indireta que necessitem de Licenciamento são submetidas a aprovação e em casos necessários os gestores assinam termos de ajuste de conduta.

4.2 Status do licenciamento do projeto

(Não) a atividade requer licenciamento ambiental[6]
(Não) a atividade requer Relatório Ambiental Preliminar (RAP)
(Não) há necessidade de elaboração de Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e Relatório de Impacto Ambiental (RIMA)[5] e

---

[5] Resoluções CONAMA => www.mma.br/conama
- 001/86 => exigência de EIA/RIMA
- 002/96 => reparação dos danos ambientais causados em ecossistemas
- 237/97 => atividades sujeitas ao licenciamento

[6] Áreas de Reserva Legal na Amazônia Legal
- 80% na propriedade rural situada em área de floresta
- 35% na propriedade rural situada em área de cerrado, sendo no mínimo 20% na propriedade e 15% na forma de compensação em outra área, desde que localizada na mesma microbacia.

Nas demais regiões do País
- 20% na propriedade rural situada em área de floresta, cerrados ou outras formas de vegetação nativa.

SFL PL 1299 /2012 Folha Nº 000140

Folha nº: 133

Processo nº:

Rubrica: Matrícula: 19.220-9

(Não) o estudo já foi aprovado pelo órgão ambiental
(Não) há necessidade de elaborar Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV)
(Não) o projeto já obteve Licença Prévia, **(Não)** onde foram estabelecidas exigências de Plano Básico ou de Controle Ambiental para obtenção da Licença de Instalação
(Não) o projeto já obteve Licença de Instalação, **(Não)** onde foram estabelecidas condicionantes para obtenção da Licença de Operação
(Não) o projeto já obteve Licença de Operação ou de Funcionamento ou Autorização Ambiental de Funcionamento
(Não) há necessidade de Autorização ou Outorga de Direito de Uso de Recursos Hídricos[7], e **(Não)** já foi aprovada pelo órgão ambiental competente
(Não) o projeto requer Plano de Manejo Florestal aprovado pelo órgão ambiental competente
(Não) há exigências de Compensação Ambiental[5]

A capitalização da CEB não requer Licenciamento Ambiental nem causa impactos ambientais diretos.

5. Existência de autuações e/ou passivos ambientais
Os passivos ambientais são uma característica típica das sociedades industrializadas, sendo subestimadas as dimensões quantitativas e financeiras desse problema. O objetivo do BNDES é **conscientizar e apoiar** as empresas visando solucionar, minimizar ou reduzir esses passivos ambientais. Os investimentos necessários à remediação, tratamento, recuperação de áreas, reflorestamento de áreas de Reservas Legais e Áreas de Preservação Permanente etc. podem ser financiados pelo BNDES.

(Sim) Sítios contaminados, deposições antigas, depósitos de resíduos sólidos ou aterros abandonados, áreas suspeitas de contaminação, áreas de empréstimo, bota-fora, derramamento de líquidos, óleos e graxas, percolação de substâncias nocivas, lençol freático contaminado, presença de amianto, transformadores com ascarel, áreas alteradas, erosões/voçorocas, terras salinizadas ou outros (especificar).

6. (Sim) Programas de Investimento Plurianuais e/ou Multisetoriais
No caso de projetos com essas características, o Proponente deverá informar o órgão ambiental o mais cedo possível sobre os objetivos e cronogramas previstos. O Proponente deverá solicitar manifestação do órgão ambiental competente informando quanto à necessidade de licenciamento e exigências específicas relativas às intervenções previstas no projeto.

7. (Não) Outros Aspectos Ambientais Relevantes

A Secretaria de Estado de Meio Ambiente executa toda a política ambiental do Distrito Federal.

Responsáveis pelas informações

Responsável pelo fornecimento das informações prestadas neste Quadro Ambiental
- Nome: Genésio Vicente
- Cargo: Subsecretário de Captação de Recursos

---

[7] Lei 9.433/97 => sujeitos a outorga os direitos dos seguintes usos de recursos hídricos:
- derivação ou captação de água em um corpo de água (rios, lagos, ...) ou de aqüífero subterrâneo
- lançamento de esgotos ou de resíduos líquidos ou gasosos, tratados ou não, em corpos de água
- aproveitamento dos potenciais hidrelétricos
- outros usos que alterem o regime, a quantidade ou a qualidade da água existente em um corpo de água

SEL FL 1299 /2012 Folha Nº 000141

Folha nº 134

Processo nº:

Rubrica: Matrícula: 19220-9

- Telefone: (61) 3312 8001
- E-mail: gab.sucap.genesio@gmail.com

Representante legal do Governo:
- Nome: Agnelo dos Santos Queiroz
- Cargo: Governador do Distrito Federal
- Telefone: **3961-4518**
- E-mail: [redacted] (A/C Vera)

SFL Fl. 1299 /2012 Folha Nº 000142

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE FAZENDA
SUBSECRETARIA DO TESOURO
COORDENAÇÃO DA DÍVIDA PÚBLICA E AJUSTE FISCAL

GDF
Juntos por um novo DF

Folha nº: 135
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 79220-3

NOTA TÉCNICA nº 16/2012 - LIMITES DE ENDIVIDAMENTO

INTERESSADO: Câmara Legislativa do Distrito Federal.

ASSUNTO: Parecer técnico com a finalidade de subsidiar a Câmara Legislativa do Distrito Federal, com informações sobre a observância dos limites e condições fixados pelo Senado Federal nas suas Resoluções nº 40 e 43 de 20 e 21/12/2001, para a obtenção de recursos junto ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social, para financiar um plano de investimento relacionado a ações de mobilidade urbana e projetos estruturantes de transporte, no valor de R$ 992.183.716,46 (Novecentos e noventa e dois milhões, cento e oitenta e três mil, setecentos e dezesseis reais e quarenta e seis centavos).

LIMITES DE ENDIVIDAMENTO

Em referência à análise do cumprimento dos limites, o Distrito Federal, Estados e Municípios submetem-se aos ditames das Resoluções 40 e 43 do Senado Federal de 20 e 21/12/2001, respectivamente. Estes normativos dispõem sobre o limite global para o montante da dívida pública consolidada e mobiliária, sobre as operações de crédito interno e externo, concessão de garantias, bem como limites e condições para autorização e formalização de pedidos de contratação de operações de crédito. De acordo com a Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, Lei de Responsabilidade Fiscal – LRF, concernente às normas de finanças públicas voltadas para a responsabilidade na gestão fiscal, estabelece que, ao final de cada quadrimestre, será emitido Relatório de Gestão Fiscal (RGF) pelos titulares dos Poderes e órgãos. Assim, o atual relatório é agosto de 2012. Para a análise dos referidos limites faz-se necessária à descrição das características da dívida pública do DF, que a seguir se apresenta:

1. A Dívida Pública do Distrito Federal é constituída pela Dívida Flutuante e Dívida Fundada ou Consolidada, sendo que a Dívida Flutuante corresponde aos compromissos de curto prazo, liquidados no ano seguinte de sua inscrição, não incorporando assim o montante para o cálculo dos referidos limites. A Dívida Fundada ou Consolidada refere-se às exigibilidades de prazo superior a 12 meses, contraídas mediante emissão de títulos (Dívida Mobiliária) ou celebração de contratos (Dívida Contratual). Apesar de não possuir Dívida Mobiliária, a Dívida Consolidada

do Distrito Federal é composta por Dívida Contratual Interna e Externa, Parcelamento com a União de Contribuições Sociais e Precatórios posteriores a 05.05.2000;

2. A Dívida Contratual Interna, que totalizou R$ 1.867 milhões de acordo com atual Relatório de Gestão Fiscal (RGF), é composta pelos contratos de habitação administrados pela Companhia de Desenvolvimento Habitacional do DF – CODHAB, junto à Caixa Econômica Federal e por mais vinte e seis operações de crédito contratadas junto a três credores, a saber:

    a. Secretaria do Tesouro Nacional – STN/MF referente ao contrato de renegociação de parte da dívida fundada do DF, em conformidade com a Lei 9.496/97;
    b. Caixa Econômica Federal – CAIXA, num total de vinte contratos: dezesseis contratos aplicados nos projetos de pró-moradia, drenagem urbana, saneamento básico, água e esgotamento sanitário, dois contratos destinados à modernização da Secretaria de Estado de Fazenda, dois destinados à Implantação do Trecho 1 - VLT e DF 047 - Aeroporto Internacional de Brasília/Terminal Asa Sul;
    c. Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico Social – BNDES, cinco contratos, sendo quatro deles aplicados no projeto do metrô do DF. O contrato restante conta com recursos do Programa Emergencial de Financiamento aos Estados e ao Distrito Federal – PEF/BNDES, e destina-se a complementar a Implantação do Sistema de Corredores de Transporte Coletivo do DF e ações complementares como: Sistema de Infraestrutura de Apoio Operacional ao Programa Brasília; Implantação da Gestão, Preparação e Execução do Brasília Integrada e Implantação do Sistema de Ciclovias do DF.

3. A Dívida Externa, que totalizou R$ 656 milhões de acordo com o RGF, é composta por sete operações de crédito contratadas junto a três credores, quais sejam:

    a. Quatro operações contratadas junto ao Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID, sendo dois deles com recursos aplicados nos Programas de Ampliação e Melhoria do Sistema de Água Potável e Esgoto do DF, um aplicado no Programa de Saneamento Básico do Distrito Federal e o contrato restante destinado no Programa de Transporte Urbano;
    b. Dois contratos com o Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento – BIRD, sendo um para a área de desenvolvimento sustentável e outro aplicado no Programa de Modernização da Gestão Pública;
    c. Um contrato com a Corporação Andina de Fomento – CAF, aplicado no Programa de Gestão das Águas e Drenagem Urbana do DF.

4. Os parcelamentos de dívidas junto à União totalizaram R$ 72 milhões, e referem-se a dívidas de contribuições sociais negociadas por vários órgãos da estrutura do Governo do Distrito Federal junto à Receita Federal do Brasil;

5. Nos termos do § 7º do art. 30 da LRF e do inciso II do art. 2º da Resolução nº 43/2001 do Senado Federal os precatórios judiciais emitidos a partir de cinco de maio de 2000 e não pagos durante a execução do orçamento em que houverem sido incluídos integram a dívida consolidada. Com relação a este tipo de precatório, totalizou R$ 1.700 milhões. Destaca-se que na projeção da dívida consolidada foi considerada a alteração recente no art. 97 do ADCT da Constituição/1988 (introduzido pela EC nº. 62/2009), e o disposto no Decreto nº. 31.398, de nove de março de 2010 que formalizou a opção do Distrito Federal pelo depósito mensal em conta especial do valor correspondente a 1,5% da RCL apurada até 2 meses antes do efetivo depósito;

6. As garantias concedidas pelo DF aos referidos credores resumem-se nas receitas de que tratam os artigos 155 a 159 da Constituição Federal/1988, na arrecadação proveniente do pagamento das tarifas de água e esgoto exploradas pela Companhia de Saneamento Ambiental do Distrito Federal - CAESB, nas ações ordinárias da Companhia Energética de Brasília – CEB, nas Cotas-parte do Fundo de Participação dos Estados/FPE e do Fundo de Participação dos Municípios/FPM, e na vinculação de receitas e de cessão de transferências de crédito e hipoteca de 2º grau dos imóveis da Companhia Imobiliária de Brasília - TERRACAP;

7. A evolução do saldo devedor e do serviço da dívida é determinada por indexadores e moedas previstas em cada contrato de empréstimo, para tanto são aplicados: Índice Geral de Preços – IGP-DI; Unidade Padrão de Referência-UPR; Taxa de Juros de Longo Prazo – TJLP, Taxa SELIC e Dólar Americano. O saldo devedor contratual totalizou R$ 2.595 milhões.

A exigência contida no Art. 3º da Resolução SF nº 40/2001 é de que a Dívida Consolidada Líquida do Distrito Federal não poderá exceder a 2 (duas) vezes a RCL ao final do décimo quinto exercício financeiro contado a partir do encerramento do ano de publicação daquela Resolução, qual seja, 2016. É importante ressaltar que no ano de publicação da citada Resolução o DF apresentou e tem mantido uma relação inferior à estabelecida, não necessitando, portanto submeter-se ao ajuste previsto na Lei de Responsabilidade Fiscal.

A Receita Corrente Líquida – RCL é composta pelo somatório das receitas tributárias, de contribuições, patrimoniais, industriais, agropecuárias, de serviços, além das transferências correntes e de outras receitas correntes. Do total das transferências correntes são deduzidas as transferências ao FUNDEB. Para a categoria "outras receitas correntes" são deduzidas as receitas de empresas provenientes de vendas e serviços. Também são deduzidas as receitas provenientes das contribuições dos servidores e da compensação entre regimes previdenciários. Sua forma de cálculo considera a arrecadação do mês em referência e nos 11 meses anteriores, excluindo as duplicidades. Considerando o período de setembro de 2011 a agosto de 2012, apurou-se um montante de R$ 13.758 milhões. Esse valor é o principal denominador para verificação do cumprimento dos limites definidos na LRF e nas Resoluções do Senado Federal, conforme quadros em anexo. É importante salientar que o montante relativo às transferências da União para o Fundo Constitucional do Distrito Federal, que não é destinado ao pagamento de pessoal – cerca de R$ 841 milhões, foi considerado para fins de cálculo e projeção da RCL, em conformidade com a Decisão nº. 3.968/2007 do TCDF.

Conforme já citado anteriormente, a Dívida Consolidada Líquida - DCL não poderá exceder, até o final de 2016, o valor equivalente a 2 vezes a RCL (Art. 3º da Resolução SF nº 40/2001). O estoque da DCL do Distrito Federal foi calculado utilizando o montante total das obrigações financeiras decorrentes de contratos de operações de crédito para amortização superior a 12 (doze) meses, acrescido dos parcelamentos de dívidas e dos precatórios judiciais emitidos a partir de 5/5/2000 e não pagos durante a execução do orçamento que tenham sido incluídos. Deste montante, são deduzidos o Ativo Disponível e os Haveres Financeiros para obter a DCL. Para o período compreendido entre 2012 e 2016, observa-se no **Quadro Capacidade de endividamento – Desempenho Anual**, em anexo, que o estoque da DCL de R$ 0,821 milhões, equivale a um comprometimento de 2,98% do limite de duas vezes a RCL. Além disso, foram estimados os valores da RCL e do estoque da DCL até 2016, apurando-se a relação de 21,95% no último ano. Com isso conclui-se que o Distrito Federal cumpre o **Limite do Estoque das Operações de Crédito**[1], ou simplesmente, limite da relação DCL/RCL, apresentando um baixo comprometimento da RCL. Cabe observar que na estimativa efetuada, o limite estabelecido não é descumprido em nenhum exercício.

Para o cumprimento das exigências contidas na Resolução SF nº 43/2001, utiliza-se o mesmo cálculo da RCL, apurada na relação anterior. Essas exigências são demonstradas no quadro **Limites de Endividamento do Distrito Federal**, em anexo, e comentadas a seguir:

a) **Limite de Dispêndio com Operações de Crédito[1]:** O comprometimento anual com as amortizações, juros e demais encargos da dívida consolidada, será feito pela média anual da relação entre o comprometimento previsto e a receita corrente líquida projetada ano a ano para todos os exercícios financeiros em que houver pagamentos até 31/12/2027. Este comprometimento não deverá exceder o limite máximo de 11,5% da RCL – o limite prudencial é de 10% da RCL (art. 7º, inciso II, § 4º e § 5º da Resolução SF nº 43/2001). Foi apurada a média anual de R$ 776 milhões, comprometendo apenas 4,06% da RCL com o serviço total da dívida, apresentando uma folga média de R$ 1.422 milhões ou 7,44%.

b) **Limite do Fluxo das Operações de Crédito[1]:** O montante global das operações de créditos realizado em um exercício não poderá ser superior a 16% da RCL (art. 7º, inciso I da Resolução SF nº 43/2001). Do máximo permitido para ingresso de novas operações de crédito foi utilizado em 2012, 0,36% daquele limite, restando margem de 15,64% da RCL.

c) **Limite das Garantias[1]:** O saldo total das garantias concedidas não poderá exceder a 22% da RCL (art.9º, Resolução SF nº 43/2001). Até o 2º quadrimestre de 2012, o Distrito Federal não foi solicitado a oferecer garantias para contratação de operação de crédito por parte de qualquer unidade administrativa do Governo.

d) **Regra de Ouro:** As operações de crédito não poderão exceder o montante anual das despesas de capital (art. 6º, Resolução SF nº 43/2001). A Lei Orçamentária de 2012, com alterações,

[1] Nomenclatura utilizada no Manual de Instrução de Pleitos elaborado pela Secretaria do Tesouro Nacional, versão de março de 2012.

previu um total de R$ 3.598 milhões para as despesas de capital, enquanto para as receitas de operação de crédito um total de R$ 821 milhões, cumprindo assim o previsto na Resolução.

e) **Limite do Estoque de Operações por ARO:** O Saldo Devedor das Operações de Crédito por Antecipação de Receita Orçamentária - ARO não poderá exceder a 7% da Receita Corrente Líquida. De acordo com RGF o Distrito Federal não contratou operação de crédito desta modalidade (art. 10 da Resolução SF nº 43/2001).

Com isso, verifica-se que o Distrito Federal está cumprindo todos os limites estabelecidos nas referidas Resoluções possuindo capacidade de endividamento suficiente para suportar a assunção de novas operações de crédito. Entretanto, nos termos da Lei nº. 9.496/97 foi assinado o Programa de Reestruturação e Ajuste Fiscal-PAF/DF, que integra o Contrato n° 003/99, de 29 de julho de 1999, o qual permitiu a renegociação de 43 contratos com um saldo devedor total de R$ 642 milhões. À época, esse montante representava cerca de 70% do saldo devedor total da dívida contratual interna do Distrito Federal. Atualmente, o montante dessa dívida com a União é de R$ 1.180 milhões e o Governo do Distrito Federal deverá cumprir as metas e compromissos acordados no Programa. Dentre essas metas, destaca-se a de não elevação, em nenhum dos anos do período, da Dívida Financeira Total do Distrito Federal (D)[2], de modo que esta não ultrapasse sua Receita Líquida Real anual - (RLR)[3] .

O descumprimento pelo DF de qualquer das metas e obrigações assumidas no PAF, ou em suas revisões, implicará em cobrança a título de amortização extraordinária do valor correspondente a 0,25% da RLR por meta não cumprida, exigida juntamente com a prestação devida.

Para melhor ilustrar o cenário dos limites de endividamento do Distrito Federal, deve-se analisar e aplicar os dados ajustados no PAF/DF. Para tanto, apresentamos os dados específicos de endividamento constantes da décima revisão do PAF/DF em vigor, assinada em 24/12/2010, para a Dívida Financeira no valor de R$ 2.542 milhões realizada em 2011 e previsão de R$ 2.873 milhões para o ano de 2012, incluídos as novas operações de crédito, com uma Receita Líquida Real anual de R$ 10.803 milhões (realizado) e R$ 11.346 milhões (previsão), respectivamente, com relação D/RLR de 0,24% em 2011 e 0,25% em 2012. Com isso, verifica-se que o Distrito Federal está cumprindo todos os limites estabelecidos no referido Programa de Ajuste Fiscal. Acrescente-se, ainda, que o financiamento em análise consta no Demonstrativo das Operações de Crédito - Anexo V - do PAF/DF.

Folha nº: 139
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 79220-3

[2] Dívida Financeira Total – D = considera o saldo devedor posição de 31 de dezembro do último exercício findo, acrescido da estimativa de ingresso de recursos de operações de crédito já contratadas ajustado pela aplicação de encargos e dedução dos pagamentos efetuados. Considera também os valores correspondentes ao ingresso de receitas decorrentes de operações de crédito, previstas no Programa e ainda não contratadas, e dos compromissos delas decorrentes.

[3] A Receita Líquida Real - RLR = corresponde ao montante da receita realizada, (soma das receitas orçamentárias, corrente e de capital), fontes tesouro, deduzidos: Os valores repassados ao FUNDEB, conforme previsto na Lei nº 10.195/01; As receitas de operações de crédito; As receitas de alienação de bens; As receitas de transferências voluntárias ou de doações recebidas com o fim específico de atender despesas de capital; e as despesas com transferências constitucionais e legais aos Municípios.

Folha nº: 140

Processo nº:

Rubrica: Matrícula: 79.220-5

Brasília, 26 de novembro de 2012.

LUIZ ALFREDO ARAUJO DE SOUZA
Assessor

MARIA CRISTINA GONÇALVES REIS
Coordenadora

De acordo.

Brasília, 26 de novembro de 2012.

PAULO SANTOS DE CARVALHO
Subsecretário do Tesouro

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE FAZENDA
SUBSECRETARIA DO TESOURO
COORDENAÇÃO DA DÍVIDA PÚBLICA E AJUSTE FISCAL
GERÊNCIA DE CONTROLE DA DÍVIDA PÚBLICA CONSOLIDADA

GDF

SEL FL. 1287/2012 Folha Nº 000149

Limite do Fluxo das Op. de Crédito ou Montante Global de Operações de Crédito

(Art. 7º, Inciso I da Res. SF nº 43/2001)

R$ mil

ANOS	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Receita Corrente Líquida	13.758.411	14.340.392	14.946.991	15.579.249	16.238.251	16.925.129	17.641.062	18.387.279	19.165.061	19.975.743
Limite da Resolução - 16% da RCL	2.201.346	2.294.463	2.391.519	2.492.680	2.598.120	2.708.021	2.822.570	2.941.965	3.066.410	3.196.119
Receita de Operações de Crédito	488.336	1.074.120	1.508.389	1.206.061	852.290	72.000	-	-	-	-
% - OC/RCL	3,55%	7,49%	10,09%	7,74%	5,25%	0,43%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%

ELABORAÇAO: GEDIP/CODAF/SUTES/SEF

Obs:

1 -O montante global das operações de crédito realizados em um exercício financeiro não poderá ser superior a 16% da Receita Corrente Líquida - RCL (Inciso I do art.7º Res. 43/2001).

2 - Para projetar a Receita Corrente Líquida de 2012 a 2021 foi utilizado a média geométrica das taxas de crescimento real do PIB nacional de 4,23%, obtido no Manual de Instrução de Pleitos - STN, março/2012.

3 - Receita de Operações de Crédito - previsão das operações contratadas e as novas operações proposta para a Revisão do Programa de Reestruturação e Ajuste Fiscal - PAF do DF, período: 2012-2014.

4 - A Resolução 43/2001 permite que o montante das operações de crédito no ano possa atingir o percentual de 16% da RCL, porém deve ser observado o valor autorizado para ingresso de operações de crédito do Anexo V constante do PAF. O PAF poderá ser revisado anualmente.

MAURÍCIO LIMA BARBOSA
Gerente

MARIA CRISTINA GONÇALVES REIS
Coordenadora

Folha nº: 141
Processo nº:
Rubrica:
Matrícula: 79.330-2

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE FAZENDA
SUBSECRETARIA DO TESOURO
COORDENAÇÃO DA DÍVIDA PÚBLICA E AJUSTE FISCAL
GERÊNCIA DE CONTROLE DA DÍVIDA PÚBLICA CONSOLIDADA

GDF

CÁLCULO DO COMPROMETIMENTO ANUAL DO SERVIÇO DA DÍVIDA

(Conforme Resolução do SENADO FEDERAL nº 43, de 21/12/2001, Art. 7º, Inciso II, publicada no DOU em 26/12/2001)

R$ mil

ANOS	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Serviço da Dívida -Administração Direta e Indireta	309.479	333.574	396.644	410.669	411.665	389.802	374.950	366.059	339.986	329.709
Serviço da Dívida - Novas Operações	1.037	45.015	115.984	256.447	409.552	478.546	516.520	494.318	475.860	456.874
Precatórios Posteriores a 05/05/2000	202.574	206.376	215.106	224.205	233.689	243.574	253.877	264.616	15.045	-
Serviço Total da Dívida Consolidada	513.090	584.965	727.734	891.321	1.054.906	1.111.922	1.145.347	1.124.993	830.891	786.583
Receita Corrente Líquida	13.758.411	14.340.392	14.946.991	15.579.249	16.238.251	16.925.129	17.641.062	18.387.279	19.165.061	19.975.743
Comprometimento Anual	3,73%	4,08%	4,87%	5,72%	6,50%	6,57%	6,49%	6,12%	4,34%	3,94%

R$ mil

ANOS	2022	2023	2024	2025	2026	2027	COMPROMETIMENTO MÉDIO
Serviço da Dívida -Administração Direta e Indireta	298.882	285.010	275.002	249.925	239.146	228.622	327.445
Serviço da Dívida - Novas Operações	436.200	414.048	398.304	347.540	265.630	209.754	332.602
Precatórios Posteriores a 05/05/2000	-	-	-	-	-	-	116.191
Serviço Total da Dívida Consolidada	735.082	699.058	673.306	597.465	504.776	438.376	776.238
Receita Corrente Líquida	20.820.717	21.701.433	22.619.404	23.576.205	24.573.478	25.612.936	19.116.359
Comprometimento Anual	3,53%	3,22%	2,98%	2,53%	2,05%	1,71%	4,06%

ELABORAÇÃO: GEDIP/CODAF/SUTES/SEF

Obs:

1 - Foi apurada a média anual do Serviço Total da Dívida de R$ 776 milhões, comprometendo apenas 4,06% da RCL para um limite máximo de 11,5% com o Serviço Total da Dívida.

2 - Para projetar a Receita Corrente Líquida de 2012 a 2027 foi utilizado a média geométrica das taxas de crescimento real do PIB nacional de 4,23%, obtido no Manual de Instrução de Pleitos - STN, março/2012.

3 - Estão incluídas as previsões de liberação das operações de crédito contratadas e as novas operações de crédito proposta para a Revisão do Programa de Ajuste Fiscal do DF, período: 2012-2014 (A saber, Externo: Brasília Sustentável II, Implantação do Sistema de Transp. Coletivo Eixo Sul, PRODEFAZ, Procidades - Prog. Des. Econômico, Programa de Transporte Urbano II, PRODETUR, Programa Rural e ainda, operação de crédito interno: Sistema de Transporte de Passageiros Eixo Sul, Aquisição Material Rodante, Brasília Segurança Integrada, Contrapartida do PAC - CPAC, Investimentos no Sistema Elétrico da CEB, PEF II, Eixo Oeste, CPAC - Vários Empreendimentos, Eixo Norte, Proinvest-Eixo Norte, Prog. Reab. Urbanistica de Vias e Reforma do Teatro Nacional).

MAURÍCIO LIMA BARBOSA
Gerente

MARIA CRISTINA GONÇALVES REIS
Coordenadora

SEL FL 1527/2012 Folha nº 000150

Folha nº: 1482
Processo nº:
Rubrica:
Matrícula: 79.220-5

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE FAZENDA
SUBSECRETARIA DO TESOURO
COORDENAÇÃO DA DÍVIDA PÚBLICA E AJUSTE FISCAL
GERÊNCIA DE CONTROLE DA DÍVIDA PÚBLICA CONSOLIDADA

GDF

CAPACIDADE DE ENDIVIDAMENTO - DESEMPENHO ANUAL
(Conforme Resolução do SENADO FEDERAL nº 40, de 21/12/01, Art. 3º, publicada no DOU de 26/12/01)

DESCRIÇÃO	EM REALIZAÇÃO	PROJETADO			
	2012	2013	2014	2015	2016
(A) RECEITA CORRENTE LÍQUIDA *	13.758.411	14.340.392	14.946.991	15.579.249	16.238.251
(B) FATOR MULTIPLICADOR	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
(C) = (A) * (B)	27.516.822	28.680.784	29.893.982	31.158.498	32.476.502
1-ESTOQUE DA DÍVIDA CONSOLIDADA (**)	4.417.987	5.109.845	6.180.345	6.890.934	7.129.881
2- DISPONIBILIDADE DE CAIXA BRUTA	3.172.486	0	0	0	0
3- HAVERES FINANCEIROS	425.128	0	0	0	0
4- (-) RESTOS A PAGAR PROCESSADOS	340	0	0	0	0
(D) ESTOQUE DA DÍVIDA CONSOLIDADA LÍQUIDA D=(1-2-3+4)	820.713	5.109.845	6.180.345	6.890.934	7.129.881
(E) % - D/C	2,98%	17,82%	20,67%	22,12%	21,95%

ELABORAÇÃO: GEDIP/CODAF/SUTES/SEF

Legenda:
(A) Receita Corrente Líquida - RCL
(B) O Fator Multiplicador sobre a RCL é de 2,0 para o ano de 2016, conforme o Inciso I, do Artigo 3, da Resolução 40, de 20/12/01.
(C) 2 x RCL
(D) Total de compromissos contratados - Estoque da Dívida Consolidada Líquida.
(E) Variação encontrada : A dívida consolidada líquida não poderá exceder, até o final de 2016, o valor equivalente a 2 vezes a RCL (Art. 3º, Resolução 40/2001). Na apuração acima o Distrito Federal apresentou para 2012, um estoque da dívida líquida de R$ 821 milhões, que equivale a 2,98% do limite de duas vezes a RCL, enquanto na projeção para 2016 o estoque da dívida alcançará R$ 7130 milhões equivalendo 21,95% de duas vezes a RCL .

Obs:
* Para projetar a Receita Corrente Líquida de 2012 a 2016 foi utilizado a média geométrica das taxas de crescimento real do PIB nacional de 4,23%, obtido no Manual de Instrução de Pleitos - STN, março/2012.
** O estoque da dívida consolidada do DF é composta pela dívida contratual, parcelamento de dívidas e precatórios emitidos após 05/05/2000.
** Estão incluídas as previsões de liberação das operações de crédito contratadas e as novas operações de crédito proposta para a Revisão do Programa de Ajuste Fiscal do DF, período: 2012-2014 (A saber, Externo: Brasília Sustentável II, Implantação do Sistema de Transp. Coletivo Eixo Sul, PRODEFAZ, Procidades - Prog. Des. Econômico, Programa de Transporte Urbano II, PRODETUR, Programa Rural e ainda, operação de crédito interno: Sistema de Transporte de Passageiros Eixo Sul, Aquisição Material Rodante, Brasília Segurança Integrada, Contrapartida do PAC - CPAC, Investimentos no Sistema Elétrico da CEB, PEF II, Eixo Oeste, CPAC - Vários Empreendimentos, Eixo Norte, Proinvest-Eixo Norte, Prog. Reab. Urbanistica de Vias e Reforma do Teatro Nacional).

MAURÍCIO LIMA BARBOSA
Gerente

MARIA CRISTINA GONÇALVES REIS
Coordenadora

SEL Fl. 127 /2012 Folha Nº 000151

Folha nº: 143
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 79.320-1

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE FAZENDA
SUBSECRETARIA DO TESOURO
COORDENAÇÃO DA DÍVIDA PÚBLICA E AJUSTE FISCAL
GERÊNCIA DE CONTROLE DA DÍVIDA PÚBLICA CONSOLIDADA

GDF

LIMITES DE ENDIVIDAMENTO DO GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL

(1) RECEITA CORRENTE LÍQUIDA (em R$ milhões)	13.758

(A) Parâmetros das Resoluções do Senado Federal nºs 40/01 e 43/01			(B) Valores Apurados para o DF		(C) Margem de Comprometimento (A-B)	
Descrição	Limite		Resultado obtido		Saldo do limite	
	Parâmetro em percentual	R$ Milhões	Em %	Em R$ Milhões	Em %	Em R$ Milhões
(2) **Limite de Dispêndio com Op. de Crédito** ou Média do Comprometimento Anual (Art. 7º, Inciso II da Res. SF nº 43/2001)	11,5% da RCL média	2.198	4,06%	776	7,44%	1.422
(3) **Limite do Fluxo das Op. de Crédito** ou Montante Global de Operações de Crédito (Art. 7º, Inciso I da Res. SF nº 43/2001)	16% da RCL	2.201	0,36%	49	15,64%	2.152
(4) **Limite das Garantias** ou Saldo das Garantias (Art. 9º da Res. SF nº 43/2001)	22% da RCL	3.027	-	-	22,00%	3.027
(5) **Limite do Estoque das Op. de Crédito** ou Estoque da Dívida Consolidada Líquida (Art.3º, Res. SF nº 40/2001)	200% ou 2 x RCL (2012)	27.516	2,98%	821	97,02%	26.695
	200% ou 2 x RCL (2016)	32.477	21,95%	7.130	78,05%	25.347
(6) **Regra de Ouro (exercício anterior)** - O montante das Operações de Crédito não podem ultrapassar às Despesas de Capital (Art. 6º, § 1º, inciso I da Res. SF nº 43/2001)	100% da Despesa de Capital Realizada exercício anterior (2011)	1.142	13,40%	153	86,60%	989
	100% da Despesa de Capital Realizada exercício atual (2012)	1.136	4,31%	49	95,69%	1.087
(7) **Regra de Ouro (exercício corrente)** - O montante das Operações de Crédito não podem ultrapassar às Despesas de Capital (Art. 6º, § 1º, inciso II da Res. SF nº 43/2001)	100% da Despesa de Capital constante da LOA 2012 e alterações	3.598	22,82%	821	77,18%	2.777
(8) **Limite do Estoque de Op. por ARO** - Antecipação de Receita Orçamentária (Art. 10º da Res. SF nº 43/2001)	7% da RCL	963	-	-	7,00%	963

ELABORAÇÃO: GEDIP/CODAF/SUTES/SEF

1 Receita Corrente Líquida R$ 13758 milhões, período de apuração: setembro de 2011 a agosto de 2012.

2 O comprometimento anual com as amortizações, juros e demais encargos da dívida consolidada, será feito pela média anual, de todos os exercícios financeiros em que houver pagamentos previstos da operação pretendida até 31/12/2027, da relação entre o comprometimento previsto e a receita corrente líquida projetada ano a ano e não deverá exceder o limite máximo de 11,5% e limite prudencial de 10% da RCL (Art. 7º, inciso II, § 4º e § 5º da Res. 43/2001). Foi apurada a média anual de R$ 776 milhões, comprometendo apenas 4,06% da RCL para um limite máximo de 11,5% com o Serviço Total da Dívida.

3 O montante global das operações de crédito realizados em um exercício não poderá ser superior a 16% da Receita Corrente Líquida - RCL (Inciso I do art.7º Res. 43/2001). Até o 2º quadrimestre de 2012 foi utilizado 0,36% da RCL para um limite máximo de 16% com operações de crédito.

4 O saldo total das garantias concedidas não poderá exceder a 22% da RCL (art.9º, Res. 43/2001). Até o 2º quadrimestre de 2012 o Distrito Federal não foi solicitado a oferecer garantias para contratação de operação de crédito por parte de qualquer unidade administrativa do Governo.

5 A dívida consolidada líquida não poderá exceder, até o final de 2016, o valor equivalente a 2 vezes a RCL (Art. 3º, Resolução 40/2001). Na apuração acima o Distrito Federal apresenta até o 2º quadrimestre de 2012 um estoque da dívida líquida de R$ 0.821 milhões, que equivale a 2,98% do limite de duas vezes a RCL, enquanto na projeção para 2016 o estoque da dívida alcançará R$ 7.130 milhões equivalendo 21,95% do mesmo limite de duas vezes a RCL .

6 As operações de crédito anual não poderão exceder o montante anual das despesas de capital (Art. 6º, Inciso I, Resolução 43/2001). Nos exercícios financeiros de 2011 e 2012, as despesas de capital executadas foram de R$ 1.142 milhões e R$ 1136 milhões respectivamente, enquanto as receitas de operações de crédito realizadas nos mesmos exercícios alcançaram R$ 153 milhões e R$ 49 milhões. O Distrito Federal tem cumprido o limite estabelecido na Resolução.

7 As operações de crédito anual não poderão exceder o montante anual das despesas de capital (Art. 6º, Inciso II, Resolução 43/2001). A Lei Orçamentária (com alterações) para o exercício de 2012 previu um total de R$ 3.598 milhões para as despesas de capital, enquanto para as receitas de operação de crédito um total de R$ 821 milhões, cumprindo assim o previsto na Resolução.

8 O Saldo Devedor das Operações de Crédito por antecipação de receita orçamentária não poderá exceder, no exercício em que estiver sendo apurado, a 7% da Receita Corrente Líquida. Até o 2º quadrimestre de 2012 o Distrito Federal não contratou operação de crédito a título de Antecipação de Receita Orçamentária (Ar. 10º da Rec. 43/2001).

Obs. * Estão incluídas as previsões de liberação das operações de crédito contratadas e as novas operações de crédito proposta para a Revisão do Programa de Ajuste Fiscal do DF, período: 2012-2014 (A saber, Externo: Brasília Sustentável II, Implantação do Sistema de Transp. Coletivo Eixo Sul, PRODEFAZ, Procidades - Prog. Des. Econômico, Programa de Transporte Urbano II, PRODETUR, Programa Rural e ainda, operação de crédito interno: Sistema de Transporte de Passageiros Eixo Sul, Aquisição Material Rodante, Brasília Segurança Integrada, Contrapartida do PAC - CPAC, Investimentos no Sistema Elétrico da CEB, PEF II, Eixo Oeste, CPAC - Vários Empreendimentos, Eixo Norte, Proinvest-Eixo Norte, Prog. Reab. Urbanistica de Vias e Reforma do Teatro Nacional).

2 - O Distrito Federal não possui Dívida Pública Mobiliária.

MAURÍCIO LIMA BARBOSA
Gerente

MARIA CRISTINA GONÇALVES REIS
Coordenadora

SFL FL 1299 /2012 Folha Nº 000152

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE FAZENDA E PLANEJAMENTO
SUBSECRETARIA DO TESOURO
COORDENAÇÃO DA DÍVIDA PÚBLICA E AJUSTE FISCAL
GERÊNCIA DE CONTROLE DA DÍVIDA PÚBLICA CONSOLIDADA

GDF
Juntos por um novo DF

ACOMPANHAMENTO DAS GARANTIAS E CONTRAGARANTIAS OFERECIDAS PELO GDF EM OPERAÇÕES DE CRÉDITO

Nº DO CONTRATO	OBJETO	CREDOR	GARANTIAS	CONTRAGARANTIAS
003/99-B.B/STN	Contrato de Confissão, Promessa de Assunção, Consolidação e Refinanciamento de Dívidas	STN	Art. 155 (ITCD, ICMS, IPVA); Art. 157 (IR-fonte); Art. 159, incisos I, a: (FPE) e inciso II: (IPI) + Lei Comp. 87/96(Kandir)	-
PNAFE	Execução do Proj.Internac.de Prog.Nacional de Apoio á Adm. Fiscal p/os Estados BR.	CAIXA	Art. 155, inciso I: Instituir impostos sobre: transmissão causa mortis e doação, de quaisquer bens ou direitos. Art. 157: IR-fonte; Art. 159, incisos I, a: FPE e inciso II: IPI (relativos aos artigos 155, inciso I,157 e 159, incisos I, alínea "a" e II da	Fica a CEF autorizada a requerer, em nome da UNIÃO, em caso de insdimplemento, a transferência de recursos existentes ou que venham a ingressar na conta de centralização de receitas próprias do DF, de nº 800.108-0, agência nº 100 junto ao BRB ou outra.
PNAFM	Programa Nacional de Apoio à Gestão Administrativa e Fiscal dos Municípios Brasileiros - PNAFM	CAIXA	FPM (art.159, inciso I, alínea b, CF)	-
23.260/52	Exec. de obras de ampl.e melhoria da estação de trat.de esgotos sani. de Brasília - Parte II	CAIXA	FPE	Arrecadação das Receitas Tarifárias da CAESB.
38.196/67	Construção de Unidades Habitacionais no Recanto das Emas/DF-Programa Pró-Moradia.	CAIXA	Garantidora: CAESB - até o limite do saldo devedor oferece a arrecadação proveniente do pagamento das tarifas de água e esgoto	Em decorrência da vinculação da receita tarifária e para efeito de assegurar a eficácia da garantia oferecida, a CAESB, como forma e meio de efetivo pagamento integral da dívida, cede e tranfere ao agente financeiro, os créditos efetuados nas suas contas.
38.203/27	Conclusão e Melhoria de Unid. Habitacionais em Santa Maria - Programa Pró-Moradia	CAIXA	Garantidora: CAESB - até o limite do saldo devedor oferece a arrecadação proveniente do pagamento das tarifas de água e esgoto	Em decorrência da vinculação da receita tarifária e para efeito de assegurar a eficácia da garantia oferecida, a CAESB, como forma e meio de efetivo pagamento integral da dívida, cede e tranfere ao agente financeiro, os créditos efetuados nas suas contas.
38.208/34	Conclusão e Melhoria de Unid. Habitacionais no Paranoá - Programa Pró-Moradia	CAIXA	Garantidora: CAESB - até o limite do saldo devedor oferece a arrecadação proveniente do pagamento das tarifas de água e esgoto	Em decorrência da vinculação da receita tarifária e para efeito de assegurar a eficácia da garantia oferecida, a CAESB, como forma e meio de efetivo pagamento integral da dívida, cede e tranfere ao agente financeiro, os créditos efetuados nas suas contas.
38.214/64	Conclusão e Melhoria de Unid. Habitacionais na Vila Varjão - Programa Pró-Moradia	CAIXA	Garantidora: CAESB - até o limite do saldo devedor oferece a arrecadação proveniente do pagamento das tarifas de água e esgoto	em decorrência da vinculação da receita tarifária e para efeito de assegurar a eficácia da garantia oferecida, a CAESB, como forma e meio de efetivo pagamento integral da dívida, cede e tranfere ao agente financeiro, os créditos efetuados nas suas contas.
38.217/23	Construção de Unidades Habitacionais na Samambaia/DF - Programa Pró-Moradia	CAIXA	Garantidora: CAESB - até o limite do saldo devedor oferece a arrecadação proveniente do pagamento das tarifas de água e esgoto	Em decorrência da vinculação da receita tarifária e para efeito de assegurar a eficácia da garantia oferecida, a CAESB, como forma e meio de efetivo pagamento integral da dívida, cede e tranfere ao agente financeiro, os créditos efetuados nas suas contas.
38.219/64	Conclusão e Melhoria de Unid. Habitacionais na Exp. de Samambaia-Programa Pró-Moradia	CAIXA	Garantidora: CAESB - até o limite do saldo devedor oferece a arrecadação proveniente do pagamento das tarifas de água e esgoto	Em decorrência da vinculação da receita tarifária e para efeito de assegurar a eficácia da garantia oferecida, a CAESB, como forma e meio de efetivo pagamento integral da dívida, cede e tranfere ao agente financeiro, os créditos efetuados nas suas contas.
162.296-71	Drenagem Urbana de Águas Pluviais em várias localidades do Distrito Federal - Programa Pró-Saneamento	CAIXA	FPE e FPM	-
162.305-84	Implantação do Sistema de Abastecimento de Água de Águas Lindas e Adjacências - GO	CAIXA	FPE e FPM	-
162.306-98	Implantação do Sistema de Esgotamento Sanitário da Cidade de Águas Lindas e Adjacências - GO	CAIXA	FPE e FPM	-
175.749-25	Obras de Infra-Estrutura, Urbanização e de Implantação de Equipamentos Básicos no DF	CAIXA	FPE , FPM e quotas de participação no ICMS	-
228.636-96	Implantação do Sistema de Produção de Água do Rio Corumbá	CAIXA	FPE E FPM	-
262.225-34	Obras de Infra-Estrutura, Urbanização de Assentamentos Precários - Sol Nascente - Ceilândia-DF-Pró-Moradia	CAIXA	FPE E FPM	-
262.232-26	Obras de Infra-Estrutura, Urbanização de Assentamentos Precários - Mestre D'Armas-Planaltina-DF-Pró-Moradia	CAIXA	FPE E FPM	-
262.250-51	Obras Infra-Estruturam, Urbanização de Assentamentos Precários em Arapoga-Planaltina/DF- Programa Pró-Moradia	CAIXA	FPE E FPM	-
273.558-96	Implantação do Sistema de Produção de Água do Rio Corumbá - Complementação	CAIXA	FPE E FPM	-
319.127-60	Implantação do Trecho 1 - Aeroporto Internacional de Brasília/Terminal Asa Sul - VLT	CAIXA	FPE, FPM E ICMS	-
319.129-88	Ampliação da DF 047 e Obra de Arte Especial - Acesso ao Aeroporto Brasília	CAIXA	FPE, FPM E ICMS	-
97.2.215.3.1	Conclusão do Projeto de Implantação do Metrô DF	BNDES	875.691.744 ações ordinárias CEB, cotas-partes do FPE/FPM no valor de 35% da prestação, Hipoteca em 2º grau de imóveis da TERRACAP	-
97.2.215.3.2	Conclusão do Projeto de Implantação do Metrô DF	BNDES	875.691.744 ações ordinárias CEB, cotas-partes do FPE/FPM no valor de 35% da prestação, Hipoteca em 2º grau de imóveis da TERRACAP	-
09.2.0418.1	Aquisição de 12 Trens Metroviários e Equipamentos do Metrô	BNDES	FPE E FPM	-
09.2.0494.1	Complementação Transporte Coletivo Eixo Sul-recursos do Programa Emergencial de Financiamento - PEF	BNDES	FPE E FPM	-
11.2.0609.1	COMPLEMENTAÇÃO FONTE AQUISIÇÃO DE TRENS DO METRÔ E CONSTRUÇÃO DE TERMINAIS RODOVIÁRIOS - PEF II	BNDES	FPE E FPM	-

MAURÍCIO LIMA BARBOSA
Gerente

MARIA CRISTINA GONÇALVES REIS
Coordenadora

SEL FL. 1299 /2012 Folha Nº 000153

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE FAZENDA E PLANEJAMENTO
SUBSECRETARIA DO TESOURO
COORDENAÇÃO DA DÍVIDA PÚBLICA E AJUSTE FISCAL
GERÊNCIA DE CONTROLE DA DÍVIDA PÚBLICA CONSOLIDADA

GDF

ACOMPANHAMENTO DAS GARANTIAS E CONTRAGARANTIAS OFERECIDAS PELO GDF EM OPERAÇÕES DE CRÉDITO

Nº DO CONTRATO	OBJETO	CREDOR	GARANTIAS	CONTRAGARANTIAS
526/OC-BR	Projeto de ampliação e melhoramento do sistema de água potável e esgoto de Brasília	BID	AVAL DA UNIÃO - FIADOR	Lei 42 de 19/09/89 - Art. 2º - quotas-parte dos FPE e FPM
814/SF-BR	Projeto de ampliação e melhoramento do sistema de água potável e esgoto de Brasília	BID	AVAL DA UNIÃO - FIADOR	Lei 42 de 19/09/89 - Art. 2º - quotas-parte dos FPE e FPM
1288/OC-BR	Programa de Saneamento Básico	BID	AVAL DA UNIÃO - FIADOR	Lei 2.606 de 18/10/2000 - Art. 2º: Art. 157 (IR fonte), 158 (IR, ITR, IPVA, ICMS) e 159 (FPE, FPM e IPI) da CF/88 complementadas pelo art. 155 (ITCD, ICMS, IPVA) e art. 156 (IPTU, ITBI, ISS)
1957/OC-BR	Programa de Transporte Urbano do DF	BID	AVAL DA UNIÃO - FIADOR	Lei 4.010 de 12/09/2007 - Art. 2º: Art. 157 (IR fonte), 158 (IR, ITR, IPVA, ICMS) e 159 (FPE, FPM e IPI) da CF/88 complementadas pelo art. 155 (ITCD, ICMS, IPVA) e art. 156 (IPTU, ITBI, ISS) todas da Constituição Federal.
7326 - BR	Implantação do Programa de Saneamento Ambiental e Gestão Territorial do Distrito Federal	BIRD	AVAL DA UNIÃO - FIADOR	Lei 3.608 de 08/06/2005 - Art. 2º Cotas art. 157 (IR fonte), 158 (IR, ITR, IPVA, ICMS) e 159 (FPE, FPM e IPI) da CF/88 complementadas pelo art. 155 (ITCD, ICMS, IPVA) e art. 156 (IPTU, ITBI, ISS)
7675 - BR	Programa com Enfoque Setorial Amplo, com afençãoderesultados em programas e ações nas áreas educ	BIRD	AVAL DA UNIÃO	COTAS DA REPARTIÇÃO DE RECEITAS PREVISTAS NOS ARTS.157,158 E 159, COMPLEMENTADAS PELAS RECEITAS TRIBUTÁRIASESTABELECIDAS NOS ARTS.155 E 156, NOS TERMOS DO ART.167,&4º, DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL, BEM COMO GARANTIAS EM DIREITO ADMITIDAS.
5911	PROGRAMA DE GESTÃO DAS ÁGUAS E DRENAGEM URBANA DO DF	CAF	AVAL DA UNIÃO	COTAS DA REPARTIÇÃO DE RECEITAS PREVISTAS NOS ARTS.157,158 E 159, COMPLEMENTADAS PELAS RECEITAS TRIBUTÁRIASESTABELECIDAS NOS ARTS.155 E 156, NOS TERMOS DO ART.167,&4º, DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL, BEM COMO GARANTIAS EM DIREITO ADMITIDAS.

MAURICIO LIMA BARBOSA
Gerente

MARIA CRISTINA GONÇALVES REIS
Coordenadora

SEI 81 1399 /2012 Folha Nº 00054

Folha nº: 146
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 79.220-9

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE FAZENDA E PLANEJAMENTO
SUBSECRETARIA DO TESOURO
COORDENAÇÃO DA DÍVIDA PÚBLICA E AJUSTE FISCAL
GERÊNCIA DE CONTROLE DA DÍVIDA PÚBLICA CONSOLIDADA

GDF

COMPROMETIMENTO DE RECEITAS PRÓPRIAS E DE ATIVOS DIVERSOS COM GARANTIA E CONTRAGARANTIA AO PAGAMENTO DE OBRIGAÇÕES FINANCEIRAS DO DISTRITO FEDERAL

MÊS/ANO	SERVIÇO DA DÍVIDA CONTRATADA INTERNA E EXTERNA	SERVIÇO DA DÍVIDA EM TRAMITAÇÃO INTERNA E EXTERNA	TOTAL DO SERVIÇO DA DÍVIDA	FPE/FPM DO SERVIÇO DA DÍVIDA EM TRAMITAÇÃO	GARANTIAS						
					FPE/FPM (I)	OUTRAS RECEITAS PRÓPRIAS (II)	HIPOTECA IMÓVEIS E AÇÕES DA CEB (III)	RECEITA OPERAC. CAESB (IV)	AVAIS DA UNIÃO (V)	OUTROS (VI)	TOTAL GARANTIAS
EM 2012	309.407.020	-	309.407.020	-	279.795.270	ADICIONAIS A (I)	14.960.843	1.679.051	ADICIONAIS A (I)	12.971.856	309.407.020
EM 2013	333.291.817	1.462.000	334.753.817	1.462.000	319.827.381	ADICIONAIS A (I)	-	1.691.291	ADICIONAIS A (I)	11.773.145	333.291.817
EM 2014	396.346.303	2.600.056	398.946.359	2.600.056	382.881.867	ADICIONAIS A (I)	-	1.691.291	ADICIONAIS A (I)	11.773.145	396.346.303
EM 2015	410.354.958	5.375.345	415.730.303	5.375.345	398.328.172	ADICIONAIS A (I)	-	1.691.291	ADICIONAIS A (I)	10.335.495	410.354.958
EM 2016	411.334.977	14.203.683	425.538.660	14.203.683	400.706.083	ADICIONAIS A (I)	-	1.651.776	ADICIONAIS A (I)	8.977.118	411.334.977
EM 2017	389.802.195	17.465.661	407.267.856	17.465.661	379.880.818	ADICIONAIS A (I)	-	1.454.207	ADICIONAIS A (I)	8.467.170	389.802.195
EM 2018	374.950.170	17.159.182	392.109.352	17.159.182	366.364.839	ADICIONAIS A (I)	-	608.372	ADICIONAIS A (I)	7.976.959	374.950.170
EM 2019	366.059.371	16.852.704	382.912.075	16.852.704	358.020.615	ADICIONAIS A (I)	-	169.174	ADICIONAIS A (I)	7.869.582	366.059.371
EM 2020	339.985.914	16.559.215	356.545.129	16.559.215	332.117.927	ADICIONAIS A (I)	-	-	ADICIONAIS A (I)	7.867.987	339.985.914
EM 2021	329.709.259	16.239.746	345.949.005	16.239.746	322.021.033	ADICIONAIS A (I)	-	-	ADICIONAIS A (I)	7.688.226	329.709.259
EM 2022	298.881.964	15.933.266	314.815.230	15.933.266	291.193.737	ADICIONAIS A (I)	-	-	ADICIONAIS A (I)	7.688.227	298.881.964
EM 2023	285.009.598	15.626.788	300.636.386	15.626.788	277.320.050	ADICIONAIS A (I)	-	-	ADICIONAIS A (I)	7.689.548	285.009.598
EM 2024	275.002.344	15.329.941	290.332.285	15.329.941	267.314.117	ADICIONAIS A (I)	-	-	ADICIONAIS A (I)	7.688.227	275.002.344
EM 2025	249.924.697	15.013.829	264.938.526	15.013.829	249.924.697	ADICIONAIS A (I)	-	-	ADICIONAIS A (I)	-	249.924.697
EM 2026	239.146.451	14.707.352	253.853.803	14.707.352	239.146.451	ADICIONAIS A (I)	-	-	ADICIONAIS A (I)	-	239.146.451
EM 2027	228.621.937	14.400.872	243.022.809	14.400.872	228.621.937	ADICIONAIS A (I)	-	-	ADICIONAIS A (I)	-	228.621.937
EM 2028	216.570.951	14.100.667	230.671.618	14.100.667	216.570.951	ADICIONAIS A (I)	-	-	ADICIONAIS A (I)	-	216.570.951
EM 2029	161.092.017	13.787.915	174.879.932	13.787.915	161.092.017	ADICIONAIS A (I)	-	-	ADICIONAIS A (I)	-	161.092.017
EM 2030	75.903.770	13.481.436	89.385.206	13.481.436	75.903.770	ADICIONAIS A (I)	-	-	ADICIONAIS A (I)	-	75.903.770
EM 2031	59.243.988	13.174.956	72.418.944	13.174.956	59.243.988	ADICIONAIS A (I)	-	-	ADICIONAIS A (I)	-	59.243.988
EM 2032	51.865.985	9.327.216	61.193.201	9.327.216	51.865.985	ADICIONAIS A (I)	-	-	ADICIONAIS A (I)	-	51.865.985
EM 2033	18.005.601	9.058.342	27.063.943	9.058.342	18.005.601	ADICIONAIS A (I)	-	-	ADICIONAIS A (I)	-	18.005.601
EM 2034	-	8.792.383	8.792.383	8.792.383	-	ADICIONAIS A (I)	-	-	ADICIONAIS A (I)	-	-
EM 2035	-	8.526.423	8.526.423	8.526.423	-	ADICIONAIS A (I)	-	-	ADICIONAIS A (I)	-	-

Fonte: GEDIP/CODAF/SUTES/SEF

Notas explicativas:

1. Posição: agosto de 2012 para dívidas contratadas.

2. Posição: dezembro de 2011 para dívidas em tramitação.

3. Compõem as dívidas em tramitação: Impl.Sist.Transporte Coletivo de Alta Capacidade Eixo Sul do DF - CAF e PRODEFAZ - BID.

4. FPE/FPM (I): foram considerados os contratos onde aquelas receitas de transferências constitucionais estão explicitamente especificadas como garantias, bem como outros, cujas garantias e contragarantias estão vinculadas ao produto da arrecadação de que tratam os arts. 155 e 157 e 159 da Constituição Federal. Neste caso, optou-se pelas garantias de que tratam o art. 159 da CF, que refere-se às transferências em questão.

5. Outras Receitas Próprias (II): são aquelas garantias vinculadas ao produto da arrecadação de que tratam os arts. 155, 157 e 159 da CF. Como nos contratos não estão especificadas as proporcionalidades entre as fontes de arrecadação, optou-se por considerar as despesas como parte da garantia vinculada às cotas-partes do FPE/FPM (art. 159 da CF), para evitar a dupla contagem.

6. Hipoteca de Imóveis e Ações da CEB de propriedade do GDF (III): ativos que somados às cotas-partes do FPE/FPM garantem empréstimos contratados com o BNDES. Por imposição contratual foi exigido que as cotas-partes do FPE/FPM garantissem em 35% os meios de pagamento das obrigações. Por dedução, a parcela restante ficou garantida por aqueles ativos;

7. Receitas Operacionais CAESB (IV): garantia exigida pela CAIXA, por ocasião da contratação de empréstimos no âmbito do Programa Pró-Moradia, vinculada à arrecadação proveniente do pagamento das tarifas de serviços de água e esgotamento sanitário explorados pela CAESB;

8. Avais da União (V): considerados como tal, aqueles contratos relativos à operações de crédito externo, garantidos com avais da União, com a exigência de contragarantias. Como para todos os contratos dessa espécie foi autorizada legislativamente a dação de receitas próprias do GDF, em contragarantia para a União, inclusive cotas-partes do FPE/FPM, seus valores estão incluídos no grupo de FPE/FPM (I);

9. Outros (VI): neste grupo estão inseridos os contratos que não contém a especificação de garantias: Contratos de Habitação firmados pelo antigo IDHAB, que passaram a integrar à Companhia de Desenvolvimento Habitacional do DF - CODHAB, criada pela Lei nº 4.020, de 25 de setembro de 2007.

MAURÍCIO LIMA BARBOSA
Gerente

MARIA CRISTINA GONÇALVES REIS
Coordenadora

Folha nº: 147

Processo nº:

Rubrica: Matrícula: 79.220-9

SEL FL 1299 /2012 Folha Nº 000155

Folha nº: 148
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 79.210-9

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
GOVERNADORIA DO DISTRITO FEDERAL

GDF
Juntos por um novo DF

OFÍCIO
Nº 246/2012 – GAG

Brasília, 28 de setembro de 2012.

Senhor Ministro,

Considerando a revisão do Programa de Reestruturação e Ajuste Fiscal – PAF, triênio 2012-2014, dirijo-me a Vossa Excelência para solicitar os préstimos no sentido de considerar nossa proposta de aumento do limite das operações de crédito no montante de R$ 729.891.000,00 (setecentos e vinte e nove milhões, oitocentos e noventa e um mil reais). Tal solicitação, justifica-se pela necessidade de dar continuidade a programas essenciais, cujo objetivo é a melhoria da qualidade de vida da população do Distrito Federal.

Visando subsidiar o pleito de aumento deste limite, encaminhamos em anexo a seguinte documentação:

- Demonstrativo das Operações de Crédito, contemplando as novas operações a serem incluídas no PAF;
- Descrição das novas Operações de Crédito;
- Nota Técnica, contendo informações sobre a situação fiscal e financeira do Distrito Federal, perspectivas fiscais para o período de 2012-2014 e a observância dos limites e condições fixados pelo Senado Federal nas suas Resoluções nº 40 e 43 de 20 e 21/12/2001, referente o pleito de acréscimo ao limite a contratar do Anexo V – Demonstrativo das Operações de Crédito – do Programa de Reestruturação e Ajuste Fiscal do Distrito Federal.

Atenciosamente,

AGNELO QUEIROZ
Governador

MINISTÉRIO DA FAZENDA
GABINETE DO MINISTRO
RECEBIDO
28/09/12
14:45 h

Excelentíssimo Senhor
GUIDO MANTEGA
Ministro da Fazenda
BRASÍLIA - DF

SEL FL 1299 /2012 Folha Nº 000156

PROGRAMA DE REESTRUTURAÇÃO E AJUSTE FISCAL
ANEXO V - DEMONSTRATIVO DAS OPERAÇÕES DE CRÉDITO
DISCRIMINAÇÃO DAS OPERAÇÕES DE CRÉDITO

Estado: DF
Em R$ Mil de 31/12/2011

Classificação	Contrato	Entidade Financeira	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Total
1.1.2	AQUISIÇÃO DE MATERIAL RODANTE - VLT	BNDES			32.400	32.400	43.200		108.000
1.1.2	BRASÍLIA SUSTENTÁVEL II	BID			35.000	80.000	47.000	25.000	187.000
1.1.2	IMPLANTAÇÃO DE SISTEMA DE TRANSP COLETIVO EIXO SUL	CAF		16.655	49.965	99.930			166.550
1.1.2	PROCIDADES - PROG DESENVOLV ECONÔMICO DF - ADES	BID	2.017	12.942	23.704	31.118	24.009		93.790
1.1.2	PRODEFAZ / PROFISCO	BID		11.929	15.000	20.000	13.092		60.021
1.1.2	PRODETUR	BID			20.000	20.000	15.000	5.000	60.000
1.1.2	PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO II	BID			80.000	113.000	99.863	27.000	319.863
1.1.2	PROGRAMA RURAL	BID			25.000	17.000	15.000	15.000	72.000
1.1.3	PROG GESTÃO DAS ÁGUAS E DREN URBANA - AGUAS DO DF	CAF	298	110.490					110.788
1.1.3	PROG DE MODERN DA GESTÃO PUBLICA DO DF (SWAPP)	BIRD	47.989						47.989
1.1.3	PROGRAMA DE TRANSPORTES URBANOS DO DF	BID	3.400	66.892	11.777				82.069
1.2.2	OBRAS MELHORIAS SIST VIÁRIO EQUIP URB - EIXO NORTE	BNDES		100.000	100.000	100.000	120.000		420.000
1.2.2	PEF II (METRÔ E TERMINAIS DE ÔNIBUS)	BNDES	32.099	9.313					41.412
1.2.2	PROG FINANC CONTRAP DO PAC - CPAC - PARANOÁ PARQUE	CAIXA		25.949	9.325	9.726			45.000
1.2.2	PROG FINANC CONTRAP DO PAC - CPAC - VÁRIOS EMP	CAIXA			97.089	242.723	145.634		485.445
1.2.2	PROG REABILITAÇÃO URBAN VIAS DF - 1ª FASE	B. BRASIL		108.093	108.093	108.125			324.310
1.2.2	PROINVEST - EIXO NORTE	BNDES		93.346	186.691	31.115			311.152
1.2.2	PROJ DE OBRAS / INVEST NO SISTEMA ELÉTRICO DA CEB	CAIXA	300.000						300.000
1.2.2	REFORMA DO TEATRO NACIONAL	BNDES			25.000	25.000			50.000
1.2.2	SISTEMA DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS - EIXO OESTE	CAIXA		51.748	155.243	155.243	155.243		517.477
1.2.2	SISTEMA DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS - EIXO SUL	CAIXA	64.344	193.031	304.148				561.523
1.2.3	AMPLIAÇÃO DA DF047 E OBRA DE ARTE ESPECIAL	CAIXA		45.000	14.000		39.000		98.000
1.2.3	AQUISIÇÃO DE EQUIPAMENTOS E TRENS DO METRO - DF	BNDES		766					766
1.2.3	IMPL. TRECHO 1 SIST. VLT AEROP/TERM E AMPL. ROD DF	CAIXA		63.000	50.000	50.000	100.000		263.000
1.2.3	IMPLANT DO SIST DE ABAST DE ÁGUA DE ÁGUAS LINDAS	CAIXA		23.145	23.548				46.693
1.2.3	IMPLANT DO SIST DE ABAST DE ESGOTAM ÁGUAS LINDAS	CAIXA	3.029	19.263	14.193	9.182	4.190		49.857
1.2.3	IMPLANTAÇÃO DE SIST PROD DE ÁGUA DO CORUMBÁ SUL 1	CAIXA	962	33.000	28.801				62.763
1.2.3	IMPLANTAÇÃO DE SIST PROD DE ÁGUA DO CORUMBÁ SUL 2	CAIXA	4.107	3.822					7.929
1.2.3	INFRA-ESTRUT E SANEAMENTO BASICO - PRO MORADIA	CAIXA	8.500	7.882	5.600				21.982
1.2.3	PNAFM	CAIXA	5.426	16.555	12.618				34.599
1.2.3	PRO-MORADIA II - ARAPOANGA	CAIXA	8.794	6.199	9.883				24.876
1.2.3	PRO-MORADIA II - MESTRE D ARMAS	CAIXA	1.500	7.200	9.811				18.511
1.2.3	PRO-MORADIA II - SOL NASCENTE	CAIXA	5.871	47.900	61.500	61.500	31.059		207.830
	Total		488.336	1.074.120	1.508.389	1.206.061	852.290	72.000	5.201.196

18/09/2012 18:42

Classificação (3 dígitos) T O S
T - Titularidade
1 - Tesouro Estadual
2 - Outras Entidades do Estado, sendo o serviço da dívida suportado pelo Tesouro Estadual
3 - Outras Entidades do Estado, sendo o serviço da dívida suportado pelas mesmas
O - Origem do Crédito
1 - Externo
2 - Interno

S - Situação
0 - A contratar, enquadrada na regra de exceção prevista no § 7º do art. 7º da Resolução do Senado Federal nº 43/01.
1 - A contratar, enquadrada na regra de exceção prevista no § 8º do art. 7º da Resolução do Senado Federal nº 43/01
2 - A contratar, não enquadrada na regra de exceção prevista no § 8º do art. 7º da Resolução do Senado Federal nº 43/01 e enquadrada ou no inciso VII do § 1º do art. 9º, com redação dada pela Resolução nº 4.133/12, do CMN
3 - Em execução.
4 - A contratar, não enquadrada nas regras de exceção acima relenadas

SEI Nº 1577/2012 / Folha Nº 00157

Folha nº 140
Processo nº:
Rubrica:
Matrícula: 29.190-9

Folha nº: 150
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 29.220-9

DISTRITO FEDERAL

OPERAÇÕES DE CRÉDITO SOLICITADAS NA REVISÃO DO PROGRAMA

Projetos / Programas	Entidade Financeira	Valor (R$ mil dez/11)
Eixo Oeste – O objetivo do programa é a Implantação do Corredor Oeste de Transporte Público Coletivo com faixas exclusivas. Os objetivos especificos são: • Implantar um sistema integrado com eixos estruturantes servidos por linhas troncais, circulares, de ligação e alimentadores/distribuidoras, visando a redução dos tempos de espera e de viagens nas linhas alimentadoras e troncais, com o mínimo de superposição de itinerários; • Tornar o Eixo Oeste o principal eixo de transporte público do Distrito Federal, para atender a área mais populosa, composta pelas Regiões Administrativas de Brazlândia, Ceilândia, Taguatinga, Samambaia, Vicente Pires e Guará; • Revitalizar as vias Hélio Prates, Comercial, Central – Túnel em Taguatinga, Estrada Parque Taguatinga (EPTG), Estrada Setor Policial Militar (ESPM) e a Estrada Parque Indústrias Gráficas (EPIG), para implantação de faixa exclusiva/preferencial para o transporte coletivo.	CAIXA	517.477
Programa de Financiamento de Contrapartida do PAC – CPAC-PMCMV Vários Empreendimentos – O objetivo do programa é aplicar no âmbito do Programa Morar Bem, a execução das obras de urbanização e infraestrutura referentes aos Projetos de Habitação Social do Governo do Distrito Federal. O objetivo especifico é: • Os recursos serão obrigatoriamente aplicados na execução de obras de infraestrutura e urbanização dos Projetos de Habitacionais de Interesse Social do Programa Morar Bem, que proporcionará a comunidade local o acesso moradia digna, reconhecido como direito fundamental constitucional (art. 6º, CF), que pode ser traduzido como um lugar onde se mora com garantias de segurança, salubridade, posse da terra, acesso às infraestruturas e aos serviços e equipamentos públicos que assegurem a habitabilidade e de sobremaneira a cidadania dos mais carentes.	CAIXA	485.445
Eixo Norte – O objetivo do programa é proporcionar melhoria do sistema viário Eixo Norte e dos equipamentos urbanos voltado ao atendimento da demanda para a Copa das Confederações e a Copa do Mundo de 2014, bem como estabelecer um legado à população do brasiliense e do Entorno norte do Distrito Federal, quanto à qualidade no transporte público coletivo. Os objetivos especificos são: • Implantação do Corredor Eixo Norte com a implantação de um sistema de transporte BRT (Bus Rapid Transit) com operação por controle operacional inteligente; • Redução da emissão de poluentes com formação de uma frota de ônibus ecológicos, para atendimento da demanda turística durante os eventos supracitados e, posteriormente, para o incremento do transporte no Corredor Eixo Norte; • Revitalização dos Setores Centrais de Brasília.	BNDES	420.000
PROINVEST - Eixo Norte – O objetivo do programa é proporcionar melhorias no sistema viário Eixo Norte voltado ao atendimento da demanda da população daquela região e do Entorno norte do Distrito Federal, quanto à qualidade no transporte público coletivo. Os objetivos específicos são: • Melhoria da qualidade de vida da população, mediante a disponibilização de serviço de transporte público regular, confiável e seguro, que permita a mobilidade sustentável e acessibilidade para realização das atividades que a vida moderna impõe; • Eficiência na prestação dos serviços, mediante rede de transporte integrada em regime de racionalidade operacional, priorizando-se os meios coletivos; • Qualidade ambiental efetivada pelo controle dos níveis de poluição atmosférica e sonora e pela proteção do patrimônio histórico e arquitetônico, bem como das diversas áreas residenciais e de vivência coletiva, contra o trânsito indevido de veículos; • Redução dos custos nos deslocamentos no transporte público coletivo para o usuário, com a integração tarifária e física; • Aprimoramento da gestão e da fiscalização do sistema, fortalecendo a regulamentação e reduzindo a informalidade.	BNDES	311.152
Programa de Reabilitação Urbanística de Vias do DF – 1ª Fase – O objetivo do programa é reabilitar a infraestrutura viária do Distrito Federal, melhorando a qualidade dos pavimentos urbanos com o objetivo de beneficiar toda a população do Distrito Federal e visando também a se adequar para os importantes eventos que acontecerão nos próximos anos. Os objetivos especificos são: • Manutenção e a recuperação dos pavimentos urbanos em toda a área central do Distrito Federal,	BB	324.310

compreendendo 7 Regiões Administrativas e as principais Rodovias que cruzam sua área. • Executar serviços especializados em manutenção de vias e logradouros públicos, constando de recuperação de pavimento asfáltico, com substituição por fresagem, reciclagem ou reposição de concreto asfáltico, reconstrução, camada selante que poderá ser em concreto asfáltico ou micro revestimento, execução ou manutenção de pequenos trechos de redes de drenagem pluvial, assentamentos ou recuperação de meios-fios e construção ou recuperação de calçadas.		
PRODETUR – O objetivo do programa é desenvolver de forma sustentável o turismo no Distrito Federal, bem como garantir aos turistas que visitam a Capital da República condições adequadas de infraestrutura turística de modo a aumentar a taxa de permanência e o fluxo turístico no Distrito Federal. Os objetivos específicos são: • Aumentar a inserção competitiva dos produtos turísticos do Distrito Federal no mercado turístico nacional e internacional; O conceito de patrimônio cultural brasileiro compreende o patrimônio histórico, artístico, arquitetônico, arqueológico, geológico e paleontológico do País. • Promover a preservação do patrimônio cultural brasileiro e a descentralização dos equipamentos culturais do País; • Contribuir para o incremento do grau de eficiência da gestão do patrimônio cultural brasileiro; • Apoiar projetos de caráter estruturante com o objetivo de conjugar as necessidades de restauração dos monumentos a processos de revitalização (urbana, turística, econômica etc.) que abram novas oportunidades às cidades históricas brasileiras e resultem em benefícios efetivos à população. • Diversificar a oferta e proporcionar a melhoria da qualidade do produto turístico brasiliense; • Promover o desenvolvimento local de forma sustentável, procurando reduzir as desigualdades sociais; • Apoiar a recuperação e a adequação da infraestrutura e dos equipamentos dos destinos turísticos no Distrito Federal.	BID	60.000
Programa Rural – O objetivo do programa é promover o desenvolvimento rural de forma integrada e sustentável, tendo a microbacia hidrográfica como unidade de planejamento, com o foco na melhoria da qualidade de vida da população rural do Distrito Federal. Os objetivos específicos são: • Capacitar os produtores rurais para favorecer o processo de geração de conhecimento e melhorar a adoção das tecnologias apoiadas pelo Programa e fortalecer a organização da base produtiva; • Promover e fortalecer processos de planejamento, pesquisa e difusão participativa focados no uso sustentável das terras do cerrado; • Promover a mobilização e organização dos beneficiários para facilitar o desenvolvimento socioeconômico e ambiental envolvendo, as cooperativas, associações de produtores rurais, conselhos e demais formas de organização já existentes na região; • Fortalecer a capacidade geral das instituições públicas e privadas, responsáveis pelo manejo dos recursos naturais e prestação de serviços às áreas rurais; • Melhorar a infra-estrutura rural por meio de: (i) recuperação e/ou implantação de sistemas coletivos de irrigação de baixo consumo de água e de energia; (ii) implantação e/ou adequação de estradas rurais, (iii) aquisição de máquinas e equipamentos de uso coletivo e individual, que melhorem o processo produtivo, sem degradar o meio ambiente no qual se insere	BID	72.000
Restauração do Teatro Nacional – O objetivo deste programa é restaurar o Teatro Nacional parte integrante do patrimônio cultural, histórico, artístico e arquitetônico do Distrito Federal. Objetivo específico: • Restauração das instalações: Elétrica; Hidráulica; Fachadas; Mecânica; Mobiliária; e Equipamentos.	BNDES	50.000
SUBTOTAL		
	-	2.240.384
TOTAL (Acréscimo do limite a contratar)	-	
	-	

* Valores dos empreendimentos sem contrapartida.

Folha nº: 151

Processo nº:

Rubrica: Matrícula: 79220-9

SEI FL. 1299 /2012 Folha Nº 000159

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE FAZENDA
SUBSECRETARIA DO TESOURO
COORDENAÇÃO DA DÍVIDA PÚBLICA E AJUSTE FISCAL

GDF
Juntos por um novo DF

Folha nº: 152
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 79 200-9

NOTA TÉCNICA nº /2012 - LIMITES DE ENDIVIDAMENTO

INTERESSADO: Secretaria do Tesouro Nacional

ASSUNTO: Parecer técnico com a finalidade de subsidiar a Secretaria do Tesouro Nacional, com informações sobre a situação fiscal e financeira do Distrito Federal, perspectivas fiscais para o período de 2012-2014 e a observância dos limites e condições fixados pelo Senado Federal nas suas Resoluções nº 40 e 43 de 20 e 21/12/2001, referente o pleito de acréscimo ao limite a contratar do Anexo V – Demonstrativo das Operações de Crédito – do Programa de Reestruturação e Ajuste Fiscal do Distrito Federal, período 2012-2014.

SITUAÇÃO FISCAL E FINANCEIRA DO DISTRITO FEDERAL

Em 2011, o resultado primário do Distrito Federal apresentou-se superavitário em R$149 milhões. A receita bruta do Distrito Federal alcançou, em 2011, R$ 12,1 bilhões, apresentando acréscimo real de 3,93% em relação à do ano anterior, com base na inflação, desconsideradas as receitas previdenciárias.

A receita de origem tributária do Distrito Federal atingiu o montante de R$ 7,6 bilhões, um crescimento de 11,3% em comparação ao ano de 2010, com destaque para a arrecadação do ICMS, IPVA e IPTU.

Quanto às receitas de transferências, houve um aumento de R$ 539 milhões em relação ao ano anterior. Este aumento, em termos reais, representou acréscimo de 9,36% em relação aos valores do exercício de 2010, sendo R$381 milhões nas transferências correntes e R$ 158 milhões nas transferências de capital.

As receitas de operações de crédito somaram R$153,2 milhões em 2011 (R$ 292 milhões em 2010) e a receita de alienação de bens R$ 28,4 milhões.

As despesas não financeiras superaram as do ano anterior em R$ 1,3 bilhão, o que exprime um aumento real de 3,91%. Esta variação ocorreu, principalmente, devido ao acréscimo das despesas com pessoal e encargos em R$ 1,0 bilhão, bem como ao aumento de R$ 289 milhões em outras despesas correntes. Já os investimentos apresentaram um decréscimo nominal de R$ 69 milhões em relação ao ano de 2010.

Mesmo com um aumento em relação ao exercício anterior, as despesas de pessoal se mantiveram inferiores ao limite previsto de 60% da Receita Corrente Líquida, tendo atingido 52,28% desta última, excluídas as despesas com inativos e pensionistas.

Do total de investimentos em 2011, as despesas efetuadas com fontes de recursos contratados por operações de crédito apresentaram o montante de R$ 127,7 milhões, contra R$ 303 milhões de 2010 e R$ 226 milhões em 2009. As inversões financeiras foram R$193 milhões no exercício.

Sob a ótica do Programa de Reestruturação e Ajuste Fiscal, a Dívida Financeira do Distrito Federal representou em 2010 o montante de R$ 2.377 milhões e R$ 2.542 milhões em 2011 (sendo R$

1,9 bilhão de contratos internos e R$ 609 milhões de recursos externos). A Receita Líquida Real anual de R$ 9.526 milhões e R$ 10.637 milhões em 2010 e 2011, respectivamente, implicou em uma relação Dívida/RLR de 25% em 2010 e 24% em 2011. Com isso, verifica-se que o Distrito Federal está cumprindo o limite estabelecido para a Dívida Financeira no Programa de Ajuste Fiscal.

PESPECTIVAS FISCAIS PARA O PERÍODO 2012 A 2014

De acordo com a Lei de Diretrizes Orçamentárias (Lei nº 4.614, de 12/08/2011), foram estabelecidas metas relativas às receitas, despesas, resultados primário, nominal e montante da dívida pública, para o triênio 2012 a 2014.

Desse modo, a Receita Orçamentária do Distrito Federal para 2012 foi estimada em R$ 16,86 bilhões, sendo R$ 14,05 bilhões recursos do Tesouro e R$ 2,81 bilhões de Outras Fontes de Recursos, com a fixação da despesa orçada no mesmo valor e Resultado Primário de R$ 10 milhões.

As projeções de receitas tributárias para o período foram elaboradas com base em comportamentos decorrentes de acompanhamento específicos de impostos e taxas, verificados nos exercícios anteriores, corrigidos ora pelo INPC, ora pelo IGP-DI, sendo os mesmos contemplados como metas na Projeção para o exercício de 2012 e seguintes.

A base para a projeção das despesas leva em consideração as variáveis estipuladas para as receitas, sendo que para a rubrica "Pessoal e Encargos" adotou-se a variável CVA (Crescimento Vegetativo da Despesa de Pessoal Anual), 3% para o Poder Executivo e 2,5% para o Poder Legislativo e autorizações específicas para aumento de despesas de pessoal, tais como criação de cargos, reajuste geral para servidor e nomeações decorrentes de concurso público. Para as despesas correntes, foram consideradas as necessidades mínimas individuais de cada órgão, levando-se em conta, ainda, as estimativas para investimentos, buscando-se com essa medida reduzir custeio para ampliar investimento

LIMITES DE ENDIVIDAMENTO

Em referência à análise do cumprimento dos limites, o Distrito Federal, Estados e Municípios submetem-se aos ditames das Resoluções 40 e 43 do Senado Federal de 20 e 21/12/2001, respectivamente. Com isso, para a análise dos referidos limites faz-se necessária à descrição das características da dívida pública do DF, que a seguir se apresenta:

1. A Dívida Consolidada do Distrito Federal é constituída por Dívida Contratual Interna e Externa, Parcelamento com a União de Contribuições Sociais e Precatórios posteriores a 05.05.2000;
2. A Dívida Contratual Interna, que totalizou R$ 2.214 milhões até o 1º quadrimestre de 2012, é composta pelos contratos de habitação administrados pela Companhia de Desenvolvimento Habitacional do DF – CODHAB, junto à Caixa Econômica Federal e por mais vinte e seis operações de crédito contratadas junto a quatro credores, a saber:
    a. Secretaria do Tesouro Nacional – STN/MF referente ao contrato de renegociação de parte da dívida fundada do DF, em conformidade com a Lei 9.496/97;
    b. Caixa Econômica Federal – CAIXA, num total de vinte contratos;
    c. Banco do Brasil – BB - um contrato;
    d. Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico Social – BNDES, quatro contratos.
3. A Dívida Externa, que totalizou R$ 606 milhões até o 1º quadrimestre 2012, é composta por sete operações de crédito contratadas junto a três credores, quais sejam:

a. Quatro operações contratadas junto ao Banco Interamericano de Desenvolvimento;
b. Dois contratos com o Banco Internacional de Reconstrução e Desenvolvimento;
c. Um contrato com a Corporação Andina de Fomento – CAF.

4. Os parcelamentos de dívidas junto à União totalizaram R$ 77 milhões até o 1º quadrimestre de 2012 e referem-se a dívidas de contribuições sociais negociadas por vários órgãos da estrutura do Governo do Distrito Federal junto à Receita Federal do Brasil;
5. Os precatórios, até o 1º quadrimestre de 2012, apresentaram um volume total de R$ 1.700 milhões.

A Receita Corrente Líquida – RCL, no final de abril de 2012, apurou-se um montante de R$ 13.401 milhões. É importante salientar que o montante relativo às transferências da União para o Fundo Constitucional do Distrito Federal, que não é destinado ao pagamento de pessoal – cerca de R$ 772 milhões, foi considerado para fins de cálculo e projeção da RCL, em conformidade com a Decisão nº. 3.968/2007 do TCDF.

O cálculo dos limites de endividamento leva em consideração a previsão das liberações dos contratos assinados, bem com todas as operações do Demonstrativo das Operações de Crédito – Anexo V - proposto, conforme quadro a seguir:

R$ mil

Contrato	Entidade Financeira	Total
AQUISIÇÃO DE MATERIAL RODANTE - VLT	BNDES	108.000
BRASÍLIA SUSTENTÁVEL II	BID	187.000
IMPLANTAÇÃO DE SISTEMA DE TRANSP COLETIVO EIXO SUL	CAF	166.550
PROCIDADES - PROG DESENVOLV ECONÔMICO DF - ADES	BID	93.790
PRODEFAZ / PROFISCO	BID	60.021
PRODETUR	BID	60.000
PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO II	BID	319.863
PROGRAMA RURAL	BID	72.000
PROG GESTÃO DAS ÁGUAS E DREN URBANA - AGUAS DO DF	CAF	110.788
PROG DE MODERN DA GESTÃO PUBLICA DO DF (SWAPP)	BIRD	47.989
PROGRAMA DE TRANSPORTES URBANOS DO DF	BID	82.069
OBRAS MELHORIAS SIST VIÁRIO EQUIP URB - EIXO NORTE	BNDES	420.000
PEF II (METRÔ E TERMINAIS DE ÔNIBUS)	BNDES	41.412
PROG FINANC CONTRAP DO PAC - CPAC - PARANOÁ PARQUE	CAIXA	45.000
PROG FINANC CONTRAP DO PAC - CPAC - VÁRIOS EMP	CAIXA	485.445
PROG REABILITAÇÃO URBAN VIAS DF - 1ª FASE	B. BRASIL	324.310
PROINVEST - EIXO NORTE	BNDES	311.152
PROJ DE OBRAS / INVEST NO SISTEMA ELÉTRICO DA CEB	BNDES	300.000
REFORMA DO TEATRO NACIONAL	BNDES	50.000
SISTEMA DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS - EIXO OESTE	CAIXA	517.477
SISTEMA DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS - EIXO SUL	CAIXA	561.523
AMPLIAÇÃO DA DF047 E OBRA DE ARTE ESPECIAL	CAIXA	98.000
AQUISIÇÃO DE EQUIPAMENTOS E TRENS DO METRO - DF	BNDES	766
IMPL. TRECHO 1 SIST. VLT AEROP/TERM E AMPL. ROD DF	CAIXA	263.000
IMPLANT DO SIST DE ABAST DE ÁGUA DE ÁGUAS LINDAS	CAIXA	46.693
IMPLANT DO SIST DE ABAST DE ESGOTAM ÁGUAS LINDAS	CAIXA	49.857
IMPLANTAÇÃO DE SIST PROD DE ÁGUA DO CORUMBÁ SUL 1	CAIXA	62.763
IMPLANTAÇÃO DE SIST PROD DE ÁGUA DO CORUMBÁ SUL 2	CAIXA	7.929
INFRA-ESTRUT E SANEAMENTO BASICO - PRO MORADIA	CAIXA	21.982
PNAFM	CAIXA	34.599
PRO-MORADIA II - ARAPOANGA	CAIXA	24.876
PRO-MORADIA II - MESTRE D ARMAS	CAIXA	18.511
PRO-MORADIA II - SOL NASCENTE	CAIXA	207.830
Total		5.201.196

SFL PL 1299 /2012 Folha Nº 000162

A exigência contida no Art. 3º da Resolução SF nº 40/2001 é de que a Dívida Consolidada Líquida não poderá exceder a 2 (duas) vezes a RCL ao final do décimo quinto exercício financeiro contado a partir do encerramento do ano de publicação daquela Resolução, qual seja, 2016. É importante ressaltar que no ano de publicação da citada Resolução o DF apresentou e tem mantido uma relação inferior à estabelecida, não necessitando, portanto submeter-se ao ajuste previsto na Lei de Responsabilidade Fiscal. Para o período compreendido entre 2012 e 2016, observa-se no **Quadro Capacidade de endividamento – Desempenho Anual**, em anexo, que o estoque da DCL de R$ 1.396 milhões até o 1º quadrimestre de 2012, equivale a um comprometimento de 5,21% do limite de duas vezes a RCL. Além disso, foram estimados os valores da RCL e do estoque da DCL até 2016, apurando-se a relação de 23,02% no último ano.

Para o cumprimento das exigências contidas na Resolução SF nº 43/2001, utiliza-se o mesmo cálculo da RCL. Essas exigências são demonstradas no quadro **Limites de Endividamento do Distrito Federal**, em anexo, e comentadas a seguir:

a) **Limite de Dispêndio com Operações de Crédito[1]:** O comprometimento anual com as amortizações, juros e demais encargos da dívida consolidada, será feito pela média anual da relação entre o comprometimento previsto e a receita corrente líquida projetada ano a ano para todos os exercícios financeiros em que houver pagamentos até 31/12/2027. Este comprometimento não deverá exceder o limite máximo de 11,5% da RCL – o limite prudencial é de 10% da RCL (art. 7º, inciso II, § 4º e § 5º da Resolução SF nº 43/2001). Foi apurada a média anual de R$ 771 milhões, comprometendo apenas 4,14% da RCL com o serviço total da dívida, apresentando uma folga média de R$ 1.370 milhões ou 7,36%.

b) **Limite do Fluxo das Operações de Crédito[1]:** O montante global das operações de créditos realizado em um exercício não poderá ser superior a 16% da RCL (art. 7º, inciso I da Resolução SF nº 43/2001). Do máximo permitido para ingresso de novas operações de crédito foi utilizado até abril de 2012, 0,02% daquele limite, restando margem de 15,98% da RCL.

c) **Limite das Garantias[1]:** O saldo total das garantias concedidas não poderá exceder a 22% da RCL (art.9º, Resolução SF nº 43/2001). Até o 1º quadrimestre de 2012, o Distrito Federal não foi solicitado a oferecer garantias para contratação de operação de crédito por parte de qualquer unidade administrativa do Governo.

d) **Regra de Ouro:** As operações de crédito não poderão exceder o montante anual das despesas de capital (art. 6º, Resolução SF nº 43/2001). A Lei Orçamentária de 2012 previu um total de R$ 2.840 milhões para as despesas de capital, enquanto para as receitas de operação de crédito um total de R$ 807 milhões, cumprindo assim o previsto na Resolução.

e) **Limite do Estoque de Operações por ARO:** O Saldo Devedor das Operações de Crédito por Antecipação de Receita Orçamentária - ARO não poderá exceder a 7% da Receita Corrente Líquida. Até o 1º quadrimestre de 2012 o Distrito Federal não contratou operação de crédito desta modalidade (art. 10 da Resolução SF nº 43/2001).

Com isso, verifica-se que o Distrito Federal está cumprindo todos os limites estabelecidos nas referidas Resoluções possuindo capacidade de endividamento suficiente para suportar a assunção de novas operações de crédito.

Folha nº: 155

Processo nº:

Rubrica: Matrícula: 79320-9

Ainda no que se refere ao pleito de acréscimo ao limite a contratar do Anexo V, cabe destacar que, segundo informações das unidades gestoras das operações de crédito, do total de operações contratadas R$190.620 mil não serão liberados, conforme detalhado a seguir:

Operação de Crédito	Montante em US$	Montante em R$ *
Programa de Modernização da Gestão Pública do DF (SWAPP)	88.858.487,16	166.680.750,21
Programa Brasília Sustentável	12.762.328,63	23.939.576,04
TOTAL	101.620.815,79	190.620.326,25

* cotação do Dólar Americano em 31/12/2011 (R$1,8758)

Brasília, 20 de setembro de 2012.

MARIA CRISTINA GONÇALVES REIS
Coordenadora

ADÃO NUNES DA SILVA
Subsecretário Substituto

Folha nº: 156
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 79.220-3

De acordo.

Brasília, de setembro de 2012.

ADONIAS DOS REIS SANTIAGO
Secretário de Estado de Fazenda

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE FAZENDA
SUBSECRETARIA DO TESOURO
COORDENAÇÃO DA DÍVIDA PÚBLICA E AJUSTE FISCAL
GERÊNCIA DE CONTROLE DA DÍVIDA PÚBLICA CONSOLIDADA

GDF

LIMITES DE ENDIVIDAMENTO DO GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL

(1) RECEITA CORRENTE LÍQUIDA (em R$ milhões)	13.401

(A) Parâmetros das Resoluções do Senado Federal nºs 40/01 e 43/01			(B) Valores Apurados para o DF		(C) Margem de Comprometimento (A-B)	
Descrição	Limite		Resultado obtido		Saldo do limite	
	Parâmetro em percentual	R$ Milhões	Em %	Em R$ Milhões	Em %	Em R$ Milhões
(2) Limite de Dispêndio com Op. de Crédito ou Média do Comprometimento Anual (Art. 7º, Inciso II da Res. SF nº 43/2001)	11,5% da RCL média	2.141	4,14%	771	7,36%	1.370
(3) Limite do Fluxo das Op. de Crédito ou Montante Global de Operações de Crédito (Art. 7º, Inciso I da Res. SF nº 43/2001)	16% da RCL	2.144	0,02%	3	15,98%	2.141
(4) Limite das Garantias ou Saldo das Garantias (Art. 9º da Res. SF nº 43/2001)	22% da RCL	2.948	-	-	22,00%	2.948
(5) Limite do Estoque das Op. de Crédito ou Estoque da Divida Consolidada Líquida (Art.3º, Res. SF nº 40/2001)	200% ou 2 x RCL (2011)	26.802	5,21%	1.396	94,79%	25.406
	200% ou 2 x RCL (2016)	31.634	23,02%	7.282	76,98%	24.352
(6) Regra de Ouro (exercício anterior) - O montante das Operações de Crédito não podem ultrapassar às Despesas de Capital (Art. 6º, § 1º, inciso I da Res. SF nº 43/2001)	100% da Despesa de Capital Realizada exercício anterior (2011)	1.142	13,40%	153	86,60%	989
	100% da Despesa de Capital Realizada exercício atual (2012)	458	0,66%	3	99,34%	455
(7) Regra de Ouro (exercício corrente) - O montante das Operações de Crédito não podem ultrapassar às Despesas de Capital (Art. 6º, § 1º, inciso II da Res. SF nº 43/2001)	100% da Despesa de Capital constante da LOA 2012 e alterações	2.840	28,42%	807	71,58%	2.033
(8) Limite do Estoque de Op. por ARO - Antecipação de Receita Orçamentária (Art. 10º da Res. SF nº 43/2001)	7% da RCL	938	-	-	7,00%	938

ELABORAÇÃO: GEDIP/CODAF/SUTES/SEF

1 Receita Corrente Liquida R$ 13401 milhões, período de apuração: maio de 2011 a abril de 2012.

2 O comprometimento anual com as amortizações, juros e demais encargos da divida consolidada, será feito pela média anual, de todos os exercícios financeiros em que houver pagamentosprevistos da operação pretendida até 31/12/2027, da relação entre o comprometimento previsto e a receita corrente liquida projetada ano a ano e não deverá exceder o limite máximo de 11,5% e limite prudencial de 10% da RCL (Art. 7º, Inciso II, § 4º e § 5º da Res. 43/2001). Foi apurada a média anual de R$ 771 milhões, comprometendo apenas 4,14% da RCL para um limite máximo de 11,5% com o Serviço Total da Divida.

3 O montante global das operações de crédito realizados em um exercício não poderá ser superior a 16% da Receita Corrente Liquida - RCL (Inciso I do art.7º Res. 43/2001). No primeiro quadrimestre de 2012 foi utilizado 0,02% da RCL para um limite máximo de 16% com operações de crédito.

4 O saldo total das garantias concedidas não poderá exceder a 22% da RCL (art.9º, Res. 43/2001). Até o 1º quadrimestre de 2012 o Distrito Federal não foi solicitado a oferecer garantias para contratação de operação de crédito por parte de qualquer unidade administrativa do Governo.

5 A divida consolidada liquida não poderá exceder, até o final de 2016, o valor equivalente a 2 vezes a RCL (Art. 3º, Resolução 40/2001). Na apuração acima o Distrito Federal apresenta até o 1º quadrimestre de 2012 um estoque da divida liquida de R$ 1.396 milhões, que equivale a 5,21% do limite de duas vezes a RCL, enquanto na projeção para 2016 o estoque da divida alcançará R$ 7.282 milhões equivalendo 23,02% do mesmo limite de duas vezes a RCL .

6 As operações de crédito anual não poderão exceder o montante anual das despesas de capital (Art. 6º, Inciso I, Resolução 43/2001). Nos exercícios financeiros de 2011 e 2012, as despesas de capital executadas foram de R$ 1.142 milhões e R$ 458 milhões respectivamente, enquanto as receitas de operações de crédito realizadas nos mesmos exercícios alcançaram R$ 153 milhões e R$ 3 milhões. O Distrito Federal tem cumprido o limite estabelecido na Resolução.

7 As operações de crédito anual não poderão exceder o montante anual das despesas de capital (Art. 6º, Inciso II, Resolução 43/2001). A Lei Orçamentária (com alterações) para o exercício de 2012 previu um total de R$ 2.840 milhões para as despesas de capital, enquanto para as receitas de operação de crédito um total de R$ 807 milhões, cumprindo assim o previsto na Resolução.

8 O Saldo Devedor das Operações de Crédito por antecipação de receita orçamentária não poderá exceder, no exercício em que estiver sendo apurado, a 7% da Receita Corrente Líquida. Até o 1º quadrimestre de 2012 o Distrito Federal não contratou operação de crédito a título de Antecipação de Receita Orçamentária (Ar. 10º da Rec. 43/2001).

Obs. * Estão incluídas as previsões de liberação das operações de crédito contratadas e as novas operações de crédito proposta para a Revisão do Programa de Ajuste Fiscal do DF, período: 2012-2014 (A saber, Externo: Brasília Sustentável II, Implantação do Sistema de Transp. Coletivo Eixo Sul, PRODEFAZ, Procidades - Prog. Des. Econômico, Programa de Transporte Urbano II, PRODETUR, Programa Rural e ainda, operação de crédito interno: Sistema de Transporte de Passageiros Eixo Sul, Aquisição Material Rodante, Brasília Segurança Integrada, Contrapartida do PAC - CPAC, Investimentos no Sistema Elétrico da CEB, PEF II, Eixo Oeste, CPAC - Vários Empreendimentos, Eixo Norte, Proinvest-Eixo Norte, Prog. Reab. Urbanistica de Vias e Reforma do Teatro Nacional).

2 - O Distrito Federal não possui Dívida Pública Mobiliária.

MAURÍCIO LIMA BARBOSA
Gerente

MARIA CRISTINA GONÇALVES REIS
Coordenadora

SEF FL. 1299 /2012 Folha Nº 000165

Folha nº: 158
Processo nº:
Matrícula: 29.100-4
Rubrica:

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE FAZENDA
SUBSECRETARIA DO TESOURO
COORDENAÇÃO DA DÍVIDA PÚBLICA E AJUSTE FISCAL
GERÊNCIA DE CONTROLE DA DÍVIDA PÚBLICA CONSOLIDADA

GDF

CAPACIDADE DE ENDIVIDAMENTO - DESEMPENHO ANUAL
(Conforme Resolução do SENADO FEDERAL nº 40, de 21/12/01, Art. 3º, publicada no DOU de 26/12/01)

DESCRIÇÃO	EM REALIZAÇÃO	PROJETADO			
	2012	2013	2014	2015	2016
(A) RECEITA CORRENTE LÍQUIDA *	13.401.452	13.968.333	14.559.193	15.175.047	15.816.951
(B) FATOR MULTIPLICADOR	2,0	2,0	2,0	2,0	2,0
(C) = (A) * (B)	26.802.904	27.936.666	29.118.386	30.350.094	31.633.902
1-ESTOQUE DA DÍVIDA CONSOLIDADA (**)	4.340.826	4.944.692	5.934.154	6.861.508	7.281.544
2- ATIVO FINANCEIRO	2.842.901	0	0	0	0
3- HAVERES FINANCEIROS	102.090	0	0	0	0
4- (-) RESTOS A PAGAR PROCESSADOS	340	0	0	0	0
(D) ESTOQUE DA DÍVIDA CONSOLIDADA LÍQUIDA D=(1-2-3+4)	1.396.175	4.944.692	5.934.154	6.861.508	7.281.544
(E) % - D/C	5,21%	17,70%	20,38%	22,61%	23,02%

ELABORAÇÃO: GEDIP/CODAF/SUTES/SEF

Legenda:
(A) Receita Corrente Liquida - RCL
(B) O Fator Multiplicador sobre a RCL é de 2,0 para o ano de 2016, conforme o Inciso I, do Artigo 3, da Resolução 40, de 20/12/01.
(C) 2 x RCL
(D) Total de compromissos contratados - Estoque da Dívida Consolidada Liquida.
(E) Variação encontrada : A dívida consolidada líquida não poderá exceder, até o final de 2016, o valor equivalente a 2 vezes a RCL (Art. 3º, Resolução 40/2001). Na apuração acima o Distrito Federal apresentou para 2012, um estoque da dívida liquida de R$ 1396 milhões, que equivale a 5,21% do limite de duas vezes a RCL, enquanto na projeção para 2016 o estoque da dívida alcançará R$ 7282 milhões equivalendo 23,02% de duas vezes a RCL .

Obs:
* Para projetar a Receita Corrente Líquida de 2012 a 2016 foi utilizado a média geométrica das taxas de crescimento real do PIB nacional de 4,23%, obtido no Manual de Instrução de Pleitos - STN, março/2012.
** O estoque da dívida consolidada do DF é composta pela dívida contratual, parcelamento de dívidas e precatórios emitidos após 05/05/2000.
*** Estão incluídas as previsões de liberação das operações de crédito contratadas e as novas operações de crédito proposta para a Revisão do Programa de Ajuste Fiscal do DF, período: 2012-2014 (A saber, Externo: Brasília Sustentável II, Implantação do Sistema de Transp. Coletivo Eixo Sul, PRODEFAZ, Procidades - Prog. Des. Econômico, Programa de Transporte Urbano II, PRODETUR, Programa Rural e ainda, operação de crédito interno: Sistema de Transporte de Passageiros Eixo Sul, Aquisição Material Rodante, Brasília Segurança Integrada, Contrapartida do PAC - CPAC, Investimentos no Sistema Elétrico da CEB, PEF II, Eixo Oeste, CPAC - Vários Empreendimentos, Eixo Norte, Proinvest-Eixo Norte, Prog. Reab. Urbanística de Vias e Reforma do Teatro Nacional).

MAURÍCIO LIMA BARBOSA
Gerente

MARIA CRISTINA GONÇALVES REIS
Coordenadora

S:\CODAF\PLEITO\Operações de Crédito\CAPACIDADE DE ENDIVIDAMENTO\[illegible]

SEL FL 1297/2012 Folha Nº 00166

Folha nº: 159
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 79.220-3

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE FAZENDA
SUBSECRETARIA DO TESOURO
COORDENAÇÃO DA DÍVIDA PÚBLICA E AJUSTE FISCAL
GERÊNCIA DE CONTROLE DA DÍVIDA PÚBLICA CONSOLIDADA

GDF

CÁLCULO DO COMPROMETIMENTO ANUAL DO SERVIÇO DA DÍVIDA
(Conforme Resolução do SENADO FEDERAL nº 43, de 21/12/2001, Art. 7º, Inciso II, publicada no DOU em 26/12/2001)

R$ mil

ANOS	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Serviço da Dívida -Administração Direta e Indireta	314.268	346.032	406.970	406.195	407.055	383.521	369.530	361.013	336.777	326.923
Serviço da Dívida - Novas Operações	1.037	45.015	115.984	256.447	409.552	478.546	516.520	494.318	475.860	456.874
Precatórios Posteriores a 05/05/2000	196.021	201.022	209.525	218.388	227.626	237.254	247.290	238.294	-	-
Serviço Total da Dívida Consolidada	511.326	592.069	732.479	881.030	1.044.233	1.099.321	1.133.340	1.093.625	812.637	783.797
Receita Corrente Líquida	13.401.452	13.968.333	14.559.193	15.175.047	15.816.951	16.486.008	17.183.366	17.910.222	18.667.824	19.457.473
Comprometimento Anual	3,82%	4,24%	5,03%	5,81%	6,60%	6,67%	6,60%	6,11%	4,35%	4,03%

R$ mil

ANOS	2022	2023	2024	2025	2026	2027	COMPROMETIMENTO MÉDIO
Serviço da Dívida -Administração Direta e Indireta	297.994	286.183	275.814	251.515	241.309	231.216	327.645
Serviço da Dívida - Novas Operações	436.200	414.048	398.304	347.540	265.630	209.754	332.602
Precatórios Posteriores a 05/05/2000	-	-	-	-	-	-	110.964
Serviço Total da Dívida Consolidada	734.194	700.231	674.118	599.055	506.939	440.970	771.210
Receita Corrente Líquida	20.280.524	21.138.390	22.032.544	22.964.521	23.935.920	24.948.409	18.620.386
Comprometimento Anual	3,62%	3,31%	3,06%	2,61%	2,12%	1,77%	4,14%

ELABORAÇÃO: GEDIP/CODAF/SUTES/SEF

Obs:

1 - Foi apurada a média anual do Serviço Total da Dívida de R$ 771 milhões, comprometendo apenas 4,14% da RCL para um limite máximo de 11,5% com o Serviço Total da Dívida.

2 - Para projetar a Receita Corrente Líquida de 2012 a 2027 foi utilizado a média geometrica das taxas de crescimento real do PIB nacional de 4,23%, obtido no Manual de Instrução de Pleitos - STN, março/2012.

3 - Estão incluídas as previsões de liberação das operações de crédito contratadas e as novas operações de crédito proposta para a Revisão do Programa de Ajuste Fiscal do DF, período: 2012-2014 (A saber, Externo: Brasília Sustentável II, Implantação do Sistema de Transp. Coletivo Eixo Sul, PRODEFAZ, Procidades - Prog. Des. Econômico, Programa de Transporte Urbano II, PRODETUR, Programa Rural e ainda, operação de crédito interno: Sistema de Transporte de Passageiros Eixo Sul, Aquisição Material Rodante, Brasília Segurança Integrada, Contrapartida do PAC - CPAC, Investimentos no Sistema Elétrico da CEB, PEF II, Eixo Oeste, CPAC - Vários Empreendimentos, Eixo Norte, Proinvest-Eixo Norte, Prog. Reab. Urbanística de Vias e Reforma do Teatro Nacional).

MAURÍCIO LIMA BARBOSA
Gerente

MARIA CRISTINA GONÇALVES REIS
Coordenadora

SEL Fl. 159/2012 Folha Nº 000167

Folha nº: 160
Processo nº:
Rubrica: Matrícula: 79.220-9

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE FAZENDA
SUBSECRETARIA DO TESOURO
COORDENAÇÃO DA DÍVIDA PÚBLICA E AJUSTE FISCAL
GERÊNCIA DE CONTROLE DA DÍVIDA PÚBLICA CONSOLIDADA

GDF

SEI FL. 129 /2012 Folha Nº 00169

Limite do Fluxo das Op. de Crédito ou Montante Global de Operações de Crédito
(Art. 7º, Inciso I da Res. SF nº 43/2001)

R$ mil

ANOS	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Receita Corrente Liquida	13.401.452	13.968.333	14.559.193	15.175.047	15.816.951	16.486.008	17.183.366	17.910.222	18.667.824	19.457.473
Limite da Resolução - 16% da RCL	2.144.232	2.234.933	2.329.471	2.428.008	2.530.712	2.637.761	2.749.339	2.865.636	2.986.852	3.113.196
Receita de Operações de Crédito	488.336	1.074.120	1.508.389	1.206.061	852.290	72.000	-	-	-	-
% - OC/RCL	3,64%	7,69%	10,36%	7,95%	5,39%	0,44%	0,00%	0,00%	0,00%	0,00%

ELABORAÇÃO: GEDIP/CODAF/SUTES/SEF

Obs:

1 -O montante global das operações de crédito realizados em um exercício financeiro não poderá ser superior a 16% da Receita Corrente Líquida - RCL (Inciso I do art.7º Res. 43/2001).

2 - Para projetar a Receita Corrente Liquida de 2012 a 2021 foi utilizado a média geométrica das taxas de crescimento real do PIB nacional de 4,23%, obtido no Manual de Instrução de Pleitos - STN, março/2012.

3 - Receita de Operações de Crédito - previsão das operações contratadas e as novas operações proposta para a Revisão do Programa de Reestruturação e Ajuste Fiscal - PAF do DF, período: 2012-2014.

4 - Apesar da Resolução 43/2001 permitir que o montante das operações de crédito no ano possa atingir o percentual de 16% da RCL, deve ser observado o valor autorizado para ingresso de operações de crédito do Anexo V constante do PAF. O PAF poderá ser revisado anualmente.

MAURÍCIO LIMA BARBOSA
Gerente

MARIA CRISTINA GONÇALVES REIS
Coordenadora

Z:\SUTES_CODAF\PLEITO Operação de Crédito\CAPACIDADE DE ENDIVIDAMENTO\2012\Capacidade de endividamento Abril-2012 em 10.09.12.xls / 20/09/2012