



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL



L I D O
Em. 09/10/12
Assessoria de Plenário

MENSAGEM Nº. 385 /2012 – GAG

Brasília, 04 de outubro de 2012.

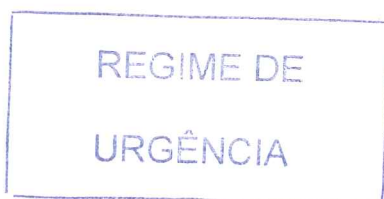
Excelentíssimo Senhor Presidente da Câmara Legislativa do Distrito Federal,

Submeto à elevada apreciação dessa Câmara Legislativa projeto de lei que autoriza o Poder Executivo a contratar operações de crédito originadas no PAC Mobilidade Grandes Cidades com a CAIXA ECONOMICA FEDERAL.

A proposta objetiva autorizar a contratação das operações e oferecer garantias para viabilizar a execução dos projetos, considerando as razões expostas na Exposição de Motivos que acompanha o feito.

Aproveito o ensejo para, na forma do art. 73 da Lei Orgânica do Distrito Federal, requerer urgência na apreciação da proposta ora encaminhada.

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



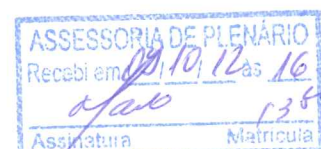

Agnelo Queiroz
Governador

Ao Excelentíssimo Senhor

Deputado PATRÍCIO

Presidente da Câmara Legislativa do Distrito Federal

NESTA





GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL



L I D O
Em. 09/10/12
[Handwritten Signature]
Assessora de Plenário

PL 1186 /2012

PROJETO DE LEI

(Autoria do Projeto: Poder Executivo)

Autoriza o Poder Executivo a contratar operações de crédito para financiar os empreendimentos contemplados no PAC Mobilidade Grandes Cidades, e dá outras providências.

A CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL decreta:

Art. 1º Fica o Poder Executivo autorizado a contratar operações de crédito interno no valor de até R\$ 1.079.000.000,00 (Um bilhão e setenta e nove milhões de reais) com a Caixa Econômica Federal.

Parágrafo único. Os recursos decorrentes das operações serão aplicados nos seguintes empreendimentos:

I - Sistema de Transporte de Passageiros Gama/Santa Maria/Plano Piloto - Projeto Eixo Sul, no valor de até R\$ 561.522.650,00 (Quinhentos e sessenta e um milhões, quinhentos e vinte e dois mil, seiscentos e cinquenta reais);

II - Corredor Oeste de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – Projeto Eixo Oeste, no valor total de até R\$ 517.477.350,00 (Quinhentos e dezessete milhões, quatrocentos e setenta e sete mil, trezentos e cinquenta reais).

Art. 2º Para garantia do principal e encargos da operação de crédito 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 e do Imposto sobre Circulação de Mercadorias, ICMS de direito do Distrito Federal, ou outros recursos de idêntica natureza que vierem a substituí-los.

Parágrafo único. Na hipótese de insuficiência dos recursos previstos no caput, fica o Poder Executivo autorizado a vincular, mediante aceitação dos agentes financeiros supracitados, outros recursos para assegurar o pagamento das obrigações financeiras decorrentes do contrato celebrado.

Art. 3º Os recursos provenientes da operação de crédito objeto do financiamento serão consignados como receita no orçamento ou em créditos adicionais.

Art. 4º O orçamento do Distrito Federal consignará, 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 de sua publicação.

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



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL



Exposição de Motivos nº 01/2012 - GAB/CACI

Brasília, 04 de outubro 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 a Caixa Econômica Federal para financiar os empreendimentos contemplados no PAC Mobilidade Grandes Cidades.

A operação de crédito tem origem em recursos do PAC Mobilidade Grandes Cidades que totalizam o valor de **R\$ 1.079.000.000,00** (um bilhão e setenta e nove milhões de reais) em financiamentos com o objetivo de executar obras e serviços nos seguintes projetos:

I - Sistema de Transporte de Passageiros Gama/Santa Maria/Plano Piloto - Projeto Eixo Sul, no valor de até R\$ 561.522.650,00 (Quinhentos e sessenta e um milhões, quinhentos e vinte e dois mil, seiscentos e cinquenta reais);

II - Corredor Oeste de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – Projeto Eixo Oeste, no valor total de até R\$ 517.477.350,00 (Quinhentos e dezessete milhões, quatrocentos e setenta e sete mil, trezentos e cinquenta reais).

O Sistema de Transporte do Eixo Sul objetiva dotar as populações das cidades do Gama, Santa Maria, Park Way e as populações residentes na fronteira sul do Distrito Federal de um sistema de transporte moderno, rápido, confortável, confiável a custos reduzidos. A população a ser atendida corresponde a 272 mil habitantes, representando cerca de 11% da população do DF. Entre os resultados esperados destacam-se:

- ampliação da capacidade de atendimento do Sistema de Transporte Público do DF no Eixo Sul;
- melhoria da integração física entre os núcleos urbanos do Distrito Federal e o Entorno;
- implantação de um sistema de transporte coletivo eficiente, confiável, rápido, seguro e confortável, facilitando o deslocamento da população da região do Gama, de Santa Maria e do Entorno;
- redução significativa da emissão de poluentes, principalmente as emissões de carbono, as fontes de calor e os níveis de sonoridade;
- redução dos tempos de viagens.

As obras do Eixo Oeste elencadas no PAC Mobilidade Grandes Cidades a serem custeadas com recursos do financiamento incluem intervenções nas avenidas Hélio Prates, Comercial e SAMDU, Túnel de Taguatinga e Sol Nascente. Entre as intervenções que compõem o PAC Mobilidade Projeto do Eixo Oeste, as Estradas Parques do Setor de Indústrias Gráficas - EPIG e do Setor Policial Militar – ESPM serão financiadas com recursos não onerosos do Orçamento Geral da União.

O Corredor Oeste de Transporte Público Urbano se localiza na região que gera aproximadamente 50% da demanda de viagens no Distrito Federal, incluindo áreas de maior concentração populacional onde parte significativa tem renda média baixa. As áreas atendidas integram um dos pólos geradores de tráfego de maior relevância e também de maior carregamento da rede de transporte coletivo nos horários de pico. A implantação deste corredor visa reduzir/racionalizar o número de viagens, priorizar o transporte coletivo, integrar tecnologias de transporte, melhorar o conforto dos passageiros, fomentar o uso de transporte não motorizado e criar dispositivos para favorecer portadores de necessidades especiais, além de modernizar os dispositivos de controle e segurança viária para melhoria dos índices de acidentes nas vias do corredor.

Um dos problemas mais graves atualmente é a falta de priorização do transporte coletivo sobre o transporte privado, além de deficiências no modelo atual

de operação. O compartilhamento de vias reduz o desempenho do sistema, impondo baixas velocidades e o conseqüente aumento do tempo de viagem, além da ocorrência de congestionamentos nos horários de pico. A baixa produtividade contribui para a exclusão de parte da população de baixa renda do acesso ao transporte público coletivo, devido ao resultante aumento da tarifa. A configuração atual resulta em atendimento "porta a porta", dada a falta de integração, com grande número de linhas, com veículos por vezes inadequados, dificultando o controle e fiscalização dos serviços. O conjunto atual de equipamentos urbanos não atende os requisitos de mobilidade.

As garantias oferecidas são decorrentes das quotas-partes do Fundo de Participação dos Municípios – FPM, do Fundo de Participação dos Estados e do Distrito Federal – FPE e do Imposto sobre Circulação de Mercadorias, ICMS de direito do Distrito Federal, ou outros recursos de idêntica natureza que vierem a substituí-los.

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

Respeitosamente,



Swedenberger Barbosa
Secretário de Estado-Chefe da Casa Civil



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL



Em atendimento ao Art. 86 da Lei nº 4.614, de 12 de agosto de 2011, acompanham o Projeto de Lei visando à autorização da contratação de operação de crédito interna pelo Governo do Distrito Federal os seguintes Anexos:

ANEXO I – Cópia do Programa de Reestruturação e Ajuste Fiscal – PAF/DF, em sua última revisão contendo a previsão de novas operações de crédito a contratar;

ANEXO II – Demonstração da adequação financeira e orçamentária das operações:

- i) Lei de Diretrizes Orçamentárias 2012 (Lei nº 4.614/2011);
- ii) Lei de Diretrizes Orçamentárias 2013 (Lei nº 4.895/2012);
- iii) Plano Plurianual – PPA 2012/2015 (Lei nº 4.742/2011);
- iv) Lei Orçamentária Anual 2012 (Lei nº 4.744/2011), e;
- v) Projeto de Lei Orçamentária Anual 2013 (PL nº 1113/2012).

ANEXO III – Pareceres Técnicos dos empreendimentos a serem financiados comprovando: o equilíbrio econômico e financeiro dos programas ou projetos a serem financiados; a fundamentação e justificativas para a realização dos projetos a serem financiados pelas operações de crédito, e; o valor total estimado dos projetos a serem financiados, bem como o detalhamento da sua estrutura global de financiamento;

ANEXO IV – Demonstração das condições contratuais;

ANEXO V – Demonstrativo atualizado da observância dos limites e condições de endividamento fixados pelas Resoluções nº 40/2001 e nº 43/2001, ambas do Senado Federal;

ANEXO VI – Demonstrativo do comprometimento de receitas, bens e direitos com a garantia e contragarantia em operações de crédito;

ANEXO VII – Cópia das cartas consulta referentes ao empréstimo.

ANEXO I

Cópia do Programa de Reestruturação e Ajuste Fiscal PAF/DF

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

Classif- cação	Contrato	Entidade Financeira	2012	2013	2014	2015	2016	2017	Total
1.1.2	AQUISIÇÃO DE MATERIAL RODANTE - VLT	BNDÉS			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 - ÁGUAS DO DF	CAF	298	110.490					110.788
1.1.3	PROG DE MODERN DA GESTÃO PÚBLICA 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	BNDÉS		100.000	100.000	100.000	120.000		420.000
1.2.2	PEF II (METRÔ E TERMINAIS DE ÔNIBUS)	BNDÉS	32.099	9.313					41.412
1.2.2	PROG FINANC CONTRAP DO PAC - CPAC - PARANÓ 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	BNDÉS		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	BNDÉS			25.000	25.000			50.000
1.2.2	SISTEMA DE TRANSPORTE DE PASSAGEIROS - EIXO OESTE	CAIXA		51.748	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 DFO47 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	BNDÉS		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

Classificação (3 dígitos) T O S

T - Tularidade

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 - Esterno

2 - Interno

S - Situação

0 - A contrair, enquadrada na regra de exceção prevista no § 7º do art. 7º da Resolução do Senado Federal nº 4301.

1 - A contrair, enquadrada na regra de exceção prevista no § 8º do art. 7º da Resolução do Senado Federal nº 4301.

2 - A contrair, não enquadrada na regra de exceção prevista no § 8º do art. 7º da Resolução do Senado Federal nº 4301 e enquadrada no inciso VII do § 1º do art. 6º com redação dada pela Resolução nº 4, 133/12, do CNA.

3 - Em execução

4 - A contrair, não enquadrada nas regras de exceção acima referidas.

18/09/2012 18:42

SPL PL 1186/2012 Folha Nº 00009 - Paulo

ANEXO II

- Demonstração da adequação financeira e orçamentária das operações:

- i) Lei de Diretrizes Orçamentárias 2012 (Lei nº 4.614/2011);**
- ii) Lei de Diretrizes Orçamentárias 2013 (Lei nº 4.895/2012);**
- iii) Plano Plurianual – PPA 2012/2015 (Lei nº 4.742/2011);**
- iv) Lei Orçamentária Anual 2012 (Lei nº 4.744/2011), e;**
- v) Projeto de Lei Orçamentária Anual 2013 (PL nº 1113/2012).**

LEI Nº 4.743, DE 29 DE DEZEMBRO DE 2011

(Autoria do Projeto: Poder Executivo)

Inclui o Anexo I – Metas e Prioridades na Lei de Diretrizes Orçamentárias para o exercício de 2012.

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

Art. 1º Fica incluído o Anexo I – Metas e prioridades, na Lei de Diretrizes Orçamentárias para o exercício de 2012, conforme o disposto no § 1º do art. 2º do mesmo diploma legal, na forma do Anexo Único desta Lei.

Art. 2º A inclusão das metas e prioridades, ofertadas por emendas de parlamentares, na Lei Orçamentária Anual de 2012, será realizada por Projeto de Lei de Crédito Adicional a ser encaminhado pelo Poder Executivo à Câmara Legislativa do Distrito Federal, na primeira quinzena de fevereiro de 2012.

Art. 3º Esta Lei entra em vigor na data da sua publicação.

Art. 4º Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, 29 de dezembro de 2011

124º da República e 52º de Brasília

AGNELO QUEIROZ



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE PLANEJAMENTO E ORÇAMENTO

Anexo - I
Lei de Diretrizes Orçamentárias
Anexo de Metas e Prioridades

2022

Art. 2º da LDO 2012

PROGRAMA	Ação	SubTítulo	UO	Produto	Quantidade	Unidade Medida	Região
Programa: 1350	PROGRAMA DE GESTÃO DE ÁGUAS E DRENAGEM URBANA DO DISTRITO FEDERAL - ÁGUAS DO DF						
3019	FORTALECIMENTO INSTITUCIONAL DO PROGRAMA ÁGUAS DO DF						
0001	FORTALECIMENTO INSTITUCIONAL DO PROGRAMA ÁGUAS DO DF - DISTRITO FEDERAL		22.101	267	SISTEMA IMPLANTADO	1	UNIDADE 99
3020	IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA DE GERENCIAMENTO, MONITORIA E AVALIAÇÃO DO PROGRAMA ÁGUAS DO DF						
0001	IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA DE GERENCIAMENTO, MONITORIA E AVALIAÇÃO DO PROGRAMA ÁGUAS DO DF - DISTRITO FEDERAL		22.101	267	SISTEMA IMPLANTADO	1	UNIDADE 99
3021	REESTRUTURAÇÃO DE SISTEMAS DE DRENAGEM PLUVIAL E OBRAS COMPLEMENTARES DO PROGRAMA ÁGUAS DO DF						
0001	REESTRUTURAÇÃO DE SISTEMAS DE DRENAGEM PLUVIAL E OBRAS COMPLEMENTARES DO PROGRAMA ÁGUAS DO DF - PLANO PILOTO		22.101	267	SISTEMA IMPLANTADO	1	UNIDADE 1
0002	REESTRUTURAÇÃO DE SISTEMAS DE DRENAGEM PLUVIAL E OBRAS COMPLEMENTARES DO PROGRAMA ÁGUAS DO DF - TAGUATINGA		22.101	267	SISTEMA IMPLANTADO	1	UNIDADE 3
3022	RECUPERAÇÃO AMBIENTAL - PROGRAMA ÁGUAS DO DF						
0001	RECUPERAÇÃO AMBIENTAL - PROGRAMA ÁGUAS DO DF - GAMA		22.101	351	UNIDADE AMBIENTAL RECUPERADA	1	UNIDADE 2
0002	RECUPERAÇÃO AMBIENTAL - PROGRAMA ÁGUAS DO DF - CEILÂNDIA		22.101	351	UNIDADE AMBIENTAL RECUPERADA	2	UNIDADE 9
Programa: 6002	GESTÃO, MANUTENÇÃO E SERVIÇOS AO ESTADO - EDUCAÇÃO E CULTURA						
5928	IMPLANTAÇÃO DE BIBLIOTECAS PÚBLICAS						
2287	(VETADO)						
Programa: 6201	AGRICULTURA E DESENVOLVIMENTO RURAL						
4119	MANUTENÇÃO DA INFRAESTRUTURA DO SETOR AGROPECUÁRIO						
2900	(EPP) APOIO A MANUTENÇÃO DA INFRAESTRUTURA DO SETOR AGROPECUÁRIO DO DF		14.101	389	EXTENSÃO RECUPERADA	20	KM 99
4107	ASSISTÊNCIA TÉCNICA E INOVAÇÃO DE TECNOLOGIA AGROPECUÁRIA						
2901	(EPP) APOIO A AGRICULTURA E O DESENVOLVIMENTO RURAL SUSTENTÁVEL NO DF		14.101	361	CAPACITAÇÃO REALIZADA	60.000	UNIDADE 99

Art. 2º da LDO 2012

PROGRAMA	Ação	SubTítulo	UO	Produto	Quantidade	Unidade Medida	Região
Programa: 6202	APERFEIÇOAMENTO DO SISTEMA ÚNICO DE SAÚDE						
1010	(EP) ESTRATÉGIAS DE PREVENÇÃO, EDUCAÇÃO E CONTROLE DE DOENÇAS CRÔNICAS						
2902	(EPP) ESTRATÉGIAS DE PREVENÇÃO, EDUCAÇÃO E CONTROLE DE DOENÇAS CRÔNICAS		23.901	193	PESSOA ATENDIDA	5.000	PESSOA 99
3223	REFORMA DE UNIDADES DE ATENÇÃO ESPECIALIZADA EM SAÚDE						
2701	(EPP) REFORMA DO HOSPITAL REGIONAL DE SOBRADINHO		22.101	416	UNIDADE DE SAÚDE REFORMADA	1.000	M2 5
3140	CONSTRUÇÃO DE UNIDADES DE ATENÇÃO ESPECIALIZADA EM SAÚDE						
2903	(EPP) CONSTRUÇÃO DO BLOCO MATERNO INFANTIL DO HOSPITAL REGIONAL DE TAGUATINGA - HRT		23.901	355	UNIDADE DE SAÚDE CONSTRUÍDA	1.200	M2 3
4145	DESENVOLVIMENTO DE AÇÕES DE VIGILÂNCIA EM SAÚDE						
2904	(EPP) IMPLEMENTAÇÃO DE AÇÕES DE COMBATE E PREVENÇÃO À DENGUE		23.901	5	AÇÃO REALIZADA	30	UNIDADE 99
1413	(EP) IMPLANTAÇÃO DE UNIDADE MATERNO INFANTIL						
2905	(EPP) IMPLANTAÇÃO DE UNIDADE MATERNO INFANTIL NO HOSPITAL REGIONAL DE TAGUATINGA		23.901	355	UNIDADE DE SAÚDE CONSTRUÍDA	2.000	M2 3
2256	(EP) IMPLEMENTAÇÃO DE AÇÕES DE ENFRENTAMENTO AO CRACK E OUTRAS DROGAS						
2554	(EPP) MANUTENÇÃO DO PROGRAMA EDUCACIONAL DE RESISTÊNCIA AS DROGAS E A VIOLÊNCIA - PROERD/DF		24.103	2	AÇÃO IMPLEMENTADA	10	UNIDADE 99
3135	CONSTRUÇÃO DE UNIDADES BÁSICAS DE SAÚDE						
2906	(EPP) CONSTRUÇÃO DO COMPLEXO DE SAÚDE EM SOBRADINHO I		23.901	355	UNIDADE DE SAÚDE CONSTRUÍDA	50.000	M2 26
0003	CONSTRUÇÃO DE UNIDADES BÁSICAS DE SAÚDE - REGIÕES ADMINISTRATIVAS - DISTRITO FEDERAL		23.901	355	UNIDADE DE SAÚDE CONSTRUÍDA	40.000	M2 99
3172	IMPLANTAÇÃO DE UNIDADES DE PRONTO ATENDIMENTO - UPA						
0003	IMPLANTAÇÃO DE UNIDADES DE PRONTO ATENDIMENTO - UPA - REGIÕES ADMINISTRATIVAS - DISTRITO FEDERAL		23.901	288	UNIDADE IMPLANTADA	10	UNIDADE 99
Programa: 6203	APERFEIÇOAMENTO INSTITUCIONAL DO ESTADO						
3046	MODERNIZAÇÃO DA GESTÃO PÚBLICA						

0001	MODERNIZAÇÃO DA GESTÃO PÚBLICA - ASSISTÊNCIA TÉCNICA - SWAP - PLANO PILOTO	32.101	5	AÇÃO REALIZADA	3	UNIDADE	1
3102	PROGRAMA NACIONAL DE APOIO A GESTÃO ADMINISTRATIVA E FISCAL DOS MUNICÍPIOS BRASILEIROS - PNAFM						
0001	PROGRAMA NACIONAL DE APOIO A GESTÃO ADMINISTRATIVA E FISCAL DOS MUNICÍPIOS BRASILEIROS - PNAFM - DISTRITO FEDERAL	19.101	222	PROJETO IMPLANTADO	1	UNIDADE	99

Art. 2º da LDO 2012

PROGRAMA	Ação	SubTítulo	UO	Produto	Quantidade	Unidade Medida	Região
3104		PROGRAMA DE DESENVOLVIMENTO FAZENDÁRIO DO DISTRITO FEDERAL - PRODEFAP - PROFISCO					
0001		PROGRAMA DE DESENVOLVIMENTO FAZENDÁRIO DO DISTRITO FEDERAL - PRODEFAP - PROFISCO - DISTRITO FEDERAL	19.101	224	PROJETO REALIZADO	1	UNIDADE 99
6195		CONCESSÃO DE PLANO DE SAÚDE AOS SERVIDORES					
6005		(EPP) INSTITUTO DE ASSISTÊNCIA À SAÚDE DOS SERV. DO DF	13.202	256	SERVIDOR BENEFICIADO	6.500	PESSOA 99
Programa: 6205		CIÊNCIA, TECNOLOGIA, INOVAÇÃO E INCLUSÃO DIGITAL					
5832		IMPLANTAÇÃO DO PARQUE TECNOLÓGICO CAPITAL DIGITAL					
0320		IMPLANTAÇÃO DO PARQUE TECNOLÓGICO CAPITAL DIGITAL - PLANO PILOTO	40.101	222	PROJETO IMPLANTADO	1	UNIDADE 1
1035		(EP) INFORMATIZAÇÃO DE ESCOLAS PÚBLICAS DA ÁREA RURAL					
2907		(EPP) APOIO A INFORMATIZAÇÃO DE ESCOLAS PÚBLICAS NA ÁREA RURAL DO DF.	14.101	222	PROJETO IMPLANTADO	30	UNIDADE 99
Programa: 6206		ESPORTES E GRANDES EVENTOS ESPORTIVOS					
3078		REFORMA E AMPLIAÇÃO DO ESTÁDIO NACIONAL DE BRASÍLIA (COPA 2014)					
0001		REFORMA E AMPLIAÇÃO DO ESTÁDIO NACIONAL DE BRASÍLIA (COPA 2014) - PLANO PILOTO	22.201	113	ESTÁDIO REFORMADO	90.000	M2 1
3132		COPA 2014					
0001		COPA 2014 - COORDENAÇÃO - PLANO PILOTO	11.101	2	AÇÃO IMPLEMENTADA	1	UNIDADE 1
7112		CONSTRUÇÃO DE GINÁSIO DE ESPORTES					
2908		(EPP) CONSTRUÇÃO DO GINÁSIO DE ESPORTES DO RECANTO DAS EMAS	11.117	134	GINÁSIO CONSTRUÍDO	15.000	M2 15
Programa: 6207		DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO					
3247		REFORMA DE FEIRAS					
2585		(EPP) REFORMA DAS DEPENDÊNCIAS DA FEIRA PERMANENTE DE SANTA MARIA	11.115	127	FEIRA REFORMADA	10.000	M2 13
2741		(EPP) REFORMA DA FEIRA DA GUARIROBA	11.111	127	FEIRA REFORMADA	10.000	M2 9
Programa: 6208		DESENVOLVIMENTO URBANO					
1101		(EP) IMPLANTAÇÃO DE VIAS E OBRAS COMPLEMENTARES DE URBANIZAÇÃO					
2752		(EPP) PAVIMENTAÇÃO DE VIAS NA REGIÃO ADMINISTRATIVA DO GAMA	11.104	323	PAVIMENTAÇÃO EXECUTADA	20.000	M2 2

Art. 2º da LDO 2012

PROGRAMA	Ação	SubTítulo	UO	Produto	Quantidade	Unidade Medida	Região
1110		EXECUÇÃO DE OBRAS DE URBANIZAÇÃO					
2909		(EPP) REALIZAÇÃO DE OBRAS DE URBANIZAÇÃO EM BENEFÍCIO DA COMUNIDADE DO GUARÁ	11.112	28	ÁREA URBANIZADA	30.000	M2 10
2910		(EPP) REALIZAÇÃO DE OBRAS DE URBANIZAÇÃO EM BENEFÍCIO DA COMUNIDADE DE CEILÂNDIA	22.101	28	ÁREA URBANIZADA	20.000	M2 9
2761		(EPP) CONSTRUÇÃO DE ESTACIONAMENTO EM FRENTE A IGREJA ASSEMBLÉIA DE DEUS DO SETOR OESTE DO GAMA	11.104	28	ÁREA URBANIZADA	5.000	M2 2
2796		(EPP) EXECUÇÃO DE OBRAS DE URBANIZAÇÃO EM SANTA MARIA	11.115	28	ÁREA URBANIZADA	20.000	M2 13
2792		(EPP) EXECUÇÃO DE OBRAS DE URBANIZAÇÃO EM SAMAMBAIA	11.114	28	ÁREA URBANIZADA	20.000	M2 12
1487		CONSTRUÇÃO DE CENTRO MÉDICO					
2911		(EPP) CONSTRUÇÃO DE CENTRO MÉDICO HOSPITALAR NA REGIÃO ADMINISTRATIVA DE CEILÂNDIA	22.101	60	CENTRO CONSTRUÍDO	30.000	M2 9
1984		CONSTRUÇÃO DE PRÉDIOS E PRÓPRIOS					
2912		(EPP) CONSTRUÇÃO PRÉDIO PRÓPRIO DA SEDE DA ADMINISTRAÇÃO NA REGIÃO ADMINISTRATIVA DE ÁGUAS CLARAS	22.101	210	PRÉDIO CONSTRUÍDO	2.000	M2 20

3054	CONSTRUÇÃO DE TÚNEL							
2913	(EPP) CONSTRUÇÃO DO TÚNEL NA ÁREA CENTRAL DA REGIÃO ADMINISTRATIVA DE TAGUATINGA	22.101	365	TÚNEL CONSTRUÍDO	20.000	UNIDADE	3	
3058	EXECUÇÃO DE OBRAS DE URBANIZAÇÃO - PRÓ-MORADIA							
0003	EXECUÇÃO DE OBRAS DE URBANIZAÇÃO - PRÓ-MORADIA - CONDOMÍNIO SOL NASCENTE - CEILÂNDIA	22.101	28	ÁREA URBANIZADA	1.144.622	M2	9	
3023	PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO - PAC							
0009	PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO - PAC - EXECUÇÃO DE URBANIZAÇÃO COMPLEMENTAR NA QNR - CEILÂNDIA	22.101	218	PROGRAMA REALIZADO	1	UNIDADE	9	
5006	EXECUÇÃO DE INFRAESTRUTURA EM PARCELAMENTOS							
2914	(EPP) EXECUTAR OBRAS DE URBANIZAÇÃO E SANEAMENTO NO CONDOMÍNIO BURITI EM SOBRADINHO II	22.101	141	INFRAESTRUTURA IMPLANTADA	5.000	UNIDADE	26	
5968	CONSTRUÇÃO DE ESPAÇO CULTURAL							
2836	(EPP) CONSTRUÇÃO DE CENTRO DE CONVENÇÕES NO TAGUAPARQUE	22.101	60	CENTRO CONSTRUÍDO	2.000	M2	3	

Art. 2º da LDO 2012

PROGRAMA	Ação	SubTítulo	UO	Produto	Quantidade	Unidade Medida	Região
	1287	(EP) ALARGAMENTO DE VIAS					
	2915	(EPP) ALARGAMENTO DA RUA 1 EM SOBRADINHO	22.101	288	UNIDADE IMPLANTADA	1	UNIDADE 5
	2916	(EPP) IMPLANTAÇÃO DE VIA MARGINAL INTERLIGANDO O BALÃO DO GRANDE COLORADO (DF-150) / BALÃO DO COLORADO (BR-020) / BALÃO DO TORTO (EPIA-003) COM O VIADUTO DE INTERLIGAÇÃO DO SETOR TAQUARI	22.101	288	UNIDADE IMPLANTADA	7	UNIDADE 99
Programa: 6210	MEIO AMBIENTE E RECURSOS HÍDRICOS						
	1282	(EP) BRASÍLIA SEMPRE VERDE					
	2840	(EPP) IMPLANTAR SISTEMA DE IRRIGAÇÃO PERMANENTE DE FLORESTAS, PARQUES E ÁREAS DE PROTEÇÃO AMBIENTAL - PROJETO BRASÍLIA SEMPRE VERDE	21.101	222	PROJETO IMPLANTADO	10	UNIDADE 99
	1278	(EP) REVITALIZAÇÃO DO LAGO PARANOÁ					
	2917	(EPP) IMPLANTAÇÃO DO PROJETO DE REVITALIZAÇÃO DO LAGO PARANOÁ	21.101	222	PROJETO IMPLANTADO	1	UNIDADE 99
	2214	(EP) PLANO DE PRESERVAÇÃO DO CERRADO E COMBATE ÀS QUEIMADAS					
	2918	(EPP) IMPLANTAÇÃO DO PLANO DE PRESERVAÇÃO DO CERRADO E COMBATE ÀS QUEIMADAS	21.208	25	ÁREA ASSISTIDA	45.000	HA 99
	1295	(EP) IMPLANTAÇÃO DO PARQUE CENTRO DE LAZER E CULTURA VIVA DE SOBRADINHO					
	2919	(EPP) IMPLANTAÇÃO DO PARQUE CENTRO DE LAZER E CULTURA VIVA DE SOBRADINHO	21.101	288	UNIDADE IMPLANTADA	1	UNIDADE 99
Programa: 6211	GARANTIA DO DIREITO À ASSISTÊNCIA SOCIAL						
	3246	CONSTRUÇÃO DE CENTRO COMUNITÁRIO					
	0001	CONSTRUÇÃO DE CENTRO COMUNITÁRIO - PRÓ-MORADIA CEF - DISTRITO FEDERAL	22.101	60	CENTRO CONSTRUÍDO	100	M2 99
	0005	CONSTRUÇÃO DE CENTRO COMUNITÁRIO - PRÓ-MORADIA CEF - CEILÂNDIA	22.101	60	CENTRO CONSTRUÍDO	1.800	M2 9
	0009	CONSTRUÇÃO DE CENTRO COMUNITÁRIO - PRÓ-MORADIA CEF - SANTA MARIA	22.101	60	CENTRO CONSTRUÍDO	900	M2 13
	7294	CONSTRUÇÃO DE CENTRO DE CONVIVÊNCIA DE IDOSOS					
	0018	CONSTRUÇÃO DE CENTRO DE CONVIVÊNCIA DE IDOSOS - PRÓ-MORADIA - CEF - SAMAMBAIA	22.101	60	CENTRO CONSTRUÍDO	250	M2 12
Programa: 6213	SANEAMENTO						
	7038	IMPLANTAÇÃO DE SISTEMA DE ABASTECIMENTO DE ÁGUA					
	0001	IMPLANTAÇÃO DE SISTEMA DE ABASTECIMENTO DE ÁGUA - CIDADE DE ÁGUAS LINDAS E ADJACÊNCIAS - ENTORNO	22.101	267	SISTEMA IMPLANTADO	1	UNIDADE 96

Art. 2º da LDO 2012

PROGRAMA	Ação	SubTítulo	UO	Produto	Quantidade	Unidade Medida	Região
	7316	IMPLANTAÇÃO DE SISTEMA DE ESGOTAMENTO SANITÁRIO					
	6027	IMPLANTAÇÃO DE SISTEMA DE ESGOTAMENTO SANITÁRIO - ÁGUAS LINDAS - GO - ENTORNO	22.202	267	SISTEMA IMPLANTADO	1	UNIDADE 96
Programa: 6214	TRABALHO, EMPREGO E RENDA						
	9107	(EP) APOIO FINANCEIRO A ENTIDADES					
	2920	(EPP) IMPLANTAÇÃO DO PROGRAMA PRIMEIRO EMPREGO - LEI 2112/98	25.101	373	ENTIDADE APOIADA	1.000	UNIDADE 99

2239	(EP) BOLSA DO MENOR APRENDIZ							
2921	(EPP) CAPACITAÇÃO PROFISSIONAL DO MENOR APRENDIZ	25.101	192	PESSOA ASSISTIDA	1.000	PESSOA	99	
Programa: 6215 TRÂNSITO SEGURO								
2469	GERENCIAMENTO ELETRÔNICO DE TRÂNSITO							
2559	(EPP) IMPLANTAÇÃO DE SISTEMA INTELIGENTE DE SEMÁFOROS NO DF	24.101	269	SISTEMA MANTIDO	10	UNIDADE	99	
Programa: 6216 TRANSPORTE INTEGRADO E MOBILIDADE								
1460	IMPLANTAÇÃO DE RODOVIAS							
2922	(EPP) PAVIMENTAÇÃO ASFÁLTICA DA DF 326	26.205	342	RODOVIA IMPLANTADA	10	KM	5	
1475	RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS							
8121	RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS - DUPLICAÇÃO DA DF-150 COLORADO - FERCAL - DISTRITO FEDERAL	26.205	251	RODOVIA RECUPERADA	13	KM	99	
9547	(EPP) ENT BR010102010301450(A)DF-001/DF-150 - ENT DF007	26.205	251	RODOVIA RECUPERADA	100	KM	99	
2923	(EPP) ASFALTO DA DUPLICAÇÃO DA DF 250 - PARANOÁ A PLANALTIMA	26.205	251	RODOVIA RECUPERADA	15	KM	7	
1794	IMPLANTAÇÃO DE VEÍCULO LEVE SOBRE PNEUS - VLP EIXO SUL							
0003	IMPLANTAÇÃO DE VEÍCULO LEVE SOBRE PNEUS - VLP EIXO SUL - DISTRITO FEDERAL	26.101	297	VIA PERMANENTE CONSTRUÍDA	35	KM	99	✓
3007	AMPLIAÇÃO DA LINHA 1 DO METRÔ							
0003	AMPLIAÇÃO DA LINHA 1 DO METRÔ - ASA NORTE - PLANO PILOTO	26.206	297	VIA PERMANENTE CONSTRUÍDA	1	KM	1	
0004	AMPLIAÇÃO DA LINHA 1 DO METRÔ - CEILÂNDIA	26.206	297	VIA PERMANENTE CONSTRUÍDA	7	KM	9	
0005	AMPLIAÇÃO DA LINHA 1 DO METRÔ - SAMAMBAIA	26.206	297	VIA PERMANENTE CONSTRUÍDA	7	KM	12	
3014	IMPLANTAÇÃO DO METRÔ-LEVE - VLT							
0001	IMPLANTAÇÃO DO METRÔ-LEVE - VLT - DISTRITO FEDERAL	26.206	297	VIA PERMANENTE CONSTRUÍDA	8	KM	99	

Art. 2º da LDO 2012

PROGRAMA	Ação	SubTítulo	UO	Produto	Quantidade	Unidade Medida	Região	
3119	IMPLANTAÇÃO DO CORREDOR DE TRANSPORTE COLETIVO DO EIXO OESTE (LINHA VERDE)							
0003	IMPLANTAÇÃO DO CORREDOR DE TRANSPORTE COLETIVO DO EIXO OESTE (LINHA VERDE) - DISTRITO FEDERAL		26.101	387	CORREDOR IMPLANTADO	7	KM 99	✓
3090	IMPLANTAÇÃO DE CICLOVIAS							
2924	(EPP) IMPLANTAÇÃO DE CICLOVIAS NO SETOR DE MANSÕES DE TAGUATINGA - SMT		22.101	68	CICLOVIA IMPLANTADA	10	KM 3	
Programa: 6217 SEGURANÇA PÚBLICA								
7360	(EP) CONSTRUÇÃO DO HOSPITAL REGIONAL DO RECANTO DAS EMAS							
2925	(VETADO)							
2007	(EP) CAPACITAÇÃO DE DETENTOS							
2926	(EPP) CAPACITAÇÃO DE DETENTAS		24.908	341	PESSOA CAPACITADA	300	PESSOA 2	
3097	CONSTRUÇÃO DE UNIDADES POLICIAIS E DELEGACIAS							
2927	(EPP) CONSTRUÇÃO DE DELEGACIA DE POLÍCIA NO RECANTO DAS EMAS		24.101	210	PRÉDIO CONSTRUÍDO	10.000	M2 15	

4031	MONITORAMENTO POR CÂMERA DE VÍDEO							
2377	(EPP) MONITORAMENTO DE MATERNIDADES, BERÇÁRIOS E UTI NEONATAL POR CÂMARAS DE ÁUDIO E VÍDEO	24.101	94	EQUIPAMENTO MANTIDO	10	UNIDADE	99	
Programa: 6218 HABITAÇÃO								
3023	PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO - PAC							
0008	PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO - PAC - CONSTRUÇÃO DE HABITAÇÕES NA VILA DNOCS - SOBRADINHO	22.101	218	PROGRAMA REALIZADO	1	UNIDADE	5	
3059	CONSTRUÇÃO DE UNIDADES HABITACIONAIS - PRÓ-MORADIA							
0001	CONSTRUÇÃO DE UNIDADES HABITACIONAIS - PRÓ-MORADIA - ARAPOANGA - PLANALTINA	22.101	56	CASA CONSTRUÍDA	6.833	M2	6	
0002	CONSTRUÇÃO DE UNIDADES HABITACIONAIS - PRÓ-MORADIA - MESTRES D'ARMAS - PLANALTINA	22.101	56	CASA CONSTRUÍDA	6.418	M2	6	
0003	CONSTRUÇÃO DE UNIDADES HABITACIONAIS - PRÓ-MORADIA - CONDOMÍNIO SOL NASCENTE - CEILÂNDIA	22.101	56	CASA CONSTRUÍDA	24.946	M2	9	
1018	(EP) MORADIA PARA PESSOAS COM DEFICIÊNCIA							
2928	(EPP) CONSTRUÇÃO DE MORADIAS PARA PESSOAS COM DEFICIÊNCIA	28.101	354	FAMÍLIA BENEFICIADA	120	UNIDADE	99	

Art. 2º da LDO 2012

PROGRAMA	Ação	SubTítulo	UO	Produto	Quantidade	Unidade Medida	Região
Programa: 6219 CULTURA							
2478	MANUTENÇÃO DA ORQUESTRA SINFÔNICA DO TEATRO NACIONAL CLÁUDIO SANTORO						
0002	(EPP) MANUTENÇÃO DA ORQUESTRA SINFÔNICA DO TEATRO NACIONAL		16.101	174	ORQUESTRA MANTIDA	1	UNIDADE 99
6059	MANUTENÇÃO DA REDE DE BIBLIOTECAS PÚBLICAS						
2294	(EPP) MODERNIZAÇÃO DA BIBLIOTECA MONTEIRO LOBATO - PLANALTINA		16.101	193	PESSOA ATENDIDA	500	PESSOA 6
9105	(EP) APOIO FINANCEIRO A PROJETOS						
2311	(EPP) APOIO À REALIZAÇÃO DO PROJETO DIÁLOGOS CONTEMPORÂNEOS		16.101	220	PROJETO APOIADO	1	UNIDADE 99
Programa: 6221 EDUCAÇÃO BÁSICA							
3271	CONSTRUÇÃO DE UNIDADES DA EDUCAÇÃO INFANTIL						
9352	CONSTRUÇÃO DE UNIDADES DA EDUCAÇÃO INFANTIL - REDE PÚBLICA - DISTRITO FEDERAL		18.101	97	ESCOLA CONSTRUÍDA	1.500	M2 99
2930	(EPP) CONSTRUÇÃO DE UNIDADE DE EDUCAÇÃO INFANTIL EM PLANALTINA		18.101	97	ESCOLA CONSTRUÍDA	150	M2 6
2387	DESCENTRALIZAÇÃO DE RECURSOS FINANCEIROS PARA AS ESCOLAS DO DISTRITO FEDERAL						
0003	(EPP) DESCENTRALIZAÇÃO DE RECURSOS FINANCEIROS PARA AS ESCOLAS DO DISTRITO FEDERAL - PROGRAMA - PDAF - SWAP - DISTRITO FEDERAL		18.101	95	ESCOLA ASSISTIDA	648	UNIDADE 99
3232	AMPLIAÇÃO DE UNIDADES DE ENSINO FUNDAMENTAL						
2710	(EPP) CONSTRUÇÃO DE AUDITORIO NO CENTRO DE ENSINO FUNDAMENTAL 01 DA ESTRUTURAL		18.101	419	ESCOLA AMPLIADA	10.000	M2 25
3234	CONSTRUÇÃO DE UNIDADES DE ENSINO PROFISSIONALIZANTE						
2929	(EPP) CONSTRUÇÃO DE ESCOLAS TÉCNICAS PROFISSIONALIZANTES NAS RAs		18.101	97	ESCOLA CONSTRUÍDA	87.000	M2 99

**Lei de Diretrizes Orçamentárias
Anexo de Metas e Prioridades**

PSIAT346

ANEXO I

Art. 2º da LDO 2013

Exercício: 2013 ✓

Ação	SubTítulo	UO	Produto	Quantidade	Unidade Medida	Região
2114 (EP) APOIO AO PRIMEIRO EMPREGO						
6115 - (EPP) APOIO AO PRIMEIRO EMPREGO		25101	0411 PESSOA BENEFICIADA	275	PESSOA	99
2239 (EP) BOLSA DO MENOR APRENDIZ						
2921 - VETADO		25101	0192 PESSOA ASSISTIDA	1000	PESSOA	99
Programa : 6216 - TRANSPORTE INTEGRADO E MOBILIDADE						
1142 AQUISIÇÃO DE VEICULOS						
0004 - AQUISIÇÃO DE VEÍCULOS-- PLANO PILOTO		26201	0292 VEÍCULO ADQUIRIDO	10	UNIDADE	01
1310 (EP) DUPLICAÇÃO DE RODOVIAS						
0001 - (EPP) DUPLICAÇÃO DA RODOVIA DE LIGAÇÃO ENTRE TAGUATINGA A BRAZLÂNDIA		26205	0404 RODOVIA AMPLIADA	20	KM	99
1460 IMPLANTAÇÃO DE RODOVIAS						
4740 - (EPP) IMPLANTAÇÃO DE VIA MARGINAL INTERLIGANDO O BALÃO DO GRANDE COLORADO (DF-150) / BALÃO DO COLORADO (BR-020) / BALÃO DO TORTO (EPIA-003) COM VIADUTO INTERLIGANDO O S. HAB. TAQUARI		26205	0342 RODOVIA IMPLANTADA	10	KM	99
1475 RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS						
1199 - RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS-RECUPERAÇÃO E MELHORAMENTO-DISTRITO FEDERAL		26205	0251 RODOVIA RECUPERADA	47	KM	99
8121 - RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS-DUPLICAÇÃO DA DF-150 COLORADO - FERCAL-DISTRITO FEDERAL		26205	0251 RODOVIA RECUPERADA	14	KM	99
1794 IMPLANTAÇÃO DE VEÍCULO LEVE SOBRE PNEUS - VLP EIXO SUL						
0003 - IMPLANTAÇÃO DE VEÍCULO LEVE SOBRE PNEUS - VLP EIXO SUL--DISTRITO FEDERAL		26101	0297 VIA PERMANENTE CONSTRUÍDA	21	KM	99
3007 AMPLIAÇÃO DA LINHA 1 DO METRÔ						
0003 - AMPLIAÇÃO DA LINHA 1 DO METRÔ-ASA NORTE- PLANO PILOTO		26206	0297 VIA PERMANENTE CONSTRUÍDA	1	KM	01
0004 - AMPLIAÇÃO DA LINHA 1 DO METRÔ-- CEILÂNDIA		26206	0297 VIA PERMANENTE CONSTRUÍDA	1	KM	09
0005 - AMPLIAÇÃO DA LINHA 1 DO METRÔ-- SAMAMBAIA		26206	0297 VIA PERMANENTE CONSTRUÍDA	1	KM	12
3014 IMPLANTAÇÃO DO METRÔ- LEVE - VLT						
0001 - IMPLANTAÇÃO DO METRÔ-LEVE - VLT--DISTRITO FEDERAL		26206	0297 VIA PERMANENTE CONSTRUÍDA	10	KM	99

Lei de Diretrizes Orçamentárias
Anexo de Metas e Prioridades

PSIAT346

ANEXO I
Art. 2º da LDO 2013

Exercício: 2013

Ação	SubTítulo	UO	Produto	Quantidade	Unidade Medida	Região
3054	CONSTRUÇÃO DE TÚNEL					
	0002 - CONSTRUÇÃO DE TÚNEL RODOVIÁRIO NA AVENIDA CENTRAL DE TAGUATINGA	22101	0365 TÚNEL CONSTRUÍDO	1	UNIDADE	03
	2914 - VETADO	22101	0365 TÚNEL CONSTRUÍDO	1	UNIDADE	03
3119	IMPLANTAÇÃO DO CORREDOR DE TRANSPORTE COLETIVO DO EIXO OESTE (LINHA VERDE)					
	0004 - IMPLANTAÇÃO DO CORREDOR DE TRANSPORTE COLETIVO DO EIXO OESTE (LINHA VERDE)--DISTRITO FEDERAL	22101	0387 CORREDOR IMPLANTADO	9	KM	99
3126	IMPLANTAÇÃO DO CORREDOR DE TRANSPORTE COLETIVO DO EIXO NORTE					
	0001 - IMPLANTAÇÃO DO CORREDOR DE TRANSPORTE COLETIVO DO EIXO NORTE--DISTRITO FEDERAL	26101	0387 CORREDOR IMPLANTADO	2	KM	99
3134	AQUISIÇÃO DE TRENS					
	0001 - AQUISIÇÃO DE TRENS-- ÁGUAS CLARAS	26206	0390 TREM ADQUIRIDO	9	UNIDADE	20
3207	AMPLIAÇÃO DA DF-047-EPAR (COPA 2014)					
	0001 - AMPLIAÇÃO DA DF-047-EPAR (COPA 2014)--TRECHO DF-051/AEROPORTO- LAGO SUL	26205	0404 RODOVIA AMPLIADA	1	KM	16
4195	MANUTENÇÃO DAS RODOVIAS DO DISTRITO FEDERAL					
	0001 - MANUTENÇÃO DAS RODOVIAS DO DISTRITO FEDERAL--DISTRITO FEDERAL	26205	0251 RODOVIA RECUPERADA	322	KM	99
5902	CONSTRUÇÃO DE VIADUTO					
	7770 - (EPP) CONSTRUÇÃO DE VIADUTO NA ENTRADA DO RECANTO DAS EMAS, DF 001, AVENIDA RECANTO / RIACHO FUNDO II	22101	0298 VIADUTO CONSTRUÍDO	6000	M2	15
7220	CONSTRUÇÃO DE TERMINAIS RODOVIÁRIOS					
	7912 - CONSTRUÇÃO DE TERMINAIS RODOVIÁRIOS--CELÂNDIA	26101	0274 TERMINAL CONSTRUÍDO	1000	M2	09
	7913 - CONSTRUÇÃO DE TERMINAIS RODOVIÁRIOS-- SANTA MARIA	26101	0274 TERMINAL CONSTRUÍDO	2000	M2	13
Programa : 6217 - SEGURANÇA PÚBLICA						
1569	DESENVOLVIMENTO DOS PROGRAMAS NACIONAIS DE SEGURANÇA PÚBLICA					
	0001 - DESENVOLVIMENTO DOS PROGRAMAS NACIONAIS DE SEGURANÇA PÚBLICA--DISTRITO FEDERAL	24101	0217 PROGRAMA IMPLANTADO	1	UNIDADE	99
2191	RESSOCIALIZAÇÃO E ASSISTÊNCIA AO SENTENCIADO					

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	1.324.369.061
Tesouro	844.265.708
Outras Fontes	480.103.353
Despesas Capital	3.244.909.952
Tesouro	3.092.250.077
Outras Fontes	152.659.875
Total	4.569.279.013

INDICADORES	UNIDADE MEDIDA	ÍNDICE MAIS RECENTE	APURADO EM	DESEJADO				FONTE DA INFORMAÇÃO
				1º ANO	2º ANO	3º ANO	4º ANO	
IMPLANTAÇÃO DO CORREDO LINHA VERDE	%	29	31.10.2010	38	64	89	100	UGP/ST
IMPLANTAÇÃO DO CORREDOR SUL	%	-	-	47	80	94	100	METRÓ/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	3380	30.06.2011	4.420	4.940	5.720	6.240	METRÓ
INTERVALO MÉDIO ENTRE TRENS	RAZÃO	240	30.06.2011	180	180	162	162	METRÓ
SATISFAÇÃO DO USUÁRIO	%	75,5	30.11.2010	80	80	80	80	METRÓ
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/TOTAL DA MALHA VIÁRIA	%	48	31.12.2010	53	58	63	68	DER/DF

1458	(EP) IMPLANTAÇÃO DE CORREDORES EXCLUSIVOS PARA MOTOCICLETAS	INFRAESTRUTURA IMPLANTADA	UNIDADE	99	2	3.000.000	2	4.000.000	3	5.000.000	3	5.000.000
				3	10	500.000	10	500.000	10	500.000	10	500.000
1460	IMPLANTAÇÃO DE RODOVIAS	RODOVIA IMPLANTADA	KM	5	10	150.000	10	150.000	10	150.000	10	150.000
				6	10	150.000	10	150.000	10	150.000	10	150.000
				14	39	2.300.000	2	20.000	2	20.000	2	20.000
				16	16	1.000.000	32	2.000.000	1	60.000	1	60.000
				26	2	200.000	2	200.000	2	200.000	2	200.000
				99	5	7.805.887	5	7.000.000	5	7.000.000	5	7.000.000
1475	RECUPERAÇÃO DE RODOVIAS	RODOVIA RECUPERADA	KM	99	82	39.350.000	84	33.350.000	163	30.067.062	158	28.284.328
1506	CONSTRUÇÃO DE ABRIGOS PARA PASSAGEIROS DE ÔNIBUS	PONTO DE ÔNIBUS CONSTRUÍDO	M2	3	791	200.000	354	200.000	589	200.000	593	200.000
				5	500	250.000	500	250.000	500	250.000	500	250.000
				9	791	200.000	354	200.000	589	200.000	593	200.000
				99	4000	2.850.363	5000	4.301.655	5500	4.953.579	5300	5.104.583
1688	CONSTRUÇÃO DO ANEL VIÁRIO	RODOVIA IMPLANTADA	KM	99	25	5.000.000	25	9.000.000	25	10.000.000	24	13.000.000
1794	IMPLANTAÇÃO DE VEÍCULO LEVE SOBRE PNEUS - VLP EIXO SUL	VIA PERMANENTE CONSTRUÍDA	KM	99	24	109.102.000	21	169.102.000	21	45.180.000	21	88.000.000
1816	IMPLEMENTAÇÃO DA LINHA 1 DO METRÔ	ESTAÇÃO METROVIÁRIA CONSTRUÍDA	M2	99	10400	6.796.000	10400	14.387.613	1156	5.000.000	1156	5.000.000
1968	ELABORAÇÃO DE PROJETOS	PROJETO ELABORADO	UNIDADE	1	5	8.500.000	4	2.500.000	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	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	148500	250.150.105	151000	266.227.890

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 CONSTRUIDA	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 CONSTRUIDA	KM	1	8	176.333.333	8	12.140.070	7	89.002.000	7	222.274.000
				99	10	5.000.000	10	5.000.000	10	5.000.000	10	5.000.000
3054	CONSTRUÇÃO DE TÚNEL	TÚNEL CONSTRUIDO	UNIDADE	1	1	1.000.000	1	1.000.000	1	3.000.000	1	15.000.000
				3	1	500.000	1	500.000	1	500.000	1	500.000
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 CONSTRUIDA	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	32.840	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	2603	1.500.000	2603	1.500.000	2603	1.500.000	2603	1.500.000
				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	20.486.000	9	20.479.500	12	27.530.000	6	35.000.000
3125	IMPLANTAÇÃO DO CORREDOR DE TRANSPORTE COLETIVO DO EIXO SUDESTE	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	4	14.849.029	4	14.979.029	11	30.887.353	11	68.887.353
3127	IMPLANTAÇÃO DO CORREDOR DE TRANSPORTE COLETIVO DA ÁREA CENTRAL	CORREDOR IMPLANTADO	KM	1	1	14.216.651	10	7.297.608	1	17.297.608	1	10.378.565

3128	IMPLANTAÇÃO DA GESTÃO DO PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO	PROGRAMA IMPLANTADO	UNIDADE	99	1	5.000.000	1	5.000.000	1	114.932.000	1	164.931.000
3133	IMPLANTACÃO DO METRÔ-LEVE SUBTERRÂNEO- VLT ESPLANADA	VIA PERMANENTE CONSTRUÍDA	KM	1	1	1.000.000	8	1.000.000	8	1.000.000	8	32.261.000
3134	AQUISIÇÃO DE TRENS	TREM ADQUIRIDO	UNIDADE	20	16	1.000.000	9	24.065.000	13	61.549.000	13	156.061.000
3157	CONSTRUÇÃO DE VIADUTO W4/W5 SUL/NORTE	VIADUTO CONSTRUÍDO	M2	1	9000	2.000.000	9000	2.000.000	5000	1.000.000	0	
3179	CONSTRUÇÃO DE BAIAS PARA ÔNIBUS	BAIA DE ÔNIBUS CONSTRUÍDA	M2	99	80000	9.433.316	100000	14.236.384	110000	16.393.938	115000	17.308.093
3180	IMPLANTACÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE INTELIGENTE- ITS	SISTEMA IMPLANTADO	UNIDADE	1	1	6.306.047	1	6.306.324	0		0	
3181	REFORMA DE ABRIGOS PARA PASSAGEIROS DE ÔNIBUS	OBRA REALIZADA	M2	5	500	250.000	500	250.000	500	250.000	500	250.000
3182	REFORMA DE TERMINAIS RODOVIÁRIOS	OBRA REALIZADA	M2	99	1500	17.141.384	8300	6.476.311	2000	464.772	9000	7.483.450
3197	CONSTRUÇÃO DE UNIDADES DO DER	UNIDADE CONSTRUÍDA	UNIDADE	99	2	700.000	3	3.000.000	2	1.050.000	2	1.200.000
3205	REMANEJAMENTO DE REDE	REDE REMANEJADA	UNIDADE	99	3	400.000	3	400.000	3	400.000	3	400.000
3207	AMPLIAÇÃO DA DF-047- ESTRADA PARQUE AEROPORTO (COPA 2014)	RODOVIA AMPLIADA	KM	16	2	5.368.500	1	9.000.000	1	40.000.000	0	
3361	CONSTRUÇÃO DE PONTES	PONTE CONSTRUÍDA	M2	18	1500	1.000.000	1500	1.000.000	1500	1.000.000	1500	1.000.000
3467	AQUISIÇÃO DE EQUIPAMENTOS	EQUIPAMENTO ADQUIRIDO	UNIDADE	99	510	1.100.000	510	1.100.000	510	1.100.000	10500	11.000.000
3534	CONSTRUÇÃO DE GALPÃO	GALPÃO CONSTRUÍDO	M2	99	500	259.079	0		0		0	
3678	REALIZAÇÃO DE EVENTOS	EVENTO REALIZADO	UNIDADE	1	3	835.739	3	1.261.265	3	1.452.412	3	1.496.690
3711	REALIZAÇÃO DE ESTUDOS E PESQUISAS	ESTUDO REALIZADO	UNIDADE	1	20	2.327.148	20	2.638.253	20	2.915.082	15	2.676.398
3983	CONTRATAÇÃO DE CONSULTORIAS E AUDITORIAS	CONSULTORIA/AUDITORIA REALIZADA	UNIDADE	99	1	200.000	1	200.000	1	200.000	1	200.000
4002	MANUTENÇÃO DE TERMINAIS RODOVIÁRIOS	TERMINAL MANTIDO	UNIDADE	99	3	1.400.000	3	1.600.000	4	1.800.000	4	1.800.000
4039	MANUTENÇÃO DE VEÍCULOS	VEÍCULO MANTIDO	UNIDADE	1	63	7.361.200	73	6.880.000	83	7.570.000	93	8.250.000
4082	MANUTENÇÃO DO SISTEMA DE	SISTEMA MANTIDO	UNIDADE	99	160	8.927.800	205	11.328.122	221	12.164.518	232	12.760.848
			UNIDADE	1	1	6.685.917	1	10.090.119	1	11.619.298	1	11.973.521



Detalhamento dos Créditos Orçamentários

Art. 7º, inciso XXIII, LDO

ÓRGÃO : 26000 SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES DO DISTRITO FEDERAL

UNIDADE : 26101 SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES DO DISTRITO FEDERAL

ORÇAMENTO FISCAL E DA SEGURIDADE SOCIAL

2012

FUNC	PROGRAMÁTICA	PROGRAMA/AÇÃO/SUBTÍTULO/PRODUTO	R E G	E S F	G N D	M O D	U S O	F T E	DOTAÇÃO
26 453	6216 1226 0002	COMPENSAÇÃO AMBIENTAL EM ÁREAS DE INTERESSE DO TRANSPORTE-- DISTRITO FEDERAL COMPENSAÇÃO AMBIENTAL REALIZADA (UNIDADE) 600	99						
				F	3	90	0	100	100.000
26 453	6216 1230	RECUPERAÇÃO AMBIENTAL EM ÁREAS DE INTERESSE DO TRANSPORTE							100.000
26 453	6216 1230 0002	(***) RECUPERAÇÃO AMBIENTAL EM ÁREAS DE INTERESSE DO TRANSPORTE--DISTRITO FEDERAL ÁREA RECUPERADA (M2) 2.624	99						
				F	3	90	0	100	100.000
26 453	6216 1794	IMPLANTAÇÃO DE VEÍCULO LEVE SOBRE PNEUS - VLP EIXO SUL							189.500.000
26 453	6216 1794 0003	(*) IMPLANTAÇÃO DE VEÍCULO LEVE SOBRE PNEUS - VLP EIXO SUL-- DISTRITO FEDERAL VIA PERMANENTE CONSTRUÍDA (KM) 35	99						
				F	4	90	0	100	50.000.000
				F	4	90	0	136	139.500.000
26 453	6216 3119	IMPLANTAÇÃO DO CORREDOR DE TRANSPORTE COLETIVO DO EIXO OESTE (LINHA VERDE)							10.200.000
26 453	6216 3119 0003	(*) IMPLANTAÇÃO DO CORREDOR DE TRANSPORTE COLETIVO DO EIXO OESTE (LINHA VERDE)--DISTRITO FEDERAL CORREDOR IMPLANTADO (KM) 7	99						
				F	4	90	0	136	10.000.000
				F	4	90	2	100	200.000
26 453	6216 3180	IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE INTELIGENTE - ITS							10.867.710
26 453	6216 3180 0001	IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE INTELIGENTE - ITS- SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES DO DF- PLANO PILOTO SISTEMA IMPLANTADO (UNIDADE) 1	01						
				F	4	90	0	136	7.967.710
				F	4	90	2	100	2.900.000
26 782	6216 3090	IMPLANTAÇÃO DE CICLOVIAS							14.957.083
26 782	6216 3090 0007	IMPLANTAÇÃO DE CICLOVIAS--DISTRITO FEDERAL CICLOVIA IMPLANTADA (KM) 23	99						
				F	4	90	0	136	13.957.083
				F	4	90	2	100	1.000.000
26 782	6216 3182	REFORMA DE TERMINAIS RODOVIÁRIOS							9.382.101
26 782	6216 3182 0001	(***) REFORMA DE TERMINAIS RODOVIÁRIOS--DISTRITO FEDERAL OBRA REALIZADA (M2) 1.000	99						
				F	3	90	0	100	100.000
				F	4	90	0	100	840.000
				F	4	90	0	136	8.442.101



Detalhamento dos Créditos Orçamentários

Art. 7º, inciso XXIII, LDO

ÓRGÃO : 26000 SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES DO DISTRITO FEDERAL

UNIDADE : 26101 SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES DO DISTRITO FEDERAL

ORÇAMENTO FISCAL E DA SEGURIDADE SOCIAL

FUNC	PROGRAMÁTICA	PROGRAMA/AÇÃO/SUBTÍTULO/PRODUTO	R E G	E S F	G N D	M O D	U S O	F T E	DOTAÇÃO
26 453	6216 1226 0002	COMPENSAÇÃO AMBIENTAL EM ÁREAS DE INTERESSE DO TRANSPORTE-- DISTRITO FEDERAL	99						
		COMPENSAÇÃO AMBIENTAL REALIZADA (UNIDADE) 600							
				F	3	90	0	100	100.000
26 453	6216 1230	RECUPERAÇÃO AMBIENTAL EM ÁREAS DE INTERESSE DO TRANSPORTE							100.000
26 453	6216 1230 0002	(***) RECUPERAÇÃO AMBIENTAL EM ÁREAS DE INTERESSE DO TRANSPORTE--DISTRITO FEDERAL	99						
		ÁREA RECUPERADA (M2) 2.624							
				F	3	90	0	100	100.000
26 453	6216 1794	IMPLANTAÇÃO DE VEÍCULO LEVE SOBRE PNEUS - VLP EIXO SUL							189.500.000
26 453	6216 1794 0003	(*) IMPLANTAÇÃO DE VEÍCULO LEVE SOBRE PNEUS - VLP EIXO SUL-- DISTRITO FEDERAL	99						
		VIA PERMANENTE CONSTRUÍDA (KM) 35							
				F	4	90	0	100	50.000.000
				F	4	90	0	136	139.500.000
26 453	6216 3119	IMPLANTAÇÃO DO CORREDOR DE TRANSPORTE COLETIVO DO EIXO OESTE (LINHA VERDE)							10.200.000
26 453	6216 3119 0003	(*) IMPLANTAÇÃO DO CORREDOR DE TRANSPORTE COLETIVO DO EIXO OESTE (LINHA VERDE)--DISTRITO FEDERAL	99						
		CORREDOR IMPLANTADO (KM) 7							
				F	4	90	0	136	10.000.000
				F	4	90	2	100	200.000
26 453	6216 3180	IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE INTELIGENTE - ITS							10.867.710
26 453	6216 3180 0001	IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE INTELIGENTE - ITS- SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES DO DF- PLANO PILOTO	01						
		SISTEMA IMPLANTADO (UNIDADE) 1							
				F	4	90	0	136	7.967.710
				F	4	90	2	100	2.900.000
26 782	6216 3090	IMPLANTAÇÃO DE CICLOVIAS							14.957.083
26 782	6216 3090 0007	IMPLANTAÇÃO DE CICLOVIAS--DISTRITO FEDERAL	99						
		CICLOVIA IMPLANTADA (KM) 23							
				F	4	90	0	136	13.957.083
				F	4	90	2	100	1.000.000
26 782	6216 3182	REFORMA DE TERMINAIS RODOVIÁRIOS							9.382.101
26 782	6216 3182 0001	(***) REFORMA DE TERMINAIS RODOVIÁRIOS--DISTRITO FEDERAL	99						
		OBRA REALIZADA (M2) 1.000							
				F	3	90	0	100	100.000
				F	4	90	0	100	840.000
				F	4	90	0	136	8.442.101

**Quadro Detalhamento Despesa**

Exercício: 2012

Unidade Orçamentária 26905 FUNDO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DO D.F

PSIOO010

Mês de Referência Setembro

Posição em 03/10/2012

Natur.	Fonte ID	Lei	Alteração	Contingenciado	Bloqueado	Despesa Autorizada	Empenhado	Disponível	Liquidado
449051	320	0,00	8.490.000,00	0,00	0,00	8.490.000,00	2.914.598,11	5.575.401,89	951.393,04
SUBTOTAL		80.000,00	9.840.000,00	0,00	0,00	9.920.000,00	2.914.598,11	7.005.401,89	951.393,04
Esfera 1	FISCAL		Programa Trabalho 26.453.6216.1794.0004	IMPLANTAÇÃO DE VEÍCULO LEVE SOBRE PNEUS - VLP EIXO SUL--DISTRITO FEDERAL					
449051	120	0,00	493.000,00	0,00	0,00	493.000,00	493.000,00	0,00	493.000,00
449051	170	0,00	3.000.000,00	0,00	0,00	3.000.000,00	3.000.000,00	0,00	1.049.285,32
449051	320	0,00	32.761.462,00	0,00	0,00	32.761.462,00	32.761.462,00	0,00	25.787.807,97
SUBTOTAL		0,00	36.254.462,00	0,00	0,00	36.254.462,00	36.254.462,00	0,00	27.330.093,29
Esfera 1	FISCAL		Programa Trabalho 26.453.6216.3180.0002	IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE INTELIGENTE - ITS-FUNDO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO- PLANO PILOTO					
339030	120	5.000,00	5.000,00 -	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
339039	120	28.000,00	28.000,00 -	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
449052	120	10.000,00	10.000,00 -	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SUBTOTAL		43.000,00	43.000,00 -	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Esfera 1	FISCAL		Programa Trabalho 26.453.6216.4082.0002	MANUTENÇÃO DO SISTEMA DE BILHETAGEM AUTOMÁTICA-- PLANO PILOTO					
339030	120	21.000,00	21.000,00 -	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
339039	120	21.000,00	21.000,00 -	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
449052	120	28.000,00	28.000,00 -	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SUBTOTAL		70.000,00	70.000,00 -	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Esfera 1	FISCAL		Programa Trabalho 26.453.6216.6150.0003	FISCALIZAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO--DISTRITO FEDERAL					
339030	120	15.000,00	15.000,00 -	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
339039	120	15.000,00	15.000,00 -	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
449052	120	30.000,00	30.000,00 -	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SUBTOTAL		60.000,00	60.000,00 -	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Esfera 1	FISCAL		Programa Trabalho 28.846.0001.9050.7097	RESSARCIMENTOS, INDENIZAÇÕES E RESTITUIÇÕES-FUNDO DE TRANSPORTE PÚBLICO DO DF-DISTRITO FEDERAL					
339093	120	5.000,00	5.000,00 -	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SUBTOTAL		5.000,00	5.000,00 -	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
TOTAL GERAL		588.000,00	55.169.221,00	0,00	0,00	55.757.221,00	39.169.060,11	16.588.160,89	28.281.486,33



Natur.	Fonte ID	Lei	Alteração	Contingenciado	Bloqueado	Despesa Autorizada	Empenhado	Disponível	Liquidado
339139	100	0	550.000,00	90.000,00	0,00	640.000,00	493.134,83	146.865,17	220.529,03
SUBTOTAL			550.000,00	90.000,00	0,00	640.000,00	493.134,83	146.865,17	220.529,03
Esfera 1	FISCAL		Programa Trabalho	26.451.6010.3903.9709	(***)REFORMA DE PRÉDIOS E PRÓPRIOS-SECRETARIA DE TRANSPORTES-DISTRITO FEDERAL				
339039	100	0	300.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SUBTOTAL			300.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Esfera 1	FISCAL		Programa Trabalho	26.453.6215.5027.0001	IMPLANTAÇÃO DE SINALIZAÇÃO(COPA 2014)--DISTRITO FEDERAL				
339039	100	0	200.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
449052	100	0	300.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SUBTOTAL			500.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Esfera 1	FISCAL		Programa Trabalho	26.453.6216.1226.0002	COMPENSAÇÃO AMBIENTAL EM ÁREAS DE INTERESSE DO TRANSPORTE--DISTRITO FEDERAL				
339035	100	0	50.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
339039	100	0	50.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SUBTOTAL			100.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Esfera 1	FISCAL		Programa Trabalho	26.453.6216.1230.0002	(***)RECUPERAÇÃO AMBIENTAL EM ÁREAS DE INTERESSE DO TRANSPORTE--DISTRITO FEDERAL				
339035	100	0	50.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
339039	100	0	50.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
SUBTOTAL			100.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Esfera 1	FISCAL		Programa Trabalho	26.453.6216.1794.0003	IMPLANTAÇÃO DE VEÍCULO LEVE SOBRE PNEUS - VLP EIXO SUL--DISTRITO FEDERAL				
449051	100	0	50.000.000,00	8.660.000,00	0,00	40.480.004,00	40.480.004,00	0,00	30.639.212,35
449051	136	0	139.500.000,00	0,00	0,00	139.500.000,00	0,00	139.500.000,00	0,00
SUBTOTAL			189.500.000,00	8.660.000,00	0,00	179.980.004,00	40.480.004,00	139.500.000,00	30.639.212,35
Esfera 1	FISCAL		Programa Trabalho	26.453.6216.3119.0003	IMPLANTAÇÃO DO CORREDOR DE TRANSPORTE COLETIVO DO EIXO OESTE (LINHA VERDE)--DISTRITO FEDERAL				
449051	100	0	0,00	0,00	0,00	3.510.000,00	3.510.000,00	0,00	845.911,73
449051	100	2	200.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
449051	136	0	10.000.000,00	0,00	0,00	10.000.000,00	0,00	10.000.000,00	0,00
SUBTOTAL			10.200.000,00	0,00	0,00	13.510.000,00	3.510.000,00	10.000.000,00	845.911,73
Esfera 1	FISCAL		Programa Trabalho	26.453.6216.3180.0001	IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE INTELIGENTE - ITS-SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES DO DF--PLANO PILC				
449051	100	2	2.900.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
449051	136	0	5.735.929,00	0,00	0,00	5.735.929,00	0,00	5.735.929,00	0,00
449052	136	0	2.231.781,00	0,00	0,00	2.231.781,00	0,00	2.231.781,00	0,00
SUBTOTAL			10.867.710,00	0,00	0,00	7.967.710,00	0,00	7.967.710,00	0,00
Esfera 1	FISCAL		Programa Trabalho	26.782.6216.3090.0007	IMPLANTAÇÃO DE CICLOVIAS--DISTRITO FEDERAL				



PLOA 2013

Detalhamento dos Créditos Orçamentários

Art. 7º, inciso XXIII, LDO

ÓRGÃO : 22000 SECRETARIA DE ESTADO DE OBRAS DO DISTRITO FEDERAL

UNIDADE : 22101 SECRETARIA DE ESTADO DE OBRAS DO DISTRITO FEDERAL ✓

ORÇAMENTO FISCAL E DA SEGURIDADE SOCIAL **PLOA 2013**

FUNC	PROGRAMÁTICA	PROGRAMA/AÇÃO/SUBTÍTULO/PRODUTO	R E G	E S F	G N D	M O D	U S O	F T E	DOTAÇÃO
15 782	6216 3087			F	4	90	3	100	2.880.000
15 782	6216 3087 0001	EXECUÇÃO DE OBRAS DE ACESSIBILIDADE--DISTRITO FEDERAL	99						500.000
		OBRA REALIZADA (M²) 10 000							
15 782	6216 3090			F	4	90	0	100	500.000
15 782	6216 3090 0003	IMPLANTAÇÃO DE CICLOVIAS--DISTRITO FEDERAL	99						120.000
		CICLOVIA IMPLANTADA (KM) 1							
15 782	6216 3119			F	4	90	0	100	120.000
15 782	6216 3119 0004	(*) (PEDF) IMPLANTAÇÃO DO CORREDOR DE TRANSPORTE COLETIVO DO EIXO OESTE (LINHA VERDE)--DISTRITO FEDERAL	99						81.000.000
		CORREDOR IMPLANTADO (KM) 9							
				F	4	90	0	100	120.000
				F	4	90	0	135	73.000.000
15 782	6216 3128			F	4	90	3	100	7.880.000
15 782	6216 3128 0002	IMPLANTAÇÃO DA GESTÃO DO PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO-COORDENAÇÃO DO PAC - MOBILIDADE-DISTRITO FEDERAL	99						2.200.000
		PROGRAMA IMPLANTADO (UNIDADE) 1							
				F	3	90	0	100	50.000
				F	3	90	0	135	1.000.000
15 782	6216 3128 0003	IMPLANTAÇÃO DA GESTÃO DO PROGRAMA DE TRANSPORTE URBANO-SUPERVISÃO/FISCALIZAÇÃO DAS OBRAS DO PAC-MOBILIDADE-DISTRITO FEDERAL	99						50.000
		PROGRAMA IMPLANTADO (UNIDADE) 1							
				F	3	90	0	100	50.000
				F	3	90	0	135	1.000.000
15 782	6216 3361			F	3	90	3	100	50.000
15 782	6216 3361 4356	CONSTRUÇÃO DE PONTES--DISTRITO FEDERAL	99						120.000
		PONTE CONSTRUÍDA (M²) 24							
15 782	6216 5902			F	4	90	0	100	120.000
15 782	6216 5902 7778	CONSTRUÇÃO DE VIADUTO--DISTRITO FEDERAL	99						7.730.000
		VIADUTO CONSTRUÍDO (M²) 3 000							
				F	4	90	0	100	7.000.000



Detalhamento dos Créditos Orçamentários

Art. 7º, inciso XXIII, LDO

ÓRGÃO : 26000 SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES DO DISTRITO FEDERAL

UNIDADE : 26101 SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES DO DISTRITO FEDERAL

ORÇAMENTO FISCAL E DA SEGURIDADE SOCIAL

FUNC	PROGRAMÁTICA	PROGRAMA/AÇÃO/SUBTÍTULO/PRODUTO	R E G	E S F	G N D	M O D	U S O	F T E	DOTAÇÃO
26 453	6216 1226			F	4	90	2	100	1.508.444
26 453	6216 1226 0002	(ODM) COMPENSAÇÃO AMBIENTAL EM ÁREAS DE INTERESSE DO TRANSPORTE--DISTRITO FEDERAL	99						1.114.966
		COMPENSAÇÃO AMBIENTAL REALIZADA (UNIDADE) 170		F	4	90	0	100	1.114.966
26 453	6216 1230								50.000
26 453	6216 1230 0002	(***) (ODM) RECUPERAÇÃO AMBIENTAL EM ÁREAS DE INTERESSE DO TRANSPORTE--DISTRITO FEDERAL	99						
		ÁREA RECUPERADA (M2) 875		F	3	90	0	100	50.000
26 453	6216 1794								277.851.874
26 453	6216 1794 0003	(**) (*) (PEDF) IMPLANTAÇÃO DE VEÍCULO LEVE SOBRE PNEUS - VLP EIXO SUL--DISTRITO FEDERAL	99						
		VIA PERMANENTE CONSTRUÍDA (KM) 21		F	4	90	0	135	150.000.000
				F	4	90	2	100	127.851.874
26 453	6216 3119								5.500.000
26 453	6216 3119 0003	IMPLANTAÇÃO DO CORREDOR DE TRANSPORTE COLETIVO DO EIXO OESTE (LINHA VERDE)--DISTRITO FEDERAL	99						
		CORREDOR IMPLANTADO (KM) 9		F	4	90	0	136	5.000.000
				F	4	90	2	100	500.000
26 453	6216 3126								218.650.217
26 453	6216 3126 0001	(*) (PEDF) IMPLANTAÇÃO DO CORREDOR DE TRANSPORTE COLETIVO DO EIXO NORTE-BRT NORTE--DISTRITO FEDERAL	99						
		CORREDOR IMPLANTADO (KM) 2		F	4	90	0	135	80.000.000
				F	4	90	3	100	4.000.000
26 453	6216 3126 0003	(PEDF) IMPLANTAÇÃO DO CORREDOR DE TRANSPORTE COLETIVO DO EIXO NORTE-BALÃO DO TORTO-COLORADO--DISTRITO FEDERAL	99						
		CORREDOR IMPLANTADO (KM) 2		F	4	90	0	100	6.650.217
26 453	6216 3126 0001	IMPLANTAÇÃO DO CORREDOR DE TRANSPORTE COLETIVO DO EIXO NORTE-BALÃO DO TORTO-COLORADO--DISTRITO FEDERAL	99						
		CORREDOR IMPLANTADO (KM) 2		F	4	90	0	135	128.000.000
26 453	6216 3180								10.899.665



Detalhamento dos Créditos Orçamentários

Art. 7º, inciso XXIII, LDO

ÓRGÃO : 26000 SECRETARIA DE ESTADO DE TRANSPORTES DO DISTRITO FEDERAL

UNIDADE : 26905 FUNDO DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DO DISTRITO FEDERAL

ORÇAMENTO FISCAL E DA SEGURIDADE SOCIAL

FUNC	PROGRAMÁTICA	PROGRAMA/AÇÃO/SUBTÍTULO/PRODUTO	R E G	E S F	G N D	M O D	U S O	F T E	DOTAÇÃO
6216	TRANSPORTE INTEGRADO E MOBILIDADE								4.022.000
PROJETOS									
26 451	6216 3181								10.000
26 451	6216 3181 0002	(***) REFORMA DE ABRIGOS PARA PASSAGEIROS DE ÔNIBUS--DISTRITO FEDERAL	99						
		OBRA REALIZADA (M2) 100		F	4	90	0	170	10.000
26 451	6216 3182								900.000
26 451	6216 3182 0003	(***) REFORMA DE TERMINAIS RODOVIÁRIOS--DISTRITO FEDERAL	99						
		OBRA REALIZADA (M2) 450		F	3	90	0	171	900.000
26 451	6216 7220								650.000
26 451	6216 7220 7910	CONSTRUÇÃO DE TERMINAIS RODOVIÁRIOS--DISTRITO FEDERAL	99						
		TERMINAL CONSTRUÍDO (M2) 750		F	4	90	0	170	650.000
26 453	6216 1794								1.540.000
26 453	6216 1794 0004	IMPLANTAÇÃO DE VEÍCULO LEVE SOBRE PNEUS - VLP EIXO SUL--DISTRITO FEDERAL	99						
		VIA PERMANENTE CONSTRUÍDA (KM) 21		F	4	90	0	170	1.540.000
26 453	6216 3180								922.000
26 453	6216 3180 0002	IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE INTELIGENTE - ITS-FUNDO DE01 TRANSPORTE PUBLICO COLETIVO- PLANO PILOTO							
		SISTEMA IMPLANTADO (UNIDADE) 1		F	3	90	0	171	122.000
				F	4	90	0	170	800.000
TOTAL - FISCAL									4.022.000
TOTAL - GERAL									4.022.000

(*) Prioridade LDO

(**) Projeto em Andamento

(***) Conservação de Patrimônio

(OCA) Orçamento da Criança e do Adolescente

(ODM) Objetivos do Milênio

(PEDF) Projeto Estruturante do DF

(EP) Emendas Parlamentares ao PLOA

(EPE) Emendas à Execução

Paulo

ANEXO III

Pareceres Técnicos



Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal

PROJETO: EIXO SUL

PARECER TÉCNICO

Brasília – DF



APRESENTAÇÃO

Este documento consolida as informações relativas Sistema de Transporte de Passageiros – Gama/Santa Maria/Plano Piloto Projeto Eixo Sul.

O presente parecer é apresentado da seguinte forma:

1. **Informações Gerais**
2. **Mapa Geral**
3. **Benefícios**

Brasília, de outubro de 2012.

José Walter Vazquez Filho
Secretário de Estado de Transportes do Distrito Federal

De acordo,

Agnelo Queiroz
Governador do Distrito Federal



1. INFORMAÇÕES GERAIS

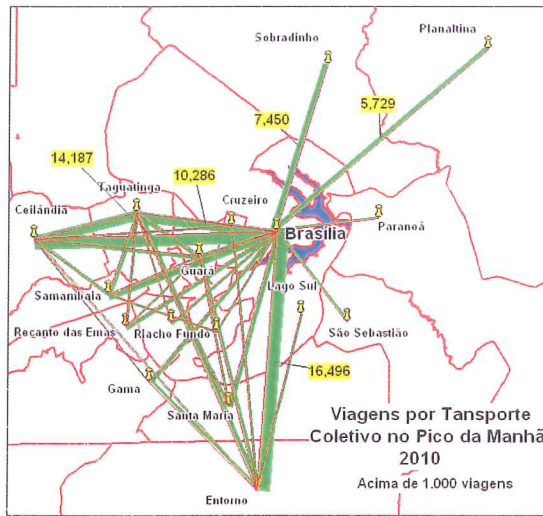
O Sistema de Transporte Eixo Sul objetiva dotar as populações das cidades do Gama, Santa Maria e as populações residentes na divisa sul do Distrito Federal, de um sistema de transporte moderno, confortável, rápido e confiável a custos reduzidos. A população a ser atendida corresponde a, aproximadamente, 272 mil habitantes, que representam cerca de 11% da população do DF.

Para tanto, o Sistema trabalha com a possibilidade de ampliar a capacidade e modernizar o sistema de transporte público do Distrito Federal, a partir da implantação de um sistema BRT (Bus Rapid Transit), com as seguintes características:

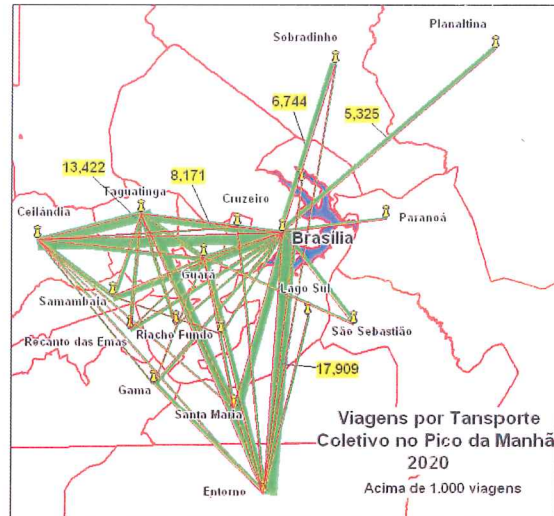
- ✓ Implantação de corredores exclusivos de ônibus;
- ✓ Integração de linhas alimentadoras e troncais;
- ✓ Integração aberta e temporal;
- ✓ Sistema de controle operacional centralizado (ITS).

Os resultados da pesquisa de origem e destino, elaborados pela Codeplan em 2000, evidenciaram que 58% das viagens com destino ao Distrito Federal, provinham das localidades situadas ao longo da rodovia BR - 040/050 (Cidade Ocidental, Cidade Osfaya, Jardim Céu Azul, Jardim Ingá, Lago Azul, Luziânia, Parque Estrela Dalva, Parque Marajó, Pedregal, Novo Gama, Valparaíso I e Valparaíso II). Esses dados somados ao número de viagens geradas no Gama e em Santa Maria tornaram patente a necessidade da implementação de um sistema de transporte coletivo eficiente e de maior capacidade para atender a toda essa população que se desloca para as áreas centrais do DF em busca de emprego e serviços.

Os estudos do PDTU/DF definiram a alternativa que apresentava maior viabilidade sócio-econômica. Em decorrência, estabeleceu o sistema de transporte referente, assim como os pontos básicos para consecução dos objetivos desta alternativa. O Eixo Sul é parte integrante deste sistema e apresenta a maior demanda de viagens em transporte coletivo com destino à região central do Distrito Federal, conforme se verifica nos mapas abaixo, desta forma priorizou-se este Eixo para a implantação dos Corredores Exclusivos.



Mapa de Linhas de Desejo de Viagens no Pico Manhã por Transporte Público Coletivo - Ano 2010



Mapa de Linhas de Desejo de Viagens Pico Manhã por Transporte Público Coletivo - Ano 2020

Verifica-se, por outra vertente, que este Eixo vai ao encontro dos princípios estabelecidos no PDTU/DF, em especial o Artigo 17º, da Lei Nº 4.566, de 04 de maio de 2011, conforme abaixo:

“Art. 17. A instituição da rede viária básica estrutural do transporte coletivo compreende:

I – consolidação da rede viária de transporte existente, observando-se as seguintes metas de curto e médio prazo:

a) faixas prioritárias ou exclusivas de ônibus, de acordo com a demanda;

b) melhoria viária, por meio de duplicação, construção, adequação geométrica de vias e melhoria dos acessos aos terminais e pontos de transferência;

II – implantação de eixos estruturais de transporte coletivo, a médio e longo prazo, interligando-se as Regiões Administrativas e municípios do Entorno com a área central de Brasília e demais polos centralizadores e priorizando-se a circulação do transporte coletivo, mediante a utilização de faixas exclusivas e prioritárias e a expansão do modo ferroviário, além de ciclovias e infraestrutura de apoio à população usuária.”



CUSTOS DE EXECUÇÃO

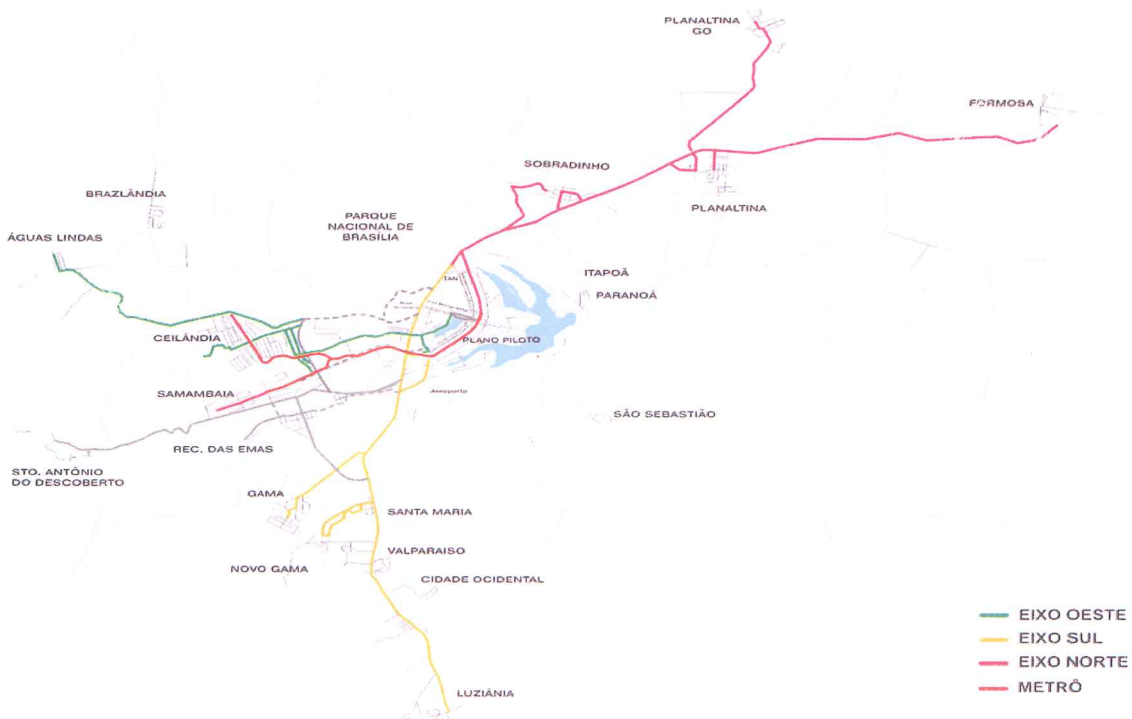
Quadro demonstrativo do valor total do empreendimento	
Item	Preço Total
Estudos, projetos e tecnologia ¹	69.202.449,26
Obras, instalações e outros	716.128.408,74
Valor Total	785.330.858,00

¹ Itens: Estudos Preliminares, Anteprojeto, Estudo de viabilidade técnica, Estudo de viabilidade socioeconômica, Estudos Ambientais, Projeto de desapropriação, Consolidação do Projeto Básico, Projeto Executivo e Telecomunicação.

CRONOGRAMA DE EXECUÇÃO

	2011	2012				2013				2014			
	4º TRI	1º TRI	2º TRI	3º TRI	4º TRI	1º TRI	2º TRI	3º TRI	4º TRI	1º TRI	2º TRI	3º TRI	4º TRI
Eixo Sul													
Modal Rodoviário													
Projeto Executivo e Planos Operacionais													
Execução das Obras de Infraestrutura e fornecimentos													
Início da Operação													

2. MAPA GERAL

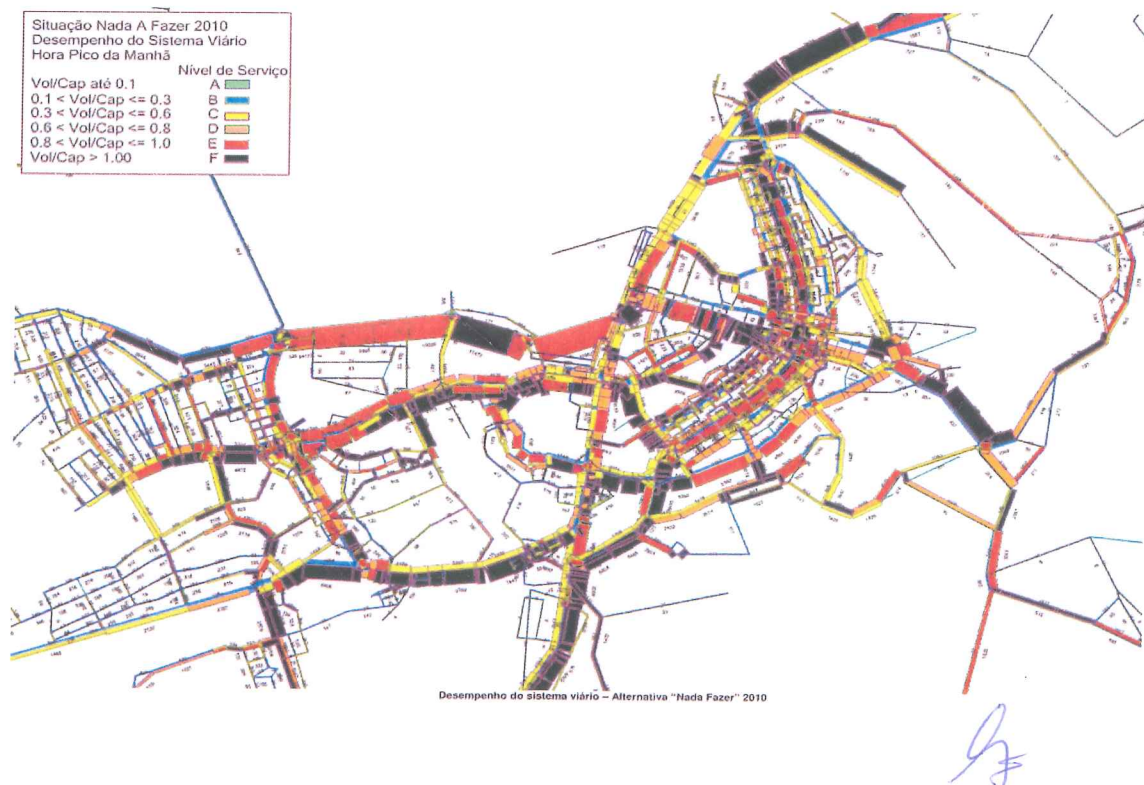


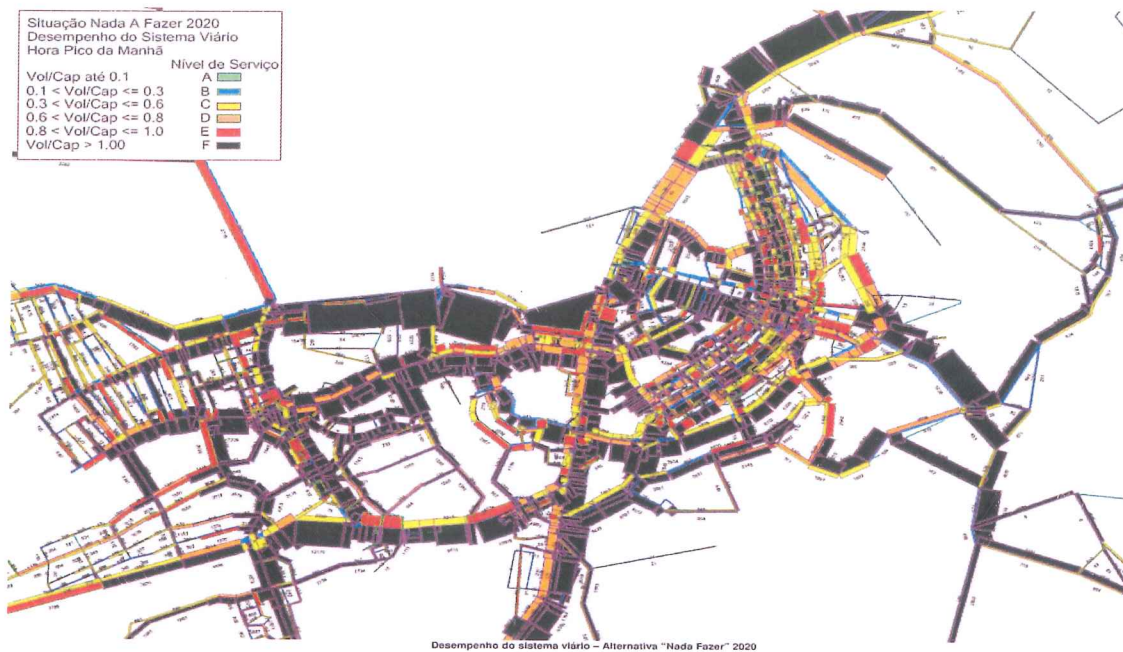


3. BENEFÍCIOS

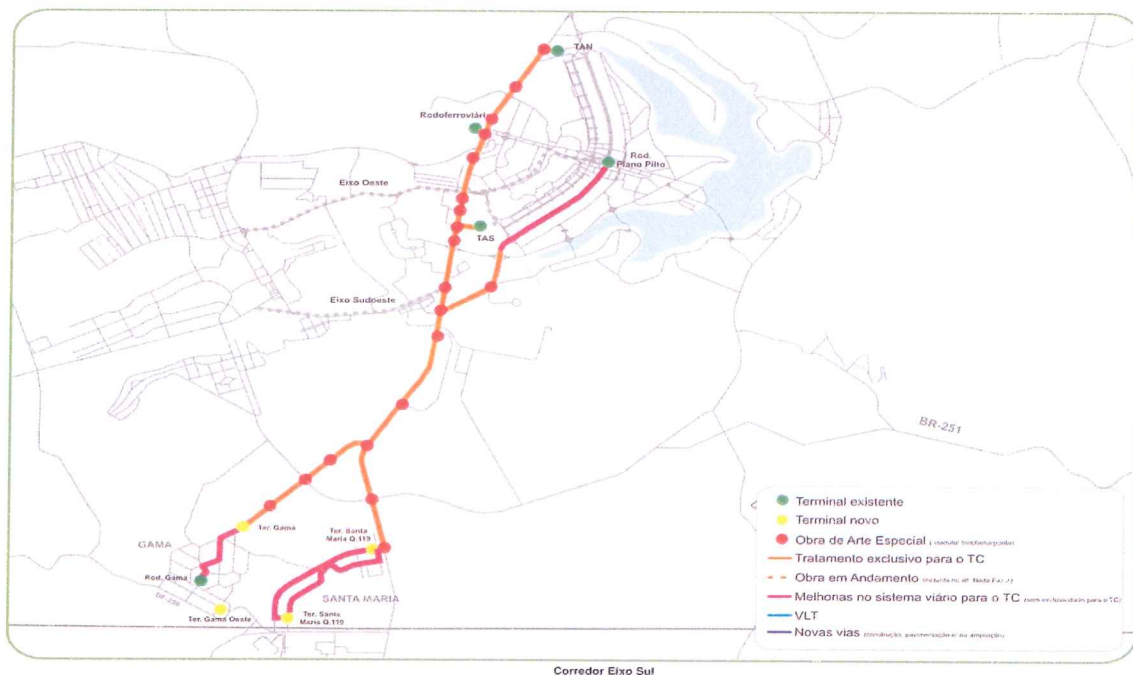
Ocorre que, frente à demanda por um sistema de transporte público com maior capacidade de operação, ainda não houve alteração suficiente na oferta para esse universo de usuários e, atualmente, o sistema é composto por linhas de ônibus distritais e linhas de ônibus interestaduais, que acessam diretamente as localidades dentro do DF. Os eixos rodoviários que atendem a este sistema não comportam o alto volume de veículos e apresentam congestionamentos recorrentes nos horários de maior demanda, acarretando um aumento relevante no tempo de deslocamento dos usuários do sistema atual de transporte (individual e coletivo).

A necessidade de intervenções neste sistema foi evidenciada nos estudos do “Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal e Entorno – PDTU”, em especial nas simulações de tráfego realizadas para os horizontes de 2010 e 2020, que apresentaram congestionamentos nos eixos BR - 040/050/BR - 450/DF-003 (EPIA), DF-025 (EPDB) e DF-002 (Eixo Rodoviário Sul).





A implantação do Corredor Exclusivo de Transporte Coletivo, denominado Eixo Sul, consolidou-se no PDTU. O modelo operacional proposto compõe-se de um serviço básico "tronco-alimentado flexível" com integração, aberta e temporal, entre linhas alimentadoras e troncais, e pelas linhas de transporte público coletivo que atendem aos usuários das cidades do Eixo Sul e do Entorno Sul com destino ao Plano Piloto.



O serviço contará com linhas troncais e expressas, que farão a ligação entre as cidades do Gama e Santa Maria ao Plano Piloto. Conterá ainda com linhas circulares internas ou

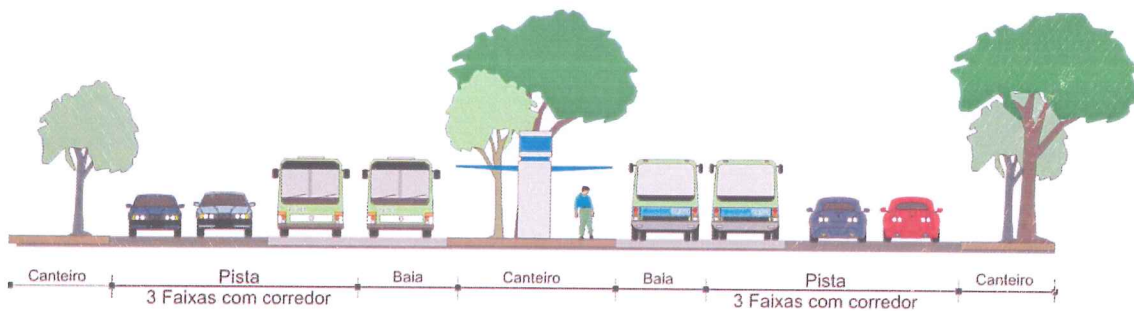


alimentadoras/distribuidoras, que atenderão às demandas de uma mesma região e/ou alimentarão as linhas troncais, propiciando a máxima mobilidade e acessibilidade da população. Baseando-se nestes princípios foram definidos vários subtrechos, conforme a seguir:

a) DF- 480 e DF - 065 (EPIP) – Estrada Parque Ipê

Este trecho tem início junto ao terminal de integração proposto para o Gama, na DF - 480, e final no entroncamento da DF - 065 (EPIP) com BR-040. O corredor será implantado em uma nova faixa a ser construída exclusivamente para o transporte coletivo, com uma extensão aproximada de 8,7 km. A configuração proposta para a via é de pista dupla com uma faixa por sentido exclusiva para ônibus, adjacente ao canteiro central, duas faixas por sentido para o tráfego geral e acostamentos laterais.

Além da construção de uma faixa por sentido, serão implantadas neste trecho, três interseções em desnível, um terminal de integração e duas estações de transferência.

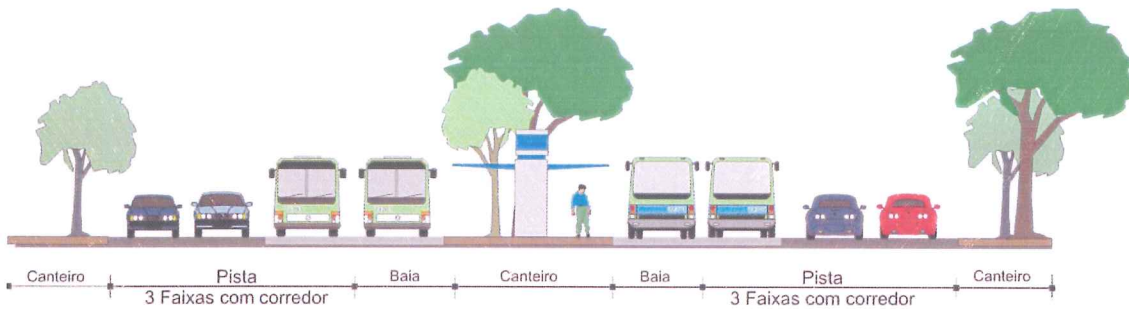


Seção esquemática da DF480 e DF065

b) BR - 040/BR - 050

Este trecho tem início na BR-040, a partir da interseção com a via AC - 116, e tem final no entroncamento da DF - 065 (EPIP) com BR - 040. Prevê-se para este trecho a implantação de uma faixa exclusiva para o transporte coletivo e duas interseções em desnível, um terminal de integração e duas estações de transferência.

A configuração proposta para a via é pista dupla com uma faixa por sentido exclusiva para ônibus adjacente ao canteiro central, duas faixas por sentido para o tráfego geral, e acostamentos laterais.

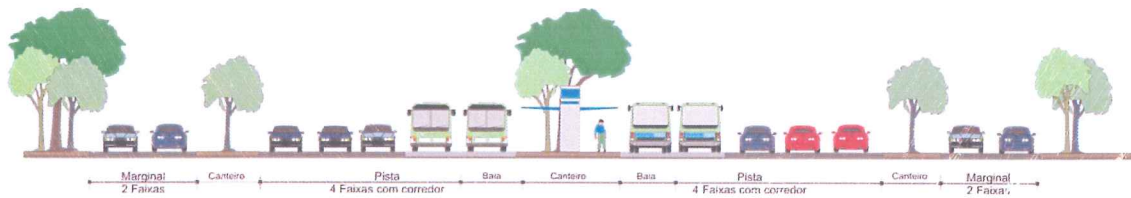


Seção esquemática da BR-040

c) BR - 450/DF - 003 (EPIA) - Estrada Parque Indústria e Abastecimento

No trecho do Catetinho (BR-040 para DF-003) ao Park Way, o corredor será implantado ao longo da EPIA junto ao canteiro central, com faixa exclusiva. Neste trecho da EPIA a via terá a seguinte configuração: uma pista dupla com uma faixa por sentido exclusiva para ônibus situada adjacente ao canteiro central, três faixas por sentido para o tráfego geral, acostamentos laterais e via marginal com uma faixa por sentido, operando em mão dupla (exceto no trecho entre as interseções da EPIA com a EPDB e com a EPNB, onde não haverá marginais).

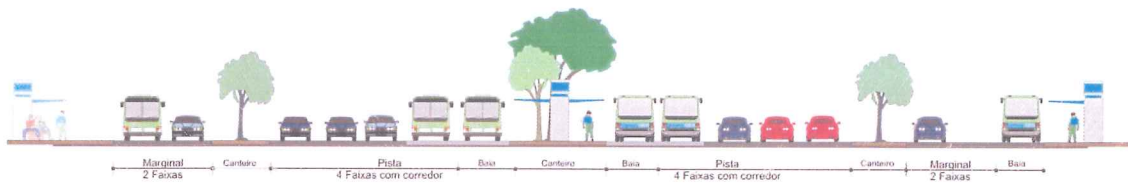
Além da construção de uma faixa por sentido para o corredor de ônibus, serão implantadas neste trecho três interseções em desnível, alargadas duas pontes, alargado o viaduto da EPDB e construídas sete estações de transferência.



Seção esquemática da EPIA (Catetinho ao Park Way)

No trecho entre a interseção da DF - 003(EPIA) com a DF - 075 (EPNB) e a interseção da DF-003 (EPIA) com o Eixo Monumental o corredor será implantado ao longo da EPIA, junto ao canteiro central, por uma extensão de 9,8km. A configuração proposta para este trecho é de uma pista dupla com canteiro central comum, a faixa exclusiva para o ônibus por sentido situada adjacente ao canteiro central, 3 faixas por sentido para o tráfego geral e via marginal, com duas faixas por sentido, operando em mão única.

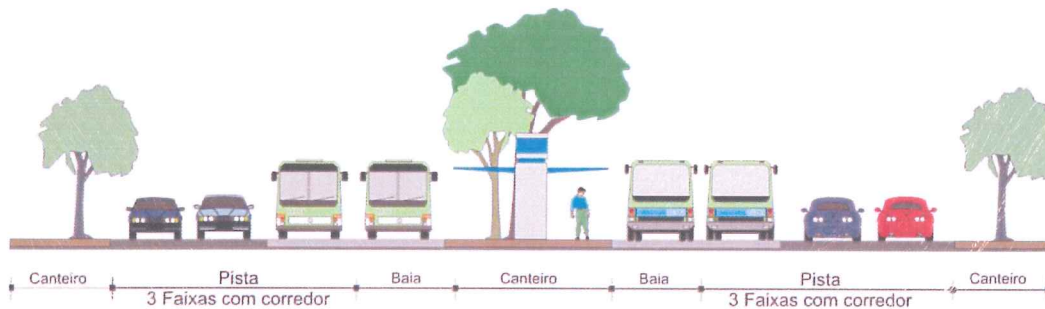
Além da construção de uma faixa por sentido para o corredor e a complementação das vias marginais, serão implantadas nesse trecho sete interseções em desnível, alargada uma ponte, alargado o viaduto da EPTG e construídas oito estações de transferência.



Seção esquemática da EPIA (Park Way ao Eixo Monumental)

No trecho entre o Eixo Monumental e o acesso ao Terminal Asa Norte deverá ser implantada uma faixa exclusiva para o transporte coletivo junto ao canteiro central. A nova configuração da via deverá ser: pista dupla com uma faixa por sentido exclusiva para ônibus adjacente ao canteiro central, duas faixas por sentido para o tráfego geral, e acostamentos laterais.

Além da construção de uma faixa por sentido serão implantadas, neste trecho, três interseções em desnível e três estações de transferência.

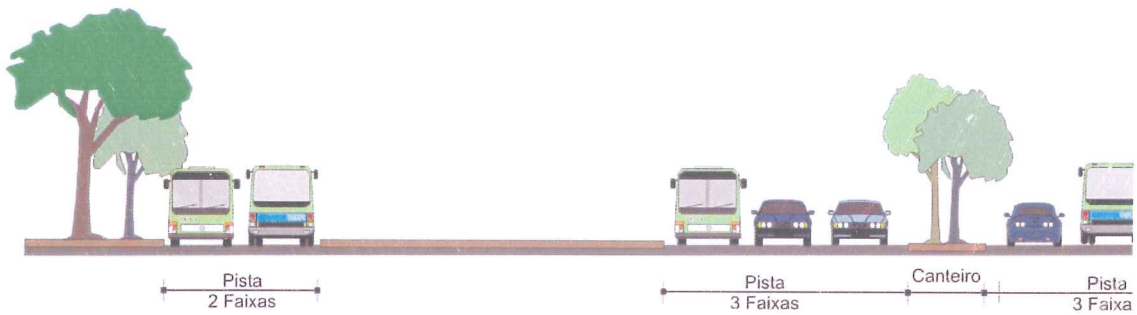


Seção esquemática da EPIA (Eixo Monumental ao TAN)

d) DF-025 (EPDB) - Estrada Parque Dom Bosco

No trecho da EPDB entre a EPIA e a EPAR será implantada uma pista exclusiva para o transporte coletivo mantendo a configuração viária atual da EPDB.

Esta pista para o transporte coletivo terá uma faixa por sentido exclusiva para o ônibus, com 3,5m, e acostamentos laterais.

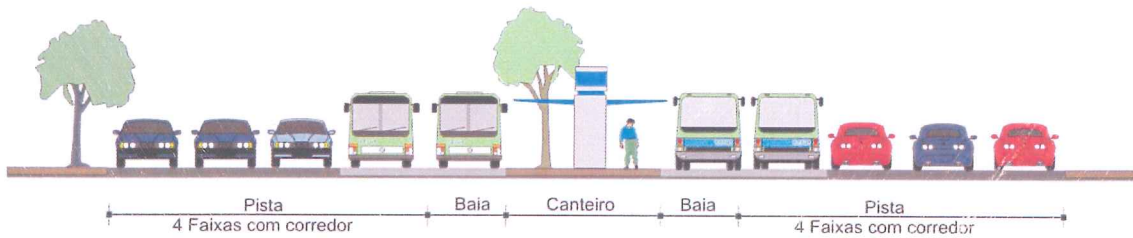


Seção esquemática da EPDB

e) DF-047 (EPAR) - Estrada Parque Aeroporto

Na EPAR, no trecho entre o balão do Aeroporto e a interseção com o Eixo Rodoviário, será implantada uma faixa exclusiva para o transporte coletivo. A configuração viária proposta é de uma faixa para ônibus exclusiva, por sentido, adjacente ao canteiro central, e três faixas por sentido para o tráfego geral.

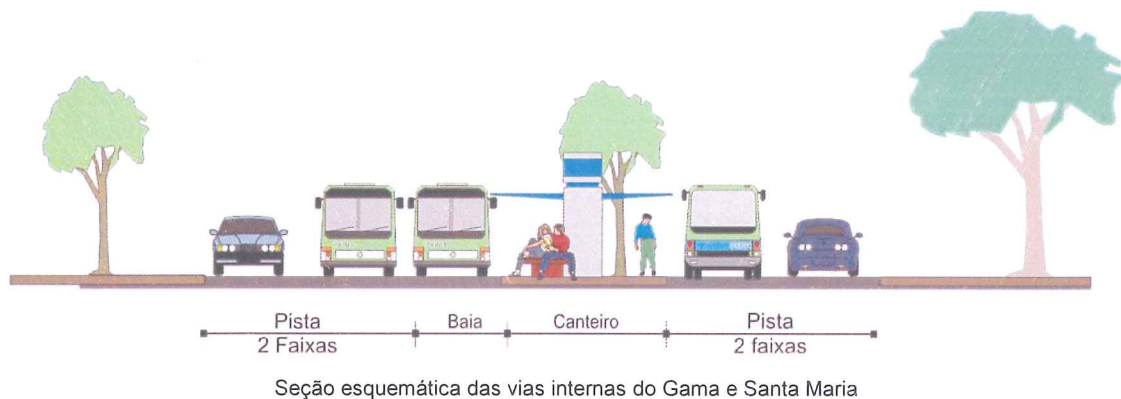
A interseção da EPDB com a EPAR (Balão do Aeroporto) deverá receber tratamento viário visando melhorar sua operação.



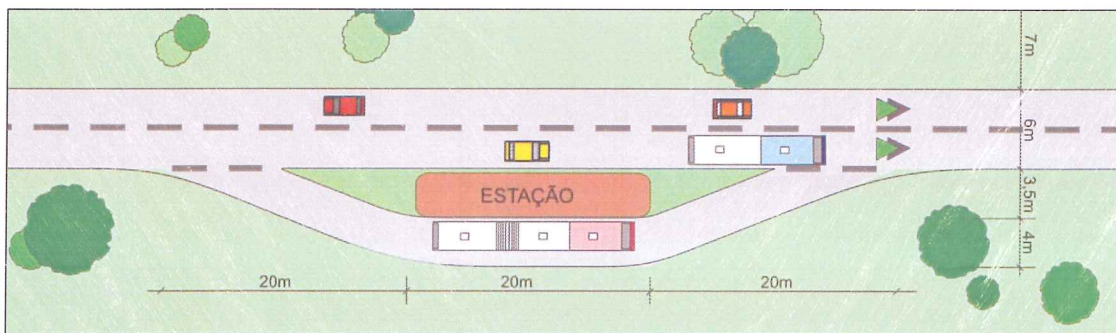
Seção esquemática da EPAR

f) Av. Santa Maria e Av. Alagados, em Santa Maria, e vias internas do Gama

Nas Avenidas Alagados e Santa Maria (trecho entre o terminal de integração da Q.401 e da Q. 119) e nas vias internas do Gama (trecho entre a Rodoviária e o terminal proposto na DF-480) deverá ser feita readequação, com melhoria na geometria viária, pavimentação e sinalização horizontal, vertical e semafórica, para permitir que as linhas semiexpressas possam circular nas vias urbanas e operar nas estações previstas neste trecho.



Serão implantadas nestes trechos 15 estações no canteiro central para os ônibus que irão transitar na faixa da esquerda, sem exclusividade. Junto às estações, deverão ser construídas baias de ultrapassagem e travessias de pedestres que proporcionem conforto e segurança para o usuário. A figura abaixo ilustra de forma esquemática a configuração viária para essas estações.

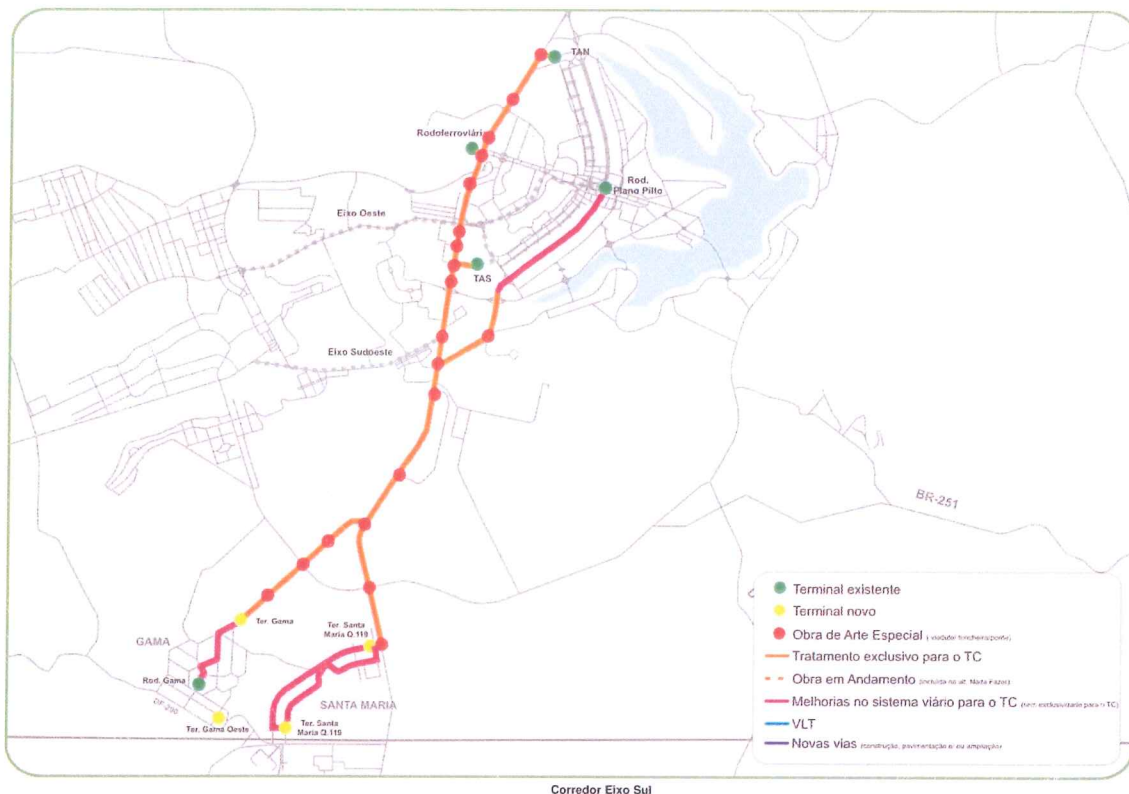


g) Estações

As estações de transferência estarão localizadas no canteiro central da via expressa para operação de ônibus com porta do lado esquerdo. As paradas existentes à direita serão mantidas para a operação das linhas alimentadoras e remanescentes. Prevê-se a construção de passarelas, permitindo a travessia das pistas e o acesso às estações.

Nos trechos de via onde não houver via exclusiva serão implantadas estações de transferência nas calçadas para operação dos ônibus alimentadores/distribuidores à direita. Em

alguns casos, com sinalização adequada, a travessia de pedestres e acesso às estações poderá ser realizada nas faixas de pedestres.



De modo geral, a implementação do corredor de transporte do Eixo Sul permitirá:

- ✓ Reestruturação do conjunto de linhas de transporte coletivo da região de influência;
- ✓ Mobilidade e acessibilidade urbana;
- ✓ Maior velocidade operacional;
- ✓ Redução dos tempos de viagens;
- ✓ Maior conforto aos usuários;
- ✓ Ganhos ambientais com a redução da emissão de poluentes;
- ✓ Redução dos custos operacionais;
- ✓ Migração de usuários do transporte individual para o coletivo;
- ✓ Requalificação urbana na região de influência e indução de ocupação territorial;
- ✓ Facilidade de acesso, com estações dotadas de plataforma de embarque/desembarque ao nível do piso elevado com pagamento antecipado e áreas fechadas disponibilizando aos usuários conforto e segurança;
- ✓ Utilização de veículos com múltiplas portas para o embarque e desembarque no mesmo nível das plataformas das estações e terminais;



- ✓ Prioridade para o transporte coletivo nas vias de maior intensidade de tráfego;
- ✓ Implementação de área de estacionamento para veículos particulares;
- ✓ Estações acessíveis às pessoas portadoras de deficiência física, pedestres e ciclistas, providas de bicicletários e paraciclos;
- ✓ Excelência no atendimento ao usuário, o que inclui instalações limpas e confortáveis, bom sistema de informação e operadores bem treinados;
- ✓ Utilização do sistema de bilhetagem eletrônica possibilitando a integração modal e intermodal (Metrô);
- ✓ Informação em tempo real dos ônibus em displays nos terminais e pontos de ônibus;
- ✓ Controle central eficaz, permitindo, com o uso de GPS ou outras tecnologias, a localização exata dos ônibus.

ESTUDO PRELIMINAR VIABILIDADE TÉCNICA E ECONÔMICA

A análise da viabilidade técnica e econômica somente terá sentido se aplicada nos sistemas, uma vez que há interdependência entre os diversos Eixos estruturantes, assim como em relação às soluções operacionais. Desta forma, são apresentadas na página 17 e 18, as tabelas 43, 44, 45 e 46, da análise técnica realizada no PDTU/DF, que compara os índices referentes às alternativas 1A, 1B, 2 e Nada Fazer.

A descrição dos sistemas das alternativas 1A, 1B, 2 e Nada Fazer constam nos estudos do PDTU/DF. Em resumo, a alternativa “Nada Fazer” representa a situação atual do sistema de transportes, considerando os investimentos viários em andamento ou já comprometidos. A Alternativa 1 considera investimentos nos serviços de transporte rodoviários e ferroviários, bem como no sistema viário. A operação das linhas de ônibus do serviço básico do STPC/DF passa a ser integrada, com modificação na configuração da rede, implantando um sistema tronco-alimentado que utiliza vias que possuem corredores exclusivos ou preferenciais para o transporte público coletivo. O serviço semiurbano é racionalizado, mas não integrado. No serviço metroviário, considera-se a implantação de novas estações e o aumento da capacidade operacional, por meio da aquisição de novos trens.

A Alternativa 1 se desdobra em duas variantes: 1A e 1B. A diferença entre essas alternativas ocorre na via W3. A alternativa 1A considera o metrô leve (VLT) operando na via W3. Esta linha liga o aeroporto JK ao Terminal Asa Sul e ao Terminal Asa Norte, passando pela W3. Nesses terminais, os passageiros das linhas provenientes de outras regiões administrativas e destinados à W3 e sua área de influência podem transferir-se para o metrô leve. A alternativa 1B, por sua vez, considera que parte das linhas que vêm de outras regiões administrativas continua na via W3, operando em faixa exclusiva junto ao canteiro central, evitando o transbordo nos terminais de ponta.



A Alternativa 2 contempla maior investimento no sistema de transporte público coletivo. Tem as mesmas características da Alternativa 1A, acrescidas de investimentos no setor ferroviário e na integração plena dos sistemas de transporte coletivo. Essa alternativa representa uma rede de transporte única e totalmente integrada para toda a área de estudo do PDTU/DF, incluindo os oito municípios do Entorno e todos os modais (rodoviários e ferroviários). O grande investimento em infraestrutura é no sistema ferroviário, com a extensão da linha do metrô em Ceilândia, Samambaia e na Asa Norte, e a implantação da Linha 2 do metrô leve no Plano Piloto, Sudoeste e SIA.

Na avaliação técnica das alternativas, compararam-se os resultados operacionais obtidos das simulações realizados para os horizontes 2010 e 2020, considerando os indicadores veículos x km, veículos x hora, passageiro x hora e tempos de caminhada a pé, de espera e total por passageiro. Conforme mostrado na tabela 43 e na tabela 44, quando comparadas com a situação sem projeto, as alternativas propostas propiciaram ganhos para o usuário já no horizonte de 2010. Constataram-se:

- ✓ Aumento da velocidade média, de 5,71% a 7,87%;
- ✓ Aumento da quilometragem rodada (veículos x km) para as alternativas 1A e 1B, de 3,3% a 7,96%, e redução de 7,22%, no caso da Alternativa 2;
- ✓ Redução de horas de veículo (veículos x hora) para as alternativas 1A e 2, de 4,21% e 12,24%, respectivamente, e aumento de 1,32% para a alternativa 1B;
- ✓ Redução do tempo de viagem embarcado, de 11,60% a 12,27%;
- ✓ Redução do tempo de viagem a pé, de 37,7% a 45,4%;
- ✓ Redução do tempo de espera, de 45,5% a 50,4%;
- ✓ Redução do tempo total de viagem por passageiro, de 41,7% e 47,7%.

Com relação ao horizonte de 2020, os resultados mostram-se amplamente favoráveis em relação à alternativa "Nada Fazer", conforme apresentado na Tabela 45 e na Tabela 46. Verificaram-se:

- ✓ Aumento da velocidade média, de 56,70% a 59,03%;
- ✓ Redução da quilometragem (veículo x km), de 22,13% a 27,29%;
- ✓ Redução das horas de veículo (veículos x hora), de 50,39% a 54,28%;
- ✓ Redução do tempo de viagem embarcado, de 43,47% a 44,30%;
- ✓ Redução do tempo de viagem a pé, de 32,4% a 42,7%;
- ✓ Redução do tempo de espera, de 1,4% a 7,1%;
- ✓ Redução do tempo total de viagem por passageiro, de 51,8% a 57,8%.



Tabela 43: Resultados das simulações das alternativas - horizonte 2010

Alternativa	Passageiros Transportados*	N.º de Transferências	Velocidade Média (h)	Veículos x km	Veículos x hora (h)	Pass x hora	Tempo médio por passageiro (min.)		
							A Pé	Espera	Total
Nada Fazer	287.927	1,38	29,7	136.444	4.594	219.402	17,0	12,2	74,9
1A	454.075	1,88	32,0	140.988	4.401	193.945	10,3	6,6	42,6
1B	435.511	1,80	31,6	147.304	4.654	193.526	10,6	6,4	43,6
2	484.178	2,01	31,4	126.591	4.032	192.486	9,3	6,0	39,2

* O número de viagens estimadas durante a hora pico é de 252.730

Tabela 44: Diferença percentual em relação à Alternativa Nada Fazer – horizonte 2010

Alternativa	Passageiros Transportados	% de Transferências	Velocidade Média (%)	Veículos x km (%)	Veículos x hora (%)	Pass x hora (%)	Tempo médio por passageiro (%)		
							A Pé	Espera	Total
1ª	57,70%	36,23%	7,87%	3,33%	-4,21%	-11,60%	-39,2%	-45,5%	-43,1%
1B	51,26%	30,43%	6,55%	7,96%	1,32%	-11,79%	-37,7%	-47,6%	-41,7%
2	68,16%	45,65%	5,71%	-7,22%	-12,24%	-12,27%	-45,4%	-50,4%	-47,7%

F



Tabela 45: Resultados das simulações das alternativas - horizonte 2020

Alternativa	Passageiros Transportados*	N.º de Transferências	Velocidade Média (h)	Veículos x km	Veículos x hora (h)	Pass x hora	Tempo médio por passageiro (min.)		
							A Pé	Espera	Total
Nada Fazer	358.149	1,27	17,1	184.671	10.795	501.980	18,3	7,9	110,3
1 ^A	532.148	1,90	27,2	134.266	4.935	283.072	12,1	7,6	51,7
1B	516.320	1,83	26,8	143.811	5.356	283.794	12,4	7,8	53,1
2	583.133	2,09	26,8	137.799	5.141	279.617	10,5	7,3	46,6

* O número de viagens estimadas durante a hora pico é de 293.434

Tabela 46: Diferença percentual em relação à Alternativa Nada Fazer – horizonte 2020

Alternativa	Passageiros Transportados	% de Transferências	Velocidade Média (%)	Veículos x km (%)	Veículos x hora (%)	Pass x hora (%)	Tempo médio por passageiro (%)		
							A Pé	Espera	Total
1 ^A	48,58%	49,60%	59,03%	-27,29%	-54,28%	-43,61%	-33,9%	-3,1%	-53,2%
1B	44,16%	44,09%	56,96%	-22,13%	-50,39%	-43,47%	-32,4%	-1,4%	-51,8%
2	62,82%	64,60%	56,70%	-25,38%	-52,38%	-44,30%	-42,7%	-7,1%	-57,8%

[Handwritten signature]



Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal

PROJETO: EIXO OESTE

PARECER TÉCNICO

Brasília – DF



APRESENTAÇÃO

Este documento consolida as informações relativas aos projetos das obras de readequação viária do Eixo Oeste, que é o principal conjunto de vias de circulação do transporte coletivo no Distrito Federal, correspondendo a 50% do volume de viagens/dia do Distrito Federal (fonte: Relatório do Programa de Transporte Urbano - PTU).

O presente parecer é apresentado da seguinte forma:

1. **Informações Gerais**
2. **Mapa Geral do Eixo Oeste, Túnel e Sol Nascente**
3. **Benefícios**

Brasília, de outubro de 2012.

José Walter Vazquez Filho
Secretário de Estado de Transportes do Distrito Federal

De acordo,

Agnelo Queiroz
Governador do Distrito Federal



SUMÁRIO

1. INFORMAÇÕES GERAIS.....	4
Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal – PTU.....	4
Descrição dos projetos e justificativas para o investimento.....	5
Alcance econômico e social	6
2. MAPA GERAL - EIXO OESTE, TÚNEL E SOL NASCENTE.....	10
3 BENEFÍCIOS	11
Principais Benefícios do Programa:.....	11
População Beneficiada e Cenários.....	12
A relação custo-benefício	16



1. INFORMAÇÕES GERAIS

Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal – PTU.


As obras de readequação viária do Eixo Oeste fazem parte do Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal – PTU/DF, que tem como objetivo a melhoria das condições de mobilidade e acessibilidade da população do Distrito Federal. As ações foram planejadas a partir de uma nova concepção de operação do sistema de transporte público coletivo, fundamentada na ideia de integração intermodal - ônibus/bicicleta/metrô.

As ações visam melhorar a operação e abrangência do Sistema de Transporte Público Coletivo, de forma a viabilizar a implantação de um sistema integrado, com obras de infraestrutura viária priorizando o transporte coletivo, notadamente no Eixo Oeste, que concentra 50% das viagens por transporte coletivo no Distrito Federal.

O Eixo Oeste é composto pelas vias de ligação entre as cidades de Ceilândia e Taguatinga ao Plano Piloto, além das vias secundárias e de localidades adjacentes. As medidas de readequação contam com obras de construção de terminais de integração ônibus-metrô, terminais de ônibus urbanos, abrigos em pontos de parada de ônibus e melhoria de vias secundárias e locais.

O Programa tem ainda como objetivo a melhoria da qualidade de vida da população do Distrito Federal com a consolidação de um sistema de transporte urbano eficiente, que responda às condições reais do desenvolvimento urbano sustentável na região.

O Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal é composto das seguintes ações:

- Obras de infraestrutura viária, priorizando o transporte público coletivo;
- Modernização e Integração do Transporte Público Coletivo;
- Melhoria da segurança do Transporte Motorizado e Não Motorizado;
- Centro de Controle Operacional (CCO) e Sistema de Semáforos;
- Sistema de Gestão e Operação do Transporte Público Coletivo; e
- Fortalecimento Institucional. 



O Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal está sendo executado pelo Governo do Distrito Federal, sob a coordenação da Secretaria de Estado de Transportes.

Para viabilizar sua implantação, o Governo do Distrito Federal firmou, junto ao Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID, o Contrato de Empréstimo Nº 1957/OC-BR, em 30/01/08, no valor de US\$ 269.775.000,00.

Os custos inicialmente previstos para o cumprimento de todo o escopo do PTU/DF foram impactados, principalmente, pela variação do dólar, ajuste de tabela de estimativas de preços e também pelo detalhamento dos projetos.

Quanto à variação do dólar, na data da Recomendação nº 708 – COFIEX, de 26 de abril de 2004, o dólar valia em torno de R\$ 3,00 (três Reais), na data da assinatura do contrato em torno de R\$ 1,96 (um Real e noventa e seis centavos), enquanto a média dos desembolsos foi de R\$ 1,76 (um Real e setenta e seis centavos).

Quanto ao ajuste de tabela de estimativas de preços, a tabela da NOVACAP, utilizada na maioria dos orçamentos, sofreu um reajuste de 22% em abril/09, com consequente impacto nos valores do Programa.

Diante desse contexto, o BID acordou, durante uma Missão Administrativa ocorrida no período de 29/06 a 02/07/2010, que os serviços e obras a serem realizadas no âmbito do Contrato de Empréstimo Nº 1957/OC-BR, ficariam restritas à remodelação da EPTG, de ciclovias, de alguns pontos críticos do sistema viário e à construção e reforma de terminais, além da elaboração de todos os projetos, considerando o escopo original do Programa e de todos os componentes institucionais.

Dentre as necessidades do Sistema de Transporte Público Coletivo do DF, destacam-se a licitação para a concessão do serviço básico rodoviário e como próximo passo, a contratação dos serviços e equipamentos necessários para a implantação do Sistema Inteligente de Transportes - ITS, com vistas à melhoria da gestão.

Descrição dos projetos e justificativas para o investimento

O Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal – PTU/DF prevê construções e melhorias no sistema viário urbano e rodoviário do Distrito Federal, com a implantação de corredores exclusivos para ônibus, implantação de pontos de transferência de passageiros, construção de terminais de passageiros e um amplo conjunto de ações no âmbito da melhoria da gestão e do fortalecimento institucional do Sistema do Transporte Público Coletivo do Distrito Federal.

As obras do Corredor Oeste de Transporte Público Urbano se localizam na região que gera aproximadamente 50% da demanda de viagens no Distrito Federal. As áreas



atendidas integram um dos polos geradores de tráfego de maior relevância e também de maior carregamento da rede de transporte coletivo nos horários de pico. A implantação do corredor visa racionalizar o número de viagens, priorizar o transporte coletivo, integrar tecnologias de transporte, melhorar o conforto dos passageiros, fomentar o uso de transporte não motorizado e favorecer as pessoas deficientes, além de modernizar os dispositivos de controle e segurança viária para melhoria dos índices de acidentes.

A falta de priorização do transporte coletivo sobre o transporte privado reduz o desempenho do sistema, impondo baixas velocidades e aumento do tempo de viagem, além da ocorrência de congestionamentos nos horários de pico. A baixa produtividade contribui para a exclusão de parte da população de baixa renda do acesso ao transporte público coletivo, devido ao resultante aumento da tarifa. A configuração atual é caracterizada por atendimento "porta-a porta", dada à falta de integração, com grande número de linhas, veículos nem sempre adequados, dificultando o controle e fiscalização dos serviços. O conjunto atual de equipamentos urbanos não atende os requisitos de mobilidade.

As obras do Eixo Oeste estão compatíveis com o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal - PDTU/DF. O PDTU/DF conclui pela solução que considera investimentos nos serviços de transporte rodoviários e ferroviários, bem como no sistema viário. A operação das linhas de ônibus do serviço básico do STPC/DF passa a ser integrada, modificando a configuração da rede, com implantação de um sistema tronco-alimentado em vias que possuem corredores exclusivos ou preferenciais para o transporte público coletivo. A recomendação no PDTU/DF para o Eixo Oeste inclui as intervenções ora propostas, e os projetos em referência são compatíveis com o Plano.

O Eixo Oeste será o principal eixo de transporte público do Distrito Federal, por atender a área mais populosa, composta pelas Regiões Administrativas de Brazlândia, Ceilândia, Taguatinga, Samambaia, Vicente Pires, Águas Claras e Guará.

O corredor se desenvolve pelas vias **Hélio Prates**, **Comercial**, **SAMDU**, Central em Taguatinga (**Túnel**), Estrada Parque Taguatinga (**EPTG**), Estrada Setor Policial Militar (**ESPM**) e a Estrada Parque Indústrias Gráficas (**EPIG**). O principal objetivo é a revitalização destas vias, e a requalificação urbana das áreas de influência, para implantação de faixa preferencial/exclusiva para o transporte coletivo. A obra de readequação viária da EPTG foi concluída no âmbito do Contrato de Empréstimo N° 1957/OC-BR - BID, sendo que, atualmente estão sendo realizadas obras complementares naquela rodovia.

Alcance econômico e social

O Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal, no qual o eixo Oeste está inserido, busca a inclusão social da população que hoje está à margem de um sistema de transporte coletivo de qualidade. Para verificar o alcance social das intervenções



pode-se recorrer às informações de renda *per capita* (Tabela 2) apresentada pelos dados da Pesquisa Domiciliar - Transporte, que permite fazer uma estimativa da distribuição por classe de rendimento e por modo de transporte utilizado.

Tabela 2 - Beneficiários por Classe de Renda e Modo de Transporte - ano 2000

Faixas de Renda (Por dia)	Ônibus	%	A pé	%	Automóvel Utilitário, e Táxi	%	Outros	%	Total	%
Até US\$ 2,74	21.962	3,90	16.088	4,17	6.122	1,08	699	2,73	44.871	2,91
De US\$ 2,75 a US\$ 5,49	360.565	64,04	242.981	62,96	166.956	29,56	16.513	64,40	787.015	51,12
De US\$ 5,50 a US\$ 13,74	120.692	21,44	84.445	21,88	153.176	27,12	5.939	23,16	364.252	23,66
De US\$ 13,75 a US\$ 27,49	58.336	10,36	42.312	10,96	220.111	38,97	2.461	9,60	323.220	21,00
Acima de US\$ 27,50	1.438	0,26	110	0,03	18.511	3,28	29	0,11	20.088	1,30
TOTAL	562.993	100,00	385.934	100,00	564.876	100,00	25.641	100,00	1.539.444	100,00

Fonte: Pesquisa Domiciliar – 2000 – CODEPLAN/DF

O uso de ônibus e os deslocamentos a pé ocorrem em todas as camadas de renda, mas decrescem à medida que a renda média cresce. Ao contrário, o uso de automóvel, utilitário e táxi é francamente predominante entre as populações de maior renda, mas sua importância relativa é fortemente correlacionada com a renda *per capita*, ou seja, tende a apresentar expressão cada vez menor quanto menor é a renda *per capita*. Isso significa que o Programa beneficiará tanto a população mais pobre quanto a de renda mais elevada. Isso ocorre devido à abrangência espacial do Programa, ao aumento da mobilidade e à melhoria da capacidade viária, além da oferta de transporte coletivo eficiente e de qualidade. As melhorias buscam atrair paulatinamente os atuais usuários de veículos próprios e, contribuindo para o descongestionamento do tráfego, a redução de acidentes e colisões, a diminuição da poluição sonora e ambiental, entre outros resultados positivos.

O total de beneficiários apresentado refere-se ao ano 2000, assim, é necessário projetá-lo para os próximos anos. Isso pode ser feito admitindo-se que esse número cresce às mesmas taxas que a população, as quais foram de 2,28% no Distrito Federal e de 4,31% no Entorno do DF, segundo dados do IBGE relativos ao período 2000/2002. Aplicando-se essas taxas sucessivamente, chega-se à projeção contida na Tabela 3 a seguir.

Tabela 3 - Projeção do Número de Beneficiários - 2000/2010 - Em pessoas

Regiões	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Distrito Federal	1.386.797	1.418.415	1.450.755	1.483.833	1.517.664	1.552.267	1.587.658	1.623.857	1.660.881	1.698.749	1.737.480
Entorno	152.649	159.228	166.091	173.249	180.716	188.505	196.630	205.105	213.945	223.166	232.784
TOTAL	1.539.446	1.577.643	1.616.846	1.657.082	1.698.380	1.740.772	1.784.288	1.828.962	1.874.826	1.921.915	1.970.264

Observação: Foram consideradas as seguintes taxas de crescimento:

- População do Distrito Federal: 2,28% ao ano

- População do Entorno: 4,31% ao ano



Avaliação do Alcance das Intervenções Propostas

O Programa procura beneficiar toda a população do Distrito Federal, que precisa se deslocar de algum modo, por diversos motivos, e parte da população do Entorno que entra e sai diariamente no Distrito Federal. A análise da participação dos diversos modos de transporte por faixa de renda revela a presença de dois grupos distintos. No primeiro enquadram-se as pessoas de renda mais elevada, que utilizam com maior frequência o automóvel, utilitário e táxi.

O segundo grupo usa com maior frequência o ônibus, a lotação e o deslocamento a pé. Tal grupo é formado basicamente, pela população mais pobre, de menor grau de instrução e qualificação profissional. Nesse sentido, a participação da população considerada pobre no total de beneficiários é um indicador importante do alcance social do Projeto. O número de pessoas com a renda média citada (US\$ 3,32/dia) que se utiliza desses meios de deslocamento é de mais de 400 mil.

Visando utilizar outros indicadores para melhor caracterizar o perfil da população a ser atendida, foi utilizado um conjunto de dados sócio-econômicos extraídos da Pesquisa Domiciliar - Transporte, anteriormente citada, por Regiões Administrativas, segundo a faixa de renda, modo de transporte, motivo da viagem, grau de instrução e atividade profissional.

As principais conclusões do exame desses dados são:

- A escolha do meio de transporte está muito relacionada à renda *per capita* do usuário. Quanto menor sua renda, maior o percentual de utilização dos modos ônibus e a pé. Nas Regiões Administrativas com renda *per capita* igual ou menor que um salário mínimo, a participação desse grupo chega a 90%, enquanto que naquelas com renda *per capita* acima de 10 salários mínimos essa participação é inferior a 10%;
- Pessoas mais simples e que desempenham atividades menos especializadas, como serviços domésticos e na construção civil, ou se encontram desempregadas, utilizam predominantemente os modos ônibus e a pé; e
- Quanto menor o grau de instrução, maior o percentual de utilização dos modos ônibus e a pé.

Assim, o alcance social do Programa poderá ser avaliado pela estimativa de que cerca de 400 mil pessoas residentes no DF serão beneficiadas, com renda média ponderada diária de apenas US\$ 3,32 *per capita*, baixa escolaridade (inclusive analfabetos), dedicadas a atividades pouco especializadas e de baixa remuneração como serviços domésticos e construção civil (além de desempregados), hoje majoritariamente dependentes dos modais ônibus e a pé para deslocamentos diários, sobretudo pelos motivos trabalho e estudo.

Projeções da Inserção

Tendo sido identificados os modos de deslocamento mais utilizados pelas pessoas de menor renda (ônibus, lotação e a pé) e a magnitude da população considerada pobre



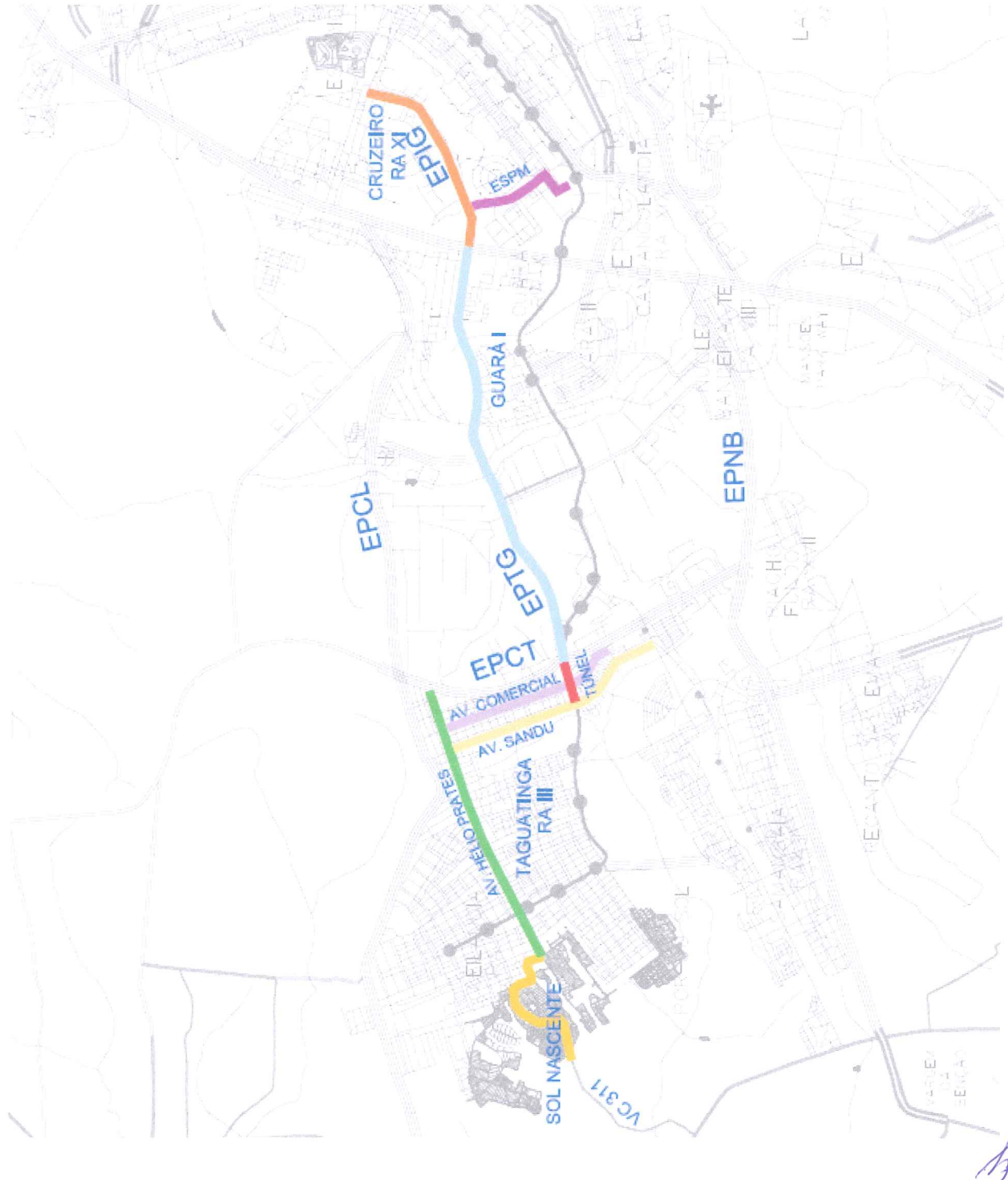
no Distrito Federal e Entorno, pode-se traduzir o grau de inserção social da proposta comparando-se esses dados e projetando-os no tempo.

Para tanto, deve-se partir do total de beneficiários e excluir os que utilizam automóvel, utilitário e táxi, detentores de maior poder aquisitivo. Assim procedendo, chega-se ao número de 974.570 pessoas do Distrito Federal e Entorno que, no ano 2000, dependiam fundamentalmente de ônibus, lotação ou se deslocavam a pé, grupo em que se concentra a população mais pobre e com menores níveis de escolaridade e qualificação e, portanto, em relação à qual se deve avaliar o alcance social. Como o número de pobres dessas regiões em conjunto, estimado anteriormente, atingia o total de 679.263 pessoas no mesmo ano (393.007 no DF e 286.256 no Entorno), pode-se traduzir o grau de inserção social pelo percentual de 69,7% em 2000, representativo da relação entre o número de pobres e o total das pessoas que se deslocam predominantemente a pé ou por meio de ônibus e lotação. Tal indicador pode e deve ser projetado para o presente e para o horizonte futuro.

Utilizando-se dados do IBGE e do Anuário Estatístico do Distrito Federal, período 2000/2002, constata-se que, em termos médios, a população do Entorno cresceu quase o dobro (4,31% ao ano) da residente no DF (2,28% ao ano). Além disso, a população considerada pobre no DF cresceu à taxa de 2,81% ao ano, superior à média do DF, enquanto que nos municípios do Entorno com renda *per capita* abaixo da média regional essa taxa é ainda maior, de 5,1% ao ano. Diante disso, pode-se fazer uma avaliação consistente sobre a inserção social do Eixo Oeste. Embora beneficie toda a população do DF e Entorno, sua cobertura, em relação às pessoas mais pobres, passava de 80% em 2010, evidenciando que o alcance social da proposta, além de amplo é crescente.



2. MAPA GERAL - EIXO OESTE, TÚNEL E SOL NASCENTE





3 BENEFÍCIOS

Os benefícios específicos considerados no DF são: (i) melhor organização, eficiência, eficácia e equidade do transporte urbano, (ii) melhores condições operacionais do transporte público, (iii) maior congruência entre o padrão de desenvolvimento urbano existente na região do DF e a oferta de transporte público, (iv) menores tempos de viagem por transporte público entre as Regiões Administrativas e o Plano Piloto, (v) melhores condições de acessibilidade universal do transporte público, (vi) estruturas de preços mais justas para o usuário do transporte público por meio da integração tarifária entre rotas, (vii) melhores condições de segurança viária para pedestres e ciclistas, (viii) diminuição da poluição atmosférica e sonora por meio da melhoria dos serviços de transporte (novas tecnologias), melhoria das interseções críticas e racionalização do uso da infraestrutura viária.

O Programa contribuirá na geração de melhores condições de acessibilidade e mobilidade também para a população de baixa renda, residente nas cidades, o que contribuirá com o processo de inclusão social e econômica destas populações.

As melhorias na circulação viária, e na redução dos congestionamentos, contribuirão para uma redução das emissões de gases tóxicos à atmosfera, com efeitos ambientais positivos, em termos de melhor qualidade do ar. Espera-se ainda, obter a redução dos níveis de poluição sonora nos corredores de transporte público. Ao facilitar as condições de mobilidade dentro do DF, o Projeto também terá efeitos positivos na qualidade de vida da população, por meio da redução dos tempos de viagem, maiores facilidades de deslocamento, e oportunidades de acesso aos diversos locais de realização de atividades. Ao melhorar a segurança viária espera-se ter impacto direto sobre a redução de acidentes de trânsito e aos custos associados.

Com relação à obra de readequação viária da EPTG os benefícios gerais somente serão alcançados com o pleno funcionamento do novo modelo de gestão e operação do transporte público coletivo, e isso depende da aquisição dos novos veículos (que está em curso) com porta à esquerda e integrados ao ITS, além da execução das demais obras que integram o eixo oeste.

Principais Benefícios do Programa:

Os principais benefícios ambientais, sociais e de gestão do sistema de transportes esperados com a implantação do Projeto podem ser assim descritos:

a) No âmbito da qualidade da paisagem urbana e ambiental:

- Contribuir para a manutenção de Brasília como patrimônio cultural da humanidade;
- Requalificar o espaço urbano nos eixos de intervenção;
- Redução da poluição do ar e sonora.

b) No âmbito da gestão do sistema de transportes:



- Adequação institucional da gestão do sistema de transporte na administração pública do DF, de forma a possibilitar o exercício pleno das competências governamentais;
- Atuação eficiente, eficaz e efetiva dos organismos públicos responsáveis pela gestão institucional do sistema de transporte urbano do DF.

c) No âmbito da inclusão social, atendimento de 1,5 milhão de pessoas com:

- Modicidade das tarifas.
- Redução dos tempos de deslocamento.
- Aumento da segurança e do conforto.
- Aumentar a acessibilidade para pessoas com mobilidade reduzida.
- Otimização da tarifa com ampliação da cobertura dos deslocamentos possíveis.

d) No âmbito do sistema metroviário:

- Otimização da capacidade instalada propiciada pela integração ônibus-metrô-bicicleta.
- Redução dos congestionamentos atuais no eixo oeste de transporte.
- Redução do tempo de deslocamento
- Valorização dos terrenos ao longo das vias.

e) No âmbito do sistema de transporte coletivo por ônibus:

- Implantação de um modelo de transporte que permita a racionalização do sistema e a renovação e adequação tecnológica.
- Melhoria do desempenho do transporte público coletivo, resultando na diminuição dos custos operacionais deste sistema.
- Promoção do disciplinamento da circulação viária, segregando o tráfego de passagem do tráfego local, evitando conflitos característicos das ocupações em área limdeira às rodovias.
- Promoção do ganho nos tempos de percurso do transporte público coletivo e por consequência do transporte individual.

f) No âmbito do aumento da segurança de trânsito:

- Aumento da segurança dos pedestres
- Maior eficácia do gerenciamento do tráfego, reduzindo o potencial de riscos de acidentes de trânsito por meio de controladores de velocidade e monitoramento automático de incidentes.

População Beneficiada e Cenários

O planejamento de transporte urbano de longo prazo fundamenta-se em visão prospectiva quanto à ocupação da área de estudo. No PDTU/DF, elaboraram-se cenários territoriais e demográficos do Distrito Federal e de oito municípios de seu Entorno para os anos de 2010 e 2020, quantificando-se, para subdivisões do território, população, densidade residencial bruta, renda e emprego. O método para obtenção e qualificação desses cenários compôs-se de 10 etapas:



- Delimitação do sistema: território do Distrito Federal e cidades de Formosa, Planaltina, Águas Lindas de Goiás, Santo Antônio do Descoberto, Valparaíso de Goiás, Novo Gama, Cidade Ocidental e Luziânia;
- Definição dos principais componentes do sistema: economia, emprego, renda, população, transporte, habitação, meio-ambiente natural, meio físico construído;
- Análise retrospectiva da formação do sistema;
- Seleção dos principais condicionantes da formação do sistema, ou seleção de variáveis determinantes;
- Delimitação de subdivisões homogêneas do território;
- Projetos previstos que tenham repercussões no território;
- Seleção de condicionantes ou variáveis determinantes do futuro;
- Definição do Cenário Base 2007;
- Geração de Cenários Tendenciais para 2010 e 2020;
- Geração de Cenários Exploratórios para 2010 e 2020.

Os dados de população e renda utilizados na elaboração dos cenários são originários do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), uma vez que representam consolidação de levantamentos mais amplos e permitem fazer projeções a partir de séries históricas, especialmente em se tratando de áreas territoriais pequenas. Para a determinação dos empregos foram utilizados os dados da Relação Anual de Informações Sociais (RAIS), elaborados anualmente pelo Ministério do Trabalho e Emprego. No Cenário Tendencial observam-se:

- Consolidação de áreas periféricas ocupadas mais recentemente, como Itapoã, Sol Nascente, Pôr do Sol, objeto de programas de regularização fundiária;
- Ocupação de novas áreas na periferia, como Riacho Fundo II e Recanto das Emas, quadras 900;
- Continuidade do tecido urbano, que tende a se compactar, preenchendo vazios onde inexitem restrições ambientais.

Com relação aos vetores de crescimento, as tabelas abaixo apresentam a população e sua participação na composição total da área de estudo, respectivamente, para 2010 e 2020. *lf*



Tabela : População Cenário Tendencial 2010 (habitantes)

Eixo	População	DF	Entorno	%
Centro	328.742	328.742	0	9,7%
Norte	486.106	303.728	182.378	14,4%
Sul	737.795	260.734	477.061	21,8%
Leste	238.305	231.386	6.919	7,0%
Oeste	1.308.143	1.152.890	155.253	38,6%
Sudoeste	286.676	221.082	65.594	8,5%
Total	3.385.767	2.498.562	887.205	100,0%

Tabela : População Cenário Tendencial 2020 (habitantes)

Eixo	População	DF	Entorno	%
Centro	352.667	352.667	0	8,9%
Norte	537.940	332.024	205.916	13,5%
Sul	877.920	310.569	567.351	22,1%
Leste	341.940	332.946	8.994	8,6%
Oeste	1.513.560	1.323.889	189.671	38,1%
Sudoeste	351.775	275.619	76.156	8,8%
Total	3.975.802	2.927.714	1.048.088	100,0%

O Cenário Tendencial revela ainda que o Eixo Oeste (Guará, Taguatinga, Samambaia, Ceilândia, Brazlândia, Águas Lindas de Goiás) continuará com o maior contingente populacional, alcançando aproximadamente 1,6 milhões de pessoas em 2020.

O Cenário Exploratório é um exercício de especulação que procura avaliar possíveis efeitos no padrão de ocupação do território a partir de um contexto que inverte o sinal de determinadas variáveis chaves do Cenário Tendencial. No caso, adotaram-se:

- Recessão econômica e aumento da inflação;
- Estagnação dos salários e diminuição do poder de compra da população;
- Queda na geração de empregos formais, elevando o desemprego e a informalidade;
- Aumento da participação do setor público na economia;
- Paralisação ou atraso em projetos do governo local;
- Ritmo mais lento dos projetos habitacionais;
- Limitação dos investimentos privados em habitação às camadas de renda mais altas e, preferencialmente, nas áreas mais centrais;
- Decréscimo das taxas de crescimento vegetativo (fecundidade);
- Aumento da migração;
- Aumento das ocupações irregulares e adensamento de fundos de lotes nas áreas mais pobres;
- Flexibilização do zoneamento rígido do Plano Piloto, prevalecendo o uso misto em diversas zonas;
- Adensamento de áreas lindeiras aos principais eixos de transportes de massa;
- Substituição de tipologias de baixa densidade por estruturas verticalizadas, em áreas de alta acessibilidade;

lt



- Descentralização do emprego perde força;

Assim, estabeleceram-se os pressupostos básicos, referência para a construção do Cenário Exploratório, quais sejam:

- Compactação da estrutura urbana do Distrito Federal;
- Aglomeração de serviços e comércio na chamada “Região Central”;
- Tendência da população de baixa renda a se estabelecer em áreas distantes, ao longo dos grandes eixos viários e de transportes de massa, ou, eventualmente, em “enclaves” próximos ou no interior da área central;
- Ocupação de assentamentos irregulares e invasões pela população de baixa renda;
- Adensamento dos assentamentos de população mais pobre pela ocupação de fundos de lotes e construções destinadas à locação (cortiços);
- Tendência das classes de renda muito baixa a se instalar nos assentamentos já existentes;
- Formação de novas invasões (apesar da fiscalização).

Nestes cenários admitem-se:

- Concentração da população no chamado núcleo metropolitano, com o adensamento e compactação do centro principal e centro expandido;
- Processo de compactação no Eixo Oeste, ao longo das vias mais importantes e do Metrô, bem como adensamento dos subcentros do Guará, Taguatinga, Ceilândia e Samambaia;
- Distribuição espacial da população, que não sofrerá grandes alterações no Cenário Exploratório 2020 em termos de padrão de ocupação em relação ao Cenário Tendencial 2020;
- Flexibilização das restrições ambientais, a exemplo da proposta de implantação do Setor Catetinho;
- Redução do ritmo de ocupação no Eixo Leste; criação de lotes na região dos condomínios de população de rendas alta e média;
- Continuidade de adensamento de áreas de população de baixa renda, como Itapoã, São Sebastião e Paranoá, em função da flexibilização de gabaritos e da construção de moradias em fundo de lotes.

As tabelas abaixo demonstram resumidamente a concentração da população por eixos para os Cenários Exploratórios 2010 e 2020.

lf



Tabela : População Cenário Exploratório 2010

Eixo	População	DF	Entorno	%
Centro	348.444	348.444	0	10,08%
Norte	400.435	309.525	90.910	11,58%
Sul	724.856	260.721	464.135	20,96%
Leste	313.372	264.397	48.975	9,06%
Oeste	1.322.019	1.239.285	82.734	38,23%
Sudoeste	348.748	200.474	148.274	10,09%
Total	3.457.874	2.622.846	835.028	100,00%

Tabela : População Cenário Exploratório 2020

Eixo	População	DF	Entorno	%
Centro	409.956	409.956	0	9,91%
Norte	453.709	355.525	98.184	10,97%
Sul	836.978	311.980	524.998	20,23%
Leste	417.228	361.329	55.899	10,09%
Oeste	1.620.966	1.531.106	89.860	39,19%
Sudoeste	397.824	222.682	175.142	9,62%
Total	4.136.661	3.192.578	944.083	100,00%

Os benefícios diretos ao Bairro Sol Nascente (da ordem de 56 mil moradores) são de requalificação do espaço urbano proporcionando maior qualidade de vida à população com a disponibilidade de infraestrutura adequada, integrando o bairro ao restante da cidade de Ceilândia.

A relação custo-benefício

Os estudos realizaram avaliação técnica com base na simulação das alternativas do sistema completo para os horizontes 2010 e 2020. A partir do cronograma de implantação e do orçamento de cada alternativa foi realizada a avaliação econômica por métodos e multicritérios largamente empregados em estudos desta natureza. Os indicadores econômicos (TIR, B/C, B-C) mostraram a alternativa mais viável para o sistema como um todo, onde nenhuma das alternativas poderia prescindir da implantação das intervenções no Eixo Oeste. No estudo foi considerada a integração operacional e tarifária com outros modos de transporte já existentes no sistema.

A avaliação dos benefícios nos anos horizonte foi realizada através da modelagem do sistema, não somente no Distrito Federal, mas também no Entorno, pela projeção da demanda tanto para o transporte coletivo quanto para individual. A avaliação econômica recomenda a alternativa com maior Valor Presente do Benefício Total. Entretanto a avaliação multicriterial aponta outros indicadores com os seguintes benefícios: incentivo ao desenvolvimento urbano, valorização de áreas adjacentes, redução da emissão de poluentes, revitalização das áreas, aumento do nível de conforto e regularidade, aumento da velocidade média do transporte coletivo, redução do tempo total de acesso à rede (tempo à pé e tempo de espera), menor consumo de energia não renovável e maior atratividade ao usuário.

Foram considerados dois tipos de benefícios: a redução dos custos operacionais e a redução do tempo de viagem dos usuários. A metodologia utilizada para expandir para



valores diários os resultados da simulação do pico da manhã considerou que um dia de operação contem 4 horas em que ocorre a demanda de pico. A quantidade de horas de pico que ocorrem num dia de operação foi determinada em função da matriz de viagens fora de pico. Essa matriz foi calculada como uma média das matrizes de viagens que ocorrem entre 9h-11h e 14h-16h, horários representativos da demanda fora de pico. O total de viagens envolvido na matriz fora de pico representou aproximadamente 50% do total de viagens que ocorrem na hora de pico.

Os resultados obtidos, dentro das proporções e parâmetros considerados, resultaram em ganhos no tempo de viagem para autos e para ônibus.

O cálculo do custo operacional foi desenvolvido considerando que cada tipo de veículo utilizado nas linhas de ônibus atuais e previstas possui um custo variável por Km e um custo fixo por hora próprio. Assim, o valor do custo operacional apresentado foi calculado separadamente por tipo de veículo, considerando todas as linhas de ônibus do DF e Entorno e o Metrô.

No cálculo do custo do tempo de viagem dos passageiros, optou-se por também determiná-lo separadamente por tipo de veículo, para melhor entendimento dos reflexos da implantação das propostas nos tempos de percurso. O valor econômico do tempo de viagem dos passageiros depende apenas de seu nível de renda e não do tipo de veículo utilizado na viagem.

O valor da hora dos usuários do sistema de transporte foi calculado em função da sua renda média familiar mensal. Para cada uma das três categorias de usuários consideradas nas análises, condutor de automóvel, passageiro de automóvel e passageiro de ônibus foi calculada uma renda média familiar mensal e daí derivada uma renda média individual mensal, utilizando o tamanho médio da família encontrado nos dados da mesma pesquisa.

O Relatório Final do PDTU apresenta os estudos para 4 alternativas denominadas 1A, 1B, 2 e "Nada a Fazer", onde a análise mostrou que melhor alternativa foi a 2. Os resultados operacionais dos sistemas, definidos naquele estudo, dentre eles o Eixo Oeste, apontaram os seguintes indicadores, os quais foram obtidos a partir dos dados apresentados nas Tabelas 43 a 46 daquele relatório, conforme mostrado a seguir:

Horizonte analisado para 2010 (Tabelas 43 e 44):

- Aumento da velocidade média, de 5,71% a 7,87%;
- Aumento da quilometragem rodada (veículos x km) para as alternativas 1A e 1B, de 3,3% a 7,96%, e
- redução de 7,22%, no caso da Alternativa 2;
- Redução de horas de veículo (veículos x hora) para as alternativas 1A e 2, de 4,21% e 12,24%,
- respectivamente, e aumento de 1,32% para a alternativa 1B;
- Redução do tempo de viagem embarcado, de 11,60% a 12,27%;
- Redução do tempo de viagem a pé, de 37,7% a 45,4%;
- Redução do tempo de espera, de 45,5% a 50,4%;
- Redução do tempo total de viagem por passageiro, de 41,7% e 43,1%. *h3*



Horizonte analisado para 2020, em relação à alternativa “Nada a Fazer” (Tabelas 45 e 46):

- Aumento da velocidade média, de 56,70% a 59,03%;
- Redução da quilometragem (veículo x km), de 22,13% a 27,29%;
- Redução das horas de veículo (veículos x hora), de 50,39% a 54,28%;
- Redução do tempo de viagem embarcado, de 43,41% a 44,30%;
- Redução do tempo de viagem a pé, de 32,4% a 42,7%;
- Redução do tempo de espera, de 1,4% a 7,1%;
- Redução do tempo total de viagem por passageiro, de 51,8% a 57,8%.

A seguir são apresentadas as Tabelas 43 a 46.

Tabela 43: Resultados das simulações das alternativas - horizonte 2010

Alternativa	Passageiros Transportados*	N.º de Transferências	Velocidade Média (h)	Veículos x km	Veículos x hora (h)	Pass x hora	Tempo médio por passageiro (min.)		
							A Pé	Espera	Total
Nada Fazer	287.927	1,38	29,7	136.444	4.594	219.402	17,0	12,2	74,9
1A	454.075	1,88	32,0	140.988	4.401	193.945	10,3	6,6	42,6
1B	435.511	1,80	31,6	147.304	4.654	193.526	10,6	6,4	43,6
2	484.178	2,01	31,4	126.591	4.032	192.486	9,3	6,0	39,2

* O número de viagens estimadas durante a hora pico é de 252.730

Tabela 44: Diferença percentual em relação à Alternativa Nada Fazer – horizonte 2010

Alternativa	Passageiros Transportados	% de Transferências	Velocidade Média (%)	Veículos x km (%)	Veículos x hora (%)	Pass x hora (%)	Tempo médio por passageiro (%)		
							A Pé	Espera	Total
1 ^a	57,70%	36,23%	7,87%	3,33%	-4,21%	-11,60%	-39,2%	-45,5%	-43,1%
1B	51,26%	30,43%	6,55%	7,96%	1,32%	-11,79%	-37,7%	-47,6%	-41,7%
2	68,16%	45,65%	5,71%	-7,22%	-12,24%	-12,27%	-45,4%	-50,4%	-47,7%

Tabela 45: Resultados das simulações das alternativas - horizonte 2020

Alternativa	Passageiros Transportados*	N.º de Transferências	Velocidade Média (h)	Veículos x km	Veículos x hora (h)	Pass x hora	Tempo médio por passageiro (min.)		
							A Pé	Espera	Total
Nada Fazer	358.149	1,27	17,1	184.671	10.795	501.980	18,3	7,9	110,3
1 ^a	532.148	1,90	27,2	134.266	4.935	283.072	12,1	7,6	51,7
1B	516.320	1,83	26,8	143.811	5.356	283.794	12,4	7,8	53,1
2	583.133	2,09	26,8	137.799	5.141	279.617	10,5	7,3	46,6

* O número de viagens estimadas durante a hora pico é de 293.434

Tabela 46: Diferença percentual em relação à Alternativa Nada Fazer – horizonte 2020

Alternativa	Passageiros Transportados	% de Transferências	Velocidade Média (%)	Veículos x km (%)	Veículos x hora (%)	Pass x hora (%)	Tempo médio por passageiro (%)		
							A Pé	Espera	Total
1 ^a	48,58%	49,60%	59,03%	-27,29%	-54,28%	-43,61%	-33,9%	-3,1%	-59,2%
1B	44,16%	44,09%	56,96%	-22,13%	-50,39%	-43,47%	-32,4%	-1,4%	-51,8%
2	62,82%	64,60%	56,70%	-25,38%	-52,38%	-44,30%	-42,7%	-7,1%	-57,8%

ANEXO IV

Condições Contratuais

Gerência de Filial Desenvolvimento Urbano e Rural
Cronograma de desembolso

PROponente
Nº SIAPF
PROGRAMA
MODALIDADE
EMPREENHIMENTO

Governo do Distrito Federal
0394.629-04

Pró-Transporte
Mobilidade Urbana

Sistema de Transporte de Passageiros -

EPIG,ESPM,EPTG, Ays.Comercial, Sandu,

Helio Prates e VC 311 - Projeto Eixo Oeste

0107.02.73/2011-41

CARTA-CONSULTA

Anexo à Proposta Firme
Valores em R\$ 1,00

Informações Financeiras	Períodos
Taxas e Valores	Assinatura
Administração (ano)	1 N° Parcelas de Desembolso
Risco de Crédito (ano)	0,3 Prazo Carência
Juros (ano)	6 Prazo Amortização
Financiamento	
Contrapartida	Prazo Total
Investimento	

ANO	Contrapartida	Vlr desembolsado	Juros	Adm	Risco	Amortização	Encargos	Endividamento
2012	648.467,86	12.320.889,29	61.604,45	10.267,41	3.080,22	-	74.952,08	74.952,08
2013	7.781.614,29	147.850.671,43	5.544.400,18	924.066,70	277.220,01	-	6.745.686,88	6.745.686,88
2014	7.781.614,29	147.850.671,43	14.415.440,46	2.402.573,41	720.772,02	-	17.538.785,90	17.538.785,90
2015	7.781.614,29	147.850.671,43	23.286.480,75	3.881.080,13	1.164.324,04	-	28.331.884,91	28.331.884,91
2016	3.242.339,29	61.604.446,43	30.275.347,86	5.045.891,31	1.513.767,39	9.053.367,76	36.835.006,57	45.888.374,33
2017	-	-	30.117.098,73	5.019.516,46	1.505.854,94	14.275.720,90	36.642.470,12	50.918.191,02
2018	-	-	29.236.603,50	4.872.767,25	1.461.830,18	15.156.216,13	35.571.200,93	50.727.417,06
2019	-	-	28.301.801,26	4.716.966,88	1.415.090,06	16.091.018,37	34.433.858,20	50.524.876,57
2020	-	-	27.309.342,45	4.551.557,08	1.365.467,12	17.083.477,18	33.226.366,65	50.309.843,83
2021	-	-	26.255.670,96	4.375.945,16	1.312.783,55	18.137.148,67	31.944.399,67	50.081.548,34
2022	-	-	25.137.011,32	4.189.501,89	1.256.850,57	19.255.808,31	30.583.363,77	49.839.172,08
2023	-	-	23.949.355,20	3.991.559,20	1.197.467,76	20.443.464,43	29.138.382,16	49.581.846,59
2024	-	-	22.688.447,04	3.781.407,84	1.134.422,35	21.704.372,59	27.604.277,24	49.308.649,82
2025	-	-	21.349.768,83	3.558.294,81	1.067.488,44	23.043.050,80	25.975.552,08	49.018.602,88
2026	-	-	19.928.523,88	3.321.420,65	996.426,19	24.464.295,75	24.246.370,72	48.710.666,47
2027	-	-	18.419.619,65	3.069.936,61	920.980,98	25.973.199,98	22.410.537,24	48.383.737,22
2028	-	-	16.817.649,51	2.802.941,59	840.882,48	27.575.170,12	20.461.473,57	48.036.643,69
2029	-	-	15.116.873,36	2.519.478,89	755.843,67	29.275.946,28	18.392.195,92	47.668.142,19
2030	-	-	13.311.197,05	2.218.532,84	665.559,85	31.081.622,58	16.195.289,74	47.276.912,33
2031	-	-	11.394.150,58	1.899.025,10	569.707,53	32.998.669,05	13.862.883,20	46.861.552,26
2032	-	-	9.358.864,88	1.559.810,81	467.943,24	35.033.954,75	11.386.618,93	46.420.573,69
2033	-	-	7.198.047,21	1.199.674,53	359.902,36	37.194.772,43	8.757.624,10	45.952.396,53
2034	-	-	4.903.955,03	817.325,84	245.197,75	39.488.864,60	5.966.478,62	45.455.343,22
2035	-	-	2.468.368,27	411.394,71	123.418,41	41.924.451,36	3.003.181,39	44.927.632,76
2036	-	-	274.250,23	45.708,37	13.712,51	18.222.757,95	333.671,11	18.556.429,06
2037	-	-	-	-	-	-	-	-
2038	-	-	-	-	-	-	-	-
2039	-	-	-	-	-	-	-	-
2040	-	-	-	-	-	-	-	-
2041	-	-	-	-	-	-	-	-
2042	-	-	-	-	-	-	-	-
2043	-	-	-	-	-	-	-	-
2044	-	-	-	-	-	-	-	-
2045	-	-	-	-	-	-	-	-
2046	-	-	-	-	-	-	-	-
Totais	27.235.650,00	517.477.350,00	427.119.872,64	71.186.645,44	21.355.993,63	517.477.350,00	519.662.511,72	1.037.139.861,72

21.355.993,63

71.186.645,44

427.119.872,64

517.477.350,00

27.235.650,00

519.662.511,72

1.037.139.861,72

Agnelo Queiroz
Agnelo Queiroz - Governador

Lenilda Nunes Souto Terol
Lenilda Nunes Souto Terol - Gerente de Filial / Em Exercício

LENILDA NUNES SOUTO TEROL
Gerente de Filial / Em Exercício
Matr.: 043.089-3
CIDUR/BR
CAIXA ECONÔMICA FEDERAL

Gerência de Filial Desenvolvimento Urbano e Rural
Cronograma de desembolso

Anexo à Proposta Firme
Valores em R\$ 1,00

PROponente
Nº SIAPF
PROGRAMA
MODALIDADE
EMPREENHIMENTO

Governo do Distrito Federal
0394.625-69
Pró-Transporte
Mobilidade Urbana
Sistema de Transporte de Passageiros -
Gama/Santa Maria/Plano Piloto - Projeto
Eixo Sul
0095.02.73/2011-68

CARTA-CONSULTA

ANO	Contrapartida	Vlr desembolsado	Juros	Adm	Risco	Amortização	Encargos	Endividamento	Períodos	
									Assinatura	out/12
2012	11.103.987,50	31.195.702,78	155.978,51	25.996,42	7.798,93	-	189.773,86	189.773,86	1	18
2013	133.247.850,00	374.348.433,33	14.038.066,25	2.339.677,71	701.903,31	-	17.079.647,27	17.079.647,27	1	18
2014	55.519.937,50	155.978.513,89	31.960.940,90	5.336.823,48	1.598.047,05	9.823.948,93	38.885.811,43	48.709.760,36	0,3	18
2015	-	-	32.680.528,12	5.446.754,69	1.634.026,41	15.490.804,82	39.761.309,22	55.252.114,04	6	240
2016	-	-	31.725.089,18	5.287.514,86	1.586.254,46	16.446.243,77	38.598.858,50	55.045.102,27		
2017	-	-	30.710.720,85	5.118.453,48	1.535.536,04	17.460.612,10	37.364.710,37	54.825.322,47		
2018	-	-	29.633.788,50	4.938.964,75	1.481.689,43	18.537.544,45	36.054.442,68	54.591.987,12		
2019	-	-	28.490.433,32	4.748.405,55	1.424.521,67	19.680.899,63	34.663.360,54	54.344.260,17		
2020	-	-	27.276.558,50	4.546.093,08	1.363.827,92	20.894.774,45	33.186.479,51	54.081.253,96		
2021	-	-	25.987.814,53	4.331.302,42	1.299.390,73	22.183.518,42	31.618.507,68	53.802.026,10		
2022	-	-	24.619.583,66	4.103.263,94	1.230.979,18	23.551.749,29	29.953.826,78	53.505.576,07		
2023	-	-	23.166.963,29	3.861.160,55	1.158.348,16	25.004.369,66	28.186.472,01	53.190.841,66		
2024	-	-	21.624.748,49	3.604.124,75	1.081.237,42	26.546.584,46	26.310.110,66	52.856.695,12		
2025	-	-	19.987.413,24	3.331.235,54	999.370,66	28.183.919,71	24.318.019,45	52.501.939,15		
2026	-	-	18.249.090,75	3.041.515,12	912.454,54	29.922.242,20	22.203.060,41	52.125.302,61		
2027	-	-	16.403.552,32	2.733.925,39	820.177,62	31.767.780,63	19.957.655,33	51.725.435,95		
2028	-	-	14.444.185,13	2.407.364,19	722.209,26	33.727.147,82	17.573.758,57	51.300.906,39		
2029	-	-	12.363.968,45	2.060.661,41	618.198,42	35.807.364,50	15.042.828,28	50.850.192,78		
2030	-	-	10.155.448,56	1.692.574,76	507.772,43	38.015.884,39	12.355.795,74	50.371.680,14		
2031	-	-	7.810.711,99	1.301.785,33	390.535,60	40.360.620,96	9.503.032,92	49.863.653,88		
2032	-	-	5.321.357,20	886.892,87	266.067,86	42.849.975,75	6.474.317,93	49.324.293,68		
2033	-	-	2.678.464,46	446.410,74	133.923,22	45.492.868,49	3.258.798,43	48.751.666,92		
2034	-	-	297.593,15	49.598,86	14.879,66	19.773.795,58	362.071,67	20.135.867,24		
2035	-	-	-	-	-	-	-	-		
2036	-	-	-	-	-	-	-	-		
2037	-	-	-	-	-	-	-	-		
2038	-	-	-	-	-	-	-	-		
2039	-	-	-	-	-	-	-	-		
2040	-	-	-	-	-	-	-	-		
2041	-	-	-	-	-	-	-	-		
2042	-	-	-	-	-	-	-	-		
2043	-	-	-	-	-	-	-	-		
2044	-	-	-	-	-	-	-	-		
2045	-	-	-	-	-	-	-	-		
2046	-	-	-	-	-	-	-	-		
Totais	199.871.775,00	561.522.650,00	429.782.999,36	71.630.499,89	21.489.149,97	561.522.650,00	522.902.649,22	1.084.425.299,22		

Agnelo Queiroz
Agnelo Queiroz - Governador

Lenilda Nunes Souto Terol
Lenilda Nunes Souto Terol / Gerente de Filial - Em Exercício

LEITONIA SCUTO TEROL
Gerente de Subst. Negócio - S. E
Matr.: 043.089-3
GIDURIBR
CAIXA ECONÔMICA FEDERAL

ANEXO V

**Limites e condições de
endividamento fixados pelas
Resoluções nº 40/2001 e nº
43/2001, do Senado Federal**



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE FAZENDA
SUBSECRETARIA DO TESOURO
COORDENAÇÃO DA DÍVIDA PÚBLICA E AJUSTE FISCAL



NOTA TÉCNICA nº 09/2012 - 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 no âmbito do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC Mobilidade Grandes Cidades, junto ao Caixa Econômica Federal, dos seguintes projetos: 1 – Sistema de Transporte de Passageiros – Gama/Santa Maria/Plano Piloto-Projeto Eixo Sul; e 2 – Sistema de Transporte de Passageiros – Projeto Eixo Oeste.

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.

Para análise dos referidos limites, apresentamos abaixo, as características da Dívida Consolidada do DF, de acordo com a posição do último Relatório de Gestão Fiscal, de agosto de 2012:

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 totalizou-se R\$ 1.867 milhões, 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:
- 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;
 - 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;
 - 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 totalizou-se R\$ 609 milhões, é composta por sete operações de crédito contratadas junto a três credores, quais sejam:
- 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;
 - 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;
 - 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 5 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, apresentou um volume total de R\$ 1.699 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 9 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; Unidade Monetária Européia – EURO; Taxa de Juros de Longo Prazo – TJLP, Taxa SELIC e Dólar Americano. O saldo devedor contratual totalizou-se 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.11 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 a Disponibilidade de Caixa Bruto e demais 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\$ 821 milhões, equivale a um comprometimento de 2,98% da RCL. Além disso, foram estimados os valores da RCL e do estoque da DC até 2016, apurando-se a relação de 22,59% 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 Dispendio 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 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 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). No exercício financeiro de 2012 as despesas de capital executadas foram de R\$ 1.136 milhões enquanto que as operações de crédito realizadas

¹ Nomenclatura utilizada no Manual de Instrução de Pleitos elaborado pela Secretaria do Tesouro Nacional, versão de abril de 2011.

no mesmo período alcançaram R\$ 49 milhões. Para efeitos de comparação com os valores efetivamente realizados em 2011, as despesas de capital somam R\$ 1.142 milhões, enquanto que as operações de crédito atingiram a marca de R\$ 153 milhões. Todavia, conforme disposto no art. 6º, § 1º, inciso II da mesma Resolução, o exercício corrente deverá ser avaliado com base nos valores constantes da Lei Orçamentária Anual e suas alterações. A LOA de 2012 e suas alterações previram um total de R\$ 3.598 milhões para as despesas de capital, enquanto para as receitas de operação de crédito foram estimadas em R\$ 821 milhões, cumprindo assim o previsto na Resolução. Dessa forma, o Distrito Federal cumpre o limite estabelecido conhecido como Regra de Ouro disposto originalmente no inciso III do artigo 167 da Constituição Federal.

- 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 2º 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. Entretanto, nos termos da Lei nº. 9.496/97 foi assinado o Programa de Reestruturação e Ajuste Fiscal-PAF/DF, que integra o Contrato nº 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\$ 1.181 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, para a Dívida Financeira no valor de R\$ 2.542 milhões (realizado) em 2011 e previsão de R\$ 2.873 milhões para o ano de 2012, incluídas as novas operações de crédito, com uma Receita Líquida Real anual de R\$ 10.803 milhões e R\$ 11.346 milhões, respectivamente, com relação D/RLR de 0,24% em 2011 e 0,25% em 2012. Com isso, verifica-se que o Distrito Federal está

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.



cumprindo todos os limites estabelecidos no referido Programa de Ajuste Fiscal. Acrescente-se, ainda, que os financiamentos em análise constam no Demonstrativo das Operações de Crédito - Anexo V - do PAF/DF.

Brasília, 25 de setembro de 2012.

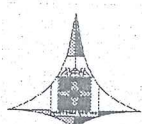

MAURÍCIO LIMA BARBOSA
Gerente


MARIA CRISTINA GONÇALVES REIS
Coordenadora

De acordo.

Brasília, 25 de setembro de 2012.


PAULO SANTOS DE CARVALHO
Subsecretário do Tesouro



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE FAZENDA
SUBSECRETARIA DO TESOUREIRO
COORDENAÇÃO DA DÍVIDA PÚBLICA E AJUSTE FISCAL
GERÊNCIA DE CONTROLE DA DÍVIDA PÚBLICA CONSOLIDADA



LIMITES DE ENDIVIDAMENTO DO GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL

(1) RECEITA CORRENTE LÍQUIDA (em R\$ milhões)	13.758
---	--------

Descrição	(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)	
	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 (2011)	27.516	2,98%	821	97,02%	26.695
	200% ou 2 x RCL (2016)	32.477	22,59%	7.336	77,41%	25.141
(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: maio de 2011 a abril 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\$ 7.336 milhões equivalendo 22,59% 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).

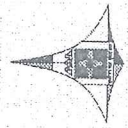
Obs. * Estão incluídas as previsões de liberação das operações de crédito contratadas e as novas operações de crédito proposta para a Revisão do Programa de Ajuste Fiscal do DF, período: 2012-2014 (A saber, Externo: Brasília Sustentável II, implantação do Sistema de Transp. Coletivo Eixo Sul, PRODEFAP, 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).

2 - O Distrito Federal não possui Dívida Pública Mobiliária.

MAURÍCIO LIMA BARBOSA

Gerente

MARIA CRISTINA GONÇALVES REIS -
Coordenadora



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
SECRETARIA DE ESTADO DE FAZENDA
SUBSECRETARIA DO TESOUREIRO
COORDENAÇÃO DA DÍVIDA PÚBLICA E AJUSTE FISCAL
GERÊNCIA DE CONTROLE DA DÍVIDA PÚBLICA CONSOLIDADA



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 2012	PROJETADO			
		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	6.187.071	6.953.032	7.335.891
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	6.187.071	6.953.032	7.335.891
(E) % - D/C	2,98%	17,82%	20,70%	22,32%	22,59%

ELABORAÇÃO: GEDIP/CODAF/SUITES/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\$ 7336 milhões equivalente 22,59% de duas vezes a RCL.

Obs:

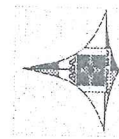
* Para projetar a Receita Corrente Líquida de 2012 a 2016 foi utilizado a média geométrica das taxas de crescimento real do PIB nacional de 4,23%, obtido no Manual de Instrução de Pleitos - STN, março/2012.

** 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 liberações 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, PRODEFAP, Prociudades - 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
Controladora



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



Limite do Fluxo das Op. de Crédito ou Montante Global de Operações de Crédito (Art. 7º, Inciso I da Res. SF nº 43/2001)

ANOS	R\$ mil										
	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%	

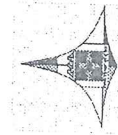
ELABORAÇÃO: GEDIP/CODAF/SUTES/SEF

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 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 propostas 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 LUIZ BARBOSA
Gerente

MARIA CRISTINA GONÇALVES REIS
Coordenadora



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



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)

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	613.090	684.965	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%	4,33%	3,94%

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%	2,93%	2,53%	2,05%	1,71%	4,08%

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, Prociudades - 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
Cobreadora

ANEXO VI

**Demonstrativo do
comprometimento de receitas,
bens e direitos com a garantia e
contragarantia em operações de
crédito**



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



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						TOTAL 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)	
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)	-	-

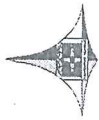
Fonte: GEDIP/COAF/SUTES/SEF

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 PRODEFAP - 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. Avals da União (V): considerados como tal, aqueles contratos relativos à operações de crédito externo, garantidos com avals 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 a Companhia de Desenvolvimento Habitacional do DF - CODHAB, criada pela Lei nº 4.020, de 25 de setembro de 2007.

MAURÍCIO LIMA BARBOSA
Gerente

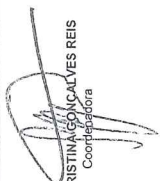
MARIA CRISTINA GONÇALVES REIS
Coordenadora



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

Nº DO CONTRATO	OBJETO	CREADOR	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-parce 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-parce 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	Implementação 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 Colas 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 Ênfase Setorial Amplo, com aeração de resultados 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 TRIBUTARIAS ESTABELECIDAS 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 TRIBUTARIAS ESTABELECIDAS NOS ARTS. 155 E 156, NOS TERMOS DO ART. 167, §4º, DA CONSTITUIÇÃO FEDERAL, BEM COMO GARANTIAS EM DIREITO ADMITIDAS.


MAURÍCIO LIMA BARBOSA
Gestor


MARIA CRISTINA GONÇALVES REIS
Coordenadora



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

Nº DO CONTRATO	OBJETO	CREADOR	GARANTIAS	CONTRAGARANTIAS
003795-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; (FPI) + Lei Comp. 87/95(Kandori)	-
PNAFE	Execução do Proj. Internac.de Prog.Nacional de Apoio à Adm. Fiscal p/los 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 inadimplemento, a transferência de recursos existentes ou que venham a ingressar na conta de centralização de receitas próprias do DF, de nº 800.108-Q, 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 amplie 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 transfere ao agente financeiro, os créditos efetivados 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 transfere ao agente financeiro, os créditos efetivados 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 transfere ao agente financeiro, os créditos efetivados 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 transfere ao agente financeiro, os créditos efetivados 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 transfere ao agente financeiro, os créditos efetivados 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 transfere ao agente financeiro, os créditos efetivados nas suas contas.
162.296-71	Drenagem Urbana de Águas Pluviais em várias localidades do Distrito Federal - Programa Pró-Moradia	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'Ázinas-Planaltina-DF-Pró-Moradia	CAIXA	FPE e FPM	-
262.250-51	Obras Infra-Estrutura, Urbanização de Assentamentos Precários em Arapongá-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	-
319.128-88	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	-
09.2.0484.1	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	-

MAURICIO LIMA BARBOSA
Gerente

MARIA CRISTINA GONÇALVES REIS
Coordenadora

Paulo

ANEXO VII

**Cópia das cartas consulta
referentes ao empréstimo.**



80140.001120/2012-19

MINISTÉRIO DAS CIDADES
Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana
Departamento de Mobilidade Urbana

Seleção PAC II Mobilidade Grandes Cidades**Carta- Consulta: 000095.02.73/2011-68****INFORMAÇÕES GERAIS**

Modalidade da Proposta:	<input checked="" type="checkbox"/> Implantação de Infraestrutura de Sistemas de Transporte Público Coletivo <input type="checkbox"/> Melhoria de Infraestrutura de Sistemas de Transporte Público Coletivo <input type="checkbox"/> Equipamentos Visando Integração, Controle e Modernização dos Sistemas de Transporte Público Coletivo.
Proponente:	<input checked="" type="checkbox"/> Governo Estadual/Distrital <input type="checkbox"/> Prefeitura Municipal

DADOS DA PROPOSTA

Estado:	Distrito Federal		
Município:	Brasília		
Nome Entidade:	Governo do Distrito Federal		
CNPJ:	00.394.601/0001-26		
Endereço da Sede:	Palácio do Buriti, Praça do Buriti, 1º Andar		
CEP:	70.075-900	Tel/Fax:	3312-8001 / 3312-8298
Representante Legal:	Agnelo Queiroz		
CPF Representante Legal:	196.676.555-04		
Responsável Proposta:	Cristiane Collet Battiston		
CPF Responsável Proposta:	033.637.299-01		
Cargo Responsável:	Coordenadora de Planejamento e Gestão da Casa Civil		
E-mail Responsável:	cristiane.battiston@buriti.df.gov.br		

DADOS FINANCEIROS

Valor do Financiamento (R\$):	R\$ 561.522.650,00
Valor do Repasse - OGU (R\$):	R\$ 21.542.790,00
Valor da Contrapartida (R\$):	R\$ 202.265.418,00
Valor do Investimento (R\$):	R\$ 785.330.858,00
Agente Operador e Financeiro	Caixa Econômica Federal – Fonte FGTS

INFORMAÇÕES DA PROPOSTA

PARA MODALIDADE: Implantação e Melhoria de Infraestrutura de Sistemas de Transporte Público Coletivo

Qual a ordem de prioridade desta proposta?	1
Titulo da Proposta	Sistema de Transporte de Passageiros – Gama/Santa Maria/Plano Piloto - Projeto Eixo Sul - Geral
Tipo de Sistema de Transporte	() Metrô () Trem Urbano () BRT () VLT (X) VLP () Aeromóvel () Monotrilho () Corredor Exclusivo de Ônibus () Outro. Qual?
Localização / Endereço	Gama/Santa Maria/Plano Piloto (Brasília/DF)
Localização Geográfica	
Latitude	15°49'57" S
Longitude	47°57'05" W
Existe Projeto?	(X) Sim Qual? Projeto Básico Data de elaboração ou da última Revisão do projeto (01 / 05 / 2008) () Não
Esfera do Licenciamento Ambiental	() Esfera Federal (X) Esfera Estadual / Distrital () Esfera Municipal.
Possui Licenciamento Ambiental (Protocolada solicitação no Órgão competente)	(X) Sim Qual? (X) Licença Prévia () Licença de Instalação () Licença de Operação () Outra
	() Não
Objeto da intervenção	Implantação de Sistema de Transporte de Passageiros denominado Eixo Sul, situado ao longo da via EPIA.
Caracterização do problema abordando as atuais condições	Os resultados da pesquisa de Origem e Destino, elaborados pela Codeplan em 2000, evidenciaram que cerca de 58% das viagens externas - internas provinham das localidades situadas ao longo da rodovia BR-040/050 (Cidade Ocidental, Cidade Osfaya, Jardim Céu Azul, Jardim Ingá, Lago Azul, Luziânia, Parque Estrela Dalva, Parque Marajó, Pedregal, Novo Gama, Valparaíso I e Valparaíso II). Esses dados, somados ao número de viagens geradas a partir do Gama e Santa Maria, evidenciam a necessidade de implementação de um sistema de transporte coletivo eficiente e de maior capacidade para atender a toda essa população que se desloca para as áreas centrais do DF em busca de emprego e serviços. Em que pese o crescimento da demanda, não houve alteração na oferta de transporte público para esse universo de usuários, sendo o sistema atualmente composto por linhas de ônibus distritais e linhas de ônibus interestaduais que acessam diretamente as localidades dentro do DF.

Paula



O Serviço contará com linhas troncais e expressas, que farão a ligação entre as cidades do Gama e Santa Maria ao Plano Piloto. Contará ainda com linhas circulares internas ou alimentadoras/distribuidoras, que atenderão às demandas internas de uma mesma região e/ou alimentarão as linhas troncais, propiciando a máxima mobilidade e acessibilidade da população.

Justificar a viabilidade técnica-econômica (comparar com outros modos de transporte considerando investimentos e receitas)

O Eixo Sul promoverá intervenções na implantação da infra-estrutura viária, com destaque aos serviços de drenagem, pavimentação, edificações operacionais e sistema de controle na ligação Gama, Santa Maria e Plano Piloto, possibilitando a integração dos passageiros do Entorno Sul de Brasília a esse sistema. O custo por quilômetro para implantação do VLP é inferior ao de outros modais de transporte, tais como VLT, Metrô e Trem Urbano e sua escolha é justificada, pois atende a região periférica que possui sistema de transporte urbano convencional. A possibilidade de ampliação e até modificação do modal de transporte corrobora para a escolha do empreendimento.

Situação prevista após conclusão do empreendimento. (Descrever os benefícios a serem alcançados após a conclusão do objeto do financiamento)

De modo geral, a implementação do corredor de transporte do Eixo Sul permitirá:

- Reestruturação do conjunto de linhas de uma região;
- Mobilidade e acessibilidade urbana;
- Maior velocidade operacional;
- Redução dos tempos de viagens;
- Maior conforto aos usuários;
- Ganhos ambientais com a redução da emissão de poluentes;
- Redução dos custos operacionais;
- Requalificação urbana no eixo do corredor e indução de ocupação territorial;
- Facilidade de acesso, com estações dotadas de plataforma de embarque/desembarque ao nível do piso elevado com pagamento antecipado e áreas fechadas disponibilizando aos usuários conforto e segurança;
- Utilização de veículos com múltiplas portas para o embarque e desembarque no mesmo nível das plataformas das estações e terminais;
- Prioridade para o transporte coletivo nas vias de maior intensidade de tráfego;
- Implementação de área de estacionamento para veículos particulares;
- Estações acessíveis às pessoas portadoras de deficiência física, pedestres e ciclistas, providas também com bicicletários e paraciclos;
- Excelência no atendimento ao usuário, o que inclui instalações limpas e confortáveis, bom sistema de informação e operadores bem treinados;
- Utilização do sistema de bilhetagem eletrônica possibilitando a integração modal e intermodal (metrô);
- Informação em tempo real dos ônibus em displays nos terminais e pontos de ônibus;
- Controle central eficaz, permitindo, com o uso de GPS ou outras tecnologias, a localização dos ônibus.

Prazo para execução do empreendimento (meses)

18

Compatibilizar a proposição com as diretrizes do Plano de Transporte Integrado, Plano de Mobilidade ou Instrumento Equivalente

O Plano Diretor de Ordenamento Territorial do DF, aprovado pela Lei Complementar nº 803 de 25.04.2009 estabelece as seguintes estratégias de mobilidade (art. 18):

- I – garantir a acessibilidade universal dos usuários ao sistema de transporte coletivo;
- II – promover a prioridade para o transporte coletivo e para o transporte não motorizado em relação ao motorizado individual, especialmente na circulação urbana;
- III – universalizar o atendimento, respeitando os direitos e divulgando os deveres dos usuários do sistema de transporte;
- IV – promover a implementação da integração multimodal dos serviços do sistema de transporte coletivo;
- V – instituir um processo de planejamento de transporte integrado ao planejamento do desenvolvimento urbano e rural; entre outros.

Além disso, o Programa Brasília Integrada estabelece a integração das políticas urbanas e de transporte do DF, a priorização do transporte público coletivo e dos modos não motorizados visando o desenvolvimento sustentável, a integração tarifária dos vários modais de transporte, a melhoria da mobilidade dos cidadãos e segurança de tráfego (pedestres, ciclistas e motoristas), a acessibilidade universal, a adoção de novas tecnologias de transporte coletivo, no qual se insere o BRT, e a elaboração de projetos de infra-estrutura de apoio compatíveis com as necessidades da população.

Justificar a escolha deste empreendimento

O Sistema de Transporte Eixo Sul objetiva dotar as populações das cidades do Gama, Santa Maria e Park Way, assim como as populações residentes na fronteira sul do Distrito Federal, de um sistema de transporte moderno, rápido, confortável e confiável a custos reduzidos. A população a ser atendida corresponde a 272 mil habitantes, o que representa cerca de 11% da população do DF. Entre os resultados esperados destacam-se:

- Ampliação da capacidade de atendimento do Sistema de Transporte Público do DF no Eixo Sul;
- Melhoria da integração física entre os núcleos urbanos do Distrito Federal e o Entorno;
- Implantação de um sistema de transporte coletivo eficiente, confiável, rápido, seguro e confortável, facilitando o deslocamento da população da região do Gama, de Santa Maria e do Entorno;
- Redução significativa da emissão de poluentes, principalmente as emissões de carbono, as fontes de calor e os níveis de sonoridade;
- Redução dos tempos de viagens.

Descrição e concepção da proposta

O modelo operacional proposto é composto de um Serviço Básico “Tronco-Alimentado Flexível” com integração entre linhas alimentadoras e troncais; com integração aberta e temporal; e pelas linhas de transporte público coletivo que atendem aos usuários das cidades do Eixo Sul e do Entorno Sul com destino ao Plano Piloto.



INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES DA PROPOSTA	
A proposta apresenta compatibilidade com o Plano Diretor?	(X) Sim () Não
Qual o artigo do Plano Diretor explicita esta compatibilidade?	Os artigos 18 a 22 do PDOT, Lei Complementar 803/2009
Transcreva o trecho do Plano Diretor que apresenta esta compatibilidade	<p>O Plano Diretor de Ordenamento Territorial do DF, aprovado pela Lei Complementar nº 803 de 25.04.2009 estabelece as seguintes estratégias de mobilidade (art. 18):</p> <p>I – garantir a acessibilidade universal dos usuários ao sistema de transporte coletivo;</p> <p>II – promover a prioridade para o transporte coletivo e para o transporte não motorizado em relação ao motorizado individual, especialmente na circulação urbana;</p> <p>III – universalizar o atendimento, respeitando os direitos e divulgando os deveres dos usuários do sistema de transporte;</p> <p>IV – promover a implementação da integração multimodal dos serviços do sistema de transporte coletivo;</p> <p>V – instituir um processo de planejamento de transporte integrado ao planejamento do desenvolvimento urbano e rural;</p> <p>VI – promover a qualidade ambiental, efetivada pelo controle dos níveis de poluição e pela proteção do patrimônio histórico e arquitetônico;</p> <p>VII – assegurar que os usuários dos serviços de transporte coletivo sejam tratados com urbanidade;</p> <p>VIII – promover a modernização e a adequação tecnológica dos equipamentos de controle, de gestão e de operação dos serviços de transporte;</p> <p>IX – reconhecer, para fins de planejamento integrado, a Rede Estrutural de Transporte Coletivo, indicada no Anexo II, Mapa 3 e Tabela 3A, desta Lei Complementar.</p> <p>O artigo 19 cita que "A Rede Estrutural de Transporte Coletivo tem como função propiciar os deslocamentos da população entre as principais localidades do território, considerando diferentes modalidades e capacidades, segundo a seguinte macro-hierarquia:</p> <p>I – primária: vias utilizadas para o transporte coletivo de alta capacidade, destinadas à articulação de grandes núcleos urbanos e do entorno imediato,</p>



	<p>com prioridade desta categoria sobre as demais, incluindo-se nesta classificação o sistema metroviário, conforme Anexo II, Mapa 3 e Tabela 3A, desta Lei Complementar;</p> <p>II – secundária: vias utilizadas para o transporte coletivo de alta e média capacidade, destinadas à integração dos núcleos urbanos no território, interligando-se à rede viária primária, com prioridade desta categoria sobre as de menor capacidade, conforme Anexo II, Mapa 3 e Tabela 3A, desta Lei Complementar;</p> <p>III – terciária: vias utilizadas para o transporte coletivo de média capacidade, destinadas à integração de localidades internas aos núcleos urbanos, interligando-se à rede secundária, com prioridade desta categoria sobre as de menor capacidade, conforme Anexo II, Mapa 3 e Tabela 3A, desta Lei Complementar.</p>
<p>A proposta apresenta compatibilidade com Plano de Transportes Integrado, Plano de Mobilidade?</p>	<p>(X) Sim () Não</p>
<p>Qual item explicita esta compatibilidade?</p>	<p>Artigos 14, 15, 16 e 24 do Projeto de Lei nº 240/2011 convertido em Lei (Nº 4.566, de 04 de maio de 2011)</p>
<p>Transcreva o trecho que apresenta esta compatibilidade?</p>	<p>Art. 14, Lei 4.566/2011: “Art. 14. O PDTU/DF estabelece os seguintes objetivos para o transporte público coletivo: I – instituir sistema de gestão compartilhada do sistema de transporte integrado entre o Distrito Federal e municípios do Entorno, compatível com as especificidades dos gestores envolvidos; II – buscar a utilização de tecnologia adequada a cada segmento da demanda; III – implementar sistema eficiente de informação ao usuário, de forma a permitir a compreensão do sistema e seu uso racional, com prioridade para as pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida; IV – implantar bilhetagem informatizada que permita maior flexibilidade nas integrações, bem como maior controle do sistema; V – implantar controle e monitoração operacional por meio do Sistema Inteligente de Transporte – ITS; VI – priorizar a circulação dos coletivos em relação aos automóveis, com a implantação de sistema de controle e coordenação semaforica e de faixas exclusivas e prioritárias ao transporte coletivo;</p>

	<p>VII – facultar a acessibilidade por meio de rede de calçadas e de ciclovias seguras e confortáveis;</p> <p>VIII – melhorar a gestão do transporte coletivo, com o fortalecimento institucional do órgão gestor;</p> <p>IX – adequar a infraestrutura de apoio, com acessibilidade universal, à operação do transporte coletivo;</p> <p>X – estabelecer alternativas de integração que reduzam o custo e o tempo de deslocamento para maior número de usuários;</p> <p>XI – implantar mecanismos de controle e monitoramento de custos e receitas visando otimizar os ajustes financeiros entre gestores e operadores do sistema integrado;</p> <p>XII – atender as necessidades básicas de transporte coletivo das comunidades das zonas rurais.”</p>
<p>Após conclusão do pleito o empreendimento operará em funcionalidade plena, independente de outras ações ou etapas futuras?</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não</p> <p>Quais ações ou etapas futuras? As linhas do Eixo Sul serão operadas através de concessão e incluirá o fornecimento dos veículos.</p> <p>Data prevista para plena operacionalidade: 01/04/2014</p>
<p>O Sistema proposto compõe rede integrada de transporte público coletivo local, e se for o caso, com a rede metropolitana?</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Sim Descreva sucintamente o funcionamento da rede integrada O Sistema será implantado com alimentação do serviço troncal ao longo dos corredores através das estações de integração e utilização do sistema de bilhetagem eletrônica possibilitando a integração modal e intermodal.</p> <p><input type="checkbox"/> Não</p>
<p>O sistema proposto prevê integração física e tarifária?</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Sim Descreva como é feita a integração Construção de novos terminais de integração física e operacional e utilização do sistema de bilhetagem eletrônica possibilitando a integração modal e intermodal (metrô).</p> <p><input type="checkbox"/> Não</p>
<p>Após conclusão do pleito o Sistema proposto possuirá sustentabilidade operacional?</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não</p>
<p>Quem será responsável pela gestão do sistema?</p>	<p>Secretaria de Estado de Transportes do Governo do Distrito Federal</p>
<p>Tem previsão de subsídio para operação</p>	<p>Sim</p>



do sistema?	
Fontes de recursos	Governo do Distrito Federal, Receitas Tarifárias e Receitas Não Operacionais
A proposta garante a integração com sistemas não-motorizados de forma segura e socialmente inclusiva?	(X)Sim De que forma? Estações acessíveis às pessoas portadoras de deficiência física, pedestres e ciclistas, providas também com bicicletários e paraciclos. Os dispositivos empregados na implantação das paradas/estações, tais como abrigos, mobiliários urbanos, sinalização e comunicação visual do corredor, possibilitam maior facilidade de identificação, segurança e conforto na movimentação de usuários e pedestres de forma geral, sendo elementos fundamentais para o desempenho adequado e com sucesso da medida implantada. ()Não
O Sistema de transporte público coletivo proposto é compatível com a demanda local?	(X)Sim ()Não
Qual a demanda atual? (pass/hora/sentido)	67.000 Viagens/Dia
Qual o percentual anual de aumento de demanda? (%)	0.12
Qual a demanda máxima do projeto? (pass/hora/sentido)	20.000 Passageiros/Hora
Essa obra complementa ou integra outros programas e ações lastreados com recursos da União ou outras fontes?	(X)Sim Qual? Plano Diretor de Transporte urbano do DF, Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal - PTU, Metrô e Sistema de Metrô Leve de Brasília Nº do Contrato 010/2009 ()Não
O empreendimento proposto está inserido em um Sistema de Integração tarifária?	(X)Sim ()Não
O sistema existente funciona com bilhetagem eletrônica?	()Sim (X)Não
O sistema proposto prevê implantação de bilhetagem eletrônica?	(X)Sim ()Não
Após a conclusão da obra ocorrerá impacto tarifário positivo?	(X)Sim ()Não
O Sistema proposto beneficia os deslocamentos de população de baixa	(X)Sim ()Não

renda e grande adensamento populacional?	
O empreendimento utiliza tecnologia, mão-de-obra e equipamento nacionais?	(X)Sim ()Não
O sistema de transporte proposto utiliza que tipo de energia?	Combustão Interna
O projeto possui faixas de ultrapassagem?	(X)Sim ()Não
Há implantação de baias de acesso para embarque e desembarque de passageiros?	(X)Sim ()Não
A proposta abrange a construção ou melhoria de Terminais?	(X)Sim ()Não
Haverá utilização de área de leito carroçável existente?	(X)Sim ()Não
Haverá abertura de via nova?	(X)Sim ()Não
Haverá ampliação de via existente?	(X)Sim ()Não
Há implantação de ciclofaixa/ciclovía?	()Sim (X)Não
A cobrança do sistema será interna ou externa ao veículo?	()Interno (X)Externo
O sistema prevê pontos de parada no nível do piso do ônibus?	(X)Sim ()Não

PARA MODALIDADE: Equipamentos Visando Integração, Controle e Modernização dos Sistemas de Transporte Público Coletivo

Objeto proposto	
Especificações técnicas	
Qual modalidade de Sistema de Transporte os equipamentos serão utilizados?	() Metrô () Trem Urbano () VLT () Aeromóvel () Monotrilho () Outro
Existe Termo de Referência?	() Sim Data de elaboração ou da última revisão (/ /) () Não
Caracterização do problema abordando as atuais condições	
Compatibilizar a proposição com as diretrizes do Plano de Transporte Integrado, Plano de Mobilidade ou Instrumento Equivalente	
Justificar a escolha deste Equipamento	

Descrição e concepção da proposta	
Justificar a viabilidade técnica-econômica	
Situação prevista após conclusão do empreendimento	
Informações de operação e manutenção do Equipamento Proposto	
Prazo para aquisição dos equipamentos (meses)	
COMPOSIÇÃO DE INVESTIMENTOS	

SERVIÇO	Und.	Quant.	Subtotal
Serviços Técnicos e Administrativos *	vb	1	R\$ 38.030.973,16
Estudos Preliminares	vb	1	R\$ 1.198.553,17
Anteprojeto	vb	1	R\$ 2.432.723,14
Estudo de viabilidade técnica	vb	1	R\$ 700.000,00
Estudo de viabilidade socioeconômica	vb	1	R\$ 332.723,14
Estudos Ambientais	vb	1	R\$ 193.000,00
Projeto de desapropriação	vb	1	R\$ 181.212,89
Trabalho Social	unid	32	R\$ 173.964,48
Consolidação do Projeto Básico	vb	1	R\$ 4.657.749,27
Projeto Executivo	vb	1	R\$ 10.348.433,97
Serviços preliminares (demolição, limpeza, remoção de lixo, remoção de vegetação e/ou entulho, etc)	vb	1	R\$ 13.610.061,00
Levanteamento do cadastro técnico do empreendimento	vb	1	R\$ 30.005,79
Movimentação de terra/Drenagem	m³	1.617.390,30	R\$ 48.893.708,77
Pavimentação asfáltica	m²	211.164,91	R\$ 38.250.411,80
Recapeamento			
Pavimentação em concreto	m³	312.651,14	R\$ 80.135.613,69
Guia e sarjeta	m	130.100,00	R\$ 5.259.943,00
Passeios	m²	523.319,33	R\$ 118.385.298,28
Rebaixamento de guias / Rampas	m	100.360,00	R\$ 11.209.836,14
Sinalização horizontal	m²	82.896,00	R\$ 3.470.985,59
Sinalização vertical	peças	473	R\$ 194.705,96
Sinalização semafórica	peças	150	R\$ 582.216,00
Centro de controle operacional + Sistemas	vb	1	R\$ 52.557.034,63
Paisagismo + material + assentamento + blocos	m²	55.967,82	R\$ 1.427.739,09
Quantidade área verde: 399.767,82			
Serviços Complementares (limpeza, remoção de entulho, etc) + Recuperação Ambiental	m²	250.000,00	R\$ 1.863.990,00
Obra de arte especial (desde que inserida nesta proposta de infraestrutura do sistema de transporte)	und	24	R\$ 168.498.543,84
Descrição: Pontes, Viadutos e Contenções de Terra			
Estações de embarque e desembarque para transporte público coletivo	und	15	R\$ 10.638.663,60
Passarela	und	15	R\$ 37.240.618,80
Extensão: Largura:			
Telecomunicação	vb	1	R\$ 49.158.053,68
Eletrificação	vb	1	R\$ 2.876.364,17
Veículos (exceto ônibus) + Equipamento (locação)	vb	1	R\$ 2.995.992,18
Desapropriações	und	32	R\$ 4.202.038,08
Outros itens de investimentos	vb	1	R\$ 14.667.469,60
Descrição: Mobilidade e Acessibilidade Urbana			
Descrição: Canteiro de Obras, Mobilização e Desmobilização de Obras,	vb	1	R\$ 24.653.564,60



Seguros, Operação e Manutenção do Canteiro de Obras e Administração Local			
Supervisão de Obras	vb	1	R\$ 12.342.233,49
Terminal Park Way	und	1	R\$ 23.936.433,00
TOTAL			R\$ 785.330.858,00

COMPOSIÇÃO DE INVESTIMENTO

QUADRO DE INVESTIMENTO - FINANCIAMENTO (FIN)			
Descrição do Objeto: Sistema de Transporte de Passageiros – Gama/Santa Maria/Plano Piloto - Projeto Eixo Sul – Vide Carta Consulta Eixo Sul Financiamento			
Valor contrapartida (R\$): 199.871.775,00			
DESCRIÇÃO DO SERVIÇO	Und.	Quant.	Subtotal (R\$)
1. PROJETO BÁSICO			
2. EQUIPAMENTOS DE ACESSIBILIDADE <i>(Estimativa de calçadas, ciclofaixas e cicloviás, unidade de elevadores, rampas e guias rebaixadas, passarelas, bicicletários, escadas rolantes e equipamentos para pessoas com deficiência ou restrição de mobilidade)</i>			
3...			
4...			
5...			
TOTAL			

QUADRO DE INVESTIMENTO - ORÇAMENTO GERAL DA UNIÃO (OGU)			
Descrição do Objeto: Terminal de Integração Park Way			
Valor Contrapartida (R\$): 2.393.643,00 Vide Carta Consulta Eixo Sul Park Way - OGU			
DESCRIÇÃO DO SERVIÇO	Und.	Quant.	Subtotal (R\$)
1. PROJETO BÁSICO			
2. EQUIPAMENTOS DE ACESSIBILIDADE <i>(Estimativa de calçadas, ciclofaixas e cicloviás, unidade de elevadores, rampas e guias rebaixadas, passarelas, bicicletários, escadas rolantes e equipamentos para pessoas com deficiência ou restrição de mobilidade)</i>			
3...			
4...			
5...			
TOTAL			

Obs¹: No preenchimento do Quadro de Investimento - QI, devem constar os itens PROJETO BÁSICO e EQUIPAMENTOS DE ACESSIBILIDADE

Obs²: Anexar cronograma atualizado e documentação complementar – mapas e descritivos - que facilitem na compreensão da divisão do empreendimento selecionado.

Brasília-DF, 31 de agosto de 2012.



 AGNELO QUEIROZ
 Governador



80140.001559/2012-33

MINISTÉRIO DAS CIDADES
Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana
Departamento de Mobilidade Urbana

Seleção PAC II Mobilidade Grandes Cidades**Carta-Consulta: 000107.02.73/2011-72****INFORMAÇÕES GERAIS**

Modalidade da Proposta:	(X) Implantação de Infraestrutura de Sistemas de Transporte Público Coletivo () Melhoria de Infraestrutura de Sistemas de Transporte Público Coletivo () Equipamentos Visando Integração, Controle e Modernização dos Sistemas de Transporte Público Coletivo.
Proponente:	(X) Governo Estadual/Distrital () Prefeitura Municipal

DADOS DA PROPOSTA

Estado:	Distrito Federal		
Município:	Brasília		
Nome Entidade:	Governo do Distrito Federal		
CNPJ:	00.394.601/0001-26		
Endereço da Sede:	Palácio do Buriti, Praça do Buriti, 1º Andar		
CEP:	70.075-900	Tel/Fax:	3961-4422 / 3961-5464
Representante Legal:	Agnelo Queiroz		
CPF Representante Legal:	196.676.555-04		
Responsável Proposta:	Cristiane Collet Battiston		
CPF Responsável Proposta:	033.637.299-01		
Cargo Responsável:	Coordenadora de Planejamento e Gestão da Casa Civil		
E-mail Responsável:	cristiane.battiston@buriti.df.gov.br		

DADOS FINANCEIROS

Valor do Financiamento (R\$):	517.477.350,00
Valor do Repasse - OGU (R\$):	148.463.277,80
Valor da Contrapartida (R\$):	59.735.256,20
Valor do Investimento (R\$):	725.675.884,00
Agente Operador e Financeiro:	Caixa Econômica Federal

Paula

INFORMAÇÕES DA PROPOSTA

PARA MODALIDADE: Implantação e Melhoria de Infraestrutura de Sistemas de Transporte Público Coletivo

Qual a ordem de prioridade desta proposta?	2
Titulo da Proposta	Sistema de Transporte de Passageiros - Projeto Eixo Oeste
Tipo de Sistema de Transporte	() Metrô () Trem Urbano () BRT () VLT () VLP () Aeromóvel () Monotrilho (X) Corredor Exclusivo de Ônibus
	() Outro. Qual?
Localização / Endereço	Estrada Parque Indústrias Gráficas (EPIG)/ Estrada do Setor Policial Militar (ESPM) - Plano Piloto - DF; Estrada Parque Taguatinga - EPTG (DF-085) - Guará / Taguatinga - DF; Avenida Central (Túnel) / Avenida Comercial / Avenida Samdu - Taguatinga - DF; Avenida Helio Prates - Taguatinga/ Ceilândia - DF; Av. Hélio Prates/ VC 311 (Setor Hab. Sol Nascente) - Taguatinga/ Ceilândia - DF
Localização Geográfica	
Latitude	15° 49' 59,16" a 15° 47' 11,13"
Longitude	48° 08' 42,79" a 47° 54' 34,49"
Existe Projeto?	(X) Sim Qual? Projeto Executivo Data de elaboração ou da última revisão do projeto (31/03/2011)
	() Não
Esfera do Licenciamento Ambiental	() Esfera Federal (X) Esfera Estadual / Distrital () Esfera Municipal.
Possui Licenciamento Ambiental (Protocolada solicitação no Órgao competente)	(X) Sim Qual? (X) Licença Prévia () Licença de Instalação () Licença de Operação () Outra
	() Não
Objeto da intervenção	
Implantação do Corredor Oeste de Transporte Público Coletivo com faixas exclusivas	
Caracterização do problema abordando as atuais condições	
Um dos problemas mais graves atualmente é a falta de priorização do transporte coletivo sobre o transporte privado, além de deficiências no modelo atual de operação. O compartilhamento de vias reduz o desempenho do sistema, impondo baixas velocidades e o conseqüente aumento do tempo de viagem, além da ocorrência de congestionamentos nos horários de pico. A baixa produtividade contribui para a exclusão de parte da população de baixa renda do acesso ao	

transporte público coletivo, devido ao resultante aumento da tarifa. A configuração atual resulta em atendimento "porta a porta", dada a falta de integração, com grande número de linhas, com veículos por vezes inadequados, dificultando o controle e fiscalização dos serviços. O conjunto atual de equipamentos urbanos não atende os requisitos de mobilidade. As obras propostas para o Corredor Oeste de Transporte Público Urbano se localizam na região que gera aproximadamente 50% da demanda de viagens no Distrito Federal, incluindo áreas de maior concentração populacional (em torno de 50%) onde parte significativa tem renda média baixa. As áreas atendidas integram um dos pólos geradores de tráfego de maior relevância e também de maior carregamento da rede de transporte coletivo nos horários de pico. A implantação deste corredor visa racionalizar o número de viagens, priorizar o transporte coletivo, integrar tecnologias de transporte, melhorar o conforto dos passageiros, fomentar o uso de transporte não motorizado e criar dispositivos para favorecer portadores de necessidades especiais, além de modernizar os dispositivos de controle e segurança viária para melhoria dos índices de acidentes nas vias do corredor.

Compatibilizar a proposição com as diretrizes do Plano de Transporte Integrado, Plano de Mobilidade ou Instrumento Equivalente

O Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do DF - PDTU/DF concluiu pela solução que considera investimentos nos serviços de transporte rodoviários e ferroviários, bem como no sistema viário. A operação das linhas de ônibus do serviço básico do STPC/DF passa a ser integrada, com modificação na configuração da rede, implantando um sistema tronco-alimentado que utiliza vias que possuem corredores exclusivos ou preferenciais para o transporte público coletivo. A recomendação no PDTU/DF para o Eixo Oeste inclui exatamente as intervenções ora propostas, significando que o presente projeto está totalmente compatível com o referido Plano.

Justificar a escolha deste empreendimento

A implantação das intervenções previstas para o Corredor Oeste se constitui em alternativa única como solução para o transporte público coletivo no eixo geográfico, selecionado a partir de características comuns das localidades urbanas atendidas, conforme estudos do PDTU. A priorização deste eixo se deve à importância exercida na demanda total, em termos populacionais, renda, número de viagens e carregamento do sistema de transporte coletivo. A realização deste empreendimento se apresenta como solução para uma parcela em torno de 40% das necessidades de transporte coletivo do Distrito Federal, além de ser implementada com uso de tecnologia nacional, com menor custo em relação a tecnologias mais avançadas como VLP, VLT ou metrô.

Descrição e concepção da proposta

A concepção da proposta se baseia na implantação de 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. O Corredor Oeste será o principal eixo de transporte público do Distrito Federal, por atender a área mais populosa, composta pelas Regiões Administrativas de Brazlândia, Ceilândia, Taguatinga, Samambaia, Vicente Pires e Guará. O corredor se desenvolve pelas vias Hélio Prates, Comercial, Central – Túnel em Taguatinga, Estrada Parque Taguatinga (EPTG), Estrada Setor Policial Militar (ESPM) e a Estrada Parque Indústrias Gráficas (EPIG). O principal objetivo é a revitalização destas vias para implantação de faixa exclusiva/preferencial para o transporte coletivo.

Justificar a viabilidade técnica-econômica (comparar com outros modos de transporte considerando investimentos e receitas)	
Os estudos do PDTU realizaram avaliação técnica com base na simulação das alternativas do sistema completo para os horizontes 2010 e 2020. A partir do cronograma de implantação e do orçamento de cada alternativa foi realizada a avaliação econômica por métodos e multicritérios largamente empregados em estudos desta natureza. Os indicadores econômicos (TIR, B/C, B-C) mostraram a alternativa mais viável para o sistema como um todo, onde nenhuma das alternativas poderia prescindir da implantação das intervenções no Corredor Oeste. No estudo foi considerada a integração operacional e tarifária com outros modos de transporte já existentes no sistema.	
Situação prevista após conclusão do empreendimento. (Descrever os benefícios a serem alcançados após a conclusão do objeto do financiamento)	
A avaliação dos benefícios nos anos horizonte foi realizada através da modelagem do sistema, não somente no Distrito Federal, mas também no Entorno, pela projeção da demanda tanto para o transporte coletivo quanto para individual. A avaliação econômica recomenda a alternativa com maior Valor Presente do Benefício Total. Entretanto a avaliação multicriterial aponta outros indicadores com os seguintes benefícios: incentivo ao desenvolvimento urbano, valorização de áreas adjacentes, redução da emissão de poluentes, revitalização das áreas, aumento do nível de conforto e regularidade, aumento da velocidade média do transporte coletivo, redução do tempo total de acesso à rede (tempo à pé e tempo de espera), menor consumo de energia não renovável e maior atratividade ao usuário.	
Prazo para execução do empreendimento (meses)	42
INFORMAÇÕES COMPLEMENTARES DA PROPOSTA	
O proposta apresenta compatibilidade com o Plano Diretor?	(X) Sim () Não
Qual o artigo do Plano Diretor explicita esta compatibilidade?	Artigos 8º, 18, 20, 22 e 104 da Lei Compl 803/2009
Transcreva o trecho do Plano Diretor que apresenta esta compatibilidade	Art. 8º São objetivos gerais do PDOT: ... VIII – promoção da mobilidade urbana e rural, de modo a garantir a circulação da população por todo o território do Distrito Federal; ...
A proposta apresenta compatibilidade com Plano de Transportes Integrado, Plano de Mobilidade?	(X) Sim () Não
Qual item explicita esta compatibilidade?	Artigos 14, 15, 16 e 24 a Lei nº 4.566, de 05 de maio de 2011, publicado o Diário Oficial do Distrito Federal Nº 85 de 5/05/2011.
Transcreva o trecho que apresenta esta compatibilidade?	Art.14: Estabelece os objetivos para o transporte público coletivo; Art. 24: Trata dos objetivos fundamentais do sistema viário.
Após conclusão do pleito o empreendimento operará em funcionalidade plena, independente	(X) Sim
	() Não Quais ações ou etapas futuras?

de outras ações ou etapas futuras?	
	Data prevista para plena operacionalidade 01/12/2016
O Sistema proposto compõe rede integrada de transporte público coletivo local, e se for o caso, com a rede metropolitana?	<input checked="" type="checkbox"/> Sim Descreva sucintamente o funcionamento da rede integrada Modo operacional com linhas troncais, alimentadoras e distribuidoras integradas; implantação da integração aberta e temporal; redução dos intervalos entre veículos; utilização de veículos com tecnologia; articulação com entorno para o sistema integrado. <input type="checkbox"/> Não
O sistema proposto prevê integração física e tarifária?	<input checked="" type="checkbox"/> Sim Descreva como é feita a integração A integração permitirá que o usuário utilize mais de uma linha com o pagamento de uma tarifa de integração. A integração será efetivada à medida que ocorra a implantação dos corredores do sistema troncal e dos novos terminais e estações do metrô. <input type="checkbox"/> Não
Após conclusão do pleito o Sistema proposto possuirá sustentabilidade operacional?	<input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
Quem será responsável pela gestão do sistema?	A Autarquia Transporte Urbano do Distrito Federal - DFTRANS, órgão vinculado à Secretaria de Transportes do Distrito Federal
Tem previsão de subsídio para operação do sistema?	Não
Fontes de recursos	Tarifa e Fundo de Transporte
A proposta garante a integração com sistemas não-motorizados de forma segura e socialmente inclusiva?	<input checked="" type="checkbox"/> Sim De que forma? Implementação de bicicletários, rampas de acesso e passarelas. <input type="checkbox"/> Não
O Sistema de transporte público coletivo proposto é compatível com a demanda local?	<input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
Qual a demanda atual? (pass/hora/sentido)	101.183
Qual o percentual anual de aumento de demanda? (%)	3
Qual a demanda máxima do projeto? (pass/hora/sentido)	121.419
Essa obra complementa ou integra outros programas e ações lastreados com recursos da União ou outras fontes?	<input checked="" type="checkbox"/> Sim Qual? Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal - PTU/DF (BID). Contrato nº 1957 <input type="checkbox"/> Não

Tauã



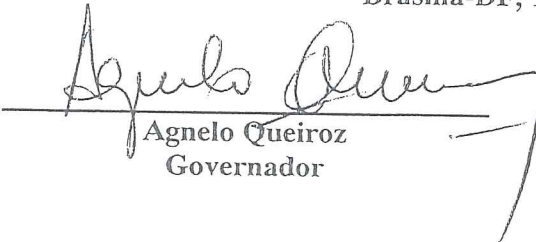
O empreendimento proposto esta inserido em um Sistema de Integração tarifária?	<input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
O sistema existente funciona com bilhetagem eletrônica?	<input type="checkbox"/> Sim <input checked="" type="checkbox"/> Não
O sistema proposto prevê implantação de bilhetagem eletrônica?	<input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
Após a conclusão da obra ocorrerá impacto tarifário positivo?	<input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
O Sistema proposto beneficia os deslocamentos de população de baixa renda e grande adensamento populacional?	<input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
O empreendimento utiliza tecnologia, mão-de-obra e equipamento nacionais?	<input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
O sistema de transporte proposto utiliza que tipo de energia?	Combustível biodiesel (B5)
O projeto possui faixas de ultrapassagem?	<input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
Há implantação de baias de acesso para embarque e desembarque de passageiros?	<input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
A proposta abrange a construção ou melhoria de Terminais?	<input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
Haverá utilização de área de leito carroçável existente?	<input type="checkbox"/> Sim <input checked="" type="checkbox"/> Não
Haverá abertura de via nova?	<input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
Haverá ampliação de via existente?	<input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
Há implantação de ciclofaixa/ciclovia?	<input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não
A cobrança do sistema será interno ou externo ao veículo?	<input checked="" type="checkbox"/> Interno <input checked="" type="checkbox"/> Externo
O sistema prevê pontos de parada no nível do piso do ônibus?	<input checked="" type="checkbox"/> Sim <input type="checkbox"/> Não

COMPOSIÇÃO DE INVESTIMENTOS

SERVIÇO	Und.	Quant.	Subtotal (R\$)
Estudos Preliminares			
Anteprojeto			
Estudo de viabilidade técnica			
Estudo de viabilidade socioeconômica			
Estudos Ambientais			

Projeto de desapropriação			
Trabalho Social			
Consolidação do Projeto Básico			
Projeto Executivo			
Serviços preliminares (demolição, limpeza, remoção de lixo, remoção de vegetação e/ou entulho, etc)	m2	1.610.000	4.089.400,00
Levantamento do cadastro técnico do empreendimento			
Movimentação de terra/Drenagem			
Pavimento (implantação ou manutenção)			
Pavimentação asfáltica	m2	1.768.000	158.693.716,60
Recapeamento asfáltico	m2	500.000	18.965.000,00
Pavimentação em concreto	m3	14.385	11.619.339,90
Guia e sarjeta			
Passeios			
Rebaixamento de guias / Rampas			
Sinalização horizontal	m2	192.000	6.497.280,00
Sinalização vertical	Un.	410	44.153,00
Sinalização semafórica	Un.	224	8.191.904,00
Centro de controle operacional			
Bicicletário			
Nº de bicicletas a serem guardadas :			
Passarela			
Extensão: 5 unidades de 50 m de comp/3m de Largura	m	250	3.900.000,00
Paisagismo			
Quantidade área verde:			
Serviços Complementares (limpeza, remoção de entulho, etc)			
Superestrutura			
Descrição: Túnel	Un.	1	142.911.272,00
Obra de arte especial (desde que inserida nesta proposta de infraestrutura do sistema de transporte)			
Descrição: viadutos	Un.	12	35.700.000,00
Estações de embarque e desembarque para transporte público coletivo			
Descrição (reforma ou construção): Construção			
Telecomunicação			
Eletrificação			
Veículos (exceto ônibus)			
Desapropriações			
Outros itens de investimentos			
Descrição: drenagem	Un.	1	166.336.743,50
Descrição: ciclovia	km	17	3.390.004,00
Descrição: Remanejamento de redes / interferências	Un.	1	69.797.071,00
Descrição: Compensação Ambiental	Un.	1	3.540.000,00
Descrição: Acessibilidade / Paisagismo	Un.	1	70.000.000,00
Fiscalização das Obras	-	-	22.000.000,00
TOTAL			725.675.884,00

Brasília-DF, 11 de setembro de 2012.


Agnelo Queiroz
Governador