

Ao Protocolo Legislativo para registro e, em
seguida à CEOP e CCL -
Assessoria de Plenário e Distribuição

Brasília/DF, 15 de setembro de 2008.

MENSAGEM
N.º 297/08

Em, 17/09/08

Assessoria de Plenário e Distribuição

Em 16/09/08

LIDO

[Assinatura]
Itamar Augusto Lima
Chefe da Assessoria
Matr. 10694-34

[Assinatura]
Assessoria do Plenário

Excelentíssimo Senhor Presidente da Câmara Legislativa do Distrito Federal,

Tenho a honra de dirigir-me a Vossa Excelência e a seus ilustres Pares a fim de submeter à apreciação dessa Casa Legislativa o Projeto de Lei, em anexo, que trata do pedido de autorização para que o Distrito Federal possa contratar operação de crédito externo com o Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID, no valor de até US\$ 268.000.000,00 (duzentos e sessenta e oito milhões de dólares dos Estados Unidos da América), destinada a financiar a execução do projeto de implantação de um sistema de transporte de alta capacidade de atendimento no eixo-sul de transporte desta capital, denominado **Programa de Transporte Eixo-Sul – VLP Gama-Santa Maria**, ao qual foram acrescentados até dez pontos percentuais, para suprir casos fortuitos, a exemplo de alteração dos preços dos componentes do Programa e de variações cambiais.

2. O Sistema de Transporte do Eixo Sul, situado ao longo da via EPIA, é parte integrante do Programa Brasília Integrada e objetiva dotar as populações das cidades do Gama e de Santa Maria, além do Setor Park Way, que representam cerca de 11% da população do Distrito Federal, de um sistema de transporte moderno, rápido, confortável, confiável a custos reduzido. Além destas cidades, ao longo das BR-040, no âmbito do Distrito Federal, o Sistema de Transporte deverá atender também às populações residentes no Entorno que se deslocam regularmente dentro do Distrito Federal.

3. 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.

4. O Serviço contará com linhas troncais e expressas, que farão a ligação entre as Regiões Administrativas 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. A implantação do novo corredor deverá atender aos seguintes objetivos:

- Reduzir o tempo de espera, melhorando a oferta e a frequência das linhas;
- Racionalizar e reorganizar o serviço de ônibus, em função de redução de investimentos na quantidade de veículos requeridos;
- Reduzir o consumo de combustíveis, com diminuição e otimização do custo operacional, proporcionando uma melhor qualidade ambiental ao longo dos corredores de transportes e nas áreas adjacentes;

A Sua Excelência o Senhor
Deputado Distrital ALÍRIO DE OLIVEIRA NETO
Presidente da Câmara Legislativa do Distrito Federal
NESTA

[Assinatura]

REGIME DE
URGENCIA

ASSESSORIA DE PLENARIO
Recebi em 15/09/08 às 14:50
Assessoria Matr. 23.243-2

SEMPRE FEITO
23.243-2

Setor Protocolo Legislativo
PL Nº 988 / 2008

- Melhorar as condições do serviço prestado, permitindo o estabelecimento de nova imagem dos serviços ofertados à população;
- Criar eixos preferenciais para o transporte coletivo, com tratamento adequado e atendendo as necessidades de demanda;
- Garantir de prioridade para o transporte público em vias congestionadas; e
- Melhoria das ligações por transporte coletivo entre regiões da cidade.

5. O projeto promoverá intervenções na implantação da infra-estrutura viária, com destaque para os serviços de drenagem, pavimentação, edificações operacionais e sistema de controle na ligação Gama, Santa Maria e Plano Piloto, operando em corredores exclusivos com ônibus articulados.

6. Três linhas deverão chegar aos Terminais Asa Sul, Asa Norte e na Rodoviária do Plano Piloto. O sistema terá capacidade de atender a uma demanda de até 20 mil passageiros por hora.

7. O custo do projeto está estimado em US\$ 394 milhões. Deste total, 62% deverão ser financiados pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID, 20% correspondem à contrapartida do Governo do Distrito Federal e os 18% restantes terão a participação do setor privado, na aquisição de frota de veículos.

8. O **Programa de Transporte Eixo-Sul – VLP Gama-Santa Maria**, uma das ações (1794) do Programa 2800 – Transporte Seguro, está contemplado no Plano Plurianual do Distrito Federal para o período de 2008 a 2011, no Anexo de Metas e Prioridades da Lei de Diretrizes Orçamentárias para o exercício financeiro de 2009, na Proposta Orçamentária para 2009 e no Anexo V (Demonstrativo das Operações de Crédito) da Oitava Revisão, relativa ao período 2008-2010, do Programa de Reestruturação e Ajuste Fiscal do Distrito Federal- PAF/DF.

9. Em vista da importância e da premência da implementação das ações atinentes a este Projeto, visando a mitigação dos graves problemas de transporte que afligem esta capital federal, encareço a atenção de Vossa Excelência e seus Pares para, em consonância com o art. 73 da Lei Orgânica do Distrito Federal, propiciarem a tramitação, **em regime de urgência**, o Projeto de Lei, objeto desta Mensagem.

10. Por fim, visando disponibilizar maiores informações sobre o pleito ensejado, junto a esta Mensagem, cópia da Carta-Consulta enviada à Secretaria de Assuntos Internacionais- SEAIN, do Ministério de Estado de Planejamento, Orçamento e Gestão para análise e aprovação da preparação do Programa pela Comissão de Financiamentos Externos – COFIEIX e da Oitava Revisão do PAF DF.

11. Certo de que o assunto será favoravelmente acolhido por essa ilustre Casa de Leis, aproveito a oportunidade para renovar a Vossa Excelência, e aos demais Deputados, manifestação de alto apreço e distinta consideração.


JOSÉ ROBERTO ARRUDA
Governador do Distrito Federal

Setor Protocolo Legislativo
PL Nº 988 / 2008
Folha Nº 02 BIA

Autoriza o Poder Executivo a contratar empréstimo externo com o Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID e dá outras providências.

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

Art. 1º O Poder Executivo fica autorizado a contratar operação de crédito externo com o Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID, destinada a financiar a execução do Programa de Transporte Eixo-Sul – VLP Gama-Santa Maria, no valor de até US\$ 268.000.000,00 (duzentos e sessenta e oito milhões de dólares dos Estados Unidos da América).

Parágrafo único. A operação de crédito poderá ser contratada em modalidade que permita a conversão de taxas de juros e alteração da moeda contratual.

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

Art. 3º O Poder Executivo consignará nos orçamentos anuais e nos planos plurianuais do Distrito Federal, durante o prazo que vier a ser estabelecido para o financiamento, dotações suficientes para o pagamento das parcelas de amortização, juros e encargos acessórios, bem como para suprir os valores da contrapartida necessários à sua execução.

Art. 4º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.

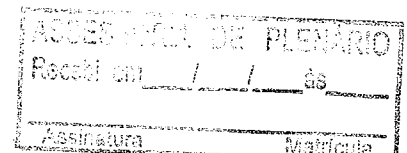
Art. 5º Revogam-se as disposições em contrário.

Brasília, de _____ de 2008.

120º da República e 49º de Brasília


JOSÉ ROBERTO ARRUDA

Setor Protocolo Legislativo
PL Nº 988 / 2008
Folha Nº 03 BIA





Governo do Distrito Federal
Secretaria de Estado de Transportes
Companhia do Metropolitano do Distrito Federal



Sistema de Transporte de Passageiros entre as Cidades do
Gama, Santa Maria e Plano Piloto

EIXO SUL

Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 988 / 2008

Folha Nº 04 BIA



Carta Consulta

Governo do Distrito Federal
Secretaria de Estado de Transportes
Companhia do Metropolitano do Distrito Federal

**Sistema de Transporte de Passageiros entre as Cidades do
Gama, Santa Maria e Plano Piloto**

EIXO SUL

Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 988 / 2008

Folha Nº 05 B7A

Carta-Consulta

Junho/2008

Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 988 / 2008

Folha Nº 06 DTA

APRESENTAÇÃO

O presente documento, denominado **Carta Consulta do Programa de Transporte de Passageiros entre as Cidades do Gama, Santa Maria e Plano Piloto – Eixo Sul**, contém o detalhamento da proposta desenvolvida pela Secretaria de Estado de Transportes do Distrito Federal, por meio da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal – METRÔ-DF, em conjunto com a Subsecretaria de Captação de Recursos Financeiros do Distrito Federal – SUCAP, visando à obtenção de recursos externos, provenientes do Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID, destinados à implantação pelo, Governo do Distrito Federal, de obras de infra-estrutura nas áreas de expansão urbana, no período de 2008 a 2010.

O **Eixo Sul** foi concebido pelo Governo do Distrito Federal, sob a ótica que a qualidade de vida urbana, a qualidade dos serviços de transporte público e a preservação do meio ambiente são pensadas na perspectiva do estabelecimento de procedimentos urbanos sustentáveis que assegure o desenvolvimento durável e a ampliação do direito à cidade.

Desta forma, o **Eixo Sul** deve ser percebido não apenas como um conjunto de obras de infra-estrutura que facilita o acesso aos serviços urbanos, mas também, como uma nova forma de pensar e produzir a cidade, onde instrumentos de planejamento e gestão e a participação e o controle social contribuam para o estabelecimento de uma nova cultura urbana, fundada na democracia e na afirmação dos direitos humanos enquanto condição fundamental para a convivência pacífica e harmônica na cidade.

Ao longo dos últimos 45 anos, o território do Distrito Federal sofreu transformações importantes, com uma expansão inesperada de sua população, que passou de 537,5 mil habitantes, em 1970, para 1,176 milhões de habitantes, em 1980, atingindo 2,051 milhões em 2000, sendo que hoje a população é de aproximadamente 2,3 milhões de pessoas, com características eminentemente urbanas. Sua frota de veículos atingiu a 1 milhão. Durante esse processo de crescimento, o território foi ocupado dentro de um modelo planetário, muito característico do Distrito Federal, tendo o Plano Piloto como pólo central e, à sua volta, diversos núcleos urbanos.

Neste contexto, apesar da cidade manter indicadores de renda, saúde e educação superiores aos de outras metrópoles do seu porte, emergem muitos problemas, sendo que o principal deles é, sem dúvida, a grande desigualdade de renda, que se reflete diretamente na estrutura territorial, e por consequência no sistema de transporte. As famílias de renda mais alta residem, em geral, no Plano Piloto ou em suas imediações, em espaços de baixíssimas densidades e qualidade superior; as mais pobres vivem nas áreas periféricas, também de baixa densidade demográfica, mas com qualidade de vida inferior.

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.

A presente Carta-Consulta trata-se do instrumento básico pelo qual a Comissão de Financiamentos Externos do Governo Federal (COFIEX) deverá analisar se o programa proposto é passível de financiamento externo por organismos internacionais. O documento foi elaborado segundo modelo próprio, independentemente de informações adicionais que possam ser solicitadas dadas às especificidades da proposta, e está distribuído em dois volumes. O volume principal é composto de seis blocos: Informações Gerais de sobre o Projeto da Operação de Crédito, Justificativas do Programa, Programa Proposto, Resultados Esperados, Benefício e Ônus do Programa, Estimativas de Custos do Programa, Operacionalização do Investimento, Informações do Mutuário, Executor e Co-Executor, Medidas Prévias à Execução, Detalhamento Financeiro e Contatos.

Setor Protocolo Legislativo

PL N° 988 / 2008

Folha N° 08 BTA.

SUMÁRIO

Sumário

1 - Informações Gerais.....	1
1.1 - Título do Projeto	2
1.2 - Custo Total e Fontes de Recursos.....	2
1.3 – Agências Financiadoras.....	3
1.4 - Mutuário.....	3
1.5 – Órgão Executor	3
1.5.1 - Órgãos Co-Executores.....	3
1.6 - Moeda.....	3
1.7 - Prazos de Execução.....	3
1.8. Justificativa para a Solicitação de Financiamento Externo.....	3
1.9. Justificativa para a Escolha do Agente Financeiro	4
2 - Justificativa do Programa.....	5
2.1 – Marco Conceitual.....	6
2.2 - Caracterização do Problema	7
2.2.1 - Antecedentes Históricos.....	7
2.2.2 – Plano Urbanístico de Brasília	9
2.2.3 – O Crescimento Urbano	12
2.3 - Caracterização Climática e Localização	17
2.3.1 Posição Geográfica e Extensão Territorial.....	17
2.3.2 Clima e Relevô	18
2.4. Caracterização Sócio-Econômica	19
2.4.1 - População e Densidade Demográfica.....	19
2.4.2 – Evolução Econômica.....	22
2.4.3 - Emprego e Ocupação.....	23
2.4.4 - Renda Domiciliar Mensal Média.....	27

2.5. Caracterização do meio físico.....	30
2.5.1. Geologia e Recursos Minerais.....	31
2.5.2. Solos.....	32
2.5.3. Águas Superficiais.....	32
2.6. Caracterização Ambiental.....	33
2.6.1. Aspectos Legais.....	34
2.6.2. Áreas de Proteção Ambiental.....	35
2.7. Caracterização Administrativa.....	37
2.8. Caracterização do Entorno do Distrito Federal.....	38
2.8.1. População e Extensão Territorial.....	41
2.8.2. Indicadores Sócio-Econômicos.....	43
2.8.3. Emprego e Ocupação.....	45
2.9 – Caracterização do Problema.....	45
2.10 – O Transporte no Distrito Federal e Entorno.....	46
2.10.1 - A Origem do Problema.....	48
2.10.2. Caracterização Institucional do Setor de Transportes Urbanos.....	52
2.10.3 - A Gestão do Transporte Urbano.....	52
2.10.4 - O Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal.....	55
2.10.5 - O Sistema Metroviário.....	57
2.10.6 - Demanda por Transporte Público.....	59
2.10.7 - Oferta de Transporte Público.....	61
2.10.8 – Estrutura Tarifária.....	63
2.10.9 – Infra-Estrutura de Apoio ao Transporte Coletivo.....	63
2.10.10 – Sistema Viário.....	64
2.10.10.1 - O Sistema Rodoviário.....	64
2.10.10.2 - O Sistema Viário Urbano.....	65
2.10.11 – Sistema de Trânsito.....	66
2.11 - O Planejamento dos Transportes no Distrito Federal.....	68

2.11.2 - Programa de Transporte Urbano.....	68
2.11.3 – Metrô Leve de Brasília	71
2.11.4 - Sistema de Transporte de Passageiros – Eixo Sul	74
3. Programa Proposto.....	76
3.1 – Características Gerais.....	77
3.2 – Caracterização da Demanda e Oferta	77
3.3 – Concepção do Sistema Proposto	80
3.3.1 - Definição do Modelo Operacional.....	81
3.3.2 - Alternativas de Traçado	82
3.3.3 - Parâmetros Operacionais e Nível de Serviço.....	84
3.3.4 - Modelagem das Alternativas.....	85
3.3.5 - Descrição das Alternativas.....	87
3.3.6 - Simulação das Alternativas.....	88
3.4 - Concepção Operacional.....	94
3.4.1 - Características do Modelo Operacional.....	94
3.4.2 - Caracterização dos Serviços	96
3.4.3 - Terminais e Estações de Transferência.....	98
3.5 - Caracterização Funcional do Corredor	102
3.5.1 - Trecho 01 - Gama	104
3.5.2 - Trecho 02 - Santa Maria.....	105
3.5.3 - Trechos 03 e 04 - Catetinho – EPIA	106
3.5.4 - Trechos 05 e 07 - EPIA Sul.....	107
3.5.5 - Trecho 06 - Terminal Asa Sul.....	108
3.5.6 - Trechos 08 e 09 - EPDB – EPAR – Rodoviária Plano Piloto.....	108
3.6 - Caracterização da Infra-Estrutura	108
3.6.1 - Drenagem.....	109
3.6.2 - Pavimento Flexível.....	109
3.6.3 - Pavimento Rígido	111

3.6.4 - Sinalização Viária.....	114
3.6.5 - Edificações.....	114
3.6.6 - Passarelas de Pedestres.....	115
3.6.7 - Obras de Arte Especiais.....	116
3.7 - Sistema Inteligente de Transporte.....	117
3.7.1 - Sinalização e Controle do Sistema.....	118
3.7.2 - Centro de Controle Operacional – CCO.....	119
3.7.3 - Sistema de Monitoramento e Identificação Veicular.....	121
3.7.4 - Sistema de Monitoramento de Imagens.....	122
3.7.5 - Sistema de Informações Dinâmicas.....	122
3.7.6 - Sistema de Gerenciamento Embarcado.....	123
4 - Resultados Esperados.....	126
4.1 - Urbanização e Melhoria da Qualidade de Vida.....	127
4.2 - Sistema de Transporte Urbano.....	127
5 – Benefícios e Ônus do Programa.....	128
5.1 – Benefícios Gerais.....	129
5.2 – Componente Social.....	129
5.3 – Ônus.....	130
6. Estimativa de Custos do Programa.....	131
7 - Operacionalização do Investimento.....	133
7.1 - Gerenciamento da Preparação do Programa.....	134
7.2 - Gerenciamento, Supervisão, Monitoramento e Avaliação do Programa.....	135
7.3 Operação e Manutenção das Obras e Equipamentos.....	135
8 - Informações Adicionais sobre o Mutuário, o Executor e os Co-executores.....	137
8.1 – Informação sobre o Mutuário.....	138
8.2 - Experiência do Mutuário.....	138
8.2.1 - Contrato nº 1957/OC-BR.....	138
8.2.2 - Contrato nº 7326/BR.....	138

8.2.3 - Contrato nº 526/OC-BR	139
8.2.4 - Contrato nº 1288/OC-BR.....	139
8.3 - Informações Financeiras	139
8.4 - Indicação das Contragarantias.....	139
8.5 - Identificação do Executor e dos Co-Executores	139
8.5.1 - Executor do Programa	140
8.5.2 - Órgãos Co-Executores	140
8.6 - Experiência do Executor e Co-Executores.....	142
8.7 – Fortalecimento Institucional do Executor e dos Co-Executores.....	142
9 – Medidas Prévias à Execução das Ações Previstas no Projeto.....	143
9.1 – Desapropriações.....	144
9.2 – Reassentamento Populacional.....	144
9.3 – Atos Legais	144
9.4 – Ações Previstas para a Implantação do Projeto	144
9.5 – Repasses de Recursos.....	144
9.6 – Participação da Sociedade Civil, Comunidade e/ou Fator Provado	145
9.7 – Consultoria, Assistência Técnica e Estudos.....	145
9.7.1 – Gastos Efetivados	145
9.7.2 – Novos Serviços	145
10 – Detalhamento Físico-Financeiro	146
10.1 - Cronograma Anual Físico Financeiro.....	147
10.2 – Fontes de Financiamento.....	147
11 – Contatos.....	149
11.1 Responsáveis pelos Contatos com a COFIEIX	150

Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 988 / 2008.

Folha Nº 14 BIA

1 - INFORMAÇÕES GERAIS

1.1 - Título do Projeto

Programa de Implantação do Sistema de Transporte entre as Cidades do Gama, Santa Maria e Plano Piloto – 1ª Etapa.

Título Abreviado: *Eixo Sul – 1ª Etapa.*

1.2 - Custo Total e Fontes de Recursos

O Custo do Programa de Implantação do Sistema de Transporte entre as Cidades do Gama, Santa Maria e Plano Piloto – 1ª Etapa está estimado em um total de R\$ 642.778 mil (seiscentos e quarenta e dois milhões e setecentos e setenta e oito mil reais).

A primeira etapa refere-se ao trecho entre Gama e Santa Maria até o Terminal Asa Sul e a Rodoviária do Plano Piloto, o qual será objeto da proposta de captação de recursos expressa nesta Carta Consulta. A etapa subsequente abrange o trecho entre a estação Shopping (EPIA) até o Terminal Asa Norte.

A 1ª Etapa está orçada em US\$ 394,5 milhões de dólares dos Estados Unidos da América e contará com financiamento externo de 62% do valor total, do Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID, enquanto os 20% restantes correspondem à contrapartida do Governo do Distrito Federal e 18% da participação do Setor Privado, conforme demonstrado no quadro de custos a seguir:

Discriminação	Valores		
	R\$ mil	US\$ mil	%
Fonte Externa			
BID	396.771	243.508	62
Subtotal (1)	396.771	243.508	62
Fontes Internas			
GDF	128.407	78.806	20
Setor Privado	117,600	72.174	18
Subtotal (2)	198,966	150.980	38
Total (1+2)	642,778	394,488	100

Taxa de Câmbio: US\$ 1,00 = R\$ 1.6294

Valores correspondentes à cotação do Banco Central do Brasil, em 30/05/2008.

1.3 – Agências Financiadoras

Para o financiamento do presente Programa, o Governo do Distrito Federal está realizando negociações com o Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID.

1.4 - Mutuário

O Governo do Distrito Federal será o mutuário da presente proposta de operação de crédito internacional e, conseqüentemente, a instituição responsável pelo pagamento do principal e dos demais encargos financeiros decorrentes da contratação do empréstimo externo.

1.5 – Órgão Executor

A execução do Programa ficará a cargo da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal – Metrô-DF

1.5.1 - Órgãos Co-Executores

Para a implementação das obras e serviços previstos no âmbito do Programa, o Metrô-DF, contará com o suporte dos seguintes órgãos co-executores:

- Secretaria de Estado de Transportes.
- Departamento de Trânsito do Distrito Federal – DETRAN/DF.
- Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTRANS
- Departamento de Estrada de Rodagem do Distrito Federal – DER/DF

1.6 - Moeda

Está prevista a contratação do financiamento em dólares dos Estados Unidos da América, por parte do BID.

Para a estimativa dos custos, foram consideradas as taxas de câmbio correspondentes à cotação do Banco Central do Brasil, em 30/05/2008:

$$US\$ 1,00 = R\$1.6294$$

1.7 - Prazos de Execução

A implantação e a operação do Sistema na parte relativa a 1ª Etapa está prevista para ser executada em 18 meses.

1.8. Justificativa para a Solicitação de Financiamento Externo

O Programa configura-se como um empreendimento complexo, seja por sua amplitude espacial, seja pela natureza e número de componentes operacionais. O financiamento externo propiciará importantes contribuições sob a forma de apoio técnico, com a incorporação de lições

aprendidas de experiências nacionais e internacionais, bem como, para gerenciamento, monitoramento e avaliação mais rigorosos e eficientes.

O aporte de recursos externos se justifica em função da insuficiência de fontes internas disponíveis para financiamento das ações propostas no âmbito do Programa. Outro fato que justifica o financiamento é a gravidade da situação problema que requer ações emergenciais, com aporte de recursos financeiros de elevada monta.

1.9. Justificativa para a Escolha do Agente Financeiro

A escolha do Banco Interamericano - BID justifica-se por tratar-se de organismo financeiro internacional que tem prestado significativo apoio ao desenvolvimento do Brasil, em especial ao Governo do Distrito Federal, e que acumula valiosa experiência no financiamento de destacados projetos de investimento, mormente na área de melhoria e expansão de sistemas de transporte e de infra-estrutura urbana. De forma correlata, o BID vem colaborando com o Governo do Distrito Federal em iniciativas que complementam o Programa ora proposto, tais como, o Programa de Transportes Urbanos do Distrito Federal, parte integrante do Programa Brasília Integrada.

Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 988 / 2008.

Folha Nº 17 BIA

Setor Protocolo Legislativo
PL Nº 988 / 2008
Folha Nº 18 BIA

2 - JUSTIFICATIVA DO PROGRAMA

2.1 – Marco Conceitual

O quadro crítico do transporte coletivo levou o Governo do Distrito Federal a formular o Programa Brasília Integrada, cujo objetivo geral é promover e qualificar a mobilidade urbana, por intermédio de políticas de transporte e circulação que visam garantir à população acessibilidade ao espaço urbano, através da priorização dos modos não motorizados e coletivos de transporte, que não gere segregações espaciais e seja socialmente inclusiva.

O Programa Brasília Integrada foi desenvolvido a partir de duas vertentes principais, às quais se associa uma vasta gama de medidas e ações que podem ser assim enunciadas:

- A implementação de um sistema integrado de transportes que possa oferecer aos usuários, especialmente aos de menor renda, serviços modernos e eficientes a custos adequados;
- A redução dos conflitos viários, aumentando a segurança do trânsito, com atenção para transportes não motorizados e para pedestres.

Os objetivos do Brasília Integrada deverão ser atingidos a partir da implementação dos seguintes projetos:

- Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal – PTU;
- Sistema de Metrô Leve de Brasília; e
- Sistema de Transporte de Passageiros Eixo Sul.

Além desses projetos, destacam-se ainda, as ações realizadas no âmbito do Metrô-DF, voltadas à conclusão da implantação da Linha 1 das ações de expansão do mesmo na área interna de Samambaia e o seu prosseguimento em direção a Asa Norte no Plano Piloto e a aquisição de novos trens para incremento da oferta atual.

O Programa Brasília Integrada, do qual Sistema de Transporte de Passageiros entre as Cidades do Gama, Santa Maria e Plano Piloto – Eixo Sul faz parte, vincula-se às políticas desenvolvidas pelo Governo do Distrito Federal cujo objetivo final é a melhoria da qualidade de vida da população do Distrito Federal. A intenção do Programa de Ação do Governo Arruda é o desenvolvimento sustentado entendido como um conceito em construção, mas que encontra consenso como forma de promoção do desenvolvimento que compatibilize as necessidades de crescimento econômico com redução da pobreza e conservação ambiental. Esse desafio implica assumir que os princípios e premissas que orientam a sua implementação dependem, antes de tudo, de um processo social em que os agentes sociais envolvidos pactuam, gradativamente, ações em torno de uma agenda, objetivando um futuro que se deseja sustentável.

A idéia de desenvolvimento humano aqui apresentada é consolidada por meio do IDH, índice desenvolvido para medir o estágio de desenvolvimento dos países em termos de expectativa de vida, educação e renda real ajustada. O IDH varia de zero a um, sendo classificado como alto quando for superior a 0,800, médio entre 0,500 e 0,799, e baixo quando inferior a 0,499. O IDH também está sendo utilizado no Brasil para avaliar o nível de desenvolvimento dos estados e municípios.

Destaca-se, contudo, que o conceito de desenvolvimento humano não é novo, apenas foi relegado a um plano secundário durante algumas décadas, com a tendência do predomínio das análises de desempenho econômico de projetos. A revalorização devolve ao desenvolvimento

humano lugar central no processo ao enfatizar o papel dos seres humanos como força motriz do desenvolvimento, tanto quanto, como seu principal beneficiário.

Dentre as metas constantes do Plano de Desenvolvimento Social e Econômico (Plano de Governo do então candidato a governador, José Roberto Arruda) destacava-se a criação de condições para reduzir os desníveis sociais e regionais e assegurar a todos os cidadãos igualdade de oportunidades, aumentando em 5% os índices de IDH do grupo de regiões administrativas cujo índice fosse menor ou igual que 0,826.

A partir dessa base conceitual, a proposta do Eixo Sul, juntamente com os demais projetos do setor transporte ancora-se nessa base conceitual. É a partir dela que será apresentado, no presente documento, o diagnóstico da situação problema, que permitirá a identificação das ações necessárias ao alcance dos objetivos pretendidos.

2.2 - Caracterização do Problema

Apresenta-se neste item, de forma resumida, a localização e as principais características do processo de constituição e urbanização do Distrito Federal e de suas áreas limítrofes, bem como a situação atual dos transportes públicos. A Figura 2.1 apresenta a localização do Distrito Federal, em relação ao Brasil.

O Distrito Federal é uma unidade especial da Federação, criada em 1957 e inaugurada em 1960, com objetivo de sediar os três Poderes da República. Havia a antevisão de que a cidade pudesse vir a funcionar como base para o desenvolvimento da região central do Brasil. Ao longo do tempo, o Distrito Federal não somente se afirmou como capital do país, mas, também, vem assumindo as funções de centro regional e centro metropolitano. A população do Distrito Federal é, hoje, a quinta maior das capitais do país, depois de São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte e Salvador. A região que circunda o Distrito Federal é denominada Entorno, que é por ele fortemente polarizada.

2.2.1 - Antecedentes Históricos

A implantação da Capital Federal na região central do País representou um marco estratégico no processo de integração do território e interiorização do desenvolvimento. A locação da nova capital em uma região de grande vazío demográfico ensejava que a mesma seria um fator de propulsão do desenvolvimento, não apenas nas áreas mais próximas, como também representava a busca de novas fronteiras de recursos.

A idéia de interiorizar a capital da República é antiga e, já em 1892, o Governo constituiu a Comissão Cruls para exploração e demarcação da área, determinada pela Constituição, da futura Capital no Planalto Central, resultando nos limites de um retângulo, com 5.783 km², conhecido como quadrilátero Cruls, onde hoje se localiza o Distrito Federal, sendo que, em 7 de setembro de 1922, data comemorativa do centenário da independência da Brasil, foi lançada a pedra fundamental, próxima à Planaltina, cidade colonial situada no interior do quadrilátero do Distrito Federal.

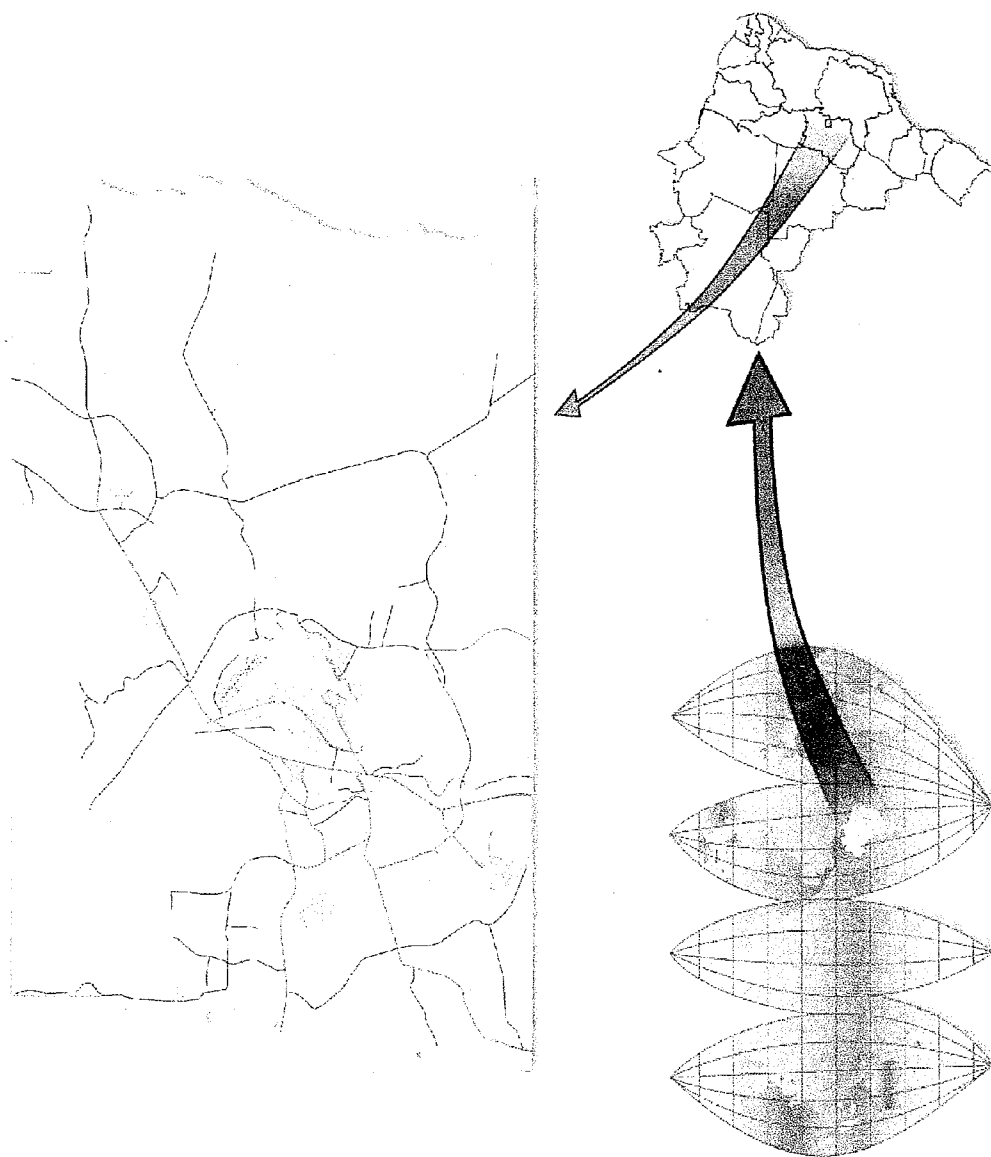


Figura 2.1 - Localização do Distrito Federal

Como a idéia de planejamento para o desenvolvimento econômico e social, assim como de planejamento urbano é recente no Brasil, as constituições até 1946 previam a intenção de interiorizar a capital, sem contudo, produzir qualquer efeito prático.

A primeira experiência de planejamento para o desenvolvimento posta em prática foi o "Plano de Metas", elaborado pelo Governo Juscelino Kubitschek (1956-1960), onde a construção de Brasília se caracterizava como a meta-síntese do mesmo. Eleito presidente, cumpriu a promessa de campanha eleitoral, determinando a realização do histórico concurso de projetos urbanísticos para escolha do Plano Piloto de Brasília, que foi vencido pelo urbanista Lúcio Costa. Na aceção do urbanista, a criação de Brasília não era uma decorrência do planejamento regional, mas o seu inverso, ou seja, a cidade viria induzir o desenvolvimento da região.

A construção de Brasília fazia parte de um conjunto de projetos de grande porte (estradas, portos hidroelétricas, sistemas de comunicação, etc), que vinham sendo propostos no contexto do estado brasileiro desde o início do século XX e, com mais intensidade, a partir de 1930. A principal motivação dizia respeito à ocupação, integração e segurança do território brasileiro, uma obsessão antiga que vinha do império e que se torna mais intensa depois de 1930 e agrava-se depois da segunda guerra, quando ficou patente a vulnerabilidade do território e as dificuldades de ligação entre o norte e o sul do país.

A construção de Brasília, na região do Planalto Central, então colocada como meta síntese de um conjunto de projetos que pretendiam a modernização do país, efetivava a intenção de se levar o desenvolvimento ao interior, região inóspita e esquecida, pelo fato de que a rede de cidades brasileiras estruturava-se basicamente colada ao litoral. O interior do País ficava praticamente marginalizado do processo de desenvolvimento. Como havia a intenção de acelerar o processo de desenvolvimento avançando para o interior, a construção de novas cidades passou a ser uma variável importante. A construção de Brasília foi proposta com este objetivo.

Brasília nasce sobre essas duas condicionantes: ser o centro administrativo do País e a razão do desenvolvimento da região central do país. Uma inversão, pois, como ressalta Lúcio Costa, o usual seria o desenvolvimento da região provocar o surgimento da cidade. A dupla função é evidenciada já no Relatório do Plano Piloto de Brasília,- texto de apresentação do projeto – quando o autor destaca os papéis de cidades, que corresponde às funções de Capital de um país com dimensões continentais e de urbes, cidade que abriga e atende às necessidades de sua população e mantém estreita ligação com a região em que está localizada.

2.2.2 – Plano Urbanístico de Brasília

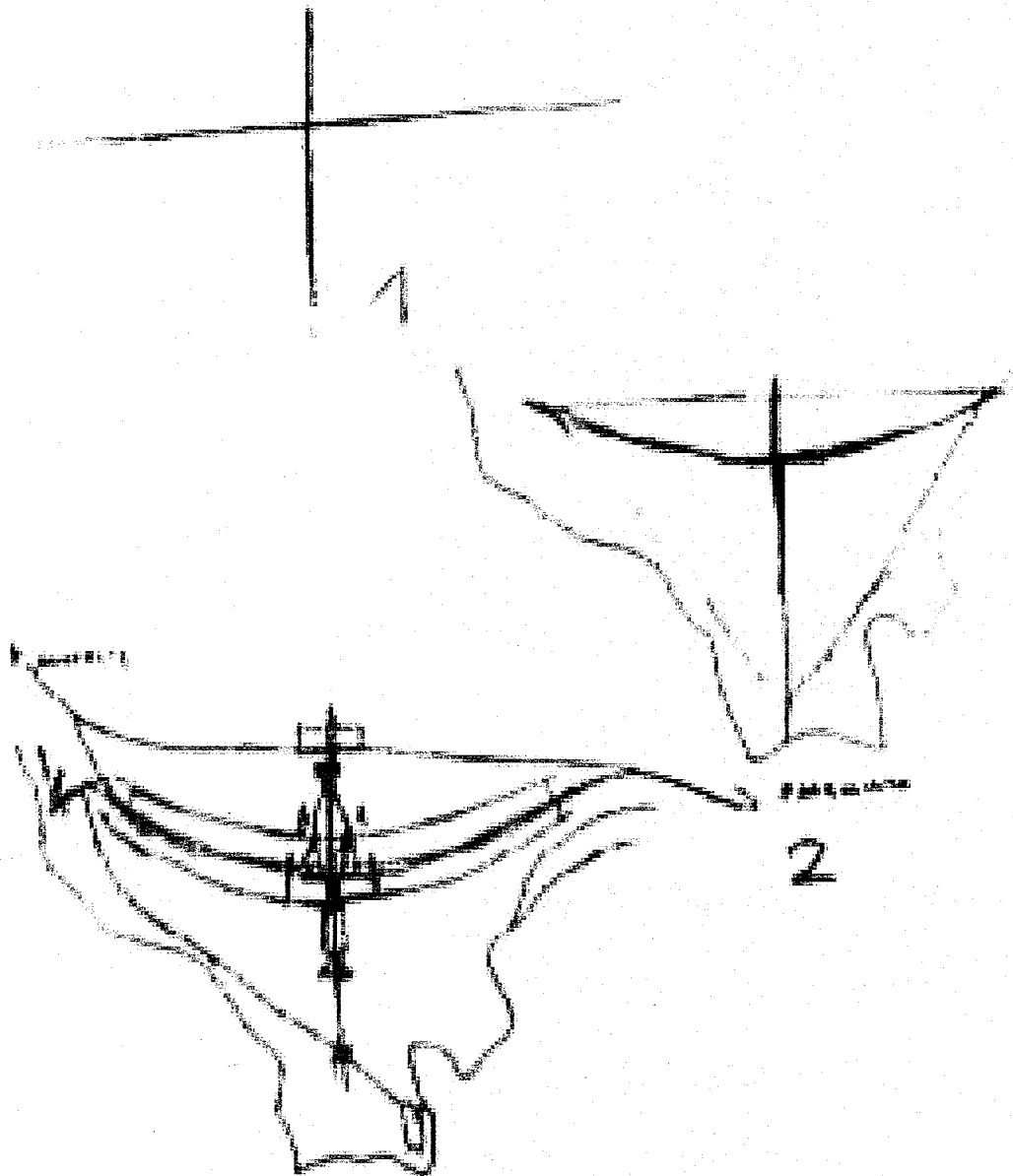
O desenho urbano da nova capital apoiou-se largamente nas idéias do CIAM (Congrés Internatinaux d`Architecture Moderne). Alguns estudiosos chegam a afirmar que Brasília é a versão mais completa do conjunto de idéias que os membros do CIAM - entre eles o famoso Le Corbusier - defendiam nos seus seminários e encontros sobre arquitetura moderna, realizados entre 1928 e 1960.

A idéia de dois grandes eixos viários (expressos) que se cruzam, Figura 2.2, a partir dos quais o tecido urbano se desenvolve; a definição das funções urbanas de moradia, trabalho, lazer e circulação, no âmbito de um zoneamento rígido, sem superposição de funções, são elementos fortes dessa identificação com o CIAM. Outros elementos derivados do momento histórico que envolve tanto o CIAM, quanto o surgimento de Brasília, também estão presentes: o racionalismo, a crença de que o conhecimento e o avanço científico estarão à disposição de todos mediante uma industrialização poderosa que produzirá uma era de bem-estar, sustentada pela máquina. Essa era visão que fascinava o mundo desde o Manifesto Futurista de Marinetti,

no início do século XX. Na concepção do projeto do Plano Piloto, são ainda perceptíveis as influências dos utopistas do início do século XIX. Há citações explícitas, intencionais ou não, a Tony Garnier e sua "Cité Industrielle", à Cidade Jardim de Ebenezer Howard e à Cidade Linear de Arturo Soria y Mata.

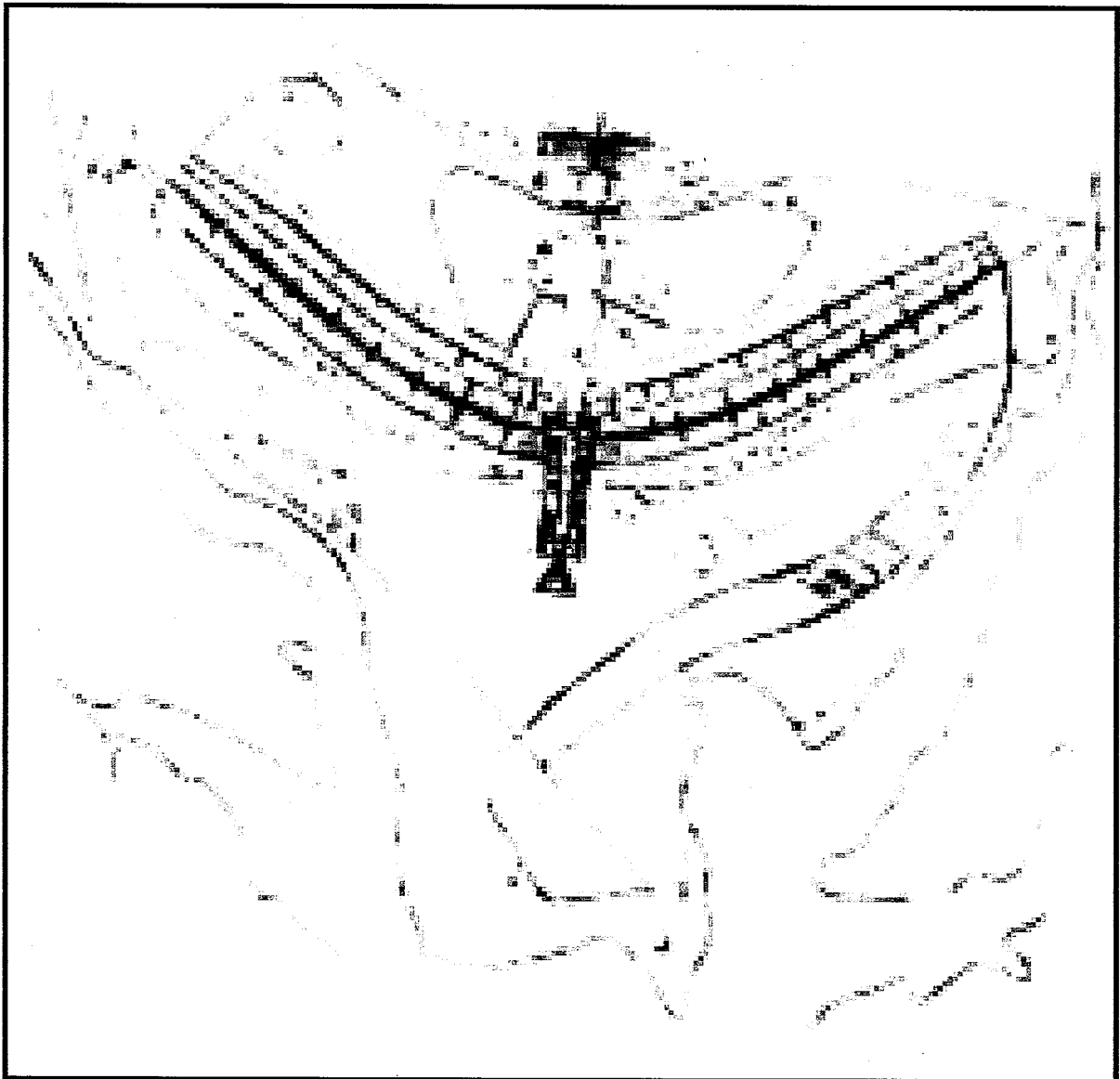
Finalmente, na definição do desenho - possivelmente, sob a influência do forte processo de industrialização que marcou os anos 50, principalmente na área automobilística - "houve o propósito de aplicar os princípios francos da técnica rodoviária - inclusive a eliminação dos cruzamentos - à técnica urbanística" (L. Costa - Relatório do Plano Piloto- 1957).

Figura 2.2 – Desenho do Plano Piloto – Lucio Costa



Assim, o conjunto de idéias, fatores históricos e teóricos, que ancoraram a concepção do Plano Piloto de Brasília, somados à sensibilidade de Lúcio Costa, Figura 2.3, tornaram a cidade o único exemplar de cidade-capital, projetada e construída segundo o ideário do Movimento de Arquitetura Moderna. Tais características levaram o Governo do Distrito Federal a expedir o Decreto 10.829/87, dando personalidade jurídica ao Documento "Brasília Revisitada 85-87: complementação, preservação, adensamento e expansão urbana e complementação", de Lucio Costa, que serviu de base para a declaração de Brasília como "Patrimônio Cultural da Humanidade" pela UNESCO, em 1987 e depois, para o Tombamento de Brasília, como Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, pelo Ministério da Cultura, em 1990, fundamentado no Decreto-Lei nº 25 e regulamentado pela Portaria 314 – IBPC de 1992.

Figura 2.3 – Desenho do Plano Piloto – Lucio Costa



2.2.3 – O Crescimento Urbano

A importância de Brasília não se estabeleceu com sua inauguração. Na década de 60 e parte dos anos 70, os esforços do Poder Público se voltaram enfaticamente para a consolidação da Capital, pela transferência dos principais órgãos da Administração Federal para o Planalto Central e pela conclusão das obras de construção do tecido urbano (urbes). Vencida a fase "Não vou prá Brasília"¹, a partir do início dos anos setenta e durante nos anos 80, as preocupações voltam-se para a cidade e seus problemas.

A proposta para o Plano Piloto de Brasília previa que somente quando a ocupação da cidade estivesse completa (500 mil habitantes) começariam a ser implantadas cidades-satélites. Essa forma de ocupação espacial, inicialmente pensada para o território do Distrito Federal, é alterada ainda antes de inauguração de Brasília. A inexistência de uma rede urbana capaz de dar suporte à construção da cidade propicia a criação das chamadas "invasões", que marcam, desde o início, a história da ocupação do território do Distrito Federal. Assim, devido às pressões exercidas pelo grande contingente migratório que chegava para apoiar a construção da Capital, são criados não só assentamentos provisórios, mas também a Cidade Livre, a Candangolândia, a Vila Planalto, a Vila Paranoá, o Acampamento da Telebrasilândia e a Vila Metropolitana, além de diversas "invasões", que quando erradicadas deram origem às primeiras cidades-satélites.

Supostamente, com o intuito de preservar as qualidades urbanísticas e ambientais do Plano Piloto e controlar a atração por ele exercida, criam-se, circundando-o, áreas de proteção que irão definir um cinturão verde, no qual a ocupação é coibida. As novas ocupações urbanas foram, então, localizadas fora da bacia do Paranoá. Esta política de ordenamento territorial, que institui um processo de segregação sócio-espacial planejado, vigorou ao longo das décadas de 60 e 70.

O processo dinâmico da expansão urbana, motivado pela posição de não permitir a "enquistação de favelas" devido à incapacidade do Plano Piloto de absorver as camadas mais pobres da população, fez surgir as cidades satélites, algumas, antes da inauguração da Capital, como: Núcleo Bandeirante (1957) São Sebastião (1957) e Taguatinga (1958) e outras logo após a inauguração, como: Sobradinho e Gama (1960). No final dos anos 60 e início dos 70 surgem o Guará I (1969) e o Guará II (1972), amplia-se Taguatinga (Setor F-Sul, Setores L-Norte e M-Norte) e, por iniciativa da Comissão de Erradicação de Invasões - CEI, surge a Ceilândia (1973), com a remoção de ocupações irregulares nas cidades satélites e no Plano Piloto.

O processo de expansão urbana continua na década seguinte com o adensamento das cidades do Núcleo Bandeirante, Taguatinga, Gama e Sobradinho; com a criação de Samambaia (1985) e as regularizações do Paranoá e Vila Planalto (1988). Em 1990, foi criado o Programa de Assentamento para Populações de Baixa Renda e é retomada a política de remoção de invasões. Acelera-se a ocupação de Samambaia, amplia-se a área urbana de Sobradinho, Gama, Guará II, Planaltina e São Sebastião; surgem Santa Maria e Riacho Fundo (1990), Vila Varjão recebe o seu primeiro projeto urbano em 1991 e são erradicadas as ocupações irregulares do Plano Piloto (CEUB, 310 Norte, Vila Planalto, Telebrasilândia). No final do período, surge a Vila Estrutural, às margens da Estrutural, originada pelos catadores de lixo do aterro sanitário local.

¹ Título de música de Billy Blanco que fez sucesso no Rio de Janeiro, no final na virada dos anos 50, cuja letra dizia: "Eu não sou índio nem nada/Não tenho orelha furada/Nem uso argola/Pendurada no nariz/Não uso tanga de pena/E a minha pele é morena/Do sol da praia onde nasci/E me criei feliz/Não vou, não vou pra Brasília/Nem eu nem minha família/Mesmo que seja/Pra ficar cheio da grana/A vida não se compara/Mesmo difícil, tão cara/Eu caio duro/Mas fico em Copacabana"

Até meados dos anos 90, a expansão se deu fortemente voltada para o atendimento da demanda residencial das populações pobres. Para as populações de rendas médias, ao longo da década 80/90, foi implantado somente o Setor de Habitações Coletivas – Áreas Octogonais Sul. O Setor Sudoeste e Águas Claras, também destinadas à classe média, surgem na década seguinte.

Ao longo da última década, a restrita oferta e o alto preço dos imóveis praticados no Distrito Federal facilitaram o surgimento de soluções alternativas, e às vezes irregulares, para atendimento da crescente demanda habitacional, notadamente para famílias de rendimentos médios. Surgem os condomínios em áreas de propriedade particular ou do poder público, não parceladas (próximas a Sobradinho, ao Jardim Botânico, ao Gama etc.); o parcelamento irregular de áreas rurais (Vicente Pires), ou condomínios de baixa renda também em áreas irregulares (Condomínio Prive, etc.). O processo de expansão urbana não é mais marcado somente pela questão habitacional, há uma significativa oferta de áreas para atividades econômicas (Pólo de Cinema, Porto Seco, Setores de Oficinas Sul e Norte), o governo volta-se para a execução de obras como o metrô, a construção da terceira ponte, a Ponte JK e obras viárias de grande porte.

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

A nova capital, idealizada para abrigar 500 mil habitantes até o ano 2000, chegou ao século XXI, com as pressões naturais do crescimento acelerado em sua periferia, atingindo o Plano Piloto uma população de 277.939 habitantes, de um total de 2.051.146 habitantes para o Distrito Federal (CENSO 2000). Destaca-se que a estimativa original feita para Brasília foi com base nos crescimentos populacionais verificados nas cidades de Belo Horizonte e Goiânia, que, assim como Brasília, foram cidades projetadas. A cidade de Belo Horizonte tinha em 1912 uma população de 40.000 habitantes e em 1950 uma população de aproximadamente 300.000 habitantes.

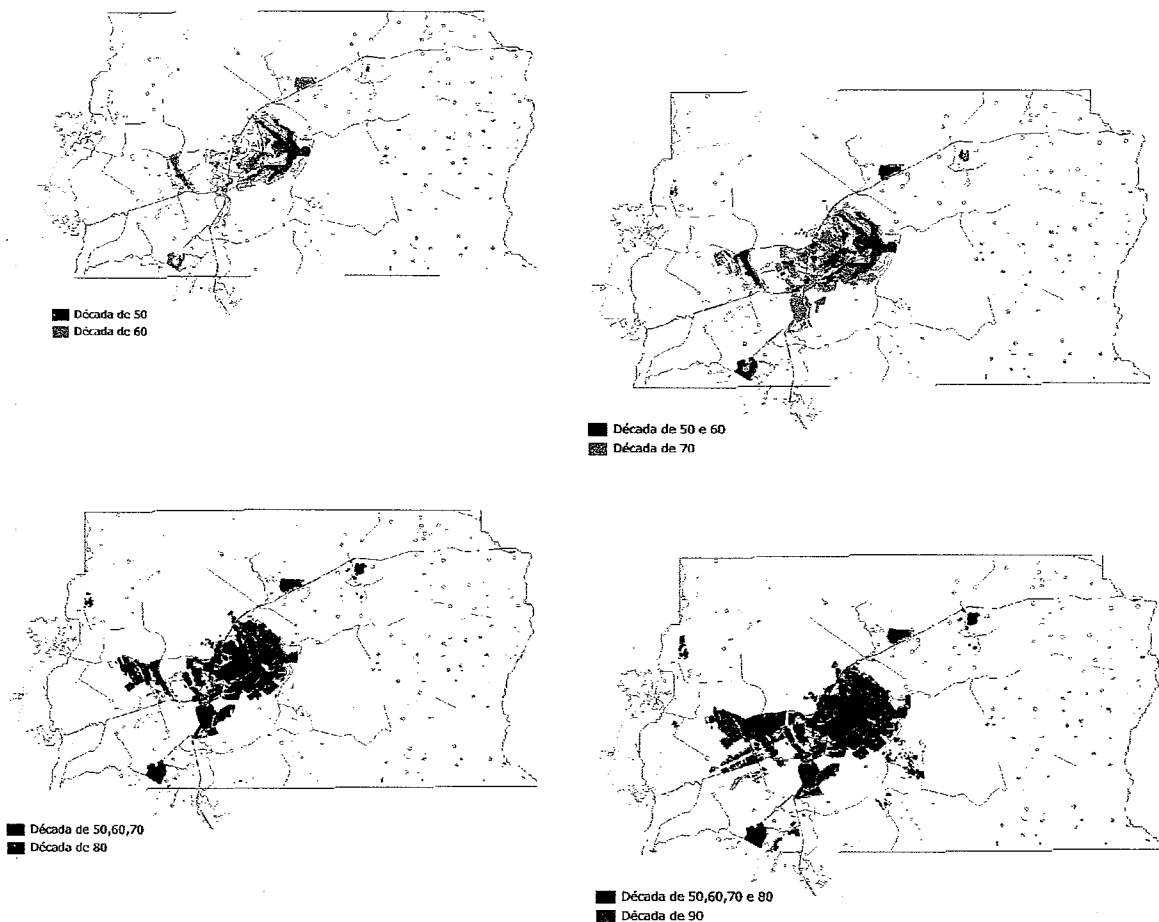
A Figura 2.4 apresenta a evolução do processo de urbanização ocorrida no Distrito Federal desde a época de sua implantação. De um modo geral, é possível afirmar que a ocupação do território do Distrito Federal, sob o ponto de vista urbano, pode ser aglutinada em 3(três) grandes períodos, que de certo modo se confundem com datas políticas marcantes, mas que demarcam na realidade a fase de implantação das bases físicas, a fase de consolidação da cidade como capital com grande expansão física e finalmente o período de desenvolvimento onde a cidade consolida-se como capital do país e prepara-se para ser um pólo regional:

- O primeiro período que vai de 1957 até 1968, é caracterizado pela implantação das bases físicas da cidade com a construção das obras essenciais ao funcionamento dos 3 (três) poderes da república. Nesta etapa é construída boa parte da Asa Sul e iniciada a ocupação de Taguatinga, Gama e Sobradinho. A região do entorno de Brasília, ou seja, os municípios mais próximos começam a sofrer um processo de parcelamento privado do solo para fins urbanos, mas sem a ocorrência, ainda, uma expansão significativa de sua população;
- O segundo período, entre 1968 e 1979, é caracterizado por uma expansão singular do território urbano, com a ocupação do Plano Piloto, a expansão expressiva das cidades de Taguatinga, Gama, Sobradinho e Ceilândia, e é marcado não somente pela oferta de habitações pelo poder público mas também pelo acréscimo de invasões e ocupações irregulares dos fundos de lotes. Neste período ocorre a expansão do Lago Sul e Lago Norte e surgem invasões no Plano Piloto. O Guará é construído e a Asa Norte começa a ser ocupada;

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

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

Figura 2.4 – Evolução da Ocupação Territorial do Distrito Federal



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

As Figuras 2.5 e 2.6 apresentam dados do IBGE para 2005 referentes à população e áreas do Entorno por sub-regiões, em conformidade com os eixos populacionais associados aos corredores de transporte usualmente considerados no Distrito Federal. Fazem parte principal do Entorno Norte os municípios de Planaltina de Goiás e Formosa; do Entorno Noroeste o município de Águas Lindas de Goiás; do Entorno Sudoeste o município de Santo Antônio do Descoberto e do Entorno Sul os restantes municípios de Novo Gama, Valparaíso de Goiás, Cidade Ocidental e Luziânia.

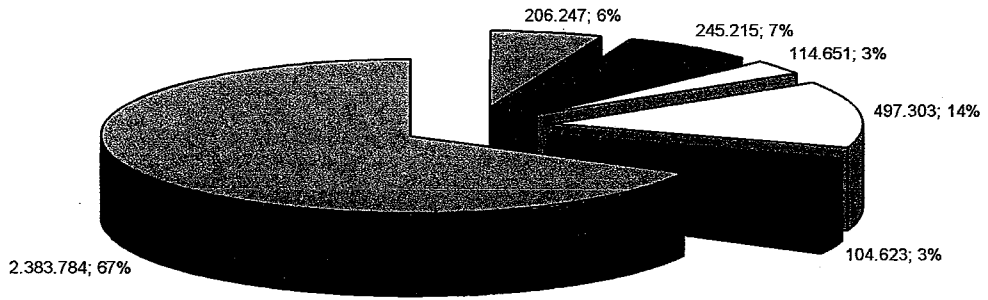
Destaca-se a grande importância relativa da população do Distrito Federal - 2,38 milhões de habitantes - dentro da RIDE - 3,55 milhões de habitantes - correspondendo a 67,1%, ainda que levemente declinante com o tempo (em 2004, com uma população estimada em 2,28 milhões de habitantes, a participação do Distrito Federal na RIDE, com 3,37 milhões de habitantes, era de 67,7%), seguida pelo Entorno Sul (14%), Entorno Noroeste (6,9%), Entorno Norte (5,8%), Entorno Sudoeste (3,2%), e Entorno Leste (2,9%).

Vale lembrar que a RIDE possuía em 2000, população de 2,96 milhões de habitantes (2,05 milhões no DF), conforme censo daquele ano, o que mostra notável crescimento populacional no período de 2000 a 2005: respectivamente 3% a.a. no Distrito Federal; 3,7% a.a. na RIDE e 5,2% a.a. no Entorno.

Com 67,7% da população da RIDE, o Distrito Federal detém 90,1% da renda regional, 12,5% do valor adicionado no setor agropecuário, 71,8% daquele do setor industrial e 64,4% do valor adicionado do setor de serviços da região. Comparativamente ao restante da RIDE, o DF tem uma economia não apenas altamente polarizadora como também tipicamente urbana, com atividades concentradas nos setores secundário e terciário. Em termos de renda per capita, novamente, o predomínio do DF sobre o restante da região é incontestável, com mais de R\$ 19 mil, seguido do Entorno Leste, com R\$ 9,33 mil, Entorno Sul, com R\$ 4,48 mil, Entorno Sudoeste, com R\$ 4,01 mil, Entorno Norte, com R\$ 3,64 mil e Entorno Noroeste, com R\$ 2,80 mil. Em cada sub-região do Entorno, ademais, os municípios pertencentes à área de estudo do PDTU — os mais próximos ao Distrito Federal e os mais densos, como já visto — estão também entre os mais pobres.

A desigualdade de renda no Distrito Federal reflete-se diretamente na estrutura do território: famílias de renda mais alta residem no Plano Piloto, ou em suas imediações, em espaços de baixíssimas densidades e qualidade superior e as mais pobres ocupam as áreas periféricas, em espaços de baixa qualidade e também de baixa densidade. Atualmente, mais de 90% do contingente populacional do Distrito Federal reside fora da região administrativa de Brasília. Esta concentra a maior parte das oportunidades de trabalho.

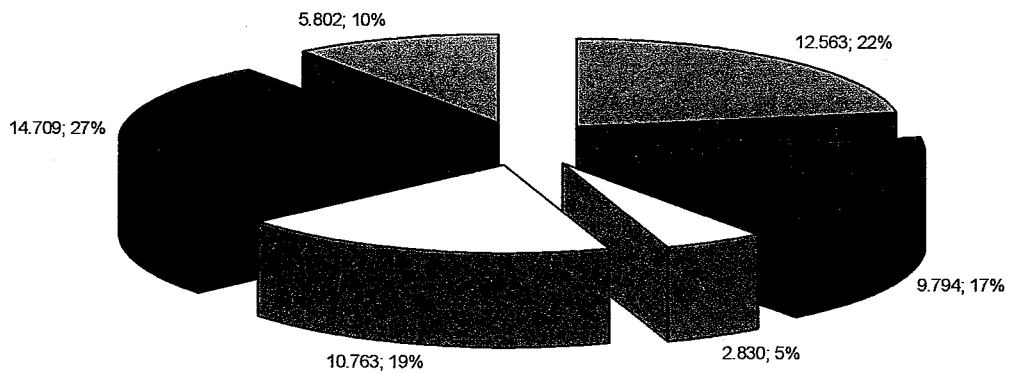
Figura 2.5 - RIDE - População - 2005



ENTORNO NORTE ENTORNO NOROESTE ENTORNO SUDOESTE ENTORNO SUL ENTORNO LESTE DISTRITO FEDERAL

Fonte: IBGE

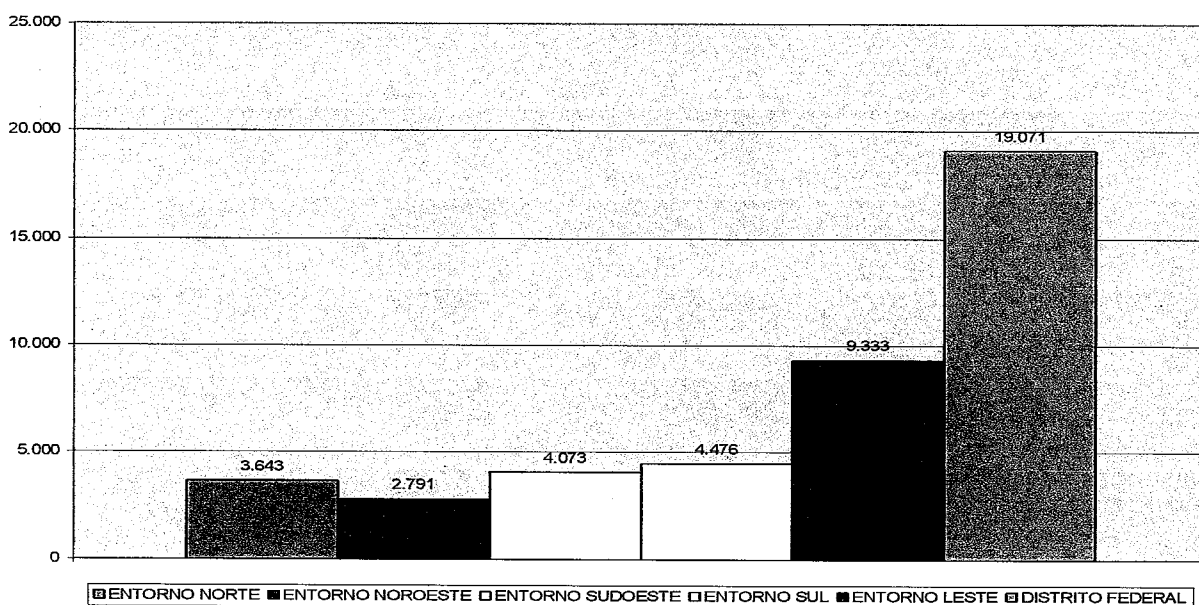
Figura 2.6 - RIDE - Área (km2)



ENTORNO NORTE ENTORNO NOROESTE ENTORNO SUDOESTE ENTORNO SUL ENTORNO LESTE DISTRITO FEDERAL

Fonte: IBGE

Figura 2.7 - RIDE - Renda per Capita (R\$ mil) - 2004



Fonte: IBGE

2.3 - Caracterização Climática e Localização

A seguir são apresentadas as principais características do clima, do relevo e de localização do Distrito Federal.

2.3.1 Posição Geográfica e Extensão Territorial

O Distrito Federal está localizado entre os paralelos de 15°30' e 16°03' de latitude sul e os meridianos 47°25' e 48°12' de longitude WGr, na Região Centro-Oeste, ocupando o centro do Brasil e o Centro-Leste do Estado de Goiás, apresentando como limites naturais o rio Descoberto, a Oeste, e o rio Preto, a Leste. Ao Norte e Sul, o Distrito Federal é limitado por linhas retas. Ao Norte limita-se com os municípios de Planaltina, Padre Bernardo e Formosa, ao Sul com Luziânia, Cristalina, Santo Antônio do Descoberto e Cidade Ocidental, todos do Estado de Goiás. Ao Leste, com o município de Unai, em Minas Gerais, e Formosa, no Estado de Goiás; a Oeste com os municípios de Santo Antônio do Descoberto e Padre Bernardo, em Goiás.

Segundo dados do IBGE, a área total do Distrito Federal é de 5.822,1 km², equivalendo a 0,06% da superfície do País. Segundo a Companhia de Desenvolvimento do Planalto Central (CODEPLAN), a extensão geográfica é de 5.789,16 km², tomando como referência os memoriais descritivos dos limites das regiões administrativas em que se divide atualmente o Distrito Federal, lançados sobre a base cartográfica de 1:10.000.

A Tabela 2.1 apresenta as extensões territoriais, urbanas e rurais, das regiões administrativas, existentes no ano de 2002. As novas regiões administrativas criadas a partir de 2003, ainda não tiveram os seus desmembramentos ratificados pela Câmara Distrital. Destaca-se que no âmbito das áreas rurais foram incluídas as áreas relativas aos parques nacionais, reservas florestais, proteção ambiental, etc.

Tabela 2.1 - Extensão Territorial e Densidade Demográfica - 2002

Regiões Administrativas	Extensão Territorial (km ²)		
	Urbana	Rural	Total
Brasília	26,31	445,81	472,12
Brazlândia	5,24	469,59	474,83
Candangolândia	1,27	5,34	6,61
Ceilândia	29,10	201,23	230,33
Cruzeiro	8,90	0,00	8,90
Gama	15,37	260,97	276,34
Guará	10,23	35,23	45,46
Lago Norte	14,77	51,31	66,08
Lago Sul	28,20	155,19	183,39
Núcleo Bandeirante	1,70	78,73	80,43
Paranoá	2,84	850,49	853,33
Planaltina	11,32	1.523,37	1.534,69
Recanto das Emas	8,80	92,42	101,22
Riacho Fundo	2,17	53,85	56,02
Samambaia	34,69	71,01	105,70
Santa Maria	7,28	208,58	215,86
São Sebastião	4,56	379,15	383,71
Sobradinho	12,32	560,27	572,59
Taguatinga	30,18	91,37	121,55
Total	255,25	5.533,91	5.789,16

Fonte: Anuário Estatístico do Distrito Federal - 2002

2.3.2 Clima e Relevo

O clima do Distrito Federal, segundo a classificação de Köppen, é tropical, concentrando-se no verão as precipitações. O período mais chuvoso corresponde aos meses de novembro a janeiro e o período seco ocorre no inverno, especialmente nos meses de junho a agosto. A temperatura anual média é da ordem de 20,5°C.

O Distrito Federal situa-se em uma das áreas mais elevadas da região Centro-Oeste, o Planalto Central, correspondendo ao que restou dos aplainamentos que afetam esta região, e que caracterizam a forma de relevo mais freqüente nesta área – as chapadas.

As formações concrecionárias são abundantes no Distrito Federal e seu Entorno. Para sua formação, contribuíram não apenas os processos morfogênicos atuais, mas também aqueles decorrentes da alternância paleoclimática. Os processos de erosão e acumulação se fazem em função dessa alternância, ocorrendo períodos secos ou úmidos. As formas de relevo resultam da atuação desses processos ou condições.

2.4. Caracterização Sócio-Econômica

O Distrito Federal abriga dois universos distintos de ocupação. Existe a Brasília federal (capital), sede do poder administrativo do País, representado pelos órgãos da Presidência da República, Congresso Nacional, Tribunais Superiores, dentre outros importantes. Mas existem também outras 28 regiões administrativas, também chamadas cidades satélites, com projeto de desenvolvimento próprio em busca de suas vocações.

Brasília é o principal pólo de atração do Distrito Federal, rodeada pelas cidades-satélites que cresceram e se expandiram ao longo do tempo. Patrimônio cultural da humanidade, por seu valor arquitetônico e por ter sido a primeira cidade construída no século XX para ser uma capital nacional, a cidade recebe constante fluxo de pessoas de todos os estados e de outras nações. Atrai também místicos, muitos dos quais construíram, nas imediações da cidade, templos de diversas religiões. Essa diversidade cultural, que permite encontrar os mais variados sotaques, costumes e comidas típicas, é uma característica brasiliense marcante.

Semelhantemente ao que ocorre com Brasília, em cujo redor existem as cidades-satélites, formando o Distrito Federal, em suas vizinhanças há um número significativo de municípios goianos e mineiros que se encontram, sob os pontos de vista funcional e econômico, muito mais vinculados e dependentes do Distrito Federal do que propriamente do estado a que pertencem politicamente. Esse conjunto envolve população de quase 3 milhões de habitantes, dos quais mais de 2 milhões residem no Distrito Federal e aproximadamente 900 mil, nos municípios do Entorno.

2.4.1 - População e Densidade Demográfica

A premissa de que a população do Distrito Federal não poderia ultrapassar a 500 mil habitantes no ano 2000, sob pena de comprometer a qualidade de vida de seus moradores, há muito teve que ser abandonada, em face ao intenso processo de urbanização que se instalou, como mostrado na Figura 2.4 - Mapa de Evolução da Ocupação Territorial no Distrito Federal, mostrado a seguir.

Em 1957, 15.404 pessoas moravam em Planaltina, Brazlândia e fazendas próximas. Foram os primeiros habitantes do atual Distrito Federal.

Com o início das obras de construção de Brasília, deflagrou-se um processo migratório caracterizado por contingentes populacionais que se diferenciaram quanto à origem e à função desempenhada na nova cidade. O auge desse processo verificou-se nas décadas de 1960 e 1970, mas ainda hoje permanece ativo, em decorrência de um quadro de transferência das populações rurais e dos pequenos centros urbanos para as grandes cidades, o que ocorre em todo o País. Segundo a Companhia de Desenvolvimento do Planalto Central - CODEPLAN, no período mais intenso da construção de Brasília, nas décadas de 1960/70 e 1970/80, as correntes migratórias constituíam o principal fator formador da população do Distrito Federal, com um número de 358.014 migrantes e 488.546 migrantes, respectivamente.

Em 1960, ano de sua fundação, Brasília já contava com 150 mil habitantes, entre funcionários públicos, instalados no Plano Piloto (parte central), e candangos, assim denominados originalmente os operários migrantes que trabalharam na construção da capital e moravam nas cidades-satélites que pouco a pouco se foram formando em ao redor do Plano Piloto.

A população aumentou rapidamente à medida que a estrutura político-burocrática se instalava em Brasília. Por causa da necessidade estratégica da rápida ocupação da região, a elite do serviço público vê-se atraída por salários superiores aos da média brasileira. Ao mesmo tempo,

dezenas de milhares de migrantes passaram a residir nas cidades-satélites. Em trinta anos, o Distrito Federal alcançou 1,7 milhão de habitantes, apresentando uma das mais altas taxas de crescimento demográfico do País. Como consequência desse processo de ocupação, o Distrito Federal apresenta uma composição etária da população relativamente jovem e com uma leve predominância da população feminina.

Os dados de 2000 indicam que 50% da população tinha idade inferior a 25 anos. Já para a população projetada para 2005, esse valor atinge a 47%, representando um pequeno envelhecimento da população. Quanto a composição por sexo, o percentual é da ordem de 48% para o sexo masculino e 52% para o sexo feminino.

Uma das características predominantes na ocupação urbana do Distrito Federal é o fato de que os movimentos de ocupação de seu território foram gerenciados, primordialmente, pelo poder público, iniciado pelo processo de desapropriações, em 1956, para a construção da nova capital. Com exceção de Brazlândia e Planaltina, que já existiam anteriormente a criação do Distrito Federal, os demais pólos foram criados pelo poder público, visando, inicialmente, abrigar funcionários envolvidos na construção da capital, e os funcionários administrativos transferidos pelo Governo Federal.

A Tabela 2.2 apresenta a população projetada para 2005, de acordo com o Anuário Estatístico do Distrito Federal 2002, da ordem de 2.277.259 habitantes e densidade demográfica de 393 habitantes/km². Destaca-se que em 2002, base para a citada projeção, só existiam legalmente constituídas 19 regiões administrativas, que sofreram desmembramentos posteriores, não estando disponível, no momento, as populações e extensões das novas áreas, bem como das remanescentes.

Atualmente existem no Distrito Federal 29 regiões administrativas. As regiões mais populosas em 2000 eram as de Ceilândia e Taguatinga, seguidas de Brasília e Samambaia. Juntas, essas quatro regiões abrigavam cerca de 46% da população total do Distrito Federal. Em 2005, de acordo com as projeções efetuadas, as regiões de Planaltina e Sobradinho, em face do crescimento dos condomínios, se juntaram ao grupo, que passou a responder por 58,5% da população do Distrito Federal.

Entre 1996 e 2000, o contingente populacional do Distrito Federal cresceu 3% ao ano. Excetuando-se Brasília e Lago Sul, onde ocorreu ligeiro decréscimo populacional, todas as demais regiões administrativas apresentaram crescimento, destacando-se Riacho Fundo, Recanto das Emas e São Sebastião. Esses indicadores mostram a importância de se planejar e dimensionar a oferta de serviços públicos, levando em conta as diferentes dinâmicas populacionais presentes nas distintas regiões administrativas.

A população estimada para o Distrito Federal, em 2010, ano previsto para início da operação do Programa, é de 2.502.578 habitantes.

A Figura 2.8 apresenta, para o ano de 2004, a distribuição da população do Distrito Federal (2,096 milhões de habitantes) por região administrativa. Os dados são originários da Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios (PDAD). Para a Região Administrativa XXVII - Jardim Botânico, não se dispunham de informações à época da pesquisa. A Região Administrativa XXIX - SIA foi criada em 2005 e não possui unidades residenciais.

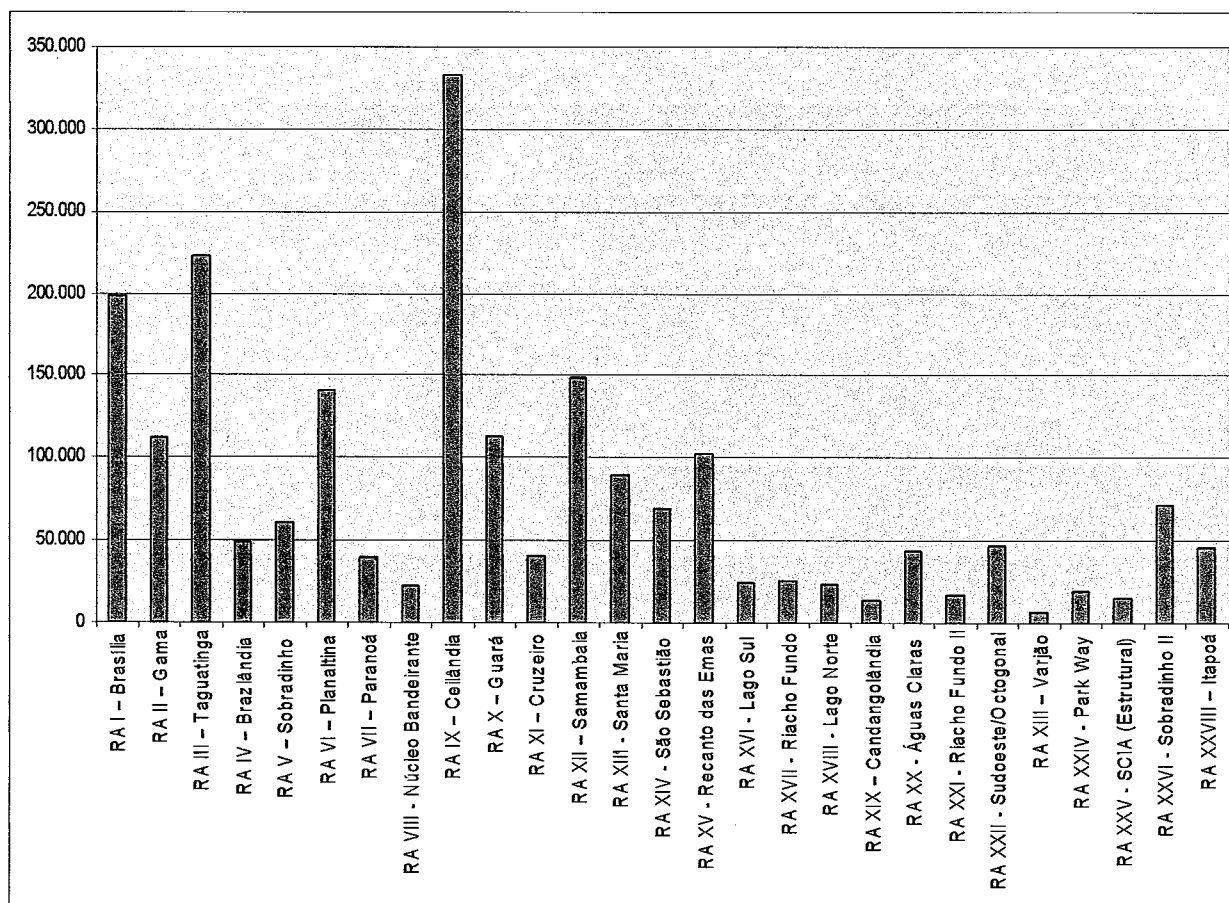
Tabela 2.2 - População, Crescimento Populacional, Extensão Territorial e Densidade Demográfica (2005)

Regiões Administrativas	População Projetada		Extensão Territorial (km ²)			Densidade Demográfica (Total)	Densidade Demográfica (Urbana)
	2000	2005	% Anual	Urbana	Rural		
Brasília	198.422	199.062	0,07%	26,3	445,8	472,1	7.569
Brazlândia	52.698	56.701	1,48%	5,2	469,6	474,8	10.904
Candangolândia	15.634	17.255	1,99%	1,3	5,3	6,6	13.273
Ceilândia	344.039	348.688	0,29%	29,1	201,2	230,3	11.982
Cruzeiro	63.883	71.871	2,39%	8,9	0	8,9	8.075
Gama	130.580	138.761	1,22%	15,4	261,0	276,3	9.010
Guará	115.385	126.757	1,90%	10,2	35,2	45,5	12.427
Lago Norte	29.505	32.121	1,71%	14,8	51,3	66,1	2.170
Lago Sul	28.137	27.700	-0,31%	28,2	155,2	183,4	982
Núcleo Bandeirante	36.472	41.568	2,65%	1,7	78,7	80,4	24.452
Paranoá	54.902	62.337	2,57%	2,8	850,5	853,3	22.263
Planaltina	147.114	185.873	4,79%	11,3	1.523,4	1.534,7	16.449
Recanto das Emas	93.287	118.132	4,84%	8,8	92,4	101,2	13.424
Riacho Fundo	41.404	52.747	4,96%	2,2	53,9	56,0	23.976
Samambaia	164.319	174.583	1,22%	34,7	71,0	105,7	5.031
Santa Maria	98.679	108.767	1,97%	7,3	208,6	215,9	14.900
São Sebastião	64.322	90.205	7,00%	4,6	379,2	383,7	19.610
Sobradinho	128.789	165.007	5,08%	12,3	560,3	572,6	13.415
Taguatinga	243.575	259.123	1,25%	30,2	91,4	121,6	8.580
Totais - Médias	2.053.146	2.277.259	2,11%	255,3	5.533,9	5.789,2	8.920

Fontes dos dados primários: Anuário Estatístico do Distrito Federal - 2002

Setor Protocolo Legislativo
 PL Nº 908 / 2006
 Folha Nº 34 BFA

Figura 2.8 - População Urbana do Distrito Federal - 2004



Fonte: SEPLAN/CODEPLAN - Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios - PDAD 2004

2.4.2 - Evolução Econômica

A economia do Distrito Federal se fundamenta cada vez mais no setor terciário, com base na administração pública (40,49%). A atividade do setor de construção civil se mantém relativamente baixo e estável desde a década de 80, variando entre 2,5% e 4,0%. A indústria de transformação continua contribuindo com muito pouco na economia local, passando de 2,44% em 1985 para 2,90% em 1999.

O PIB per capita é hoje da ordem de R\$ 11.800,00, segundo dados do IBGE, cerca de US\$ 4.000,00. De qualquer forma, Brasília apresenta a renda per capita mais alta do país, seguida de São Paulo, do Rio Grande do Sul, Rio de Janeiro e Santa Catarina, embora tal comparação seja descabida, uma vez que se está comparando uma cidade e eventualmente uma área com caráter de município com estados. Segundo os dados da Secretaria de Desenvolvimento Econômico do Distrito Federal - SDE, o PIB de Brasília tem crescido a taxas maiores que o PIB nacional, tendo evoluído de R\$ 1,101 bilhão em 2000 para R\$ 1,319 bilhão em 2004, enquanto a população vem crescendo a taxas superiores à do país, sendo que Brasília mantém sua participação no PIB nacional em torno de 2%.

Ao longo da década de 60, o Plano Piloto ainda não exercia em sua plenitude o papel de centro econômico principal da região, já que outras localidades distantes mantinham atividades comerciais e de serviços competitivas em relação ao Plano Piloto, sobretudo a própria "Cidade Livre" (Núcleo Bandeirante) e Taguatinga, originadas antes da inauguração da capital. Além

disso, com a transferência da Vila IAPI para a Ceilândia, em 1969, a região de Taguatinga e Ceilândia passava a possuir uma população maior que a do Plano Piloto. O sistema de transporte coletivo permanecia extremamente precário, o que dificultava o acesso dos moradores das cidades satélites ao Plano Piloto, reduzindo a demanda por mercadorias ali ofertadas.

Em 1970, a cidade se afirmava como centro administrativo nacional, mas estava longe de exercer o papel de "centro das decisões nacionais", como desejava Kubitschek. A consolidação da cidade como Capital plenamente reconhecida somente se dá no final dos anos 70, quando as embaixadas e vários órgãos da administração direta e indireta do governo federal encontram-se definitivamente instalados na capital, muito embora algumas instituições do governo ainda estejam sediadas no Rio de Janeiro.

Em 1980, o Distrito Federal começou a definir seu formato econômico definitivo e que persiste até os dias de hoje. A construção civil, que tivera grande importância, inicialmente, empregava, em 1980, apenas 45.776 pessoas, enquanto o setor terciário já empregava 373.000 pessoas, reafirmando uma tendência observada já em 1970. Do total ocupado no terciário em 1980, cerca de 88.000 eram funcionários públicos. Na composição do PIB do Distrito Federal em 1980, a construção civil contribuía com 12,2% enquanto o setor terciário participava com 81,7%, passando para 86,1% em 1985.

Entre 1970 e 1980 houve modificações substanciais na região do Entorno do Distrito Federal, com o início da expansão da produção de grãos, estimulada pela infra-estrutura existente (estradas e comunicações) e, sobretudo, devido às novas tecnologias vinculadas à produção de grãos no solo do cerrado.

A economia do Distrito Federal, a partir da década de 80, se fundamentava cada vez mais no setor terciário, sendo que a construção civil encolhe a sua participação no PIB, devido aos baixos investimentos públicos em habitação e infra-estrutura. Houve um acréscimo da participação da indústria de transformação, enquanto o número de pessoas ocupadas na construção civil caía de 45.776 em 80, para 35.500 em 90. O setor terciário passou de 373.492 pessoas ocupadas em 1980, para 550.100 pessoas em 1992 e 594.500 em 1996, mostrando sua evidente expansão.

2.4.3 - Emprego e Ocupação

A Tabela 2.3 apresenta a população economicamente ativa e a população ocupada do Distrito Federal para o ano de 2000. De acordo com o IBGE, a população economicamente ativa - PEA corresponde ao conjunto das pessoas com idade igual ou superior a 10 anos, ocupadas e desocupadas no período de referência de sete dias anterior à data da pesquisa realizada. A população ocupada - PO compreende as pessoas que tinham trabalho na semana anterior à da entrevista, ou seja, os indivíduos que tinham um patrão, exploravam seu próprio negócio ou trabalhavam sem remuneração com membros da família.

Em 1996, a relação PEA / População Total foi menor nas regiões administrativas mais pobres, a exemplo de Brazlândia, Paranoá e Planaltina. Em 2000, essas três regiões melhoraram de posicionamento, enquanto que, em todas as demais, ocorreu redução, sendo que a mais expressiva delas foi a da região administrativa do Guará. Em termos médios, houve diminuição nesse indicador entre 1996 e 2000.

Tabela 2.3 - População Economicamente Ativa e População Ocupada

Regiões Administrativas	PEA / Pop.Total - %		PO / PEA - %		Pessoas Ocupadas		□% Anual (1996/2000)
	1996	2000	1996	2000	1996	2000	
Brasília	0,72	0,54	0,67	0,90	98.499	96.561	-0,5%
Brazlândia	0,43	0,55	0,68	0,79	13.893	23.094	13,5%
Candangolândia	0,82	0,58	0,53	0,82	6.032	7.413	5,3%
Ceilândia	0,66	0,50	0,58	0,81	129.777	138.769	1,7%
Cruzeiro	0,93	0,48	0,67	0,91	35.031	27.675	-5,7%
Gama	0,65	0,51	0,62	0,82	49.386	54.267	2,4%
Guará	0,81	0,47	0,66	0,86	54.826	47.015	-3,8%
Lago Norte	0,77	0,61	0,79	0,89	15.874	15.846	0,0%
Lago Sul	0,69	0,52	0,71	0,92	14.171	13.594	-1,0%
Núcleo Bandeirante	0,67	0,63	0,69	0,90	14.521	20.688	9,3%
Paranoá	0,54	0,64	0,50	0,76	12.752	26.847	20,5%
Planaltina	0,57	0,61	0,53	0,77	35.632	69.728	18,3%
Recanto das Emas	0,79	0,59	0,56	0,76	23.034	41.836	16,1%
Riacho Fundo	0,75	0,54	0,70	0,82	11.088	18.516	13,7%
Samambaia	0,60	0,51	0,57	0,79	53.531	65.814	5,3%
Santa Maria	0,66	0,48	0,52	0,77	30.330	36.361	4,6%
São Sebastião	0,93	0,69	0,54	0,83	22.285	37.241	13,7%
Sobradinho	0,74	0,54	0,62	0,83	46.640	57.676	5,5%
Taguatinga	0,70	0,55	0,62	0,86	97.101	115.300	4,4%
Média do DF	0,68	0,53	0,61	0,83	764.404	914.239	4,6%

Fonte dos dados primários: Anuário Estatístico do DF - 2000

Na relação PO/PEA, constata-se que Paranoá e Planaltina continuam no grupo com menor índice, juntamente com Santa Maria, São Sebastião e Candangolândia. Entretanto, em todo do Distrito Federal esse indicador mostrou crescimento entre 1996 e 2000, destacando-se, nesse particular, exatamente as regiões administrativas que em 1996 ocupavam as piores posições.

Combinando-se esses indicadores com a população total, é possível chegar-se à população ocupada, de 914.239 pessoas em 2000, representando crescimento anual de 4,6% entre 1996 e 2000. Esses dados são extremamente importantes para se dimensionar a demanda por transportes urbanos no Distrito Federal.

A Tabela 2.4 apresenta as atividades profissionais desempenhadas pela população do Distrito Federal, em 1997, individualizadas por Regiões Administrativas, existentes naquela época. Foram computadas aquelas que, somadas, atingem percentuais próximos a 90%. A ocupação principal está assinalada em verde, a segunda em amarelo e a terceira em laranja.

Tabela 2.4 - Ocupações Principais em 1997 (Em %)

Regiões Administrativas	Construção Civil	Ind. de Transfor- mação	Adminis- tração Federal	Adminis- tração GDF	Comér- cio	Estabele- cimento Bancário	Trans- porte	Profissão Liberal	Estabele- cimento Ensino Particular	Serviço Autôno- mo	Serviço Domé- stico	Outros Servi- ços	SOMA
Brasília				13,85	8,01	6,18		4,12		5,50		11,19	90,1
Gama	2,98	5,28	5,62		20,93		3,46			6,45	3,95	15,91	94,1
Taguatinga		3,32	11,56	21,78					3,00	9,84	3,11	10,75	90,6
Brazlândia	4,65	8,39	4,86		14,88		6,79			6,14	5,89	17,84	94,2
Sobradinho	5,56	4,69	10,86		21,98					8,57	11,10	6,79	93,9
Planaltina			16,85		12,39					12,42	3,98	14,64	86,1
Paranoá	16,42		4,30	3,67							19,96	19,76	90,6
N. Bandeirante	2,21	3,32	14,06	15,77		4,10	4,33	2,87		5,47	4,09	15,22	95,7
Ceilândia	5,26	3,73	7,90	16,39			5,27			14,43	6,06	15,65	94,9
Guará		3,64		20,50	15,26	4,40				8,83		12,85	90,3
Cruzeiro				19,27	17,26	5,21		3,87	2,90	3,72		10,44	90,9
Samambaia	6,65	2,91	4,82	19,18	15,41		5,49			12,16	9,56		96,9
Santa Maria	8,24		5,22	12,99	18,52		4,94			9,38	9,24		97,6
São Sebastião	11,01		5,49	6,28			4,06			8,81	12,94	16,39	93,1
Rec. das Emas	6,63	2,36	5,09	19,36			5,89			13,47	7,85	14,87	97,8
Lago Sul	8,32	2,54		8,69	13,63	3,78		13,48	5,06			7,74	88,8
Riacho Fundo		2,08	5,66	23,41			4,49			12,67	3,15	12,52	92,0
Lago Norte				7,17	10,60	5,21		5,73			5,54	10,28	90,7
Candangolândia	3,63		14,58		18,23	2,27	3,24			18,93	2,49	11,39	96,1

Fonte dos dados primários: Anuário Estatístico do DF - 2000

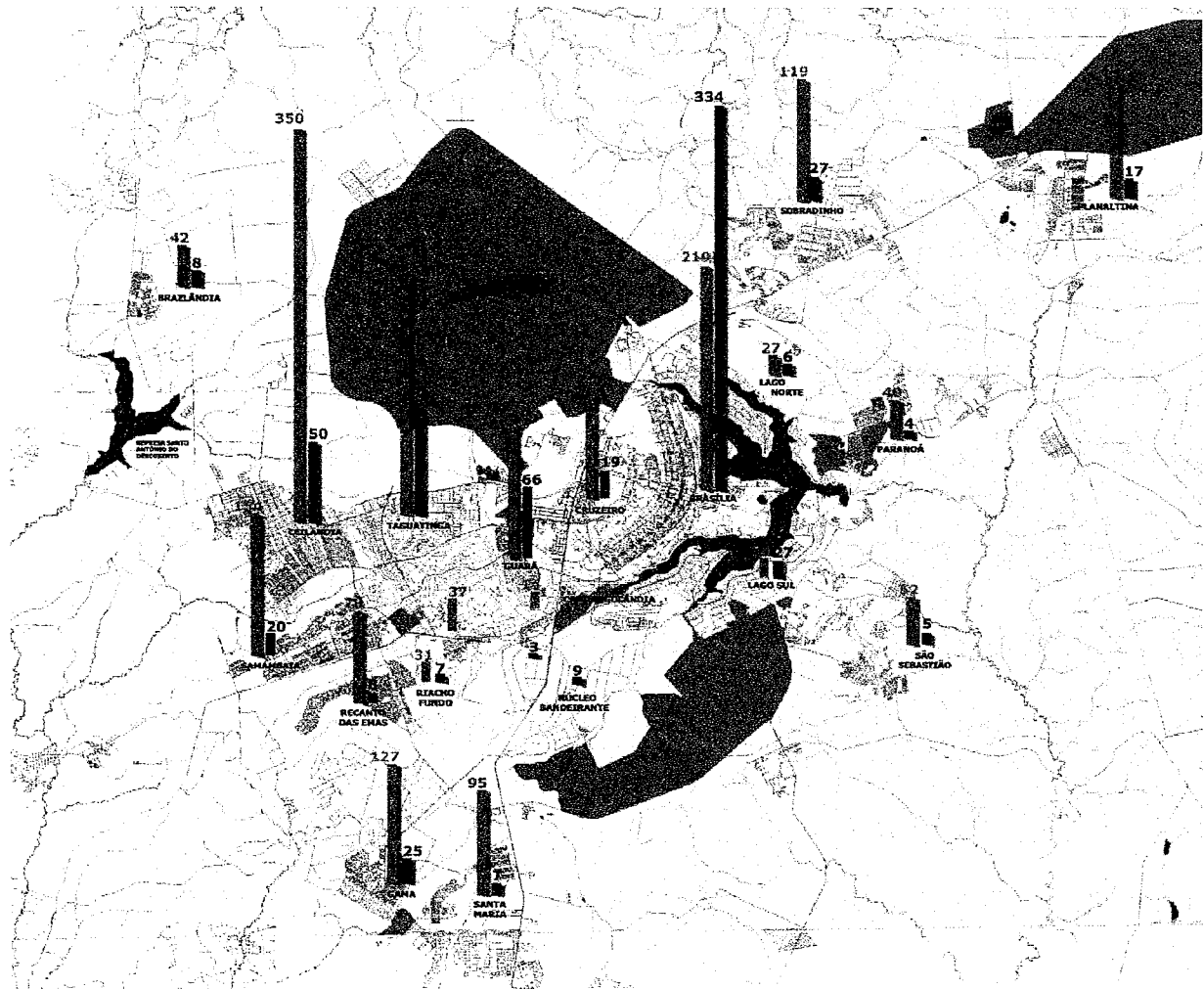
Legenda das Cores: Verde: Ocupação Principal - Amarelo: Segunda Ocupação - Laranja: Terceira

Sector Protocolo Legi:
PL Nº 908 / 2
Folha Nº 38 / 2

Fazendo-se uma análise das atividades profissionais desempenhadas pela população do Distrito Federal, em 1997, constata-se que a administração federal, administração no Governo do Distrito Federal, o comércio e outros serviços figuram como as 3 primeiras. Excetuam-se dessa situação predominante Sobradinho, Paranoá e São Sebastião, nas quais os serviços domésticos constituem importantes atividades; Riacho Fundo e Candangolândia, em que o mesmo ocorre com os serviços autônomos. O Lago Sul é a única região administrativa em que as profissões liberais compõem entre as três atividades mais importantes. Esse fato determina uma grande concentração de empregos em Brasília, conforme mostra a Figura 2.9.

Sob o ponto de vista das profissões, verifica-se que a construção civil se apresenta como fonte importante de ocupação no Paranoá e em São Sebastião, enquanto que a indústria de transformação e os transportes apenas mostram certa expressão em Brazlândia, o mesmo ocorrendo com os serviços em estabelecimentos bancários (Brasília) e em estabelecimentos de ensino particular (Lago Sul). A prestação de serviços autônomos é atividade importante em Planaltina, Ceilândia, Samambaia, Recanto das Emas, Riacho Fundo e Candangolândia, embora apenas nestas duas últimas figure entre as 3 primeiras em ordem de importância. De modo geral, os dados revelam a vocação do Distrito Federal como complexo urbano em que o nível de emprego se associa, de forma indiscutível, ao setor público (governos Federal e Distrital), comércio e serviços.

Figura 2.9 – Localização dos Empregos x População



Sob o ponto de vista das profissões, verifica-se que a construção civil se apresenta como fonte importante de ocupação no Paranoá e em São Sebastião, enquanto que a indústria de transformação e os transportes apenas mostram certa expressão em Brazlândia, o mesmo ocorrendo com os serviços em estabelecimentos bancários (Brasília) e em estabelecimentos de ensino particular (Lago Sul). A prestação de serviços autônomos é atividade importante em Planaltina, Ceilândia, Samambaia, Recanto das Emas, Riacho Fundo e Candangolândia, embora apenas nestas duas últimas figure entre as 3 primeiras em ordem de importância. De modo geral, os dados revelam a vocação do Distrito Federal como complexo urbano em que o nível de emprego se associa, de forma indiscutível, ao setor público (governos Federal e Distrital), comércio e serviços.

2.4.4 - Renda Domiciliar Mensal Média

A Tabela 2.5 apresenta a renda per capita média em 1996 e 2000, em valores correntes e preços em real, de 2000, considerando-se que, segundo o Índice Geral de Preços-Disponibilidade Interna (IGP-DI), da Fundação Getúlio Vargas (FGV), a taxa inflacionária no período considerado foi de 57,47%. A renda per capita mensal média, em 2000, foi de R\$ 457,79. Verifica-se que as RA's dos Lagos Sul e Norte, Brasília e Cruzeiro encabeçam a lista das áreas de maior renda mensal domiciliar média. As últimas posições foram ocupadas pelo Recanto das Emas, Paranoá, Santa Maria, Samambaia, Brazlândia, Planaltina e Ceilândia.

Tabela 2.5 - Renda Mensal per Capita - 1996 e 2000

Regiões Administrativas	Em R\$ Correntes		Em R\$ de 2000		□% 1996 / 2000
	1996	2000	1996	2000	
Brasília	968,89	1.140,09	1.525,71	1.140,09	-25,3%
Brazlândia	169,40	182,27	266,75	182,27	-31,7%
Candangolândia	301,31	371,54	474,47	371,54	-21,7%
Ceilândia	197,21	216,18	310,55	216,18	-30,4%
Cruzeiro	669,87	1.053,74	1.054,84	1.053,74	-0,1%
Gama	245,20	292,29	386,12	292,29	-24,3%
Guará	569,76	567,83	897,20	567,83	-36,7%
Lago Norte	1.415,54	1.370,60	2.229,05	1.370,60	-38,5%
Lago Sul	1.903,07	2.007,04	2.996,76	2.007,04	-33,0%
Núcleo Bandeirante	520,68	834,97	819,91	834,97	1,8%
Paranoá	119,48	152,47	188,15	152,47	-19,0%
Planaltina	163,02	194,03	256,71	194,03	-24,4%
Recanto das Emas	123,83	140,31	195,00	140,31	-28,0%
Riacho Fundo	249,80	268,37	393,36	268,37	-31,8%
Samambaia	200,30	169,41	315,41	169,41	-46,3%
Santa Maria	122,20	167,03	192,43	167,03	-13,2%
São Sebastião	143,27	281,00	225,61	281,00	24,6%
Sobradinho	302,03	376,92	475,61	376,92	-20,7%
Taguatinga	428,68	489,36	675,04	489,36	-27,5%
Média do DF	463,87	540,81	730,46	457,79	-26,0%

Fontes: CODEPLAN: Pesquisa Domiciliar - Transporte - 2000 e Anuário Estatístico do DF - 2000

De outra parte, os dados mostram que, na média real, ocorreu queda de 26% no indicador, entre 1996 e 2000. As maiores reduções atingiram as regiões de Samambaia, Lago Norte, Guará e Lago Sul, envolvendo, portanto, áreas de faixas de renda variadas, o que não permite identificar um padrão de comportamento definido, nesse caso particular, em regiões administrativas ricas e pobres.

A Tabela 2.6 apresenta a renda domiciliar mensal e a renda per capita mensal por região administrativa, para o ano de 2004, de acordo com os dados fornecidos pela PDAD 2004. Comparando as Tabelas 2.5 e 2.6 constata-se uma queda na renda da população do Distrito Federal, no período 2000-2004, passando a renda domiciliar mensal de 11,4 salários mínimo para 9,0 salários mínimo e a renda per capita mensal de 3,0 salários mínimo para 2,4 salários mínimo.

Tabela 2.6 – Renda Domiciliar e per Capita Mensal – PDAD 2004

Regiões Administrativas	Renda Domiciliar		Renda per Capita		Índice Gini
	R\$ 1,00	SM	R\$ 1,00	SM	
Brasília	5.026	19,3	1.770	6,8	0,443
Gama	1.558	6,0	404	1,6	0,466
Taguatinga	2.493	9,6	661	2,5	0,467
Brazlândia	885	3,4	219	0,8	0,503
Sobradinho	2.401	9,2	623	2,4	0,510
Planaltina	825	3,2	200	0,8	0,490
Paranoá	1.361	5,2	316	1,2	0,515
Núcleo Bandeirante	2.157	8,3	629	2,4	0,488
Ceilândia	1.211	4,7	323	1,2	0,493
Guará	3.186	12,3	852	3,3	0,448
Cruzeiro	3.155	12,1	807	3,1	0,452
Samambaia	1.039	4,0	254	1,0	0,439
Santa Maria	962	3,7	244	0,9	0,442
São Sebastião	1.362	5,2	360	1,4	0,535
Recanto das Emas	1.013	3,9	239	0,9	0,502
Lago Sul	11.276	43,4	2.798	10,8	0,437
Riacho Fundo	1.535	5,9	386	1,5	0,465
Lago Norte	8.922	34,3	2.023	7,8	0,430
Candangolândia	2.150	8,3	577	2,2	0,492
Águas Claras	3.219	12,4	863	3,3	0,533
Riacho Fundo II	845	3,3	237	0,9	0,426
Sudoeste/Octogonal	6.276	24,1	2.226	8,6	0,392
Varjão	728	2,8	214	0,8	0,407
Park Way	5.092	19,6	1.273	4,9	0,578
Estrutural	499	1,9	115	0,4	0,376
Sobradinho II	1.698	6,5	438	1,7	0,523
Itapoã	403	1,6	102	0,4	0,404
Total	2.332,00	9,0	625,00	2,4	0,573

Fonte: Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios – PDAD 2004

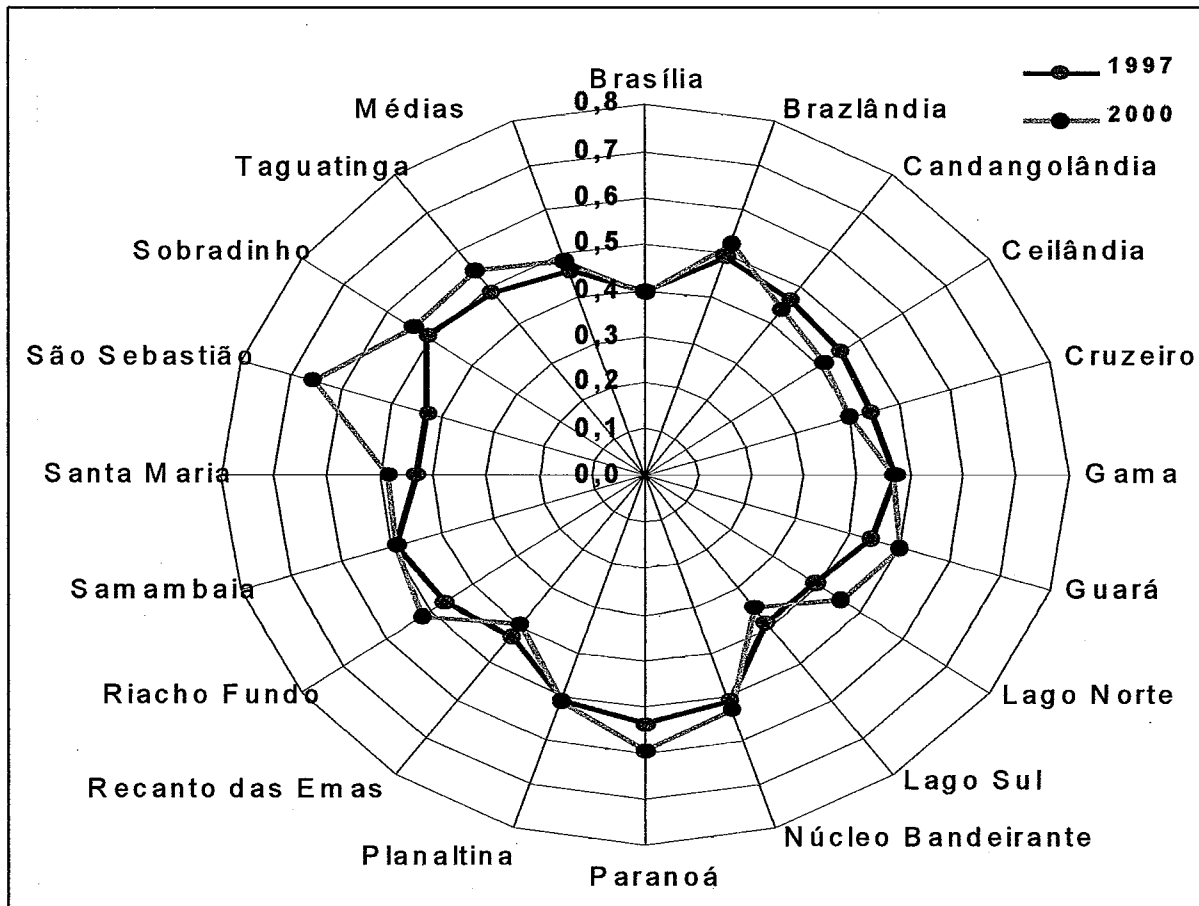
A distribuição de renda é usualmente medida pelo Índice de Gini (ou coeficiente de Gini), que varia entre zero e 1. O valor zero representa igualdade perfeita na distribuição de renda (todos os indivíduos ou grupos possuem a mesma renda), enquanto a unidade indica desigualdade perfeita (toda a renda concentra-se em apenas um indivíduo ou grupo). O Anuário Estatístico do Distrito Federal – 2000, apresenta dados referentes ao Índice de Gini para o ano de 1997. Com base em dados publicados pela CODEPLAN, foram efetuadas estimativas desse Índice para 2000, de modo a se poder analisar a evolução da distribuição de renda entre 1997 e 2000, nas 19 regiões administrativas, existentes, à época, no Distrito Federal. Esses dados constam da Tabela 2.7 e estão representados na Figura 2.10, onde se pode verificar que, no período considerado, ocorreu melhoria no grau de distribuição de renda em algumas das regiões administrativas do Distrito Federal (Candangolândia, Ceilândia, Cruzeiro, Lago Sul, Recanto das Emas) e aumento da concentração nas demais, especialmente em São Sebastião, onde ocorreu crescimento de 52,19%.

Tabela 2.7 - Grau de Concentração de Renda no Distrito Federal - 1997 e 2000

Regiões Administrativas	Índice de Gini		□ % 1997 / 2000
	1997	2000	
Brasília	0,3996	0,3943	-1,32%
Brazlândia	0,5024	0,5253	4,55%
Candangolândia	0,4708	0,4404	-6,45%
Ceilândia	0,4525	0,4143	-8,45%
Cruzeiro	0,4450	0,4078	-8,36%
Gama	0,4761	0,4708	-1,11%
Guará	0,4470	0,5062	13,25%
Lago Norte	0,3935	0,4571	16,17%
Lago Sul	0,3907	0,3541	-9,37%
Núcleo Bandeirante	0,5121	0,5314	3,77%
Paranoá	0,5360	0,5924	10,52%
Planaltina	0,5097	0,5167	1,36%
Recanto das Emas	0,4333	0,4015	-7,35%
Riacho Fundo	0,4659	0,5209	11,81%
Samambaia	0,4966	0,4937	-0,59%
Santa Maria	0,4326	0,4868	12,53%
São Sebastião	0,4316	0,6569	52,19%
Sobradinho	0,5127	0,5426	5,83%
Taguatinga	0,4919	0,5454	10,87%
Médias	0,4632	0,4873	5,21%

Fontes: Anuário Estatístico do Distrito Federal - 2000 e Codeplan (2000)

Figura 2.10– Índice de Gini – Distrito Federal – 1997 e 2000



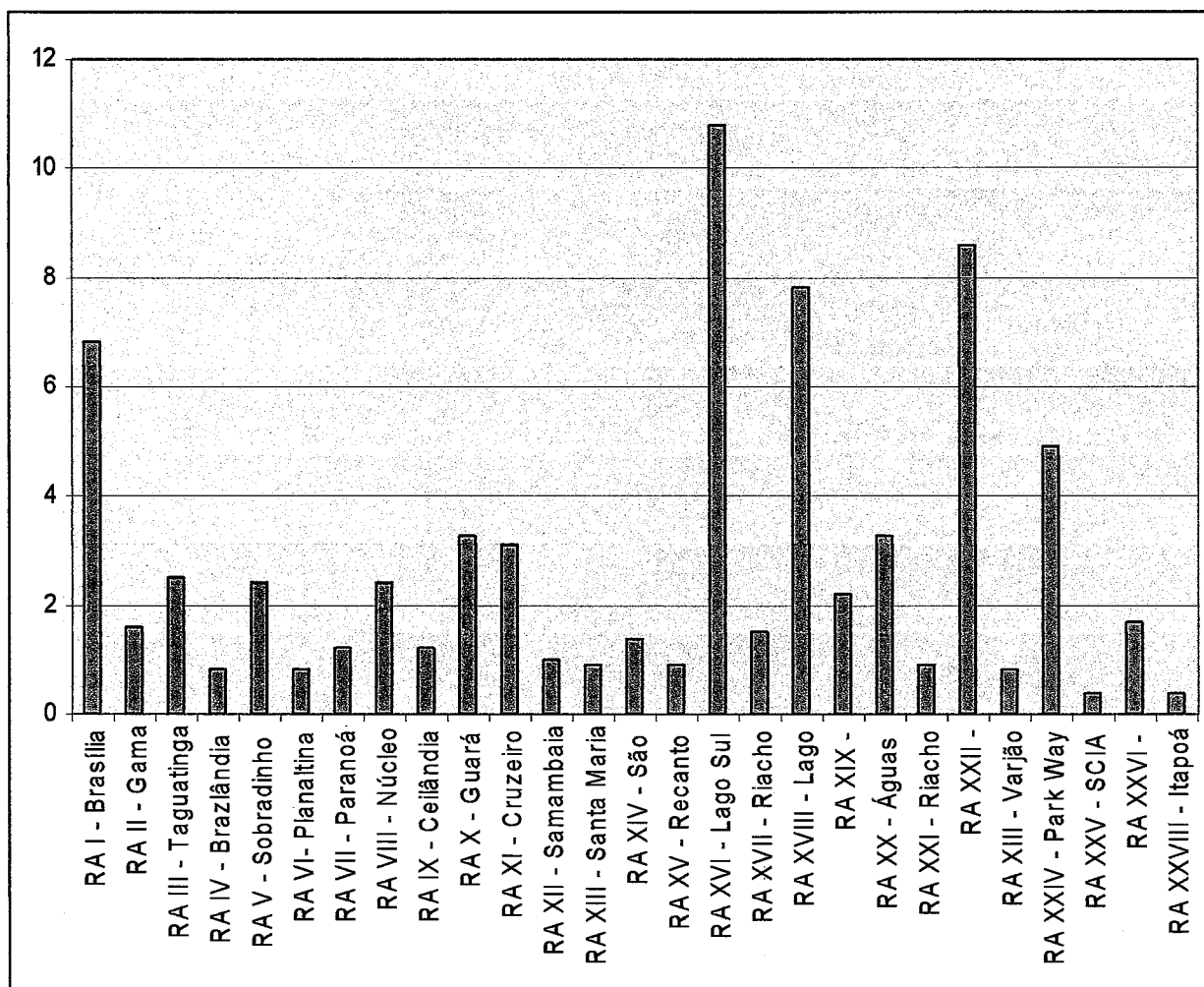
A Figura 2.11 apresenta a renda domiciliar per capita mensal no Distrito Federal por região administrativa.

Com as limitações territoriais, que impedem atividades extensivas do setor primário, e as restrições ambientais, que não sincentivam a industrialização em bases tradicionais, a economia do Distrito Federal naturalmente voltou-se para o setor terciário, em especial, por conta da função de Brasília como capital político-administrativa do país. Dados da Pesquisa de Emprego e Desemprego no Distrito federal (PED/DF) evidenciam que a atividade econômica no Distrito Federal concentra-se na prestação de serviços (55,8%), nas administrações federal e local (19,3%) e no comércio (16,9%). Apenas 7,1% estão na indústria. Menos de um por cento na agropecuária.

2.5. Caracterização do meio físico

O Distrito Federal e sua área de Entorno abrangem paisagens características do Brasil Central. São planaltos esculpidos sobre terrenos metamórficos variados, submetidos à climas tropicais, de onde vertem águas formadoras das principais bacias hidrográficas do continente.

Figura 2.11 - Renda Domiciliar per Capita Mensal - Distrito Federal - 2004



Fonte: SEPLAN/CODEPLAN – Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios – PDAD 2004

Prevaecem chapadas e superfícies suavemente onduladas, recobertas por formações vegetais ralas, compondo mosaicos típicos do bioma Cerrado. Desde a construção de Brasília, ao final dos anos 1950, constata-se intenso fluxo migratório para a região, acarretando acelerada descaracterização do ambiente natural, em vista da urbanização e do uso intensivo dos recursos existentes.

2.5.1. Geologia e Recursos Minerais

A porção de interesse está inserida na faixa de dobramentos de Brasília, importante compartimento geotectônico do Brasil Central. A faixa é constituída por sedimentos marinhos e rochas ígneas subordinadas, submetidas a metamorfismo de baixo grau e acentuada deformação, em regime compressivo. Está estruturada aproximadamente segundo a direção N-S, destacando-se rupturas e zonas de cisalhamento dispostas segundo a direção principal e conjugadas, segundo NW-SE e NE-SW.

Predominam metassedimentos de idade mesoproterozóica a neoproterozóica, depositados há aproximadamente 1.400 a 900 milhões de anos e metamorfizados há cerca de 600 milhões de

anos. Estão instalados sobre um antigo embasamento granito-gnáissico e alojam corpos granitóides com mais de 600 milhões de anos.

O clima tropical vigente desde o período Terciário (há cerca de 15 milhões de anos) resulta em profundo intemperismo, traduzido por extensas coberturas detrítico-lateríticas preservadas nas porções elevadas. Tais crostas ferruginosas encontram-se em processo de dissecação, pela erosão ativa nas bordas das chapadas. Por outro lado, os cursos d'água na região são rápidos e encaixados, restringindo a formação de planícies aluvionares aos maiores coletores. Destacam-se o rio Corumbá e seus principais tributários: Areias, Jacaré, Antas, Sal, Verde, Palmas, Ouro, São Bartolomeu, Macacos, Oliveira Costa, Descoberto, Pamplona, Palmital, Alagado e Capivari.

Dentre os recursos minerais presentes na região, ressaltam-se os insumos para a construção civil (areia, cascalho laterítico, argila para cerâmica) e as rochas carbonáticas, estas utilizadas para a fabricação de cimento, para a produção de brita e como insumo agrícola (corretivo da acidez de solos). Constata-se a seguinte distribuição e forma de utilização desses recursos:

- Calcário calcítico: utilizado para fabricação de cimento e como brita para a construção civil, é produzido em empreendimentos industriais estabelecidos na faixa que se estende de Cocalzinho a Planaltina de Goiás – GO, destacando-se a região conhecida como Fercal, na porção norte do Distrito Federal;
- Calcário dolomítico: utilizado como insumo agrícola e também como brita, é produzido por empresas regulares estabelecidas na mesma faixa;
- Areia aluvionar: ocorre no leito e em pequenas várzeas existentes ao longo do rio Corumbá e principais tributários (Capivari, Antas, Areias, Macacos, Descoberto, Alagado e São Bartolomeu), onde a extração costuma ser feita em pequenos empreendimentos irregulares;
- Argila para cerâmica: obtida em barreiros rudimentares situados em áreas de várzea, sobretudo na bacia do Corumbá, na região de Anápolis, Abadiânia e Luziânia – GO;
- Quartzitos: utilizados como pedras de talhe (conhecida como pedra de Pirenópolis), obtidos em pedreiras irregulares, e também para a produção de areia, extraída nas porções desagregadas pelo intemperismo, em áreas situadas ao sul e a oeste do Distrito Federal, de Luziânia a Cocalzinho de Goiás – GO;
- Cascalhos lateríticos: extraídos de forma indiscriminada nas chapadas, em pequenas áreas de extração preferencialmente situadas junto a estradas e núcleos urbanos.

2.5.2. Solos

Os solos resultam do intemperismo atuante sobre as rochas do substrato, sendo o seu desenvolvimento condicionado pelas formas de relevo, pela rede de drenagem e pela cobertura vegetal.

A caracterização aqui apresentada consolida o conhecimento atual e fornece subsídios para o uso e manejo mais adequados das terras da região. Reconhecem-se três grandes domínios pedo-ambientais, correspondentes aos maiores compartimentos do relevo: chapadas, superfícies aplanadas rebaixadas e superfícies mais acidentadas.

2.5.3. Águas Superficiais

Como dito, as terras elevadas que compõem o Distrito Federal e Entorno dividem as águas formadoras de três bacias de expressão continental: o rio Corumbá e seus afluentes (rios São

Bartolomeu, Paranoá, Descoberto e São Marcos) integram a bacia do Paraná, o rio Maranhão compõe a bacia do Tocantins – Araguaia, e o rio Preto pertence à bacia do São Francisco. As águas superficiais da região definem sete bacias hidrográficas, caracterizadas conforme descrito a seguir:

- Bacia do Rio São Bartolomeu: é a bacia com maior superfície no Distrito Federal, drenando toda a sua porção central, de norte para sul. A bacia é composta pelo rio São Bartolomeu, pelo ribeirão Sobradinho, pelo ribeirão Mestre D'Armas e por afluentes menores (ribeirão Pipiripau, rio Paranoá, ribeirão Saia Velha e outros), abrangendo três micro-bacias: alto, médio e baixo São Bartolomeu. Dentre os lagos naturais presentes, destacam-se a lagoa Bonita (ou Mestre D'Armas) e a lagoa Joaquim Medeiros, ambas na porção alta da bacia. A bacia abriga os núcleos urbanos de Sobradinho, Planaltina e São Sebastião, mais parte das regiões administrativas do Paranoá e Santa Maria;
- Bacia do Lago Paranoá: está situada na porção central do Distrito Federal e abriga expressiva população, representada pelas regiões administrativas de Brasília, Lago Norte, Lago Sul, Núcleo Bandeirante, Riacho Fundo, Candangolândia, Cruzeiro, Guará e parte da região administrativa de Taguatinga, abrangendo sete micro-bacias: Ribeirão do Torto, Ribeirão Palmital, Riacho Fundo, Ribeirão do Gama, Córrego Cabeça de Veado, Córrego Taquari e a área de contribuição direta do lago Paranoá;
- Bacia do Rio Descoberto: está situada na porção ocidental do Distrito Federal, também abriga considerável população, correspondente às cidades de Taguatinga, Ceilândia, Brazlândia, parte de Samambaia e das regiões administrativas do Recanto das Emas e do Gama. A bacia compreende o Rio Descoberto (divisa oeste do Distrito Federal com Goiás), e seus afluentes: Ribeirão Melchior (ou Belchior) e Ribeirão Engenho das Lages, definindo duas micro-bacias: alto e baixo Descoberto;
- Bacia do Rio Corumbá: esta bacia drena o sudoeste do Distrito Federal, compreendendo os núcleos urbanos do Gama (ribeirão Alagado), Recanto das Emas (ribeirão Ponte Alta), Santa Maria (ribeirão Santa Maria) e a porção sul de Samambaia. A bacia compreende duas micro-bacias: rio Alagado e rio Santa Maria;
- Bacia do Rio São Marcos: está restrita ao extremo sudoeste do Distrito Federal, tendo como principais corpos d'água, o córrego Samambaia e a lagoa dos Veados. A sua superfície não abrange nenhum núcleo urbano;
- Bacia do Rio Preto: esta bacia drena a porção oriental do Distrito Federal, compreendendo o rio Preto (divisa com Goiás e Minas Gerais) e seus afluentes: ribeirão Santa Rita, ribeirão Jacaré, ribeirão Extrema, rio Jardim e córrego São Bernardo. A sua área de influência também não abrange nenhum núcleo urbano, porém concentra os cultivos irrigados na região (pivôs-centrais);
- Bacia do Rio Maranhão: situa-se na porção norte do Distrito Federal, abrangendo parte das regiões administrativas de Brazlândia, e parte de Sobradinho e Planaltina, porém não abriga nenhum núcleo urbano. Os seus principais cursos d'água são os rios Maranhão, Palmeiras, Sonhim, Palma e Sal.

2.6. Caracterização Ambiental

No Distrito Federal, as questões relativas à preservação e conservação do meio ambiente foram plenamente incorporadas ao processo de planejamento da ocupação territorial, desde os seus primeiros estudos, tendo, posteriormente, exercido grande influência no estabelecimento das diretrizes de expansão da área urbana. E não poderia deixar de ser de outra forma, uma vez

que, sendo Brasília uma cidade cujo crescimento poderia ser planejado, tarefa facilitada pelo fato que a posse da maior parte das terras urbanizáveis é do poder público, não se justificaria repetir aqui equívocos e erros cometidos em outras cidades onde, historicamente, a má gestão da ocupação do território redundou em inúmeros problemas urbanos cujos custos, invariavelmente, são pagos pelas camadas mais pobres da população.

De modo geral, o Distrito Federal está localizado no coração do ecossistema do cerrado, em sua maior parte, num sítio elevado, que drena as águas na direção das três principais bacias hidrográficas brasileiras: a Bacia Platina (rios São Bartolomeu, Descoberto, Corumbá, Paranoá e São Marcos), Bacia Amazônica (rio Maranhão, tributário do sistema Araguaia / Tocantins) e a Bacia do São Francisco (rio Preto).

Esta particularidade do território do Distrito Federal, fato único no País, embora pareça um indicativo de abundância de recursos hídricos, ao contrário, torna a região crítica neste aspecto, o que constitui um dos fatores de grande preocupação frente à crescente urbanização da cidade e o conseqüente aumento das necessidades de abastecimento.

A importância deste tema na organização do território do Distrito Federal se fez presente desde a elaboração do Plano Diretor de Água, Esgoto e Controle da Poluição no Distrito Federal - PLANIDRO, em 1970. Apesar da maior pressão pela ocupação das áreas centrais e dos arredores do Plano Piloto, este plano recomendava o não adensamento dos espaços livres localizados na bacia do Paranoá, estabelecendo um limite populacional para a área onde se localiza o Plano Piloto.

De certa forma, a proteção à bacia do Paranoá norteia todas as diretrizes de planejamento territorial do Governo do Distrito Federal, o que, em última instância, resulta na ocupação urbana esparsa e fragmentada do Distrito Federal. Assim, a cidade apresenta uma estrutura sem continuidade de sua malha urbana onde os espaços que separam os seus diversos núcleos possuem, via de regra, alguma implicação de ordem ambiental.

Hoje, o Distrito Federal possui uma área aproximada de 60 mil hectares protegidos por unidades de conservação de uso restrito, aquelas definidas pelo Sistema Nacional de Unidades de Conservação da Natureza – SNUC, como áreas que devem permanecer intocadas. O Parque Nacional de Brasília deverá ter a sua área ampliada em 16 mil hectares, um aumento de mais de 50% de sua área original, se constituindo no maior parque em área urbana do mundo. Não só o parque será ampliado, como também muitas outras áreas de preservação estão sendo criadas.

2.6.1. Aspectos Legais

O desenvolvimento da legislação ambiental no Distrito Federal deu-se de forma incrementalista, em função da dispersão do seu tratamento nos diversos documentos jurídicos promulgados, principalmente a partir da década de 80.

O Distrito Federal, em 1989, assumindo sua cota de responsabilidade na gestão de recursos ambientais, criou a Secretaria do Meio Ambiente, Ciência e Tecnologia – SEMATEC, que possuía como órgãos vinculados o Instituto de Ecologia e Meio Ambiente – IEMA e o Instituto de Ciência e Tecnologia – ICT. Simultaneamente, foi promulgada a Lei de Política Ambiental – Lei nº 41, de 13 de setembro de 1989, que, em conjunto com o Decreto nº 12.960, de 28/12/1990, regulamenta e disciplina a proteção ambiental no Distrito Federal, estabelecendo princípios, objetivos e normas básicas para proteção do meio ambiente.

2.6.2. Áreas de Proteção Ambiental

O Distrito Federal possui aproximadamente 43% do seu território protegido por unidades de conservação. Apesar desse percentual, a região sofre com a intensa ocupação urbana irregular e descontrolada, representada por condomínios e parcelamentos rurais para chácaras de recreio. Além dessa ocupação, destacam-se as atividades irregulares de mineração, responsáveis, juntamente com o parcelamento irregular do solo, pelo assoreamento dos cursos d'água e, em especial, do Lago Paranoá. As áreas mais críticas são as Áreas de Proteção Ambiental – APA do Paranoá, do São Bartolomeu, do Descoberto e do Cafuringa, que abrigam a maior parte dos condomínios e parcelamentos irregulares do solo.

Com relação à gestão de áreas naturais protegidas, o Distrito Federal, até o presente momento, possui as seguintes categorias de unidades de conservação legalmente estabelecidas, independentemente da esfera administrativa:

- Área de Proteção Ambiental - APA;
- Área de Proteção de Manancial;
- Área de Relevante Interesse Ecológico - ARIE;
- Estação Ecológica - ESEC;
- Floresta Nacional;
- Jardim Botânico;
- Jardim Zoológico;
- Monumentos Naturais;
- Parque Nacional;
- Parques Ecológicos;
- Reserva de Biosfera;
- Reserva Ecológica - RESEC;
- Reserva Particular do Patrimônio Natural.

As áreas de proteção ambiental, em geral são áreas extensas, com certo grau de ocupação humana, dotadas de atributos abióticos, estéticos ou culturais especialmente importantes para a qualidade de vida e o bem estar da população, e tem como objetivos básicos proteger a diversidade biológica, disciplinar o processo de ocupação e assegurar a sustentabilidade do uso dos recursos naturais.

As áreas de relevante interesse ecológico, são, em geral, áreas de pequenas extensões, com pouca ou nenhuma ocupação humana, com características naturais extraordinárias ou que abrigam exemplares raros da fauna regional, e tem como objetivos manter os ecossistemas naturais, de importância regional ou local e regular o uso admissível dessas áreas, de modo a compatibilizá-lo com os objetivos de conservação da natureza.

As estações ecológicas são unidades de conservação representativas de ecossistemas, destinadas à realização de pesquisas básicas e aplicadas de ecologia, à proteção do ambiente natural e ao desenvolvimento da educação conservacionista. As reservas ecológicas são unidades de conservação em que se transformaram as florestas e demais formas de vegetação natural e de preservação permanente.

Os parques são as unidades de conservação criadas com a finalidade de resguardar atributos excepcionais da natureza, conciliando a proteção integral da flora, da fauna e das belezas naturais, com a utilização para objetivos educacionais, recreativos e científicos.

Com o intuito de proteger a diversidade biológica, disciplinar a ocupação local e preservar os recursos naturais, foram criadas no território do Distrito Federal cinco grandes áreas de proteção ambiental - APA, classificadas pelo Sistema Nacional de Unidades de Conservação - SNUC, na categoria das unidades de uso sustentável. O objetivo básico dessas unidades é compatibilizar a conservação da natureza com o uso sustentável de parcela dos seus recursos naturais. As 5 Áreas de Proteção Ambiental do Distrito Federal são:

- APA da Bacia do São Bartolomeu: É a maior APA em território do Distrito Federal, com 84,1 mil hectares, criada em 1983, se constituindo num importante corredor de ligação entre a Reserva de Águas Emendadas, as APA's de Cafuringa, do Lago Paranoá e das Bacias do Gama e Cabeça-de-Veado. Reúne todos os tipos de vegetação da região, desde o cerrado até os campos limpos e abriga diversos representantes da fauna nativa. Nesta área existe a possibilidade de criação de um lago para o abastecimento de água para o Distrito Federal;
- APA da Bacia do Rio Descoberto: Criada em 1983, abrange áreas do Distrito Federal e parte de Goiás, com 39,1 mil há, destinados à proteção da bacia do Lago do Descoberto. A maior parte de sua área encontra-se tomada por chácaras voltadas à produção de hortifrutigranjeiros e por áreas de reflorestamento de pinus e eucaliptos. Engloba, em sua totalidade, o núcleo urbano de Brazlândia;
- APA das Bacias do Gama e Cabeça-de-Veado: Criada em 1986, protege as cabeceiras do ribeirão do Gama e do córrego Cabeça-de-Veado, responsáveis por um terço das águas do Lago Paranoá. Situada ao sul do Plano Piloto, engloba grande parte do Lago Sul, Park Way, Catetinho, Núcleo Rural Vargem Bonita, Aeroporto de Brasília e Candangolândia;
- APA de Cafuringa: Situada no extremo noroeste do Distrito Federal, esta APA foi criada, em 1988, com 46 mil ha, com o objetivo de preservar os monumentos naturais mais belos do DF, como a Cachoeira de Mumunhas, Poço Azul, Morro da Pedreira, as cachoeiras do córrego Monjolo e a Ponte de Pedra, nas nascentes do ribeirão Cafuringa. Também contém inúmeras cavernas, devido à ocorrência de calcário, sendo a mais expressiva a Gruta do Rio do Sal. Esta área apresenta relevo bastante acidentado, englobando parte da Chapada da Contagem, sendo que o seu zoneamento estabeleceu 12 zonas de manejo, sendo 5 delas com restrições;
- APA do Lago Paranoá: Localizada em meio à área urbana do Distrito Federal, abrange as Regiões Administrativas de Brasília, Paranoá, Lago Sul e Lago Norte, caracterizadas como áreas de adensamento populacional. Com cerca de 16 mil ha, foi criada em 1989 para preservar parte da bacia do Lago Paranoá, ninhais de aves aquáticas e a vegetação remanescente do cerrado e as matas ciliares que protegem os córregos e ribeirões que abastecem o Lago Paranoá.

Na APA das Bacias do Gama e Cabeça-de-Veado, encontram-se importantes unidades de conservação classificadas, segundo o SNUC, na categoria das unidades de preservação. Assim, temos o Jardim Botânico e sua Estação Ecológica, a Estação Ecológica da Universidade de Brasília, que inclui as áreas de relevante interesse ecológico - ARIE do Capetinga e do Taquaril, a Reserva Ecológica do IBGE, além da Fazenda Experimental Água Limpa da UNB e o Jardim Zoológico.

Outra importante unidade de preservação, o Parque Nacional de Brasília, criado em 1961, com 30 mil ha totalmente cercados e, em processo de ampliação, protegendo o lago artificial de Santa Maria, fonte de abastecimento de água de parte do Distrito Federal. Este Parque, somado

à APA do Lago Paranoá, à APA das Bacias do Gama e Cabeça-de-Veado, ao Parque Ecológico do Guará e à Reserva Ecológica do Guará, forma um corredor ecológico que protege quase a totalidade da Bacia Hidrográfica do Lago Paranoá.

A Estação Ecológica de Águas Emendadas, criada em 1968, como Reserva Biológica de Águas Emendadas, possui cerca de 10,5 mil há, é considerada a mais importante reserva natural do Distrito Federal, onde ocorre fenômeno único da união de duas grandes bacias hidrográficas da América Latina, as bacias Platina (Rio Paraná) e Araguaia / Tocantins, em uma vereda de 6 km. Tal característica a torna um dos acidentes geográficos de maior expressão no território nacional. Sua área, praticamente intacta, abriga representantes da fauna do cerrado, ameaçados de extinção, sendo de grande importância para a realização de pesquisas.

Destaca-se ainda, que em janeiro de 2002, foi criada pelo Governo Federal, a APA do Planalto Central, que abrange grande parte do Distrito Federal, sendo que o seu objetivo está vinculado à proteção dos mananciais de água e das áreas não urbanizadas. Tal medida foi justificada em função do crescimento urbano desordenado, principalmente aquele operado pelos condomínios particulares que, devido à ação de grileiros, ocupam áreas públicas de propriedade da União ou próximos a áreas de proteção.

A APA do Planalto Central possui a sua delimitação descrita, em parte, a partir do Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal - PDOT, mas excluem da sua área as APA's da Bacia do Rio Descoberto e da Bacia do Rio São Bartolomeu, o Parque Nacional de Brasília, a Floresta Nacional de Brasília, e as Zonas Urbanas de Consolidação de Sobradinho e Planaltina.

Deve-se observar que as grandes áreas constituídas pelas várias unidades de conservação, como as Estações Ecológicas de Águas Emendadas, o Parque Nacional, as Estações Ecológicas do IBGE, do Jardim Botânico e da Universidade de Brasília, configuram zonas com potencial de inibição do processo de urbanização, ou pelo menos de direcionamento da ocupação do território. Estas estruturas, somadas às áreas de topografia mais acidentada, que tornam a urbanização mais onerosa, localizada, principalmente, na APA de Cafuringa, ao norte/noroeste do Distrito Federal, às quatro áreas da Floresta Nacional, de propriedade da União, duas em Taguatinga e duas em Brazlândia, às áreas mais a leste do Distrito Federal, na bacia do Rio Preto, APA do São Bartolomeu, cuja vocação predominante é a agropecuária, reforçam ainda mais a ocupação do território na direção sudoeste, onde estão os eixos principais que interligam o Distrito Federal ao sul e sudeste do país e onde o relevo é mais propício à ocupação urbana.

De um modo geral, pode-se afirmar que, embora a polarização exercida pelas áreas urbanas centrais, ou seja, o Plano Piloto e adjacências, possuem a tendência de estimular um crescimento radial concêntrico, a ocorrência destas áreas com fortes restrições ambientais em seu entorno impede que haja um crescimento mais compacto da mancha urbana. Assim, a tendência já observada de adensamento da região sul / sudoeste do Distrito Federal se vê reforçada.

2.7. Caracterização Administrativa

O território do Distrito Federal, em 1961, além da cidade de Brasília, que possuía um prefeito, indicado pelo Presidente da República, possuía ainda sete subprefeituras: Taguatinga, Brazlândia, Núcleo Bandeirante, Gama, Planaltina, Sobradinho e Paranoá.

Em 1964, foi formulada a estrutura administrativa do Distrito Federal com a criação de oito regiões administrativas: Brasília (I), Gama (II), Taguatinga (III), Brazlândia (IV), Sobradinho

(V), Planaltina (VI), Paranoá (VII) e Jardins (VIII). As regiões administrativas no Distrito Federal foram surgindo gradativamente, à medida que a população de outros estados migrava para a capital do País, esperançosa de aqui encontrar melhores condições de vida.

Originalmente, as regiões administrativas foram criadas com o duplo propósito de facilitar a administração da cidade e de formar núcleos que se tornariam unidades administrativas autônomas. Essa autonomia, no entanto, ainda não foi alcançada, e é agravada pelo fato de que ao redor de Brasília, no chamado Entorno do Distrito Federal, novas aglomerações urbanas surgiram depois da instalação da Capital, e passaram a depender, em vários setores, dessas regiões, sobrecarregando as demandas sobre a sua infra-estrutura social.

Em 1989, a estrutura, implantada em 1964, foi revisada, com a substituição da região administrativa dos Jardins pela Região Administrativa do Núcleo Bandeirante (VIII) e a criação das novas regiões de Ceilândia (IX), Guará (X), Cruzeiro (XI) e Samambaia (XII).

Com a Constituição de 1988, o Distrito Federal ganhou autonomia política, com a eleição direta de seu Governador e membros da Câmara Distrital, que passou a legislar sobre o Distrito Federal. Com a autonomia administrativa, dada pela Constituição de 1988 e o processo de redução da administração Federal, foi iniciado um processo de desenvolvimento do Distrito Federal menos dependente do Governo Federal e mais próximo da criação de pólo regional. Nesse enfoque, as administrações regionais passaram a ter maior destaque, na busca de suas auto-suficiências, com os surgimentos das áreas de expansão urbanas, destinadas à criação de pólos de serviços, bem como o desdobramento das mesmas, com a criação de novas regiões administrativas. Neste contexto, surgiram entre 1993 e 1994, as regiões administrativas de Santa Maria (XIII), São Sebastião (XIV), Recanto das Emas (XV), Lago Sul (XVI), Riacho Fundo (XVII), Lago Norte (XVIII) e Candangolândia (XIX).

Entre 2003 e 2005 foram criadas as regiões administrativas de Águas Claras (XX), Riacho Fundo II (XXI), Sudoeste/Octogonal (XXII), Varjão (XXIII), Park Way (XXIV), Estrutural/SCIA (XXV), Sobradinho II (XXVI), Jardim Botânico (XXVII), Itapuã (XXVIII) e SIA (XXIX). Destaca-se que algumas das regiões administrativas recém criadas, não tiveram seus limites ainda aprovados pela Câmara Distrital..

As regiões administrativas, em número de vinte e nove, correspondem aos núcleos urbanos que surgiram gradativamente, à medida que a população de outros estados migrava para a capital do País.

2.8. Caracterização do Entorno do Distrito Federal

A idéia de interiorização da Capital do país trazia como justificativa primeira, a necessidade de se promover o desenvolvimento regional, tendo como pólo dinamizador a nova capital. Apesar dos vários programas implementados, na região Centro-Oeste desde a inauguração da Capital, e destinados ao desenvolvimento da infra-estrutura regional, agropecuária e do setor industrial, Brasília se constituiu, de fato, o centro polarizador de mão-de-obra e recursos.

Como resultado da construção de Brasília e do crescimento demográfico intenso que a cidade experimentou desde a sua inauguração, os municípios do seu entorno passaram, por sua vez, por um crescimento acelerado, processado no sentido da criação e ampliação de núcleos populacionais já existentes, sem qualquer tipo de planejamento, na ocupação de loteamentos esparsos que tiravam proveito da proximidade do Distrito Federal, como fator de valorização fundiária.

Essa região é composta por municípios situados fora do Distrito Federal, mas que mantêm com ele relacionamento em diversos campos, dentre os quais sobressaem as relações comerciais e, especialmente, em alguns casos, o abrigo de populações empregadas ou ocupadas em Brasília e cidades-satélites.

O entendimento mais abrangente da região de Brasília deve considerar uma área metropolitana compreendendo a periferia do Distrito Federal, cujo princípio não é a base econômica, mas a aglomeração populacional oriunda dos fluxos migratórios. A formação de uma região de influência imediata – Entorno, confunde-se com o processo histórico da formação econômica do Estado de Goiás e da criação e o desenvolvimento da Capital.

É evidente a importância dessa região. Os dados disponíveis indicam que seu crescimento tem sido maior do que o verificado no Distrito Federal e que aproximadamente 60% dos migrantes que para lá se dirigem provêm da capital federal. Esse crescimento do entorno reflete a expansão e a influência da região de Brasília e a conseqüente formação de uma área metropolitana como alternativa de localização residencial, principalmente para as famílias de menor nível de renda, que não conseguem suportar os custos da moradia no Distrito Federal, mas que utilizam os serviços urbanos de saúde, educação e mercado de trabalho, além de outros serviços oferecidos pela capital.

Os municípios que compõem o Entorno apresentaram processos de formação diferenciados. Pirenópolis, Corumbá de Goiás, Formosa e Luziânia são núcleos urbanos surgidos no início do século XVIII, no período do ciclo do ouro. Outros municípios foram criados por desmembramentos sucessivos, especialmente a partir de 1950. Nesta década, os municípios de Planaltina de Goiás e Luziânia tiveram seus territórios reduzidos, cedendo terras para implantação do Distrito Federal. A grande demanda de matérias-primas e mão-de-obra para a construção de Brasília passou a ser atendida pelo Entorno, estabelecendo-se, assim, fluxos migratórios de cada um de seus municípios para o Distrito Federal.

A partir da década de 60, Brasília passa por acelerado processo de crescimento, com a chegada de migrantes de diversas partes do Brasil, o que corresponde a uma nova etapa na organização do espaço regional. Até 1960, a região era formada por nove municípios: Abadiânia, Alexânia, Cabeceiras, Cristalina, Formosa, Luziânia, Pirenópolis, Planaltina e Unai. Nas décadas de 60 e 70 emanciparam-se Padre Bernardo e Corumbá de Goiás, respectivamente. Na década de 80 surgiram os municípios de Água Fria de Goiás, Mimoso de Goiás e Santo Antônio do Descoberto. Nos anos 90 surgiram os municípios de Cidade Ocidental, Cocalzinho, Vila Boa, Valparaíso, Novo Gama, e Águas Lindas, desmembrado de Santo Antônio do Descoberto.

Este crescimento dos municípios vizinhos dá-se pela agregação de precários loteamentos, especialmente em Luziânia, Santo Antônio do Descoberto e Planaltina de Goiás, devido ao intenso fluxo migratório e à falta de uma política habitacional no Distrito Federal. Os censos de 1980 e 1991 mostram a explosão do crescimento demográfico dessa periferia que passou aproximadamente de 50 mil para 120 mil e depois para 300 mil habitantes.

Em 1982, Santo Antônio do Descoberto é desmembrado do município de Luziânia. A partir daí, são criadas, por absoluta pressão do crescimento demográfico do entorno, os municípios de Cidade Ocidental (91), Novo Gama (95), Valparaíso de Goiás (95) e Águas Lindas de Goiás (97).

O município de Planaltina de Goiás com a criação do Distrito Federal ficou sem sua sede municipal, que foi incorporada ao mesmo. A sede municipal foi transferida provisoriamente para São Gabriel de Goiás e, em 1971, foi iniciada a construção da nova sede, conhecida popularmente como Brasilinha. Somente em 1976 o município é registrado e toma o nome de

Planaltina de Goiás. Este município constitui um vetor secundário de crescimento na periferia imediata do Distrito Federal.

A cidade de Valparaíso de Goiás teve origem com a implantação do loteamento Parque São Bernardo, em 1959. Em 18 de julho de 1995, é desmembrado de Luziânia, através da Lei nº 12.667. O Novo Gama também surgiu de loteamentos. O primeiro a ser registrado foi o Parque Nova Brasília, em 1957. Em 1980, considerando os problemas decorrentes do crescimento populacional acelerado provocado principalmente pelo fluxo migratório oriundo do Distrito Federal, o município de Luziânia institui a Região Administrativa do Novo Gama, primeiro passo para o movimento emancipatório que teve como principal cenário a famosa Feira do Pedregal. Em 1995, a região administrativa desmembrou-se de Luziânia, tornando-se município independente.

A Cidade Ocidental é outro exemplo das políticas restritivas vigentes no Distrito Federal quanto à implantação de assentamentos habitacionais em seu interior. Em seu território proliferaram loteamentos habitacionais destinados a absorver o contingente migratório originalmente dirigido ao Distrito Federal e não absorvido.

Como resultado das diretrizes restritivas à ocupação territorial do Distrito Federal, refletida pelo elevado preço da terra, houve, durante os anos 80 e 90, uma grande expansão da estrutura urbana dos municípios limítrofes, especialmente ao longo dos principais eixos rodoviários de acesso à capital. Assim, a centralidade do Distrito Federal, provocada pelo crescimento populacional do entorno e pela infra-estrutura existente na capital, acelerou a formação de uma aglomeração urbana atípica – interestadual, onde as relações interurbanas demandam ações integradas.

Em face do intenso movimento migratório, ocorrido principalmente nos anos 80, e na impossibilidade dos migrantes arcarem com os custos das moradias no Distrito Federal, a oferta de parcelamentos particulares, nas áreas do entorno, a preços acessíveis, rapidamente absorveu parcela significativa desta população, consolidando nessa região uma ocupação urbana descontrolada e sem qualquer tipo de infra-estrutura urbana e com o acúmulo de problemas urbanos bastante sérios em termos de infra-estrutura viária, educação, saúde, saneamento, energia elétrica, água tratada, transporte, segurança e criminalidade.

A região do Entorno ganha importância pelo intenso crescimento populacional, acompanhado do surgimento de áreas urbanas destituídas, em grande parte, de infra-estrutura básica e de serviços urbanos. Os municípios mais próximos, como Planaltina de Goiás, Águas Lindas, Valparaíso, Novo Gama, Cidade Ocidental e Padre Bernardo são caracterizados por uma elevada dependência da rede de serviços e dos empregos ofertados no Distrito Federal, mantendo com o mesmo um relacionamento em diversos campos, dentre os quais se sobressaem as relações comerciais e, especialmente, em alguns casos, o abrigo de populações empregadas ou ocupadas em Brasília e cidades-satélites.

Inicialmente, por não haver caracterização única para o Entorno, o IBGE, considerava o mesmo composto pelos municípios goianos de Abadiânia, Alexânia, Cabeceiras, Corumbá de Goiás, Cristalina, Formosa, Luziânia, Mimoso de Goiás, Padre Bernardo, Pirenópolis, Planaltina e Santo Antônio do Descoberto. A Lei Complementar nº 64, de 19 de fevereiro de 1998, criou a Região Integrada do Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno - RIDE, da qual fazem parte, além do Distrito Federal, dezenove municípios do Estado de Goiás (Abadiânia, Água Fria de Goiás, Águas Lindas de Goiás, Alexânia, Cabeceiras, Cidade Ocidental, Cocalzinho de Goiás, Corumbá de Goiás, Cristalina, Formosa, Luziânia, Mimoso de Goiás, Novo Gama, Padre Bernardo, Pirenópolis, Planaltina de Goiás, Santo Antônio do Descoberto, Valparaíso de Goiás e Vila Boa) e

três do Estado de Minas Gerais (Buritiz, Cabeceira Grande e Unaí), objetivando unir esforços para a solução dos problemas comuns e articular ações estratégicas de desenvolvimento integradas entre os diversos municípios e o Distrito Federal, abrangendo uma área aproximada de 56.000km² e uma população, em 2.000, de 2.958.418 habitantes.

A Região do Entorno mantém com ele relacionamento com o Distrito Federal em diversos campos, dentre os quais se destacam: as relações comerciais - especialmente, a oferta de empregos e ocupação em Brasília e cidades-satélites - e a prestação de serviços públicos, notadamente na área da saúde. Esta dependência é mais fortemente verificada naqueles municípios localizados no entorno imediato, tais como: Águas Lindas, Cidade Ocidental, Luziânia, Novo Gama, Santo Antônio do Descoberto e Valparaíso de Goiás. A grande maioria da população destas cidades (67,6% em média) utiliza os hospitais públicos do Distrito Federal, enquanto a metade trabalha e faz compras de eletrodomésticos, roupas e calçados também no Distrito Federal.

O quadro de carência dos municípios do entorno tem se intensificado na medida do seu crescimento demográfico, fazendo com que eles dependam ainda mais da estrutura econômica e de serviços urbanos oferecidos no Distrito Federal, indicando um processo de metropolização em curso, no qual Brasília é o centro polarizador deste crescimento.

2.8.1. População e Extensão Territorial

A área denominada Entorno do Distrito Federal, abrange uma extensão territorial superior a 44 mil km² e uma população, em 2000, superior a 907 mil habitantes, que, somada à do Distrito Federal, forma contingente populacional dos mais expressivos, sendo que sete cidades mais populosas são Luziânia (141.082), Águas Lindas de Goiás (105.746), Valparaíso de Goiás (94.856), Formosa (78.651), Novo Gama (74.380), Planaltina de Goiás (73.718) e Santo Antônio do Descoberto (51.897), representam cerca de 70% da população total do Entorno.

A Tabela 2.8 apresenta a distribuição de área por estado e a Tabela 2.9 a população dos municípios da RIDE. A Figura 2.12 apresenta o mapa com os municípios pertencentes a RIDE.

A densidade demográfica, na região do Entorno apresenta-se bastante diferenciada, encontrando-se municípios com indicadores muito baixos, como são os casos de Sítio D'Abadia, Vila Propício, Mimoso de Goiás, Água Fria de Goiás e Vila Boa, ao lado de outros com indicadores elevados.

Tabela 2.8 Distribuição da Área da RIDE por Unidade da Federação

Unidade da Federação	Número de Municípios	Área (Km²)	%
Goiás	19	35.896	63,63
Minas Gerais	3	14.715	26,09
Distrito Federal	-	5.802	10,28
Total	22	56.413	100,00

Fonte: Censo IBGE - 2000

Tabela 2.9 População dos Municípios da RIDE

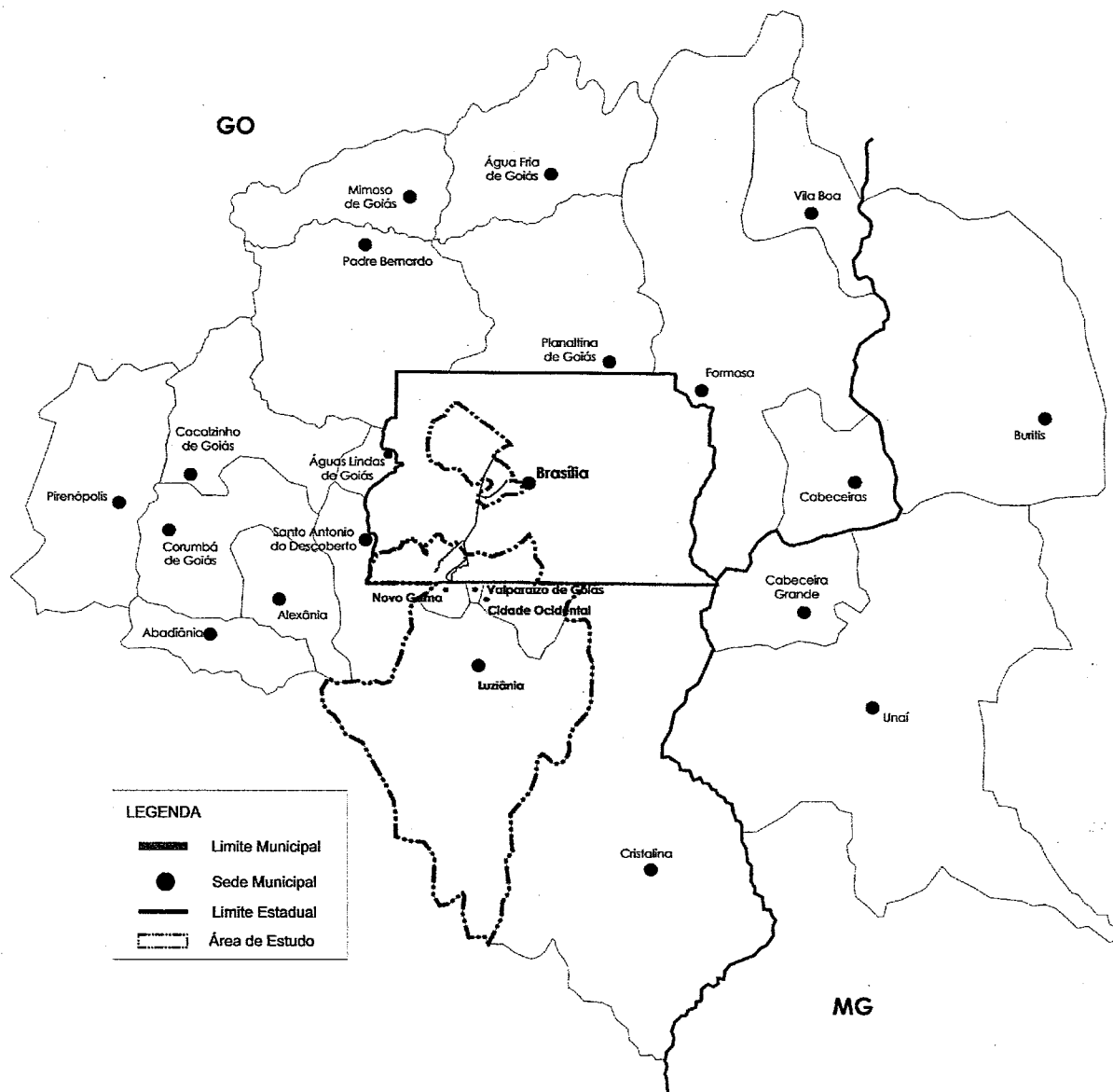
Municípios	População Residente			Extensão Territorial e Densidade Demográfica	
	Urbana	Rural	Total	Km ²	Hab./km ²
Goiás					
Abadiânia	7.172	4.246	11.418	1.044,16	10,93
Água Fria de Goiás	1.609	2.858	4.467	2.029,41	2,20
Águas Lindas de Goiás	105.216	163	105.379	191,20	551,14
Alexânia	15.928	4.135	20.063	847,89	23,68
Cabeceiras	4.903	1.854	6.757	1.127,60	5,99
Cidade Ocidental	34.460	5.915	40.375	388,16	104,05
Cocalzinho de Goiás	5.993	8.607	14.600	1.787,99	8,17
Corumbá de Goiás	5.576	3.911	9.487	1.062,46	9,93
Cristalina	27.532	6.528	34.060	6.160,72	5,53
Formosa	69.282	9.365	78.647	5.806,89	13,54
Luziânia	129.905	10.908	140.813	3.961,54	35,55
Mimoso de Goiás	1.187	1.614	2.801	1.386,91	2,02
Novo Gama	72.947	1.356	74.297	191,68	388,98
Padre Bernardo	13272	8.223	21.495	3.137,90	6,85
Pirenópolis	12.458	8.762	21.220	2.227,79	9,53
Planaltina	69.948	3.598	73.546	2.539,11	28,96
Sto. Antônio Descoberto	48.218	3.499	51.717	936,31	55,25
Valparaíso de Goiás	93.960	0	93.960	60,11	1.566,00
Vila Boa	2.700	586	3.286	1.060,17	3,10
Minas Gerais					
Buritiz	13.869	6.535	20.404	5.220,00	3,91
Cabeceira Grande	5.135	1.329	6.464	1.032,00	6,26
Unai	55.525	14.471	69.996	8.463,00	8,27
Totais - Médias	796.795	108.463	905.252	50.663,00	17,86

Fontes: Censo Demográfico 2000 (IBGE) e PRORIDE – Programa Especial de Desenvolvimento do Entorno do Distrito Federal

Neste conjunto, Águas Lindas de Goiás é uma localidade que merece consideração à parte. Desmembrada em 1997 do município de Santo Antônio do Descoberto, tinha, à época, cerca de 30 mil habitantes. A partir de então, o novo município experimentou crescimento demográfico que se pode considerar explosivo, pois sua população superava 100 mil habitantes no ano 2000, o que significa uma taxa de crescimento demográfico da ordem de 50% ao ano.

Como é usual, esse crescimento demográfico acelerado foi acompanhado com o acúmulo de problemas urbanos em termos de infra-estrutura viária, educação, saúde, saneamento, energia elétrica, água tratada, transporte e segurança.

Figura 2.12 – Municípios pertencentes a RIDE



Segundo os dados do último levantamento censitário, em 2000 viviam cerca de 907.050 habitantes na RIDE que, somados aos 2.051.146 habitantes do Distrito Federal, resultavam num total de cerca de 2,9 milhões de pessoas, o que representa a nona maior concentração urbana do país.

2.8.2. Indicadores Sócio-Econômicos

Os indicadores sócio-econômicos da população da RIDE, excluindo o Distrito Federal, refletem as discrepâncias existentes entre os municípios do entorno e a capital federal. A Tabela 2.10 apresenta um comparativo de alguns indicadores sócio-econômicos.

Embora cada cidade do Entorno tenha as suas especificidades, com suas características, problemas e necessidades especiais, quando tratados como um todo, ficam evidenciadas semelhanças sócio-econômicas entre os 22 municípios da RIDE, e o forte contraste com o Distrito Federal. Utilizando como parâmetros a renda domiciliar e o grau de instrução da população, observa-se que o Distrito Federal possui uma renda domiciliar três vezes maior que a média do Entorno. No tocante à escolaridade, o percentual de analfabetos entre a população do Entorno, incluindo os que apenas sabem ler e escrever pequenos bilhetes, é o dobro do quantificado para o Distrito Federal. Os que possuem nível superior no Distrito Federal representam cerca de quatro vezes a participação deste segmento no Entorno.

Em pesquisa realizada em 2003, nos municípios do entorno, foi confirmada a grande dependência destes com o Distrito Federal, essencialmente na questão de saúde, trabalho e comércio, conforme apresentado na Tabela 2.11.

É marcante o desnível em infra-estrutura social entre o Distrito Federal e os municípios da RIDE. Com renda per capita quatro vezes menor que a do Distrito Federal, os municípios da região do Entorno exibem indicadores de saúde e educação que confirmam a fragilidade social de suas populações.

Com 67,1% da população (2005), o Distrito Federal detém 85% dos estabelecimentos de saúde da região, 84,3% dos leitos e 66,2% dos estabelecimentos capazes de algum atendimento de emergência. Se, em termos de ensino fundamental e médio, a participação do Distrito Federal é próxima da média dos municípios do Entorno, no tocante a ensino superior sua predominância é maciça, com 93,4% das matrículas correspondentes. Nove dos vinte e dois municípios da RIDE não possuem estabelecimentos de emergência seis municípios não possuem nem um único leito para internação (Águas Lindas entre eles). Treze dos vinte e dois municípios não possuem cursos de ensino superior.

Tabela 2.10 – Indicadores Sócio-econômicos - RIDE – 2003/2004

Indicador	Distrito Federal	RIDE
Renda Domiciliar Mensal Bruta (em salários mínimos)	9,0	3,3
Renda Per Capita (em salários mínimos)	2,4	0,9
Número de Pessoas por Domicílio	3,7	3,9
Percentual de Analfabetos	3,3	6,0
Taxa de Desemprego Total (%)	18,2	35,0

Fonte: SEPLAN/CODEPLAN

Tabela 2.11- Serviços no DF utilizados pelos moradores da RIDE – 2003

Serviços no Distrito Federal	População da RIDE que utiliza os serviços no DF (%)
Hospitais Públicos	51,2
Postos de Saúde	20,0
Trabalho	32,6
Estudo	7,9
Compras – Alimentação	9,3
Compras - Eletro Doméstico	33,8
Compras - Roupas e Calçados	32,5

A falta de serviços urbanos e de oportunidades de toda ordem nos municípios da RIDE reforçam a polarização que o Distrito Federal exerce sobre suas populações, podendo-se intuir as implicações sobre o sistema de transporte resultantes dessa atração que o Distrito Federal exerce. Tais fatos evidenciam sobremaneira a dependência e a intensa inter-relação entre o Distrito Federal e seu Entorno imediato. Por outro lado, explicita a intensidade da polarização exercida pelo Distrito Federal no âmbito da RIDE.

2.8.3. Emprego e Ocupação

Utilizando-se dados do Sistema Nacional de Indicadores Urbanos - SNIU, relativos a 1996, e, admitindo-se que o crescimento do emprego acompanhou o aumento populacional, pode-se estimar que, em 2000, havia, aproximadamente, 48 mil pessoas trabalhando em todo o Entorno do Distrito Federal, dentre as quais, 64% em quatro cidades: Formosa, Cristalina, Novo Gama e Valparaíso. É importante registrar que esse número refere-se somente aos empregos formais, representando uma parcela de 6% da população total do Entorno que, em 2000, era de 817.874 habitantes.

O setor industrial dos municípios da RIDE é incipiente, estando concentrado nas atividades de construção civil, de produção de alimentos, de editoração gráfica, de confecção de mobiliário, bebidas e outros. No Entorno, a base econômica é centrada na produção agropecuária, enquanto o Distrito Federal caracteriza-se por uma economia centrada em serviços.

2.9 – Caracterização do Problema

Os últimos 47 anos estabeleceram a importância da transferência da Capital Federal para o Planalto Central. As intenções que orientaram a empreitada não se consolidaram totalmente. O crescimento harmônico e o desenvolvimento regional não aconteceram num fluxo constante e ininterrupto, nem plenamente como imaginavam alguns textos que defendiam a transferência. Antes, se deu aos pulos, aos arrancos, no sobe e desce da economia nacional. Em ritmo próprio, com manifestações pontuais, deixando bolsões de pobreza e criando áreas desenvolvidas.

Todavia, muito objetivos foram atingidos. É inegável que o Brasil voltou-se para o seu interior. A fundação da cidade fortaleceu, equipou e desenvolveu a rede de cidades regionais: Anápolis, situada entre Goiânia e Brasília, transformou-se em importante centro industrial e viabilizou a ligação Norte (Belém)/Sul (São Paulo); Goiânia fortaleceu-se como centro de agro-negócio para toda Região Centro-Oeste e está entre as cinco melhores cidades brasileiras no Índice de Desenvolvimento Humano – IDH. Cidades menos próximas como Catalão e Rio Verde, cresceram e ganharam importância.

A implantação de uma cidade moderna, estruturada e equipada, em meio a uma região carente, desprovida de oportunidades e serviços, potencializou a capacidade de polarização da Cidade. Às funções institucionais de capital federal, somaram-se as funções de pólo para uma região de fronteira. Uma rápida pesquisa na procedência dos pacientes atendidos pelo Sistema de Saúde Pública do Distrito Federal revela a capacidade polarizadora de Brasília, não só para o Entorno, mas também para todo o País, principalmente para o Norte e Nordeste, gerando situações de sobrecarga que não se restringem apenas ao setor de Saúde, mas que são percebidas também sobre os outros serviços que a cidade oferece.

Obviamente, o contexto histórico em que Brasília foi concebida alterou-se. As questões e condições que justificaram a transferência da Capital estão ultrapassadas. As funções de "civitas" estão sendo cumpridas plenamente e a importância da cidade diante da rede de cidades brasileiras não se limita às funções burocráticas que lhe foram outorgadas. Sua influência ultrapassa a escala regional e, em algumas áreas, destaca-se pela excelência. Seu aeroporto é o terceiro mais movimentado do País, perdendo apenas para os dois aeroportos da cidade de São Paulo. A questão que se apresenta para o futuro é a definição do papel que Brasília deverá desempenhar no contexto das cidades brasileiras além de capital federal. Algumas iniciativas revelam a preocupação do governo local em estabelecer alguns vetores econômicos tais como: pólo de cinema, porto seco e o programa Brasília, capital digital, que possibilitem, além do desenvolvimento econômico, um melhor posicionamento de Brasília na rede de cidades brasileiras.

A transformação da área do Distrito Federal e de seu entorno em Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal (RIDE) não produziu seus efeitos, mesmo porque, não se trata de um programa de desenvolvimento, mas de uma instância de articulação das ações administrativa entre União, Estados e Municípios envolvidos na RIDE. Como já foi mencionado anteriormente, o quadro de carência destes municípios do Entorno tem se intensificado, fazendo com que eles dependam cada vez mais da estrutura econômica e dos serviços urbanos oferecidos no Distrito Federal.

Sensível a esse quadro, o atual Governo estabeleceu um volumoso programa de obras voltado para a redução da pobreza, para a superação das desigualdades e para a inclusão social. O Programa Brasília Sustentável, que prevê a melhoria da infra-estrutura em Brasília e no Entorno e o "Programa Brasília Integrada", que trata da questão dos transportes, têm reflexos positivos na RIDE e se inserem nessa realidade.

2.10 – O Transporte no Distrito Federal e Entorno

O conjunto urbano do Distrito Federal, tendo o Plano Piloto como centro, estruturou-se de forma polinuclear, com a localização das cidades satélites fora da bacia do Lago do Paranoá, já com o objetivo de preservá-lo. Esta idéia predominou durante os anos 60 e norteou as políticas restritivas de assentamento populacional no território até os anos 70.

Em 1980, a população do Distrito Federal atingia um milhão de habitantes, sendo 78% no Plano Piloto, Guará, Núcleo Bandeirante, Taguatinga, e Ceilândia. Constatava-se também um crescimento urbano acelerado nos loteamentos limítrofes ao Distrito Federal, principalmente em direção a Luziânia, Santo Antônio do Descoberto e Planaltina de Goiás. Ademais, intensificavam-se as ocupações irregulares, tanto em favelas e sublocações da população de baixa renda, como nos loteamentos clandestinos da classe média.

No início dos anos 90, a ocupação do território do Distrito Federal se intensificou devido ao crescimento populacional e à ausência de oferta de moradia, principalmente para a classe média, resultando no aumento das ocupações irregulares, com invasões de terras públicas e loteamentos clandestinos. Para a demanda habitacional da população de classe média, foi criada a cidade de Águas Claras, cuja localização buscou otimizar o vazio urbano e tirar partido da proximidade à linha do metrô entre o Plano Piloto e Taguatinga.

Hoje, pode-se dizer que o desenvolvimento territorial e urbano no Distrito Federal caracteriza-se pelas tendências de:

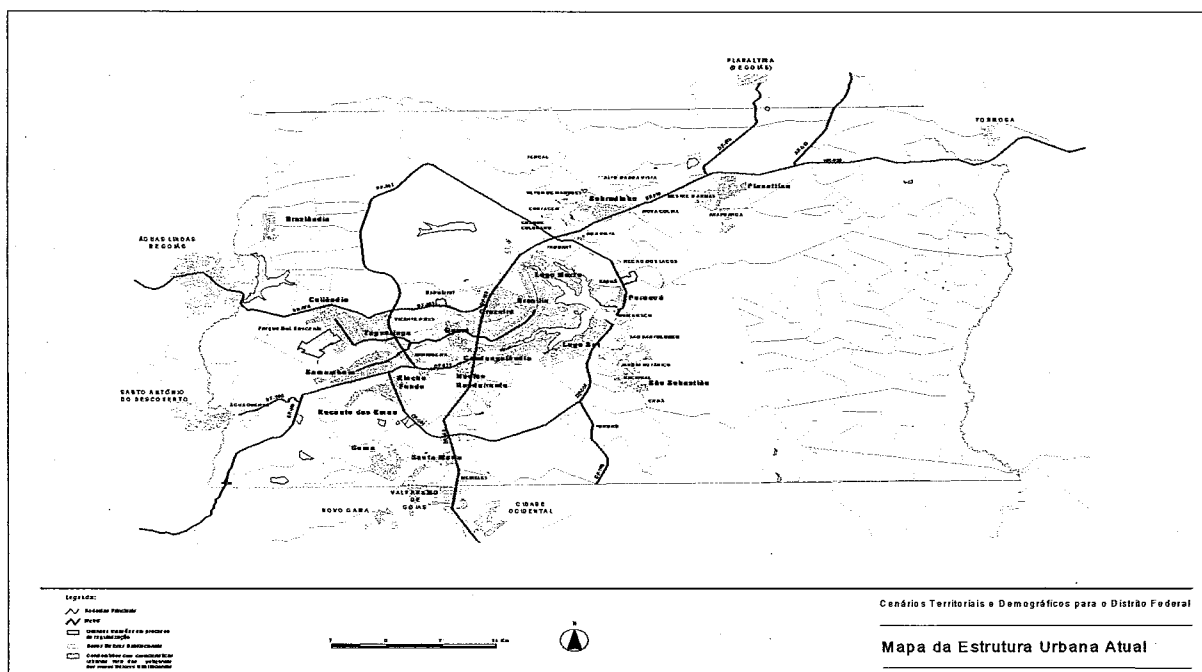
- Aproximação (distância / tempo) de diversos núcleos urbanos em relação ao Plano Piloto, decorrente, em especial, das intervenções viárias realizadas nos últimos anos e da expansão dos serviços de transportes, que aumentaram substancialmente a acessibilidade no território;
- Formação de uma única estrutura urbana, mais ou menos articulada pelo sistema viário e de transporte, porém, com muitos vazios entre os núcleos urbanos;
- Concentração urbana na região sudoeste do Distrito Federal, acompanhando as estradas Brasília/Belo Horizonte e Brasília/Goiânia, repetindo-se aqui fenômeno ocorrido em outras cidades do país onde rodovias e ferrovias funcionaram como eixos de expansão urbana;
- Expansão de núcleos urbanos próximos ao limite territorial do DF, vinculados à rede viária a ao sistema de transporte urbano. Tal configuração permite considerar a existência de uma "Aglomeração Urbana de Brasília", que seria composta das várias localidades urbanas existentes no Distrito Federal e mais oito municípios instalados na sua periferia: Águas Lindas, Santo Antônio do Descoberto, Planaltina de Goiás, Formosa, Valparaíso de Goiás, Cidade Ocidental, Novo Gama e Luziânia, os últimos quatro formando o Entorno Sul.

A Figura 2.13 apresenta a estrutura urbana do Distrito Federal e Entorno Imediato em 2004.

A predominância dessa estrutura urbana polinucleada, com grandes áreas vazias ou rarefeitas separando o Plano Piloto das demais Regiões Administrativas tem complexas implicações relacionadas ao planejamento e à operação do sistema de transportes públicos do Distrito Federal.

Sabe-se que o crescimento urbano desordenado pressiona e degrada a infra-estrutura urbana e de transportes. O crescimento não planejado dos sistemas de transporte, em especial, dos modos rodoviários, deteriora o ambiente urbano.

Figura 2.13 – Estrutura Urbana do DF e Entorno Imediato - 2004



Fonte: SEDUMA

Essa influência mútua impõe que se associe uma evolução planejada da oferta de transporte à correspondente evolução da ocupação urbana, para que a qualidade dos serviços não deteriore, e, ainda, para que o transporte possa, no longo prazo, ser indutor de um crescimento urbano equilibrado. A harmonia entre expansão urbana e de infra-estrutura de transporte no Distrito Federal ainda está por acontecer.

A Tabela 2.12 apresenta a distribuição da população e do número de viagens geradas das regiões administrativas, agrupadas por eixo. Pode-se observar que, no Distrito Federal, o eixo Noroeste concentra não somente o maior percentual de população (46%) como também é responsável pelo maior percentual de viagens no DF (46%). À época da realização da Pesquisa Domiciliar, as Regiões Administrativas de Águas Claras, Varjão, Sudoeste, Cruzeiro, Riacho Fundo II, ainda não haviam sido desmembradas. Assim, suas respectivas populações e viagens estão incluídas nas Regiões Administrativas às quais pertenciam.

A Figura 2.14 apresenta a representação esquemática da expansão desses eixos populacionais e seus corredores para incluir a Região do Entorno.

2.10.1 - A Origem do Problema

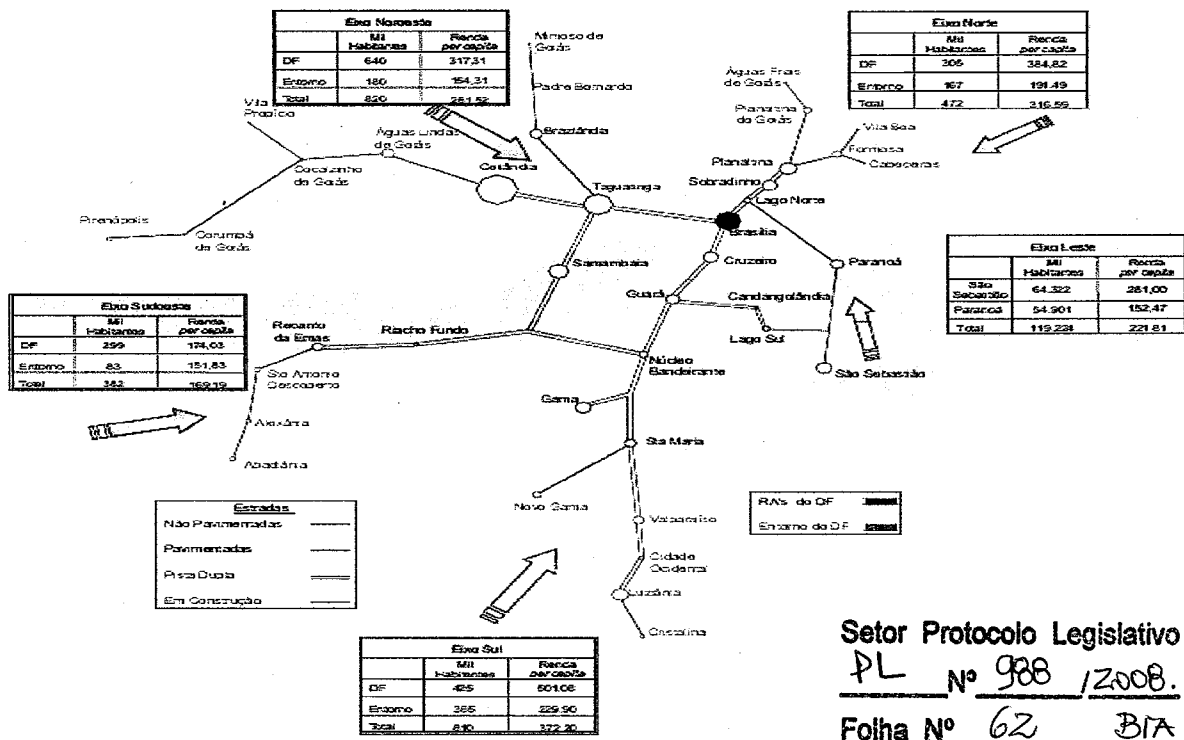
A questão do transporte em Brasília é antiga. Já em 1960, o deputado Geraldo Menezes Cortes apontava críticas ao sistema viário proposto por Lúcio Costa para o Plano Piloto. As críticas estavam ancoradas nas posições que orientaram a elaboração do traçado viário: "o propósito de aplicarmos os princípios francos da técnica rodoviária – inclusive a eliminação de cruzamentos – à técnica urbanista (...)". Os conceitos usados tinham como origem as idéias do CIAM e estavam coerentes com o processo de industrialização que o País experimentava, notadamente no setor automobilístico.

Tabela 2.12 - Distrito Federal: Distribuição da População e do Número de Viagens 2000

Eixo	Regiões Administrativas	População		Viagens Dia (todos os modos)	
		Hab	%	Hab	%
Sul	Gama e Santa Maria	222.826	11	281.506	10
Sudoeste	Núcleo Bandeirante, Riacho Fundo, Candangolândia e Recanto das Emas	153.748	8	229.601	8
Noroeste	Taguatinga, Ceilândia, Samambaia, Cruzeiro, Guarã e Brazlândia	909.886	46	1.269.587	46
Norte	Sobradinho, Planaltina	227.922	12	249.050	9
Leste	Paranoá, São Sebastião,	93.567	5	109.194	4
Central	Brasília, Lago Norte, Lago Sul e Cruzeiro	352.536	18	634.655	23
	Total	1.960.485	100	2.773.593	100

Fonte: CODEPLAN - Pesquisa Domiciliar 2000

Figura 2.14 – Representação Esquemática da Expansão dos Eixos de Transportes



Em 1974, a questão do transporte coletivo, em Brasília, seria abordada por Lúcio Costa, em carta enviada ao Senador Catete Pinheiro, durante o I Seminário de Estudos dos Problemas Urbanos de Brasília. Na ocasião, Costa criticou o estado de conservação dos ônibus e sua manutenção, reiterou as propostas do Plano Piloto para o transporte coletivo e, diante do processo de expansão urbana que o Distrito Federal experimentava, propôs a implantação de transporte coletivo rápido (monotrilho), ligando Sobradinho à Ceilândia, passando pelo Eixo Monumental indo até a Rodoferroviária, seguindo então para o Guará, Taguatinga chegando à Ceilândia. No mesmo seminário, o GEIPOT apresentou o Plano-Diretor do Transporte de Transportes Urbanos do Distrito Federal – PDTU-DF, em elaboração à época, no âmbito do conjunto das ações que o GEIPOT vinha desenvolvendo, com o objetivo de elaborar planos diretores de transporte para as principais cidades brasileiras.

A partir de 1974, são elaborados planos que, direta ou indiretamente, tratam da questão dos transportes. O primeiro deles, o PEOT – Plano Estrutural de Territorial-, surge em 1977 e define, com bases em avaliações técnicas, as possibilidades de crescimento para o Distrito Federal, elegendo como melhor opção a região sudoeste, no eixo Taguatinga - Samambaia em direção ao Gama. No que tange ao Transporte Coletivo, o PEOT recomendava a criação de uma ligação entre Taguatinga Ceilândia e Plano Piloto, sem definir tecnologia.

Em 1978, o DER-DF contratou a Hidroservice para a elaboração de um Sistema de Transporte Rápido de Massa, o que resultou na proposta de um sistema, com ônibus articulados, sobre via exclusiva, sem cruzamento, ligando Ceilândia, Taguatinga até o extremo sul do Plano Piloto.

Em 1979, concluído o Plano de Desenvolvimento de Transporte Urbano – PDTU que, com base no PEOT, reforça as posições anteriores, sobre a importância da ligação

Taguatinga/Ceilândia/Plano Piloto, e propunha quatro opções para o Sistema de Transportes de Massa do Distrito Federal:

- 1a Opção: expansão do sistema de ônibus, alocando novas viagens e alterando a frequência dos veículos;
- 2a Opção: expansão do sistema de ônibus com agregação de faixas exclusivas;
- 3a Opção: expansão do sistema com a criação de corredores exclusivos com alta capacidade, para ônibus articulados;
- 4a Opção: implantação de transporte ferroviário de passageiros.

Em 1980, foram introduzidas algumas modificações no sistema. Foram criadas linhas integradas fora do pico e as linhas interestaduais foram deslocadas da Rodoviária do Plano Piloto, para a Rodoferroviária. No mesmo ano, com o advento do censo (1980), verificou-se que as condições sociais, econômicas e demográficas que serviram de base para a elaboração dos planos anteriores haviam sido modificadas, o que ensejou à TERRACAP a contratação da Hidroservice para a realização de novos estudos.

Os novos estudos concluíram pela necessidade e viabilidade da criação de uma via exclusiva, correndo a leste, paralela à EPTG, integrando Taguatinga, Ceilândia e Samambaia com o Gama. Propôs também a utilização de ônibus articulados, alguns desses expressos, de ponto a ponto, sem paradas e outros com paradas intermediárias. Sugeriu a possibilidade da utilização de tecnologia com tração elétrica, bem como propunha que fossem elaboradas simulações para veículo leve sobre trilhos - VLT, uma vez que as demandas se aproximavam muito das requeridas para a tecnologia metrô leve.

A Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília - TCB contratou, em 1985, o Instituto Mauá para estudar a viabilidade econômica das sugestões apresentadas pela Hidroservice. O resultado das avaliações procedidas apontou para a viabilidade e conveniência da adoção de ônibus articulados com tração elétrica.

No ano seguinte, o Governo do Distrito Federal montou uma comissão para definir, com base nos planos elaborados e nas experiências de outros estados, um sistema de transporte de massa para o Distrito Federal. Entretanto, a comissão, diante do volume de informações e da quantidade de planos existentes, optou pela elaboração de um novo estudo, mais completo, incluindo todas as questões e explorando as possibilidades de utilização de novas tecnologias na solução do transporte de massa no Distrito Federal, sendo contratado o Instituto Mauá.

O estudo explorou todas as propostas dos planos anteriores: desde a expansão do sistema de ônibus, ônibus em faixa exclusiva e em via exclusiva, até os veículos com tração elétrica sobre pneus e trilhos. Este estudo não resultou em definição única, mas em várias opções, segundo os cenários de crescimento demográfico estudados.

Como a tarefa encomendada era a definição de um sistema de transporte de massa para o futuro, a comissão sugeriu a implantação de sistema ferroviário de média capacidade, em torno de 38 mil passageiros hora/pico, na ligação Ceilândia, Taguatinga, Guará e Plano Piloto. Inicialmente, seria um transporte regional, com viagens de ligação, ponto a ponto, evoluindo gradativamente para um serviço parador, com atendimento no interior dos núcleos urbanos.

No ano seguinte, o Governo do Distrito Federal contratou um novo estudo para a questão do transporte de massas para o Distrito Federal. O resultado não diferiu dos anteriores: elegeu

como prioritário o eixo Plano Piloto – Ceilândia - Gama e definiu um transporte ferroviário para o atendimento da ligação.

Este rápido resumo dos diversos planos e estudos de desenvolvimento urbano e de transporte: do Plano Estrutural de Organização Estrutural - PEOT até ao recente Plano Diretor de Ordenamento Territorial - PDOT com seus planos de desenvolvimento locais - PDL's, incluindo as recomendações de Lúcio Costa, em carta datada de 19/08/1974, enviada ao Senador Catete Pinheiro, propunha a implantação de sistema de transporte coletivo rápido, "possivelmente monotrilho", ligando Sobradinho a Taguatinga/Ceilândia, passando pelo Plano piloto, revela a coincidência de diagnósticos e recomendações para a superação do problema do transporte coletivo público no Distrito Federal. Todos apontavam para a implantação de um sistema de transporte coletivo no eixo: Plano Piloto/Taguatinga/Samambaia/Ceilândia.

A questão do sistema de transporte de massa, por tração elétrica, ou não, por trilhos ou pneu, não foi enfrentada em sua amplitude até a década de 90. Ao longo dos anos, as intervenções mais significativas foram na malha viária. As vias tornaram mais largas, ou foram duplicadas; novos viadutos e pontes foram criados, mesmo assim o transporte coletivo, não se tornou mais eficiente ou menos caro. O receituário, de pouca efetividade, aplicado em outras cidades brasileiras como São Paulo e Rio de Janeiro, em Brasília mostrou-se ainda mais inócuo. Reforçou a concepção original que privilegiou o uso do automóvel particular e não criou facilidades significativas para o transporte coletivo viário.

Além das melhorias no sistema viário, foram feitas intervenções na gestão financeira do sistema de transporte coletivo. Em 1986, por pressão dos usuários e empresários do setor, o GDF adotou o modelo de "Caixa Único", cuja função principal era remunerar os serviços especificados pelo órgão gestor em função da quilometragem rodada, independentemente da demanda transportada. A idéia era garantir a remuneração das linhas deficitárias pelo rendimento das linhas superavitárias, mas o modelo estabelecido requeria constantes aportes de recursos públicos e propiciava, por parte dos operadores, o desinteresse pela demanda, gerando inúmeras reclamações dos usuários quanto ao "furo de parada". Também houve pressão para a criação de novas linhas, itinerários mais extensos e maior número de viagens, agravando a situação deficitária do sistema.

Seis anos depois, a Lei nº 239/92 extinguiu o Caixa Único e criou a Câmara de Compensação. As empresas permissionárias passaram a ser remuneradas pela receita global do sistema, observando-se a desvinculação dos custos dos serviços e das tarifas para cada linha, a remuneração proporcional aos custos dos serviços prestados e a individualização dos custos para cada tipo de veículo e por operadora. A Câmara de Compensação era gerida pelas empresas operadoras e sujeita à supervisão do órgão gestor. Tem como principal receita o produto da arrecadação tarifária e, como despesa, a remuneração das empresas operadoras proporcionalmente aos seus respectivos custos de serviço. A Câmara era responsável, também pelo ajuste financeiro dos resultados operacionais das empresas participantes do Serviço Convencional, exceto a Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília – TCB. Os custos operacionais, além de serem utilizados para definir os percentuais de rateio operacional das operadoras, serviam para definir os preços das passagens e para calcular o pagamento dos subsídios diretos aos estudantes carentes e portadores de deficiências.

Somente em 1991, o Governo do Distrito Federal resolveu implantar o transporte de massa no Distrito Federal. Acatando as recomendações de todos os planos de organização territorial (PEOT-1977; POT-1983 e POUZO-1987) e de transportes urbanos (PDTU-1975/79; STR/DER-1977/78; STR/TERRACAP-1983; STRM/TCB-1984 e ASTM-1986) que definiam o eixo Ceilândia,

Samambaia, Taguatinga, Guar e Plano Piloto como o principal eixo de liga. Optou pela implanta de transporte ferrovirio e a escolha recaiu sobre a tecnologia metroviria.

Este sistema teve sua implanta iniciada em janeiro de 1992, prevendo a constru de 41km de vias e 29 estaes. At 1994, o processo de constru teve um ritmo acelerado que permitiu colocar em opera cerca de 24km de vias e 7 estaes. A partir de 1995, a constru do sistema metrovirio passou por perodos sucessivos de paraliza e execu, sendo que no final de 2006, 14 anos aps o incio das obras, estava em opera comercial 14 estaes e 32km de via.

A partir de 2007, o GDF optou pela rpida conclus de toda a infra-estrutura metroviria, estando, no momento, em opera comercial 21 estaes e 41km de via, com mais 3 estaes em obra para ficarem concluídas em abril/2009 e 4 estaes em 2010. A esta Estrada Parque apesar de concluída, s dever entrar em opera em 2010, com a conclus das obras na EPTG.

A atual administra do GDF, est implementando o Programa Braslia Integrada, voltado a melhorias no sistema de transporte coletivos do Distrito Federal, que alm da conclus da Linha 1 do Metr-DF, prev ainda:

- Expans da Linha 1 do Metr-DF, em 6,5km, em direo a Samambaia (2 estaes), Ceilndia (2 estaes) e Asa Norte (1 estao);
- Aquisi de 10 novos trens para o Metr-DF, com opo de uma compra adicional de mais 10 trens;
- Implanta do Programa de Transporte Urbano do DF (Eixo Oeste);
- Implanta da Liga Gama / Santa Maria / Plano Piloto (Eixo Sul);
- Implanta do Metr Leve de Braslia – Liga Aeroporto/W3;
- Implanta da Via Interbairros.

2.10.2. Caracteriza Institucional do Setor de Transportes Urbanos

O planejamento, a gest e a opera dos transportes urbanos no Distrito Federal envolvem, direta e indiretamente, uma significativa rede de organizaes pblicas locais. Este arranjo institucional bsico pode ser representado pelo Organograma apresentado na Figura 2.15.

2.10.3 - A Gest do Transporte Urbano

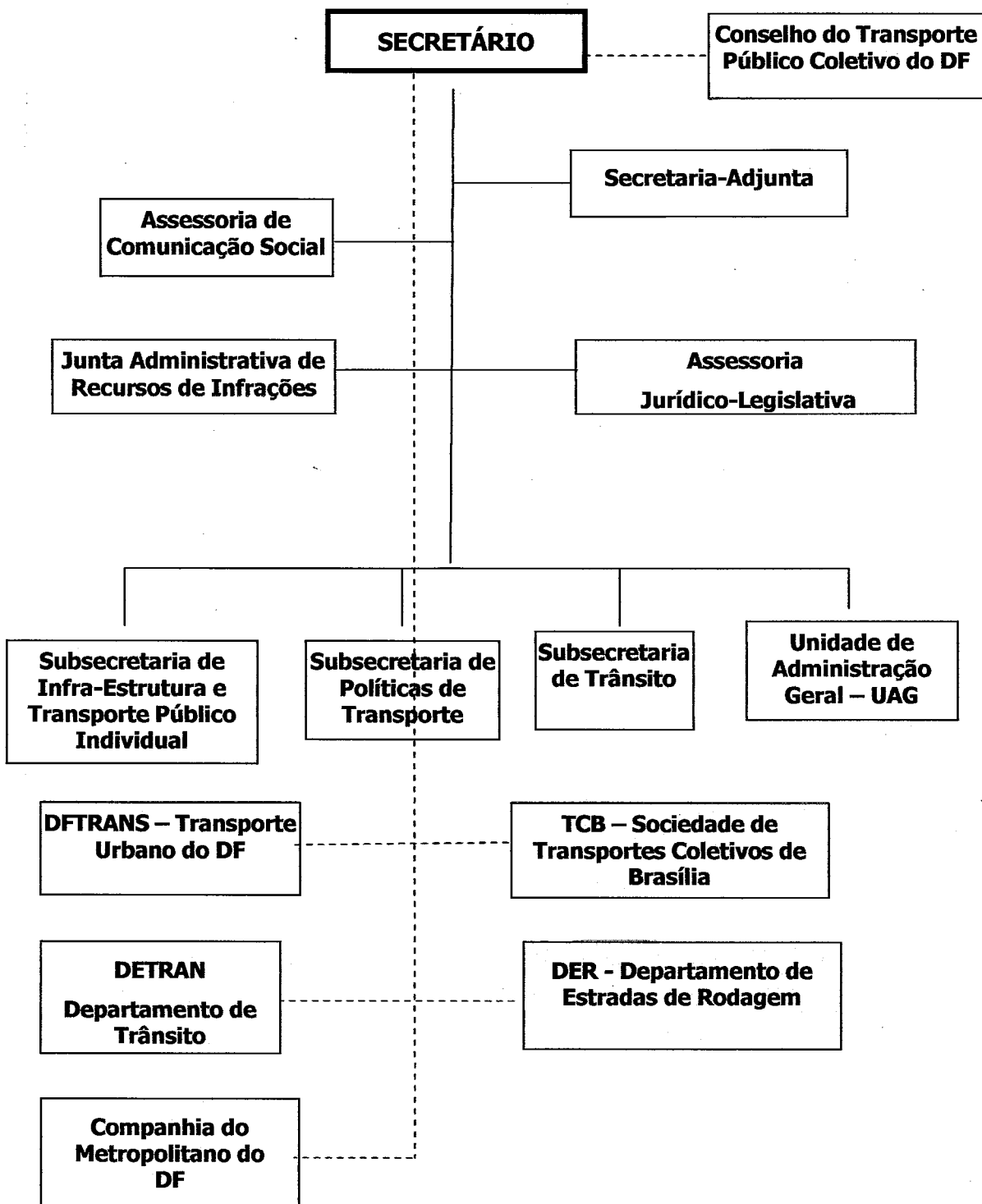
A defini e a implementa da poltica setorial de transporte no Distrito Federal compete  Secretaria de Estado de Transportes,  qual se vincula  DFTRANS – Transporte Urbano do Distrito Federal, entidade gestora do sistema de transporte. O Organograma mostrado na Figura 2.16 apresenta a configura da Secretaria de Estado de Transportes atual.

A gest do transporte e do trnsito do Distrito Federal exige tambm interface institucional com o Governo Federal/Ministrio dos Transportes, por meio do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT, responsvel pela gest do sistema rodovirio federal (e conseqentemente pelas rodovias federais que cortam o Distrito Federal) e a Agncia Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, rgo gestor e poder concedente do transporte interestadual e internacional por nibus.

Figura 2.15 - Organograma do Arranjo Institucional do Setor de Transportes



Figura 2.16 - Organograma da Secretaria de Estado de Transportes



A eficácia das relações institucionais que necessariamente se estabelecem nessa rede de organizações em prol da gestão do transporte e do trânsito no Distrito Federal depende não só do nível de desempenho e dos resultados alcançados isoladamente no bojo de cada uma delas, mas também de instrumentos legais e normativos que regulem a dinâmica estabelecida internamente, em nível governamental e, externamente, envolvendo os diversos segmentos da sociedade e os usuários dos serviços prestados.

2.10.4 - O Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal

O Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal - STPC/DF é composto pelos seguintes tipos de serviços:

- Serviço Convencional;
- Serviço Autônomo Rural;
- Serviço Especial Vizinhança e Executivo;
- Serviço Alternativo.

Setor Protocolo Legislativo
PL Nº 908 / 2008.
Folha Nº 68 BIA

Além desses serviços de transportes públicos coletivos, existem dois serviços de transportes coletivos privados, que são:

- Serviço de Transporte Coletivo Privado – Fretamento;
- Serviço Próprio de Empregados.

2.10.4.1 - O Serviço Convencional

Caracteriza-se pelo atendimento contínuo e permanente das necessidades básicas de transporte. É responsável pela grande maioria da demanda de transporte, por modo ônibus. Opera com veículos do tipo ônibus, convencional, alongado e articulado, obedecendo a itinerários e horários pré-fixados pelo órgão gestor. O período de operação é de 18 horas, em dias úteis, sábados, domingos e feriados. Possui horários noturnos (corujões), de caráter eminentemente social. A operação do sistema é realizada, atualmente, por 12 empresas, sendo uma, pública.

O serviço de transporte convencional apresenta uma rede com cobertura espacial bastante abrangente que, com cerca de 826 linhas (mar/07), destina-se a atender as demandas internas dos núcleos urbanos e as ligações entre eles e o Plano Piloto. O elevado número de linhas em operação pode ser explicado pelo modelo físico-operacional antes referido, baseado em linhas diretas para cada necessidade de deslocamento. A quantidade de linhas e o carregamento nos picos da manhã e da tarde justificam a frota operacional existente, mas que, fora destes períodos, fica ociosa. Cerca de 18% das viagens diárias do Distrito Federal concentram-se no pico da manhã.

A distribuição espacial das linhas confirma a dependência das cidades-satélites em relação ao Plano Piloto. Algumas, como Taguatinga e Ceilândia, vêm rompendo essa dependência e já mantêm percentual de linhas internas próximo ao de linhas de ligação com o Plano Piloto.

2.10.4.2 - O Serviço Autônomo Rural - STPC/TA

É operado por transportadores autônomos, autorizados pelo órgão gestor mediante processo licitatório. Opera com itinerários e tabelas horárias pré-estabelecidos pelo órgão gestor. A

demanda transportada por este serviço é 266.068 passageiros/mês. Além disso, estima-se que 2/3 desta demanda desfruta do benefício da gratuidade. É composto por 32 linhas com características rurais, ou seja, as que fazem a ligação entre a área rural e sua respectiva região administrativa ou entre áreas rurais. Para essa operação, são utilizados 46 veículos do tipo ônibus, convencional ou alongado, com idade média de 8 anos. Atualmente, existem 16 operadores autônomos neste serviço, sendo que, cada permissionário pode ser proprietário de até 4 veículos.

2.10.4.3 - O Serviço Especial

É composto pelo grupo de linhas do Serviço Especial Executivo e do Serviço Especial de Vizinhança. Caracterizam-se como transporte opcional, com itinerários e tabelas horárias pré-definidas e por adotarem tarifas e veículos diversos do Serviço Convencional. O serviço está excluído do cálculo tarifário usado para o serviço convencional.

O Serviço Especial de Vizinhança é responsável por parcela pouco significativa da demanda por transporte coletivo, modo ônibus. Operam nas RA's do Plano Piloto e do Cruzeiro com 11 linhas e uma frota de 61 veículos do tipo microônibus, com capacidade para 21 passageiros sentados. A idade média da frota é de 5 anos. É operado pelas empresas Condor e Lotaxi. Atualmente encontra-se com sua tarifa reduzida ao mesmo valor do Serviço Convencional e passou a receber vales-transporte.

O Serviço Especial Executivo encontra-se desativado e era delegado às empresas operadoras sob o regime de permissão, para atendimento específico com tarifas diferenciadas e compatíveis com o serviço. A frota utilizada era composta por ônibus tipo rodoviária, equipada com ar-condicionado e som ambiente, permitindo somente o transporte de passageiros sentados. Não operava com cobrador.

2.10.4.4 - O Serviço de Transporte Público Alternativo – STPA

Foi criado em 1991, pela Lei nº 194. Em 1995, a Lei nº 953 reformula o papel do STPA e define critérios para sua operação tais como:

- Não deve ser concorrente com o serviço convencional;
- Os itinerários percorridos não podem ser coincidentes em mais de 50% com os itinerários das linhas do serviço convencional;
- É vedada a sua operação no Plano Piloto;
- É operado por transportadores autônomos, com permissão obtida por meio de processo licitatório; e
- Permite-se a utilização de apenas 1 (um) veículo por permissionário.

Responsável por 8,3% da demanda por transporte público coletivo, opera com uma frota de 671 veículos do tipo van, com capacidade máxima para 16 passageiros, sendo proibido o transporte de passageiros em pé. A idade média da frota é de 2,1 anos. Em 1995, o Decreto nº 17.045 definia em 30% da frota do STPC o percentual máximo da frota autorizada para o STPA. A Lei nº 2531, de 21/02/2000, alterou este percentual para até 100%. De um total de 671 permissões, 430 estão vencendo, em datas diferenciadas, desde agosto de 2002.

Os itinerários são pré-estabelecidos pelo órgão gestor e não possuem tabelas horárias pré-fixadas, sendo o período de operação definido com intervalos máximos admitidos entre viagens.

2.10.4.5 - O Serviço de Transporte Coletivo Privado – STPC/Fretamento

Regulamentado pela Instrução de Serviço nº 32 – DMTU/DF, de 21/12/95, vem apresentando constante crescimento. Este serviço é operado com itinerários autorizados pelo órgão gestor após análise do contrato de prestação de serviços apresentado, sendo vedado o pagamento individual de passagem. Possui 550 veículos dos tipos van e ônibus, convencional e alongado, para 500 operadores cadastrados. O veículo deve ser de propriedade do contratado ou a ele vinculado. A frota em operação deste serviço representa 23% da frota total de ônibus do serviço convencional.

2.10.4.6 - O Serviço de Transporte Próprio de Empregados – STPE

Regulamentado pela Instrução de Serviço nº 31 – DMTU/DF, de 21/12/95, tem por finalidade o transporte de empregados de determinado estabelecimento público ou privado. É realizado mediante autorização do órgão gestor, após análise e aprovação do contrato social de pessoa jurídica de direito público ou privado, sem pagamento individual de passagem. Utilizam veículos de propriedade das entidades contratantes do tipo van e/ou ônibus, convencional ou alongado, com itinerários pré-estabelecidos. A frota total é de 60 veículos para 60 operadores cadastrados. Este tipo de transporte vem crescendo sistematicamente no Distrito Federal.

2.10.5 - O Sistema Metroviário

O Sistema Metroviário do Distrito Federal foi idealizado em 1991, pelo Grupo Executivo do Metrô do Distrito Federal, que desenvolveu o projeto básico para a implantação da sua primeira linha, como meio de transporte de massa, rápido, confortável e seguro, para a população do eixo Plano Piloto/Taguatinga/Ceilândia/Samambaia.

A construção do metrô foi gerenciada, no início, pela Coordenadoria Especial do Metrô-DF, sendo assumida a partir de 2002 pela Companhia do Metropolitano do Distrito Federal.

A rede básica do metrô idealizada em 1991, era composta por três linhas: Linha 1 – Plano Piloto/Taguatinga/Ceilândia/Samambaia, que foi considerada como linha prioritária, a Linha 2 – Ceilândia/Taguatinga/Gama/ e a Linha 3 – Plano Piloto/Gama.

A própria realidade do transporte coletivo da capital apontava o caminho para linha prioritária do Metrô-DF: a congestionada ligação do Plano Piloto às cidades do Guará, Taguatinga, Ceilândia e Samambaia era a prioridade. Ali se concentram quase 90% de todas as viagens de ônibus realizadas diariamente no Distrito Federal.

A linha inicial é em forma de "Y". São 41 quilômetros, dos quais 32 interligando a Estação Rodoviária de Brasília, no coração do Plano Piloto, até a Ceilândia, e outros nove quilômetros formando o ramal que parte de Águas Claras, via Taguatinga Sul, até Samambaia, com um total de 29 estações, das quais 10 disporão de terminais de integração metrô/ônibus. Quando em operação comercial plena, as composições do metrô circularão com intervalos de até três minutos, embora o projeto de sinalização e controle permita se reduzir este intervalo para até 90 segundos, quando for necessário.

O metrô é subterrâneo entre a Rodoviária e a extremidade da Asa Sul, sob o canteiro entre o Eixinho W e o Eixo Rodoviário Sul, uma área densamente povoada. As estações subterrâneas permitem acesso entre as quadras 100 e 200, sob os Eixinhos W e L, além do próprio Eixo Rodoviário. No trecho que vai do final da Asa Sul à Feira do Guará, ponto de grande fluxo de

passageiros, o sistema roda na superfície. Essa parte da linha, num percurso total de 5,7 km, terá estações integradas a terminais rodoviários, inclusive interestaduais, atendendo a passageiros oriundos do SIA, Área Octogonal, Sudoeste e Cruzeiro.

Seguindo adiante na linha, são outros dez quilômetros de viagem ao nível do solo, desde a Feira do Guará até Taguatinga, com o metrô passando em trincheira pela região de Águas Claras, núcleo urbano de classe média. Nesse terceiro trecho, o passageiro dispõe de estações metroviárias integradas a terminais rodoviários, sempre visando à integração com o ônibus.

É em Águas Claras que tem início o ramal de nove quilômetros com destino a Samambaia e onde foi erguido o Complexo de Manutenção do Metrô-DF. Ainda em superfície, o ramal com quatro estações, cruzando a Estrada Parque do Contorno e todo o setor sul de Taguatinga, antes de chegar ao centro de Samambaia.

O quarto e último trecho do metrô atende Taguatinga Centro e Ceilândia, alternadamente em superfície, trincheira ou túnel, em estações distribuídas de forma a atender à demanda dos passageiros e manter preservadas as características urbanas e funcionais.

A frota do Metrô-DF é composta, na primeira fase, por 20 trens. Cada um dos 20 trens é composto de quatro carros cada, de fabricação nacional. Com a conclusão do ramal Ceilândia, estão sendo adquiridos 10 trens, de quatro carros cada um. A capacidade de cada trem unidade é de 1.368 passageiros. Fabricados em aço inoxidável, os carros têm três portas em cada lateral, suspensão primária e secundária (bolsa de ar), com velocidade operacional de 80 km/hora, aceleração de $1,12\text{m/s}^2$ e desaceleração de $1,20\text{ m/s}^2$, atingindo $1,5\text{ m/s}^2$ em emergência. O veículo é de tração elétrica, alimentado em 750 volts, com captação de energia através de terceiro trilho e controle através de chopper.

Os sistemas e subsistemas nas áreas de energia, sinalização, controle e de telecomunicações do metrô são sofisticadas estruturas que garantem o perfeito funcionamento do sistema, tanto no que diz respeito à qualidade quanto ao quesito segurança oferecido aos usuários. O primeiro grande sistema fixo é o de energia, responsável pelo suprimento da energia elétrica às composições que trafegam pela linha, captando a energia no sistema primário da Companhia Energética de Brasília - CEB em 13.800 volts, corrente alternada, transformando-a em 750 volts em corrente contínua e distribuindo-a através do terceiro trilho, instalado ao longo da via metroviária. Mesmo que aconteça uma falha no sistema, os trens continuarão sendo alimentados de energia, que será suprida por outro circuito. Isso só é possível porque o projeto energético do metrô foi concebido para que as interligações entre os pontos de suprimento fossem todas subterrâneas, imunes, portanto, a problemas provocados pelo tempo (chuva, ventos, raios etc.) e menos sujeitas a atos de vandalismo ou depredação.

Outro ponto fundamental é a segurança da circulação dos trens, garantida pelo sistema de sinalização, controle e telecomunicações. O que há de moderno e eficiente foi empregado no Metrô-DF, permitindo-se afirmar que acidentes com suas composições sejam frontais ou laterais, são praticamente impossíveis. O que garante essa segurança absoluta é a distribuição, ao longo da via e das estações, de equipamentos de última geração que controlam a velocidade dos trens e a distância entre as composições, determinando ao piloto a velocidade máxima nos trechos e acionando os freios automaticamente, caso os condutores não obedecerem os limites.

As informações são coletadas e transmitidas por fibras óticas aos postos de controle e ao Centro de Controle Operacional - CCO, onde computadores armazenam os dados recolhidos em 41 quilômetros de via. Um moderno sistema de telecomunicações, também por fibras óticas,

assegura a comunicação entre os funcionários que trabalham nas estações e no Centro de Controle com os pilotos nos trens.

Fora dos carros, o passageiro do metrô desfruta do alto grau de desenvolvimento tecnológico e eficiência usada no sistema. As estações e as áreas públicas adjacentes foram projetadas para atender a todo tipo de usuários. Por isso, idosos, deficientes físicos ou mesmo analfabetos não terão qualquer dificuldade para usar o transporte. Rampas, elevadores e escadas rolantes permitirão que qualquer passageiro, inclusive os que tenham dificuldades de locomoção, possam transitar com conforto e segurança. A comunicação visual empregada, usando símbolos e cores, praticamente tornará dispensável qualquer leitura. A utilização de um sistema de som para avisos e informações úteis manterá os usuários informados sobre onde estão, que carro devem tomar, qual a próxima estação, duração da viagem etc.

As composições do metrô começaram a circular, em caráter experimental, de Samambaia e da Praça do Relógio até a Estação 114 Sul, em 1994. Em função da suspensão das obras, em 1995, os trens só voltaram a circular em agosto de 1998, em operação experimental, no trecho Samambaia/Praça do Relógio/ Estação Asa Sul e, logo após, até a estação Galeria dos Estados. Em outubro de 1999, o sistema passou a funcionar sem cobrança de passagem de segunda a sexta feira, no período das 10h00 às 16h00, para cumprir uma função importante de treinamento do pessoal de operação, sendo ampliado gradativamente até chegar ao nível de operação comercial.

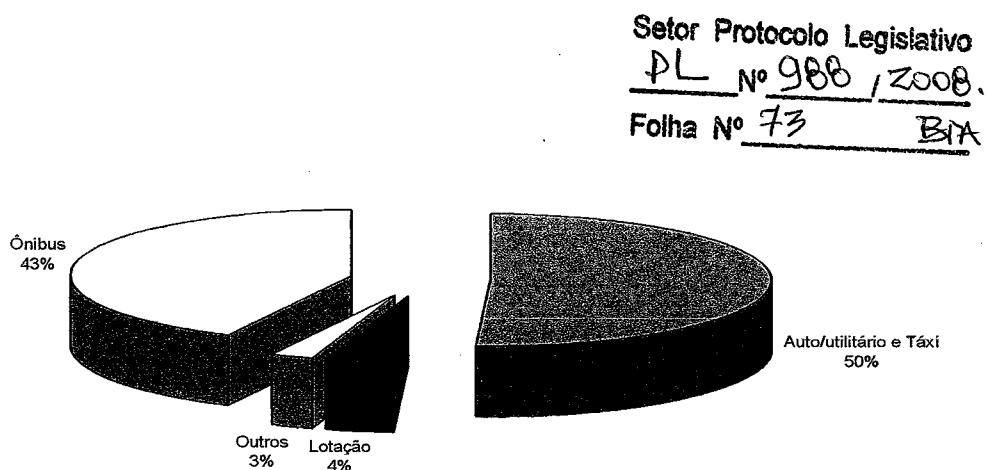
A operação comercial do primeiro trecho do metrô, ocorreu em março de 2001, com 30 km, ligando o Terminal Samambaia e a Estação Praça do Relógio à estação Central, ao lado da Rodoviária de Brasília, de segunda a sexta feira, das 06h00 as 20h00, com 13 estações das 29 previstas no projeto total.

Atualmente, o sistema metroviário conecta o Plano Piloto ao Guará, a Águas Claras, a Taguatinga, à Ceilândia e a Samambaia, com vinte e uma estações, em funcionamento. Atualmente, 20 trens com quatro vagões circulam nas 21 estações, transportando 140 mil passageiros/dia. Com a integração, prevista a partir de julho/2008, o número de passageiros transportados subirá para 170 mil passageiros/dia. Até 2010, com a conclusão das estações no Plano Piloto e Guará e das expansões de Samambaia, com duas estações, e da Asa Norte, com uma estação, e a chegada dos 10 novos trens, o metrô deverá atender a 300 mil passageiros/dia.

2.10.6 - Demanda por Transporte Público

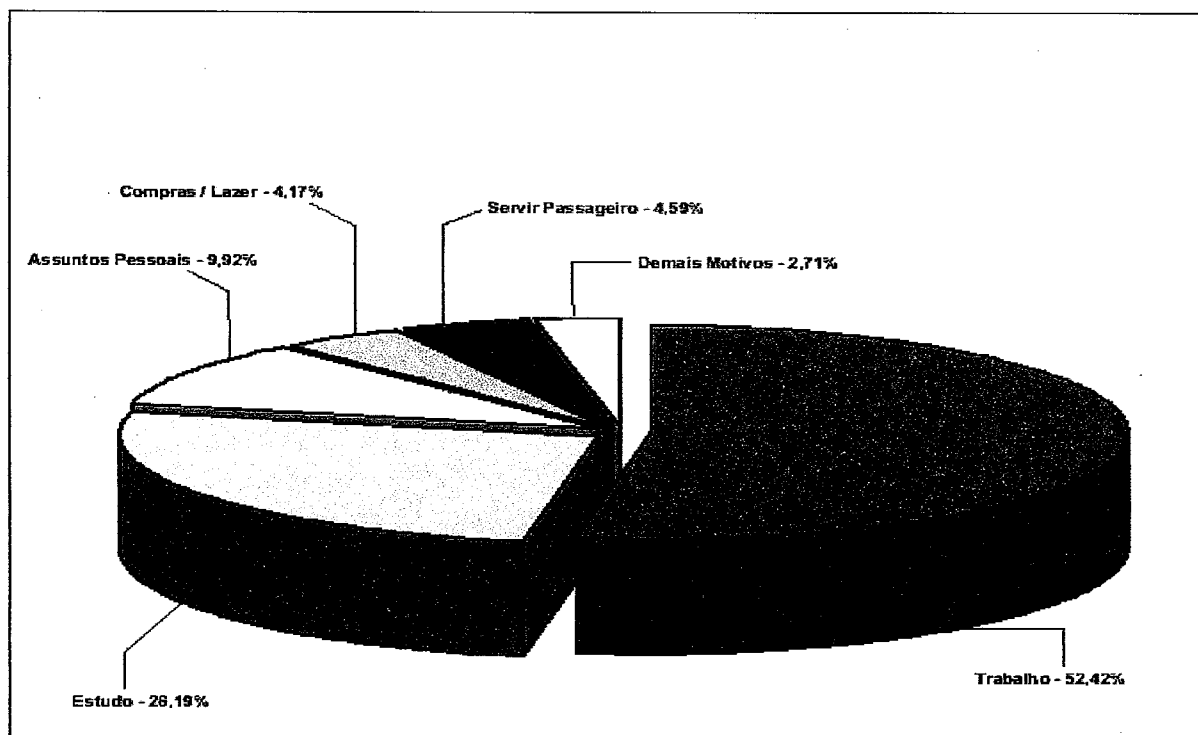
Embora com suas especificidades, o padrão de deslocamento urbano que veio a se instalar no Distrito Federal não destoa do encontrado nas grandes cidades do país. No Distrito Federal os modos motorizados, de acordo com Pesquisa Origem-Destino Domiciliar 2000, elaborada pela CODEPLAN, respondiam por 72% de todas as viagens realizadas; 28% das viagens se fazem a pé. Entre os modos motorizados, aproximadamente, metade das viagens (50,85%) se faz por automóveis, utilitários ou táxis; 46,58% nos modos coletivos de ônibus e lotações ("vans"). Outros meios de transporte (metrô, motos etc) ficavam com os restantes 2,57% das viagens pessoais. Os motivos das viagens motorizadas são principalmente trabalho, com 52,42% delas, e estudo, com 26,19%. (Figuras 2.17 e 2.18).

Figura 2.17 - Viagens Motorizadas por Modo - Distrito Federal - 2000



Fonte: CODEPLAN - Pesquisa Domiciliar - Transporte - 2000.

Figura 2.18 - Viagens Motorizadas por Motivo, Distrito Federal 2000



Fonte: CODEPLAN - Pesquisa Domiciliar - Transporte - 2000

A distribuição dos modos de viagem por classe de renda mostra que também no DF prevalece o padrão nacional em que, aos maiores níveis de renda, de forma geral, se associam: i) menos viagens a pé, ii) mais viagens em modos motorizados privados e iii) crescimento inicial e decréscimo posterior do uso do modo coletivo, provavelmente pela absorção inicial de viagens a pé e subsequente perda de demanda daqueles que passam a ter a opção do automóvel.

A movimentação urbana no Distrito Federal reflete o fato já referido de que grande parte da população reside nos núcleos urbanos periféricos ao Plano Piloto, enquanto que neste se encontra a maioria das oportunidades de trabalho. Ademais, a demanda caracteriza-se por ser predominantemente pendular, com picos horários e direcionais fortemente marcados, concentrados em alguns poucos corredores de transporte de maior capacidade, e que tendem à saturação.

O agravamento das condições de tráfego urbano tem afetado especialmente os modos coletivos de transporte que, sem qualquer prioridade, partilham o espaço viário crescentemente congestionado com os modos individuais - autos, táxis e motos.

2.10.7 - Oferta de Transporte Público

A avaliação do transporte no Distrito Federal não pode deixar de considerar a prevalência da configuração física na definição do sistema vigente. A concepção urbanística da capital federal, calcada nas técnicas de desenho viário e na segregação do Plano Piloto, resultou numa conurbação polinucleada, bipolarizada (Taguatinga e Plano Piloto) com a prevalência do Plano Piloto e em distâncias significativas entre os núcleos urbanos. Como consequência, a malha rodoviária assumiu um importante papel na articulação dos centros urbanos e no estabelecimento de uma organização espacial do tipo centro-periferia, comum à maioria das cidades brasileiras, entretanto, mais rígida neste caso específico, uma vez que o modelo implantado permitiu a existência de vazios urbanos, com ocupação rala ao longo dos eixos viários de ligação.

A longa tradição de planos, voltados para a organização territorial, assumiu e confirmou a tendência de crescimento no sentido Plano Piloto/Taguatinga/Ceilândia/Gama. A diretriz foi assumida pelos planos de transportes, estes, na maioria, defendendo ou reforçando a solução viária para implantação de sistema de transporte de massa, o que não diferia muito das outras cidades brasileiras

Dentre todas as capitais brasileiras, Brasília tem o menor uso do transporte coletivo e a menor produtividade. A média nacional de viagens diárias de transporte coletivo por habitante é de 0,52, contra 0,30 para o Distrito Federal. Para as capitais, o índice médio de passageiros por quilômetro é de 1,7, enquanto no Distrito Federal é em torno de 0,9; a eficiência do sistema de transporte, aferida como o número de passageiros equivalentes (a um passageiro que pague a tarifa integral) transportados por veículo e por dia é de 476 para a média das capitais brasileiras, enquanto que no DF são apenas 276 os passageiros equivalentes. A Tabela 2.13 apresenta os principais dados operacionais do Serviço Convencional do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal STPC/DF.

Hoje, percebe-se que a demanda por transporte público coletivo convencional vem caindo ao longo dos últimos anos, exceto em 1995 quando se observou um aumento da demanda, decorrente da estabilização monetária proporcionada pelas políticas econômicas implementadas a partir de 1994. Ressalte-se que, no mesmo período, a quilometragem realizada cresceu 27,29%. Como pode ser visualizado na Tabela 2.14.

Tabela 2.13 - Parâmetros Operacionais do Serviço Convencional do STPC/DF

Ano	Passageiros Transportados (mil)	Quilometragem Realizada (km)	PMA (km)	Frota (veic.)	IPK	Linhas (qtd.)
1993	229.144	162.670	1.025.961	1.691	1,41	481
1994	236.097	170.592	1.011.626	1.789	1,38	536
1995	254.231	176.921	1.036.668	1.871	1,44	611
1996	240.237	179.449	1.019.215	1.887	1,34	630
1997	240.852	184.169	1.048.122	1.917	1,2	643
1998	219.709	182.447	1.009.430	2.198	1,2	634
1999	209.000	189.779	980.291	2.353	1,1	691
2000	199.120	199.048	1.066.668	2.397	1,02	763
2001	187.816	197.681	1.072.044	2.382	0,99	782
2002	196.327	207.065	1.073.460	2.391	1,02	804
Atual	212218 ⁽¹⁾			2.296 ⁽²⁾		780 ⁽³⁾

Fonte: DFTRANS - (1) dados de outubro/2002; (2) dados de abril/2004; (3) dados de abril/2004

Tabela 2.14 – Evolução dos Parâmetros Operacionais do STPC/DF

Item	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	%
Passageiros Transportados (10 ³)	229.144	236.097	254.231	240.237	240.852	219.709	209.000	199.120	187.816	196.327	-14,32%
Km Realizada (10 ³)	162.670	170.592	176.921	179.449	184.169	182.447	189.779	199.048	197.681	207.065	+27,29
PMA	1.025.961	1.011.626	1.036.668	1.019.215	1.048.122	1.009.430	980.291	1.066.668	1.072.044	1.073.460	+4,23
Frota	1.691	1.789	1.871	1.887	1.917	2.198	2.353	2.397	2.382	2.391	+41,4
IPK	1,41	1,38	1,44	1,34	1,20	1,20	1,10	1,02	0,99	1,02	-27,66
Nº de linhas	481	536	611	630	643	634	691	763	782	804	+67,15

A queda poderia ser atribuída a diversos fatores, desde uso e ocupação do solo, passando pelas alterações de renda e oferta de emprego, pelo crescimento da frota de automóveis, até o início das operações regulares do metrô. Apesar desses fatores influenciarem o quadro, eles não justificam, isolada ou conjuntamente, a significativa queda verificada no período. Entre 1997 e 2000, o número de domicílios que possuíam veículos cresceu de 32,92% para 36,47%, conforme a Pesquisa Domiciliar de Transporte de 2000 da CODEPLAN. No mesmo período, o número de passageiros transportados caiu em 18,48% enquanto a população do Distrito Federal, em período quase coincidente - de 1996 a 2000, experimentou um crescimento de 12,90%.

O quadro, na verdade, não se altera sensivelmente pelos fatores externos apontados, a não ser, positivamente, pelo crescimento populacional. Os outros fatores repercutem pouco nas oscilações negativas do total de passageiros transportados, mas nem mesmo o aumento da população conseguiu alterar a tendência de queda. As condições que promovem a redução do número de passageiros transportados são internas e remontam ao modelo de gestão financeira adotado: o Caixa Único.

Por razões que remontam à época do chamado Caixa Único - com o Poder Público responsável pelo aporte de recursos necessários para compensar insuficiências de receita - a rede de transporte público coletivo do Distrito Federal foi assumindo uma configuração que admitia linhas de ônibus de praticamente qualquer origem para, virtualmente, qualquer destino. Como resultado, hoje a rede de transporte coletivo do Distrito Federal possui elevado número de linhas dispersas por todo o território. As quase novecentas linhas de ônibus e vans do Distrito Federal, com população pouco superior a dois milhões de habitantes, comparam-se, por exemplo, às mil linhas de transporte coletivo da cidade de São Paulo, que possui, a grosso modo, cinco vezes mais habitantes.

O mercado de transporte público coletivo no Distrito Federal é fortemente marcado pela intensidade da concorrência predatória entre ônibus e vans, ambos formalmente obrigados a se submeter à mecanismos legais de entrada e permanência no mercado e à prestação de um serviço especificado pelo órgão gestor do sistema. Há também elevado contingente de operadores de serviços fretados e especiais. Na prática, existem graus diferenciados de obediência às prescrições do Poder Público por parte dos distintos grupos de operadores.

2.10.8 – Estrutura Tarifária

O modelo tarifário vigente no STPC/DF é de tarifação diferenciada por tipo de serviço. A base é o tipo e a extensão da linha. As tarifas do Serviço Convencional possuem níveis tarifários em função das características do deslocamento dos usuários.

A tarifa predominante no Distrito Federal é de R\$ 3,00, que corresponde às linhas de ligação de longa distância. A tarifa para estudante tem desconto de dois terços do valor da tarifa integral. Idosos e pessoas com deficiência física estão dispensados de pagar de tarifa.

A metodologia para o cálculo de custo do Serviço Convencional é baseada no custo por quilômetro unitário das linhas, tendo sua estrutura de cálculo baseada em custos fixos e em custos variáveis, conforme Resolução do Conselho de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal (CTPC/DF) de abril de 1995.

2.10.9 – Infra-Estrutura de Apoio ao Transporte Coletivo

São precários e deteriorados os terminais do sistema de transporte coletivo do Distrito Federal. Uma exceção é o Terminal de Integração Asa Sul (metrô-ônibus). Inaugurado há poucos anos, este terminal é ainda pouco utilizado por não ter sido implantado o esquema operacional previsto. O terminal é fruto de uma concepção de meados da década passada e base do modelo integrado do PTU. Precários também, em sua maior parte, são os pontos de parada e os abrigos de passageiros nas periferias urbanas. Áreas mais bem atendidas são as do Plano Piloto e Lagos Norte e Sul, em que esses equipamentos estão em estado regular ou bom.

No Distrito Federal, encontram-se implantados cerca de 3.370 pontos de parada de ônibus, sendo que cerca de 60% possuem abrigos instalados e 27% possuem placas indicativas de parada. Estes abrigos são utilizados por todos os serviços de transportes, indistintamente.

O número de terminais para o transporte rodoviário de todo o Distrito Federal não chega a 30, sendo que alguns ainda não estão totalmente construídos e outros necessitam de reforma. Cabe ressaltar que existem ainda pontos de soltura de veículos que são extremamente importantes, mas que ainda hoje não dispõem de nenhuma infra-estrutura de apoio, como é o caso do ponto ao final da W3 Norte. O Programa de Transporte Urbano, ora em execução,

prevê investimentos na recuperação dos terminais atuais, bem como a construção de novos terminais.

2.10.10 – Sistema Viário

A rede viária para o tráfego geral no Distrito Federal é, em geral, de boa qualidade. No entanto, até pela disponibilidade de espaço viário para trafegar e estacionar, a demanda nos principais elementos da rede vem aumentando continuamente, sendo comum ocorrerem situações em que as relações entre volume e capacidade de tráfego chegam àquelas de saturação. Congestionamentos já são parte da paisagem, sobretudo nos horários de pico e nos trechos de ligação com as cidades-satélites, no sentido periferia-Plano Piloto, pela manhã, e no sentido inverso, ao final do dia.

Assim sendo e, na medida em que não existe prioridade de circulação para ônibus, seja em termos de reserva de espaço viário, seja quanto ciclos de semáforo, os congestionamentos afetam sobremaneira os usuários de transporte coletivo. Velocidades injustificadamente baixas lhes são impostas, do que resultam tempos de viagem mais elevados, menor eficiência da frota, maiores custos dos serviços (portanto, maiores tarifas), num processo que só tende a agravar a evasão (para aqueles que ainda têm opção) em direção ao transporte individual.

O Sistema Viário do Distrito Federal é composto por rodovias federais e distritais e pela malha viária urbana. Esse sistema difere daqueles das demais cidades brasileiras pela importância da malha rodoviária na articulação dos núcleos urbanos e pelas características de uma concepção urbanística cujo sistema viário urbano foi projetado, precipuamente, para o uso do automóvel.

2.10.10.1 - O Sistema Rodoviário

O Sistema Rodoviário é de responsabilidade do Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal - DER/DF, cujas atribuições envolvem a implantação, manutenção e operação de sua malha rodoviária. Há no DF rodovias federais – que interligam o Distrito Federal com as demais Regiões do País; rodovias distritais – que interligam os núcleos urbanos internos do Distrito Federal, e rodovias vicinais – que permitem acesso às áreas de menor densidade populacional e de uso predominantemente rural.

As rodovias federais apresentam traçados coincidentes entre si e com rodovias distritais, a maioria conectada à DF-001 (Estrada Parque Contorno – EPCT), que assume o papel de anel rodoviário de contorno do Distrito Federal, circundando o Parque Nacional (área de preservação ambiental federal) e os núcleos urbanos centrais: Plano Piloto, Cruzeiro, Núcleo Bandeirante, Candangolândia, Riacho Fundo, Guará, Paranoá, Lago Sul e Lago Norte.

Em função da distribuição espacial dos núcleos urbanos do Distrito Federal, estas rodovias agregam o tráfego de passagem (deslocamentos longos) e o tráfego local, mais significativo nos trechos que margeiam áreas habitacionais e de dinamização de atividades econômicas.

Salienta-se ainda que a EPIA é caracterizada como via de ligação entre todas as rodovias mencionadas, sendo também conectora de rotas nacionais, ligando o sudeste ao norte-nordeste do Brasil. Fato semelhante ocorre na EPNB, que estabelece a ligação do eixo centro-oeste com o sudeste e o norte-nordeste do país. O volume diário de passageiros transportados por ônibus destaca a importância dessas vias no sistema viário do Distrito Federal, caracterizando-as como corredores principais do sistema de circulação, juntamente com a EPTG, principal via do Eixo Noroeste.

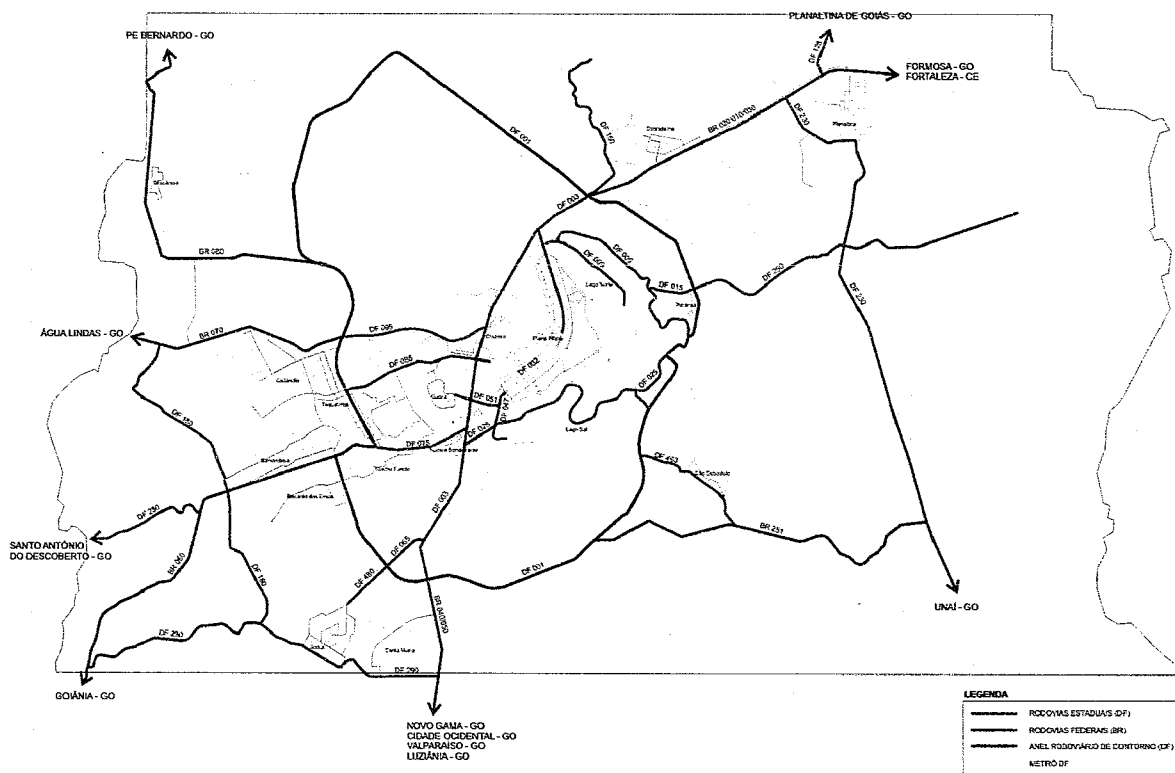
Além das suas funções voltadas para o tráfego privado e de carga, as rodovias do Distrito Federal são de suma importância para a rede do sistema de transporte coletivo do Distrito Federal e do serviço de transporte semi-urbano da região do Entorno, destacando-se as BR-020, BR-040, DF-002, DF-003, DF-075, DF-085 e DF-095. A Figura 2.19 apresenta o Sistema Rodoviário do Distrito Federal.

2.10.10.2 - O Sistema Viário Urbano

O Sistema Viário Urbano corresponde às vias internas de estruturação dos núcleos urbanos classificadas do ponto de vista funcional como vias arteriais, coletoras e locais. Este sistema é fortemente condicionado pelo projeto urbanístico das cidades, cujo conceito assume a setorização dos usos e atividades e a estruturação dos espaços urbanos por intermédio do sistema viário dimensionado para suas funções. Como principais eixos, destacam-se o sistema viário urbano de Brasília e o sistema viário urbano do Centro Metropolitano formado pelas cidades de Taguatinga, Ceilândia e Samambaia.

No Plano Piloto, o sistema viário principal é composto na sua maioria por eixos longitudinais sentido Sul-Norte. Os eixos W-Sul/Norte e L-Sul/Norte, que margeiam a DF-002 (Eixo Rodoviário), são vias arteriais com características de vias expressas. Possuem poucas interferências laterais, interseções em desnível e restrições de acessibilidade às vias de tráfego local.

Figura 2.19 – Sistema Viário Rodoviário do Distrito Federal



Este modelo favorece a acessibilidade do transporte individual à área central, atraindo elevados volumes de tráfego e provocando congestionamentos em função da sobrecarga do tráfego e da saturação do espaço viário na área central.

O eixo formado pela W-3 Sul e Norte assume o papel de via arterial com outras características. Possui uso lindeiro comercial/habitacional, interferências laterais e interseções semaforizadas em nível, gerando grande movimentação de pedestres, retardamentos no tráfego e congestionamentos nos horários de pico. É na W-3 que existe uma maior solicitação pelo transporte coletivo urbano, pela sua proximidade às áreas produtivas do Plano Piloto, como comércio e equipamentos públicos, e pelo acesso aos Setores Comercial Sul e Norte. As L-2 Sul e Norte também são importantes como eixos longitudinais, com uso lindeiro de habitação e usos institucionais. Apresenta interseções em nível e poucas interferências laterais. A L-2 Sul ainda agrega o tráfego proveniente das pontes das Garças e Costa e Silva, que interligam o Lago Sul ao Plano Piloto.

A Ponte JK, inaugurada em 2002, agrega o tráfego proveniente do Paranoá, últimas quadras do Setor de Mansões do Lago Norte, Lago Sul, Setor Habitacional São Bartolomeu e condomínios adjacentes e parte do tráfego de São Sebastião. O sistema viário de acesso à ponte conecta-se à DF-025 (EPDB), à DF-001 (EPCT) e ao Plano Piloto na via L-4 Norte.

O sistema viário do Plano Piloto não apresenta eixos de ligação transversais de maior capacidade. As ligações transversais nas Asas são feitas por intermédio das vias coletoras do comércio local. Como ligações transversais, destacam-se o Eixo Monumental, que liga a Esplanada dos Ministérios à DF-003 (EPIA) e as vias paralelas S-2, S-3 e N-2 que permitem a ligação entre a W-3 e L-2.

No Centro Metropolitano, o principal acesso corresponde ao eixo formado pela Av. Central de Taguatinga, que cruza a área central da cidade no prolongamento da DF-085 (EPTG) e a Av. Elmo Serejo, que tangencia Ceilândia na porção Sul. Nesse eixo está projetado o metrô, com traçado em nível na Av. Elmo Serejo e subterrâneo na Av. Central.

A Av. Central de Taguatinga agrega o tráfego local da área central, o tráfego de passagem na ligação com Ceilândia, e o transporte coletivo, resultando em condição de operação precária: são comuns conflitos com pedestres, congestionamentos e retardamentos no tráfego geral. O cruzamento das Avenidas Central e Comercial de Taguatinga, na Praça do Relógio, é um dos pontos de maior concentração de veículos de todo o Distrito Federal.

A Avenida Hélio Prates de Ceilândia, principal via arterial urbana da cidade, é um importante corredor do transporte coletivo, que se conecta às avenidas SAMDU e Comercial de Taguatinga. Por ela passa grande parte da demanda entre as duas cidades.

Essas vias possuem interseções em nível e apresentam grandes interferências laterais de acessos locais e de usos comerciais, o que causa retardamentos no tráfego e afeta negativamente a operação do transporte coletivo. A Figura 2.20 apresenta o Sistema Viário Urbano do Distrito Federal.

2.10.11 – Sistema de Trânsito

Conforme dados disponibilizados pelo DENATRAN, a frota total do Distrito Federal evoluiu de 585.424 veículos em 2000 para 883.676 veículos em 2006, um crescimento de 7% a.a., atingindo 1.000.000 de veículos em maio/2008. Automóveis representam 83,4% do total,

seguidos por motocicletas, com 8,5%, caminhonetes, com 2,9%. Ônibus e microônibus representam 1,3% da frota. Dessa frota, 95% é de veículos particulares; o restante, basicamente, de aluguel (2,8%) e oficiais (1,5%).

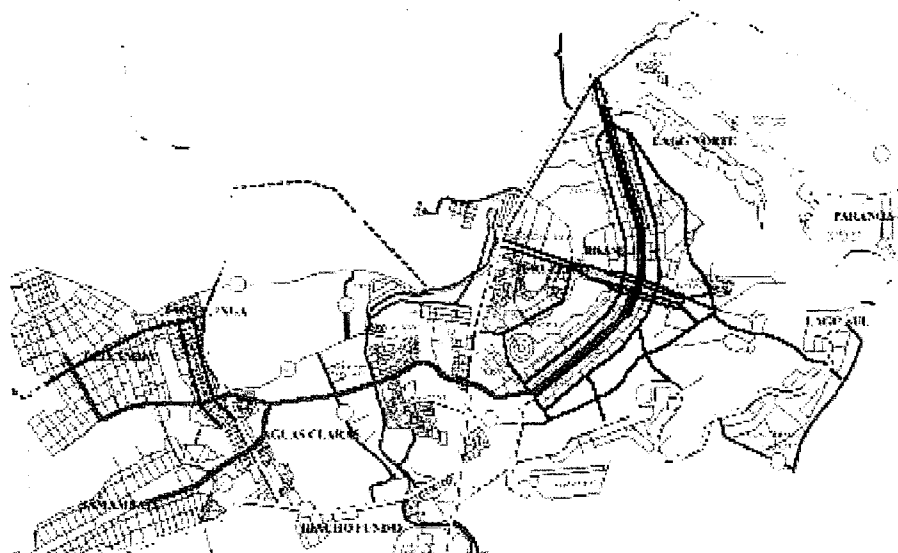
Além do tráfego de sua própria frota, o Distrito Federal também absorve diariamente o de veículos particulares e do transporte coletivo do Entorno, cuja frota em 2006 era de 129.498 veículos. A frota total do Entorno correspondendo a pouco menos de 13% da frota total da Região é mais um indicador da disparidade de renda entre a população do Entorno e a do DF, reforçando o entendimento quanto aos determinantes econômicos e sociais do substancial volume de deslocamentos interestaduais dentro da RIDE. Veja-se ainda que a taxa média de motorização dos habitantes do Distrito Federal é de 2,64 habitantes/veículo. Para o conjunto dos municípios da RIDE esse indicador é mais de três vezes maior: 9,02 habitantes /veículo.

Por fim, cabe destacar que, em 1997 havia 300 faixas de pedestre no Distrito Federal. Hoje, há aproximadamente quatro mil delas em vias urbanas e 119 em rodovias locais. Nesse período, registraram-se importantes melhorias nas estatísticas de acidentes de trânsito.

Dados do Departamento de Trânsito comparando os biênios 2005-2006 e 1995-1996, este anterior à campanha inicial de respeito à faixa (01/04/1997), comprovam a acerto desse movimento em prol da segurança de trânsito, em que o respeito às faixas de pedestre é emblemático: os atropelamentos fatais caíram 49%, enquanto que os demais acidentes com morte caíram apenas 14%.

Figura 2.20 – Sistema Viário Urbano do Distrito Federal

Setor Protocolo Legislativo
PL Nº 908 /2008.
Folha Nº 80 B7A



2.11 - O Planejamento dos Transportes no Distrito Federal

O quadro problemático do transporte coletivo levou o Governo do Distrito Federal, com base na solicitação do BID, a formular o Programa Brasília Integrada, cujo objetivo geral é promover e qualificar a mobilidade urbana, por intermédio de políticas de transporte e circulação que visam garantir à população acessibilidade ao espaço urbano, através da priorização dos modos não motorizados e coletivos de transporte, que não gere segregações espaciais e seja socialmente inclusiva.

As ações do Programa consideram que o sistema metroviário possui estratégia própria de expansão, complementadas por ações focadas na melhoria operacional de transporte da modalidade ônibus. O Programa foi desenvolvido a partir de duas vertentes principais, às quais se associa uma vasta gama de medidas e ações que podem ser assim enunciadas:

- A implementação de um sistema integrado de transportes que possa oferecer aos usuários, especialmente aos de menor renda, serviços modernos e eficientes a custos adequados;
- A redução dos conflitos viários, aumentando a segurança do trânsito, com atenção para transportes não motorizados e para pedestres.

Os objetivos do Programa deverão ser atingidos a partir da implementação dos seguintes empreendimentos:

- Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal – PTU;
- Sistema de Metrô Leve de Brasília; e
- Sistema de Transporte de Passageiros Eixo Sul.

Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 988 / 2008.

Folha Nº 81 BJA

Além desses projetos, destacam-se ainda, as ações realizadas no âmbito da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal - Metrô-DF, voltadas à conclusão da implantação da Linha 1 do metrô, com destaque para o trecho interno à Ceilândia e às estações não operacionais da Asa Sul. Como produto dessas ações, o trecho de Ceilândia (4 estações, 4,5km de via e o pátio operacional) e a estação 108 Sul entraram em operação comercial em abril de 2008. Destacam-se, ainda, as ações de expansão do sistema metroviário na área interna de Samambaia e o seu prosseguimento em direção a Asa Norte no Plano Piloto e a aquisição de novos trens para incremento da oferta atual.

Cabe ressaltar que o projeto para o Eixo Sul é compatível com o PTU/DF e outros projetos de melhoria de infra-estrutura viária do Distrito Federal. O PTU/DF contempla um conjunto amplo de medidas de caráter institucional, operacional e físico. Enquanto os investimentos em infra-estrutura viária programados pelo PTU privilegiam a ligação Leste-Oeste, a proposta para o Eixo Sul concentra os investimentos viários na ligação Sul.

2.11.2 - Programa de Transporte Urbano

O Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal – PTU prevê a reestruturação do Sistema de Transporte Coletivo do Distrito Federal. A intenção é implantar um novo sistema de transporte urbano capaz de garantir maior nível de qualidade ao transporte coletivo do Distrito Federal, notadamente para as populações de baixa renda. Especificamente, o PTU pretende:

- Contribuir para a manutenção de Brasília como Patrimônio Cultural da Humanidade;
- Racionalizar o sistema de transporte público coletivo;

- Reduzir a exclusão social mediante serviço de transporte de menor custo, mais confiável e com menor tempo viagem.

Propõe-se a adoção de um modelo operacional baseado em:

Setor Protocolo Legislativo
PL Nº 908 / 2008.
Folha Nº 82 BIA

- Serviço Básico Multimodal, com integração aberta e temporal;
- Serviço Complementar não integrado; e
- Linhas de transporte público coletivo, que atendam aos usuários das cidades do Entorno com destino ao Plano Piloto.

Entende-se por integração aberta e temporal a possibilidade de deslocamento por todo o Distrito Federal, mesmo quando a viagem necessitar da realização de transbordo, mediante o pagamento de uma única tarifa, dentro de um intervalo de tempo preestabelecido.

O Serviço Básico contará com linhas troncais, ônibus e metrô; troncais expressas, que farão a ligação entre as regiões administrativas e o Plano Piloto; e linhas locais circulares internas, ou alimentadoras/distribuidoras, que atenderão à demanda interna na região e alimentarão as linhas troncais, de forma a propiciar a máxima mobilidade e acessibilidade à população.

O Serviço Complementar atenderá demandas de deslocamento de curta distância e terá tarifas diferenciadas, com tecnologia mais flexível. As linhas que atendem ao Entorno poderão ser troncais, dentro do Distrito Federal, integradas física e tarifariamente com as linhas do serviço básico ou funcionarão como Serviço Complementar, com o pagamento de tarifa própria, quando necessária a utilização de linhas locais para a conclusão dos deslocamentos.

O sistema viário contará com vias exclusivas, com prioridade para o transporte coletivo urbano, e vias de tráfego misto. Em cada um dos cinco corredores de transporte, a operação será troncalizada, permitindo a adoção de linhas de maior capacidade. A frequência será mantida de forma a impor aos usuários pouco tempo de espera.

Haverá intervenções físicas na geometria viária e na sinalização. Profundas mudanças no STPC estão sendo propostas para a lógica operacional, baseada num sistema de transporte integrado. Em linhas gerais os objetivos do PTU são:

- Melhorar o nível de serviço, especialmente o conforto;
- Melhorar a acessibilidade ao transporte público nas regiões administrativas e no Entorno;
- Reduzir os gastos dos usuários;
- Reduzir os custos operacionais;
- Promover o desenvolvimento de pólos regionais;
- Reduzir os tempos de viagens e aumentar a velocidade operacional do sistema;
- Reduzir o fluxo de ônibus nos pontos de parada e vias do Plano-Piloto, melhorando a operacionalidade e a fluidez do tráfego;
- Aumentar a segurança dos usuários;
- Promover a modernização e regulamentação do modelo de concessão vigente;
- Implantar sistema de bilhetagem e controle automatizados; e
- Minimizar a atuação do transporte clandestino.

No Eixo Oeste, haverá um sistema de alimentação/distribuição em cada cidade que servirá à troncal metrô e às troncais do modo rodoviário, com a utilização de terminais de integração. Este Eixo está estruturado em quatro corredores de transporte coletivo, as vias EPTG, EPCL, EPNB e o metrô.

No Eixo Leste, a troncal paradora de São Sebastião irá, via Lago Sul, até o terminal da Asa Sul, enquanto a do Paranoá poderá ter dois destinos: o terminal da Asa Sul, também via Lago Sul; e o terminal da Asa Norte, via Setor de Mansões do Lago Norte. Nos demais Eixos, as linhas troncais farão a coleta de passageiros nas regiões administrativas, dispensando o sistema de alimentação/distribuição nas localidades de origem, utilizando, no destino, o que funcionará no Plano Piloto, servindo a todos os eixos.

Cada cidade contará, em termos gerais, com dois tipos de troncal por corredor interno existente. Uma troncal será paradora (finalizando nos terminais da Asa Sul, Asa Norte e Parkway – este último para os passageiros do Eixo Sul) e a outra será expressa, até o Plano Piloto (rodoviária). Os terminais Asa Sul, Rodoviária e Asa Norte, localizados em pontos estratégicos, são considerados fundamentais para a operacionalização do sistema integrado.

As integrações inter e intramodal proporcionarão maior racionalização dos itinerários e da infraestrutura existentes, o que permitirá maior compreensão do sistema por parte do usuário e maior controle operacional por parte do órgão gestor, aumentando a confiabilidade dos serviços.

O novo modelo de operação pressupõe a existência e a operacionalização de um sistema de bilhetagem eletrônica no STPC, cujos principais objetivos seriam:

- Viabilizar a integração física e tarifária;
- Reduzir a evasão de receitas;
- Aumentar a eficiência do controle operacional e financeiro;
- Possibilitar maior agilidade no embarque; e
- Eliminar as fraudes no sistema.

Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 988 / 2008.

Folha Nº 83 BPA

O sistema de bilhetagem eletrônica tem como uma de suas vantagens o maior controle do número de usuários do transporte público coletivo e da receita dos serviços prestados. Deverá, ainda, ser compatível com o sistema e equipamentos já disponíveis no metrô.

A gestão será compartilhada entre órgão gestor e empresas concessionárias, com definição dos níveis mínimos de desempenho e qualidade na prestação dos serviços delegados, os quais serão avaliados por meio de indicadores operacionais e de pesquisa de opinião dos usuários.

Para o controle dos resultados, serão utilizados vários instrumentos, dos quais, destacam-se as análises dos relatórios operacionais e das pesquisas de opinião dos usuários. Para o controle econômico-financeiro e de processos está prevista a adoção de controle automatizado da receita de passageiros e da operação por meio de bilhetagem eletrônica e de fiscalização em campo.

Estão previstas, também, ações de fortalecimento e rearranjo institucional, inseridas no âmbito do PTU, que buscam alcance de resultados em duas vertentes:

- Desenvolver e instalar as condições necessárias para que o GDF possa assumir e desempenhar, com eficácia, as funções de gerenciamento e execuções das intervenções previstas no Programa; e
- Buscar a sustentabilidade e a continuidade dos resultados alcançados, traduzidos na implantação plena de um sistema de transporte de excelência e qualidade.

Um novo sistema de fiscalização deverá ser concebido, desenvolvido e implementado, levando em consideração o papel e as competências dos organismos de regulação e gerenciamento dos diferentes modos de transporte e a prática de auto-fiscalização e auto-avaliação de resultados por parte das concessionárias. Está previsto o reaparelhamento dos organismos de fiscalização. As principais intervenções físicas previstas são:

- Implantação de faixas exclusivas para transporte público coletivo nas vias: Hélio Prates, Via Central, EPTG, EPIG e ESPM;
- Adequações viárias - ônibus trafegando com prioridade do lado esquerdo na Via Comercial;
- Implantação e complementação de vias marginais – para aumento da capacidade viária nas vias EPTG;
- Implantação de faixa de tráfego adicional – para aumento da capacidade viária nas vias: EPTG, EPIG e ESPM;
- Retificação, reurbanização e tratamento para transporte público coletivo nas vias: Hélio Prates, Via SAMDU, Via Comercial e Via Central;
- Implantação/adequação de obras de artes especiais – para aumento de capacidade nas vias: EPTG (Águas Claras, EPVL, Guará, SAI, EPIA) e EPIG (Octogonal, Parque da Cidade, Sudoeste);
- Obras já prevista (marginais e obras de arte): EPCL, EPTG (EPVP); e
- Implantação de terminais e de infra-estrutura de apoio à operação dos ônibus.

2.11.3 – Metrô Leve de Brasília

Para a solução dos problemas do transporte coletivo na W-3 optou-se pela definição de requisitos e parâmetros que deveriam balizar a escolha de um sistema de transporte que, além da solução dos problemas específicos, em consonância com os objetivos do Programa Brasília Integrada, sustentasse e induzisse o processo de revitalização, atualização e requalificação que o Governo do Distrito Federal desenvolve, através da Secretaria de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente, para a via W-3.

A identificação das condicionantes caracteriza a importância da via W-3 no arranjo urbano do Plano Piloto e estabelece os requisitos que balizam a escolha do sistema de transporte. Assim o sistema a ser adotado deverá:

- Adequar o corredor de transporte da W-3 às novas demandas geradas a partir da implantação dos seguintes empreendimentos: a) Programa de Transporte Urbano – PTU; b) Sistema de Transporte de Passageiros Eixo Sul - que ligará as cidades do Gama e Santa Maria ao Plano Piloto; e c) projeto Via Interbairros que integra e articula cidades como Guará, Taguatinga, Ceilândia Samambaia e Recanto das Emas;
- Cumprir as exigências do Caderno de Encargos da FIFA para as sub-sedes da Copa do Mundo de Futebol, em 2014. No caso de Brasília, criar um sistema de transporte ligando o Aeroporto Internacional Juscelino Kubistchek à área central do Plano Piloto;

- Integrar-se perfeitamente no espírito modernista que preside a criação de Brasília, adequar-se às exigências do tombamento e induzir e apoiar o processo de requalificação urbana da W-3;
- Promover impactos positivos no meio ambiente, com redução da emissão de poluentes, das fontes de calor e de poluição sonora, tanto por suas características tecnológicas, como também pela substituição do número de ônibus que diariamente trafegam na W-3;
- Promover a redução do uso individual dos veículos motorizados pela oferta de um transporte eficiente, confortável e confiável.

O Objetivo do Sistema de Metrô Leve de Brasília é implantar um sistema de transporte eficiente, confiável, rápido e confortável, com a capacidade de transportar entre 15 e 18 mil passageiros/horas, com velocidade comercial de 30 km/h e máxima de 70 km/h, transportando até 540 passageiros por veículo e uma média diária de 120 mil passageiros/dia. Além desse objetivo principal, destacam-se:

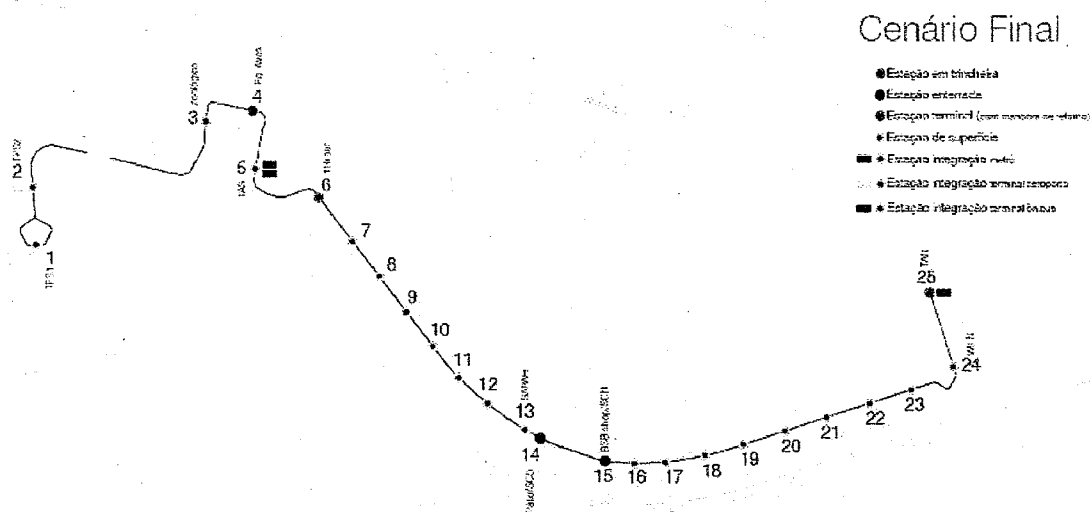
- Implantação de um sistema de transporte que promova e dinamize o processo de revitalização urbana da via W-3;
- Implantação de um sistema de transporte coletivo eficiente, confiável, rápido e confortável adequado a visitantes, turistas e usuários locais, possibilitando o acesso do Aeroporto Internacional à área central da cidade, bem como aos setores hoteleiros Sul e Norte, atendendo às exigências do Caderno de Encargos da FIFA para tornar Brasília uma das sub-sedes da Copa do Mundo de 2014;
- Racionalização e reorganização do trânsito na W-3, garantindo maior segurança a usuários e pedestres com a redução do número de acidentes na localidade;
- Redução em 30% do número de veículos particulares em circulação no trecho, pela oferta de sistema de transporte qualificado;
- Redução da frota de veículos (ônibus) que trafegam no Plano Piloto, com a eliminação gradativa das linhas que rodam na W-3;
- Melhoria das condições do serviço prestado, permitindo o estabelecimento de nova imagem dos serviços ofertados à população;
- Melhor da qualidade e do conforto ambiental para usuários e moradores locais com a eliminação e/ou redução das fontes de emissão de poluentes, sonoras e de calor, no corredor de transporte coletivo e nas áreas adjacentes;
- Garantia de prioridade para o transporte público em vias congestionadas;
- Melhoria das ligações por transporte coletivo entre regiões da cidade.

O sistema proposto foi concebido com um conjunto de passagens em nível, com semáforos atuados pelo material rodante do sistema de metrô leve, sincronizados, sempre que fisicamente possível, com o tempo de parada dos mesmos nas estações.

O sistema de transporte de passageiros do tipo metrô leve será implantado no canteiro central da Via W-3, em via permanente com dois conjuntos de trilhos. Será operado com veículos bidirecionais, com capacidade para 450 passageiros e uma frota inicial de 16 veículos.

A proposta inicial para a linha prioritária do metrô leve abrange a ligação Aeroporto, Terminal Asa Sul – TAS, via W3 Sul, via W3 Norte e Terminal Asa Norte - TAN, em uma extensão aproximada de 20,5 km.. A Figura 2.21 apresenta o traçado do sistema proposto.

Figura 2.21 – Traçado do Sistema de Metrô Leve de Brasília



Setor Protocolo Legislativo
PL Nº 988 / 2008.
 Folha Nº 86 BIA

O trecho prioritário é formado pela ligação Terminal Asa Sul - Brasília Shopping, com cerca de 8 km, e operará, fundamentalmente em superfície, com três segmentos em túneis, com as seguintes características:

- Túnel 1: na saída do Terminal Asa Sul e chegada à via W3 Sul – 400 m;
- Túnel 2: no início (quadras 501) da via W3 Sul, passando embaixo das vias S2 e S3, tomando a mesma cota da passagem inferior por sob o Eixo Monumental – extensão de 500 metros.
- Túnel 3: na continuidade da passagem inferior por sob o Eixo Monumental, continua sob as vias N2 e N3, retomando a superfície logo após o Brasília Shopping – extensão de 500 metros.

Os túneis 2 e 3 atenderão também ao tráfego rodoviário.

A questão dos retornos, hoje efetuados na via, será equacionada por intermédio do direcionamento dos veículos para as entrequadras 700 e 500, priorizando e, conseqüentemente, estimulando o uso do transporte coletivo - no caso, o metrô leve.

As travessias de pedestres e as passagens do metrô leve entre o Setor Comercial Sul - SCS e o Pátio Brasil, e entre o Setor Comercial Norte - SCN e o Brasília Shopping, serão objeto de tratamento particular. No primeiro caso, trata-se do maior ponto de embarque de passageiros no Plano Piloto (excetuando-se a Rodoviária) com duas vias de imenso conflito de tráfego: a S2 e a S3 (ligação entre o Setor Hospitalar Sul e o SCS). A proposta é um túnel metro-rodoviário, com aproximadamente 500 m de extensão, iniciando após a Igreja Dom Bosco até o nível da

ligação W3 sul/norte, voltando à superfície ao nível atual da W3-norte, ao lado do Brasília Shopping. Assim, simetricamente, será criada outra praça no lado norte.

A construção de travessias para pedestres com pavimentação diferenciada daquela destinado ao fluxo veicular, em forma de passagem, próximas às estações nas vias com elevado volume de tráfego, normalmente nas vias expressas e arteriais, e onde forem necessárias para a segurança dos pedestres e seus deslocamentos. É uma exigência imposta pelas normas de segurança, quando se observa que outros dispositivos de controle de travessia em nível mostram-se pouco eficientes.

As passagens serão executadas de modo a garantir a total acessibilidade aos portadores de necessidades especiais.

A recuperação e a ampliação da sinalização viária tratam da execução de serviços para restabelecer a sinalização vertical e horizontal de modo a oferecer o nível de segurança desejado à circulação do Metro Leve, dos demais veículos e de pedestres, com destaque aos locais que necessitam oferecer prioridade ao transporte público coletivo.

2.11.4 - Sistema de Transporte de Passageiros – Eixo Sul

O Sistema de Transporte do Eixo Sul, situado ao longo da via EPIA, é parte integrante do Programa Brasília Integrada e objetiva dotar as populações das cidades do Gama e de Santa Maria, além do Setor Park Way, que representam cerca de 11% da população, de um sistema de transporte moderno, rápido, confortável, confiável a custos reduzido. Além destas cidades, ao longo das BR-040, no âmbito do Distrito Federal, o Sistema de Transporte deverá atender também às populações residentes no Entorno que se deslocam regularmente dentro do Distrito Federal.

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.

O Serviço contará com linhas troncais e expressas, que farão a ligação entre as cidades-satélites 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. A implantação do novo corredor deverá atender aos seguintes objetivos:

- Reduzir o tempo de espera, melhorando a oferta e a frequência das linhas;
- Racionalizar e reorganizar o serviço de ônibus, em função de redução de investimentos na quantidade de veículos requeridos;
- Reduzir o consumo de combustíveis, com diminuição e otimização do custo operacional, proporcionando uma melhor qualidade ambiental ao longo dos corredores de transportes e nas áreas adjacentes;
- Melhorar as condições do serviço prestado, permitindo o estabelecimento de nova imagem dos serviços ofertados à população;
- Criar eixos preferenciais para o transporte coletivo, com tratamento adequado e atendendo as necessidades de demanda;

- Garantir de prioridade para o transporte público em vias congestionadas; e
- Melhoria das ligações por transporte coletivo entre regiões da cidade.

O Eixo Sul é composto por um sistema viário que está estruturado em um corredor de transporte, direcionado para o Plano-Piloto. A operação será troncalizada, permitindo a adoção de linhas de maior capacidade, com tecnologia definida de acordo com o volume da demanda. A frequência será sempre mantida em níveis que traduzam pouco tempo de espera. Os corredores do Eixo Sul de transporte serão objetos de intervenções físicas, na geometria viária e na sinalização horizontal, vertical e semaforica, e são divididos, basicamente, em 3 trechos:

- Trecho Gama: corredor com faixa exclusiva ao longo do canteiro central com início no terminal urbano do Gama e final no viaduto da BR 040/EPIP. No trecho haverá estação de transferência de médio porte na interseção com a EPCT e um terminal de integração no início da EPIP. Está prevista ainda a implantação de uma obra de arte na interseção EPIP/EPCT com a finalidade de garantir a exclusividade e fluidez aos veículos de transporte coletivo;
- Trecho Santa Maria: o corredor tem início junto ao terminal de integração, previsto para construção no atual ponto de controle, no acesso principal à cidade de Santa Maria. Na BR 040 o corredor se desenvolverá ao longo do canteiro, considerando um aumento de capacidade de uma faixa por sentido para o corredor. O trecho contará com duas estações: uma de médio porte, junto à interseção com a DF 001(EPCT) e uma de pequeno porte na BR 040, na altura do Sítio do Gama; e duas obras de arte: uma na interseção com a EPCT e outra na transição BR-040/EPIA, garantindo a exclusividade do transporte coletivo;
- Trecho Comum: o trecho comum do corredor inicia no ponto de transição da BR-040 para a EPIA, mesmo ponto onde ocorre o entroncamento com a EPIP. O corredor se desenvolverá ao longo da EPIA, junto ao canteiro central, até o Terminal de Integração Park Way, seguindo até os Terminais Asa Sul, Asa Norte e Rodoviária do Plano Piloto. Está previsto para este trecho a implantação de estações de médio porte, sendo uma de integração com o metrô na estação Shopping, além de estações intermediárias de pequeno porte. Para garantir a exclusividade e fluidez do transporte coletivo, deverão ser construídas 8 obras de arte.

Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 988 / 2008.

Folha Nº 88 BPA

Setor Protocolo Legislativo
PL Nº 988, 2008.

Folha Nº 89 DIA

3 – PROGRAMA PROPOSTO

3.1 – Características Gerais

Para a solução dos problemas do transporte coletivo na região Sul do Distrito Federal o Governo do Distrito Federal estabeleceu como uma das metas de seu Programa de Governo 2007-2010 a implantação do Sistema de Transporte de Passageiros entre as regiões administrativas do Gama e Santa Maria, e o Entorno Sul ao Plano Piloto, também denominado Sistema de Transporte do Eixo Sul.

O atual modelo gerencial do sistema de transporte coletivo do Distrito Federal está estruturado em linhas diretas entre as origens e os destinos de viagens, sem qualquer integração entre as mesmas. Este modelo implica em tempos de espera maiores, possibilitando apenas ganhos nos tempos de viagem nos períodos de pico. Além disso, vários serviços convivem sem qualquer hierarquia.

Um novo modelo operacional está sendo proposto para o Distrito Federal, com previsão de integração operacional e tarifária, em um esquema conhecido como tronco-alimentador. Tal proposta considera uma hierarquia funcional entre os serviços de transporte público mediante a qual veículos de maior capacidade circularão com alta frequência entre terminais, trafegando em corredores com algum tipo de tratamento viário preferencial. Nos terminais ou em qualquer ponto da rede, os passageiros poderão trocar de itinerário fazendo o trajeto mais adequado para atender as suas necessidades. O metrô fará parte dessa concepção, sendo explicitamente tratado como um dos eixos troncais do sistema de transporte coletivo.

O Sistema de Transporte do Eixo Sul é parte integrante do Programa Brasília Integrada, onde se destaca uma política de transportes que privilegia o transporte coletivo em detrimento do transporte individual, fortemente favorecido, até hoje, pelas políticas públicas que se mostrou insustentável a longo prazo, pela impossibilidade de aumento permanente do sistema viário e pelos impactos urbanos e ambientais decorrentes de tal prática.

Com base nos resultados gerados nas simulações das alternativas, o modelo operacional proposto caracteriza-se por um corredor de transporte coletivo de alto desempenho, conhecido como Bus Rapid Transit – BRT, composto por um serviço básico tronco alimentado flexível, com integração físico-tarifária entre linhas alimentadoras e troncais, que atendam aos usuários das cidades do Gama, de Santa Maria e Entorno Sul. As linhas troncais circularão por vias com faixas exclusivas (exceto no eixo rodoviário), junto ao canteiro central e com ultrapassagem nos pontos de parada. A integração ocorre em terminais e estações fechadas, com pagamento antecipado da tarifa, seja no primeiro ônibus ou em bilheterias nas estações/terminais.

3.2 – Caracterização da Demanda e Oferta

A Figura 3.1 apresenta a distribuição da demanda de passageiros na hora pico da manhã (07:00 às 08:00 horas). Os dados foram obtidos por meio de pesquisa de frequência e ocupação, realizadas, na área de estudo. Os dados refletem, além da demanda das cidades do Gama e Santa Maria, a demanda da região do Entorno Sul. A Figura 3.2 apresenta o fluxo de veículos nas vias da área de estudo, na hora pico da manhã (07:00 às 08:00 horas), onde o

volume de tráfego no corredor EPIA fica em torno dos 8.000 veículos, no trecho mais carregado.

Figura 3.1 – Distribuição da Demanda por Transporte Coletivo – Pico da Manhã

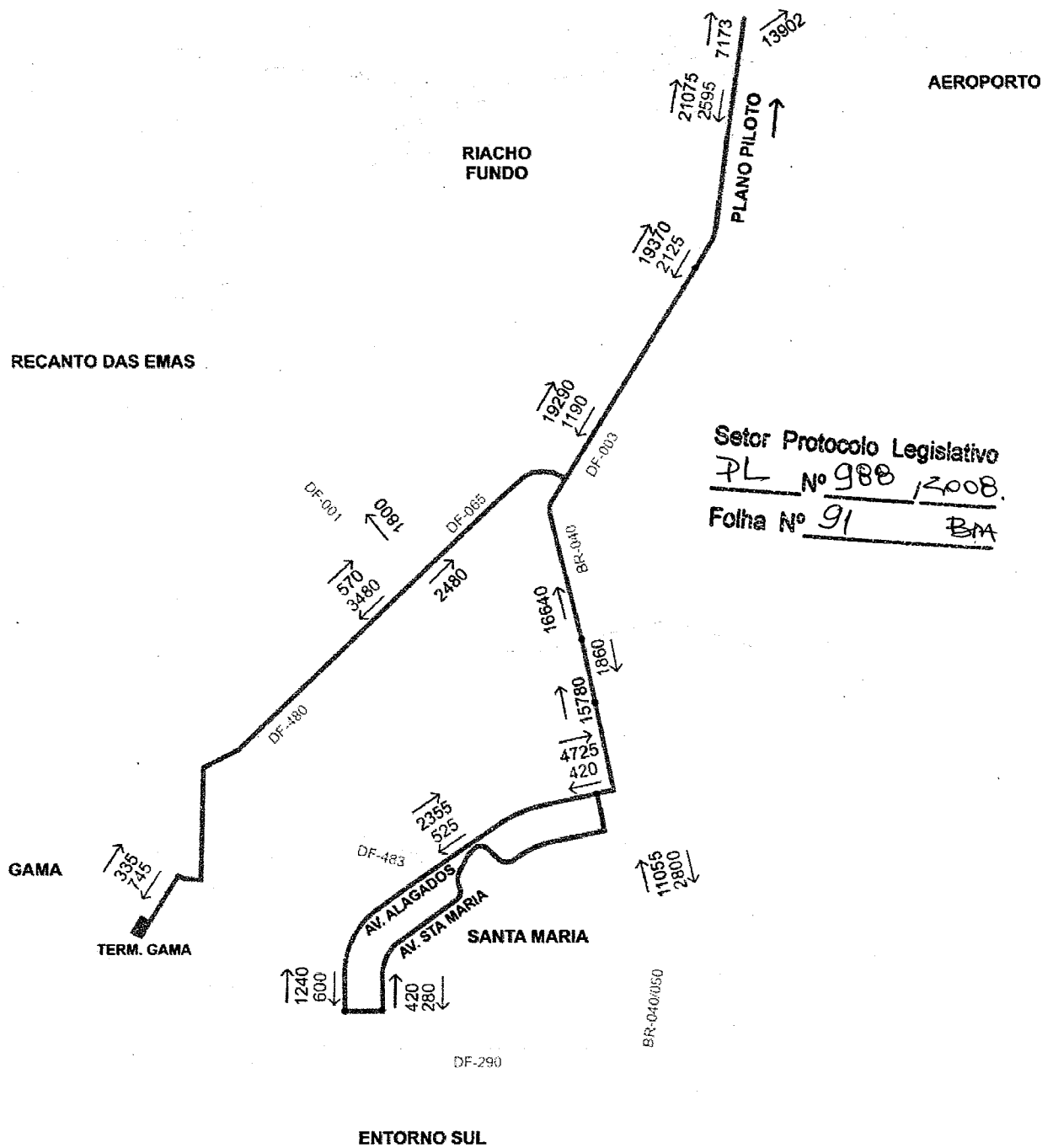
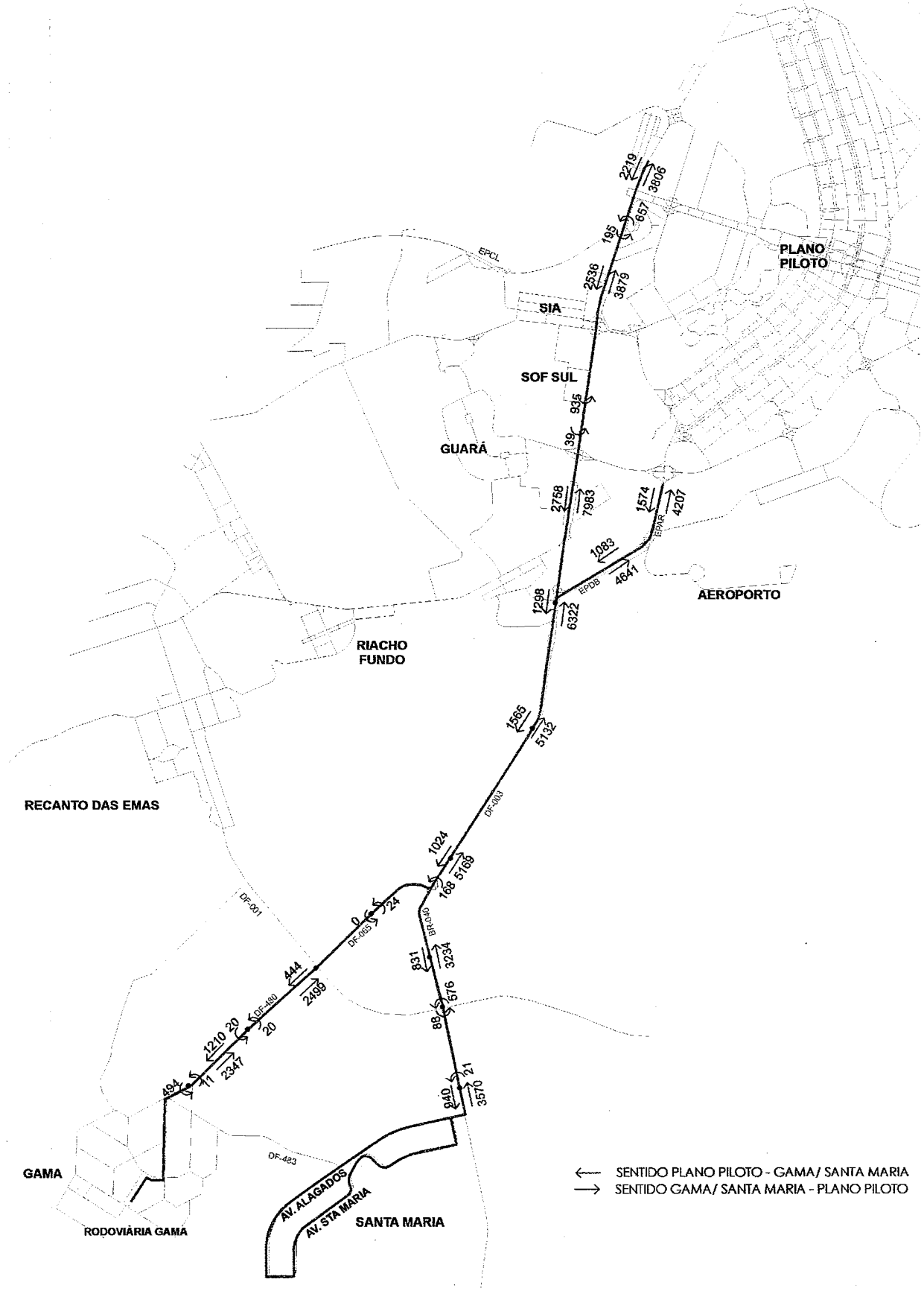


Figura 3.2– Fluxo de Veículos – Pico da Manhã - 2007



3.3 – Concepção do Sistema Proposto

Neste capítulo é proposta a configuração para o Eixo Sul visando a modelagem e análise das alternativas. Fisicamente, o mesmo compõe-se de faixas exclusivas para o transporte coletivo, com estações e terminais ao longo do seu trajeto. A circulação dos veículos de transporte coletivo terá preferência sobre o tráfego geral, inclusive quanto aos ciclos semaforicos nas interseções. Nos retornos e naquelas interseções onde o controle semaforico não se mostrar a solução mais adequada ao fluxo, obras de arte especiais serão consideradas.

O sistema atual apresenta características que o projeto claramente pretende modificar. São elas:

- Linhas entre muitas origens e destinos com baixa frequência de viagens;
- Ausência de prioridade para o transporte coletivo.
- Essas características propiciam:
 - Baixa acessibilidade espacial e temporal ao sistema de transportes nas áreas de menor ocupação e nos horários de entre pico;
 - Superposição de linhas nos trechos situados no corredor viário entre Santa Maria / Gama e o Plano Piloto;
 - Baixa utilização dos veículos e quilometragem elevada.

Além disso, no sistema atual destaca-se:

- Os terminais de ônibus apresentam conservação precária;
- Os veículos estão envelhecidos e obsoletos;
- A operação e seu controle são falhos, com irregularidades de horário e itinerário, interrupção de viagens, quebras de veículos.

Assim, entende-se que o novo sistema, deve:

- Ligar o Gama e Santa Maria a três terminais do Plano Piloto – Asa Sul, Asa Norte e Rodoviária Central, por meio de linhas troncais;
- Considerar a integração da demanda proveniente do Entorno Sul – Novo Gama, Valparaíso de Goiás, Cidade Ocidental e Luziânia;
- Adotar tratamento viário prioritário para o transporte coletivo, o que permitirá a operação do sistema nos níveis de desempenho desejados durante os horários de pico;
- Dispor de infra-estrutura de terminais, estações e pontos de parada dotados de requisitos de conforto, limpeza e segurança;
- Ter frota renovada e adequada aos serviços previstos – troncais, alimentadores, com especificações que atendam aos requisitos de desempenho, conforto e segurança;
- Dispor de sistema de controle da operação que permita supervisionar a operação, os terminais e as estações em tempo real, permitindo a adoção de providências para regularização da operação e correção de problemas operacionais e de segurança no corredor e nas estações;

- Ser compatível com outros sistemas existentes no Distrito Federal (metrô, ônibus), favorecendo a integração operacional e tarifária, seja na localização das estações para favorecer a transferência de passageiros;
- Ter capacidade para atender demandas a partir de, aproximadamente, 20 mil passageiros por hora no início do projeto, e possibilidade de evolução ao longo do tempo, mediante aumento da oferta de viagens;
- Ter a possibilidade de ser implantado por etapas, na medida da necessidade de implantação do serviço ou da infra-estrutura de apoio.

3.3.1 - Definição do Modelo Operacional

Atualmente os usuários do Gama e de Santa Maria realizam a maioria de seus deslocamentos sem efetuar qualquer transbordo. Eles dispõem de linhas diretas para muitos destinos, embora a maioria disponha de frequências muito baixas. Ao optar por um modelo tronco-alimentado, além de contribuir para a racionalização do sistema, propiciam-se aos usuários frequências regulares ao longo do dia e, por meio de integração, acessibilidade a todos os destinos.

Inicialmente, a questão que se colocou foi a escolha entre um modelo tronco-alimentado clássico e um modelo tronco-alimentado flexível. Enquanto o modelo clássico prevê transferência a todos os usuários (Figura 3.3), o chamado modelo tronco-alimentado flexível (Figura 3.4) faz a captação na origem, quando a demanda justificar e atende as áreas de baixa demanda por meio de linhas alimentadoras. Esse modelo propicia os ganhos advindos da tronco-alimentação, sem gerar perdas para os usuários atendidos satisfatoriamente pelo sistema atual. Assim, há um ganho geral, uma vez que:

- As linhas de maior demanda mantêm a captação na origem;
- As linhas com baixa frequência, passam a dispor de frequências regulares ao longo de todo dia, com ganhos evidentes para o usuário;
- O sistema como um todo ganha em racionalidade, visando a redução de quilometragem e de frota, e aumento da qualidade do serviço.

Figura 3.3 – Modelo Tronco-alimentado clássico

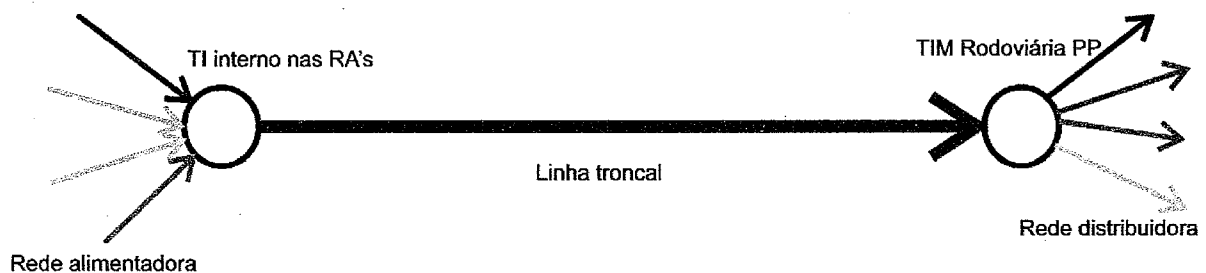
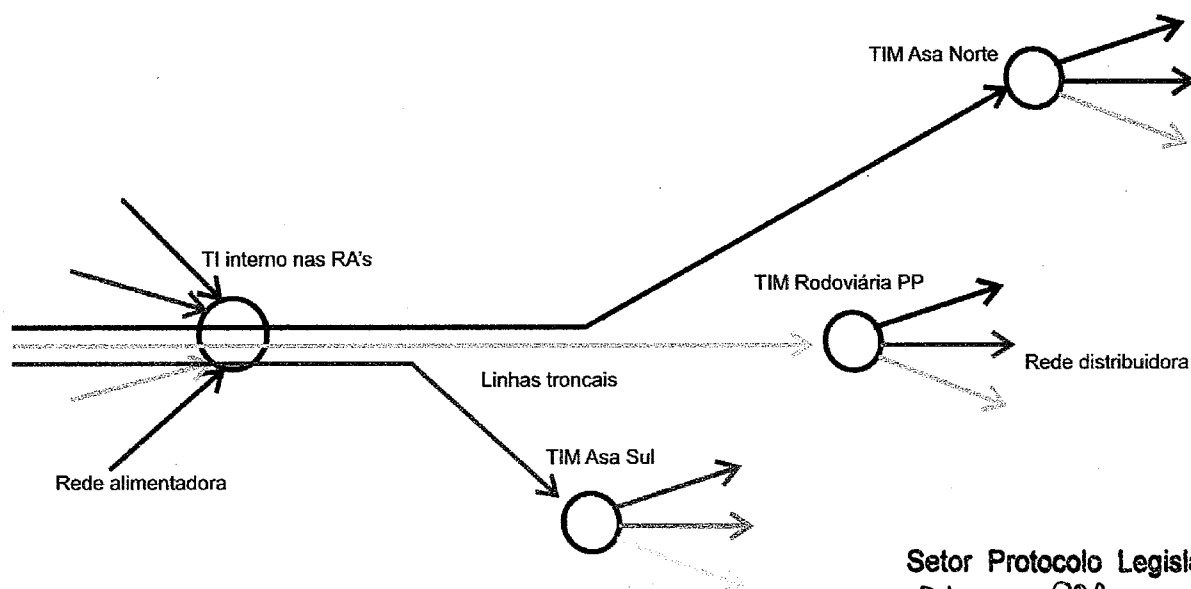


Figura 3.4 – Modelo Tronco-alimentado flexível



Setor Protocolo Legislativo
PL Nº 988 / 2008.
Folha Nº 95 ~~87~~

O modelo proposto considera que:

- No Gama, as linhas troncais terão origem no terminal rodoviário do Gama e passarão pelo terminal de integração (a construir), que estará localizado no início do corredor. As linhas alimentadoras convergirão para os dois terminais;
- Em Santa Maria, as linhas troncais terão origem no terminal de integração que ficará próximo à BR-040, para onde convergirão as linhas alimentadoras e as linhas provenientes do Entorno Sul.

Todas as linhas troncais, sejam do Gama ou de Santa Maria, passarão pelo terminal ParkWay, permitindo os transbordos para as linhas do futuro Sistema Integrado de Transportes que se destinam ao Núcleo Bandeirante, Riacho Fundo, Recanto das Emas, Lago Sul, São Sebastião e Paranoá. Na apresentação das alternativas adotou-se a seguinte terminologia:

- TAN – Terminal Asa Norte;
- TAS – Terminal Asa Sul;
- RPP – Rodoviária do Plano Piloto, e
- TPW – Terminal Park Way.

A Figura 3.5 apresenta de modo esquemático o modelo operacional proposto para o Corredor Gama / Santa Maria – Plano Piloto.

3.3.2 - Alternativas de Traçado

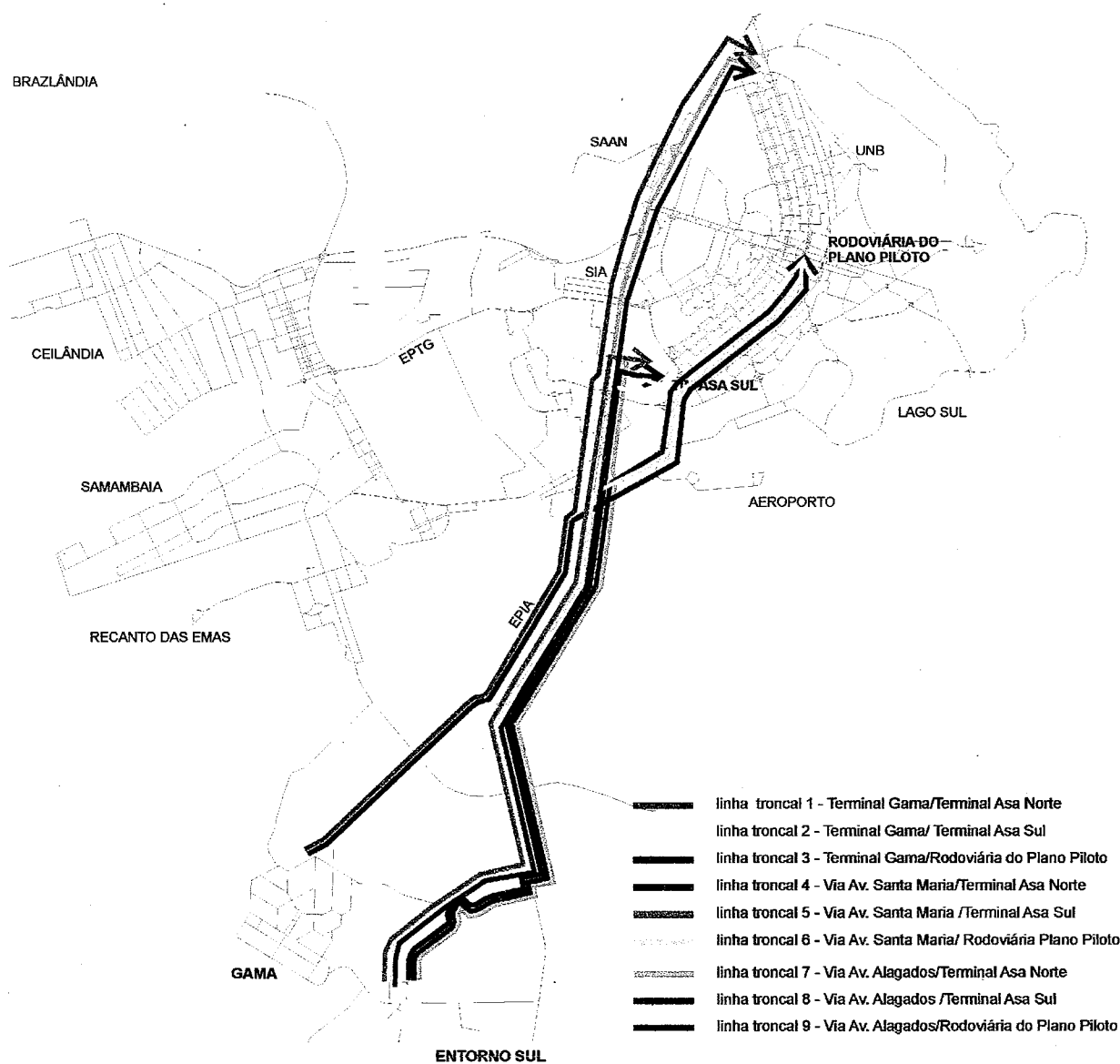
Visando identificar qual configuração de rede de transporte atende melhor aos desejos de viagem dos usuários, definiram-se 6 (seis) alternativas para modelagem e análise. Essas alternativas consideraram dois ou três terminais de destino de modo a comparar o comportamento da demanda. A alternativa 7 é a soma de todas elas. As linhas troncais que compõem essa rede tiveram a seguinte configuração básica:

- Origem:
 - Terminal rodoviário do Gama e
 - Terminal urbano de Santa Maria (a ser construído), próximo à BR-040;
- Destino:
 - Terminal Asa Sul (TAS) (existente),
 - Terminal Rodoviário do Plano Piloto (RPP) (existente),
 - Terminal Asa Norte (TAN) (planejado).

Setor Protocolo Legislativo
 PL Nº 988 / 2008.

Folha Nº 96 BIA

Figura 3.5 – Modelo Operacional Proposto



O corredor operará em faixa exclusiva nos trechos rodoviários e em tráfego misto nos trechos urbanos, conforme indicado a seguir:

- Trechos em faixa exclusiva – DF-480/EPIP, BR-040, EPIA, EPDB, EPAR, acesso ao TAS, acesso ao TAN;
- Trechos em tráfego misto – trechos urbanos do Gama, Santa Maria, Eixo Rodoviário Sul e Eixo Monumental.

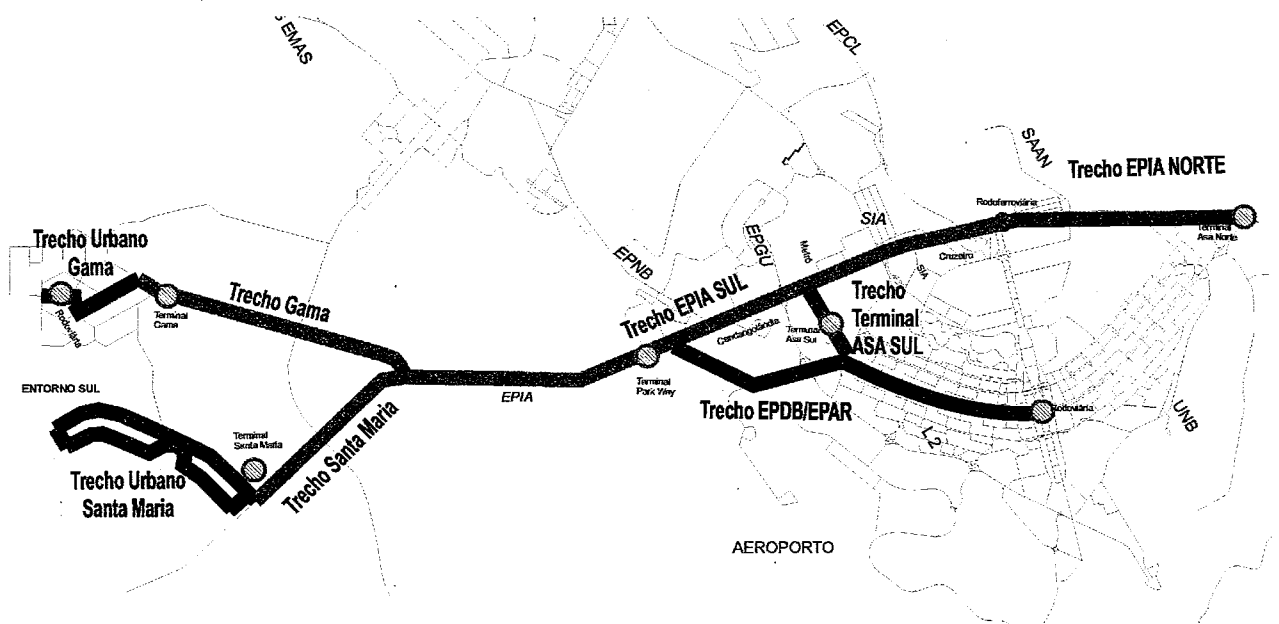
A Figura 3.6, a seguir, apresenta de forma esquemática as vias onde o corredor será implantado.

3.3.3 - Parâmetros Operacionais e Nível de Serviço

Para efeito de modelagem e análise de alternativas, foram adotadas as seguintes referências de operação e nível de serviço:

- Tipos de serviço:
 - Troncal – operação paradora ou expressa, operando no corredor;
 - Alimentadora – para captação da demanda no Gama e em Santa Maria e alimentação do serviço troncal;
 - Convencional DF – para atendimento dos deslocamentos do Gama e Santa Maria com destino a Taguatinga e Ceilândia, não servidos pelo corredor, conforme previsto no Programa de Transporte Urbano;
 - Convencional Entorno – correspondente às linhas que servem aos deslocamentos entre as cidades do Entorno Sul e o Distrito Federal, com operação convencional, que farão integração com o corredor;

Figura 3.6 – Sistema Viário do Corredor Gama / Santa Maria



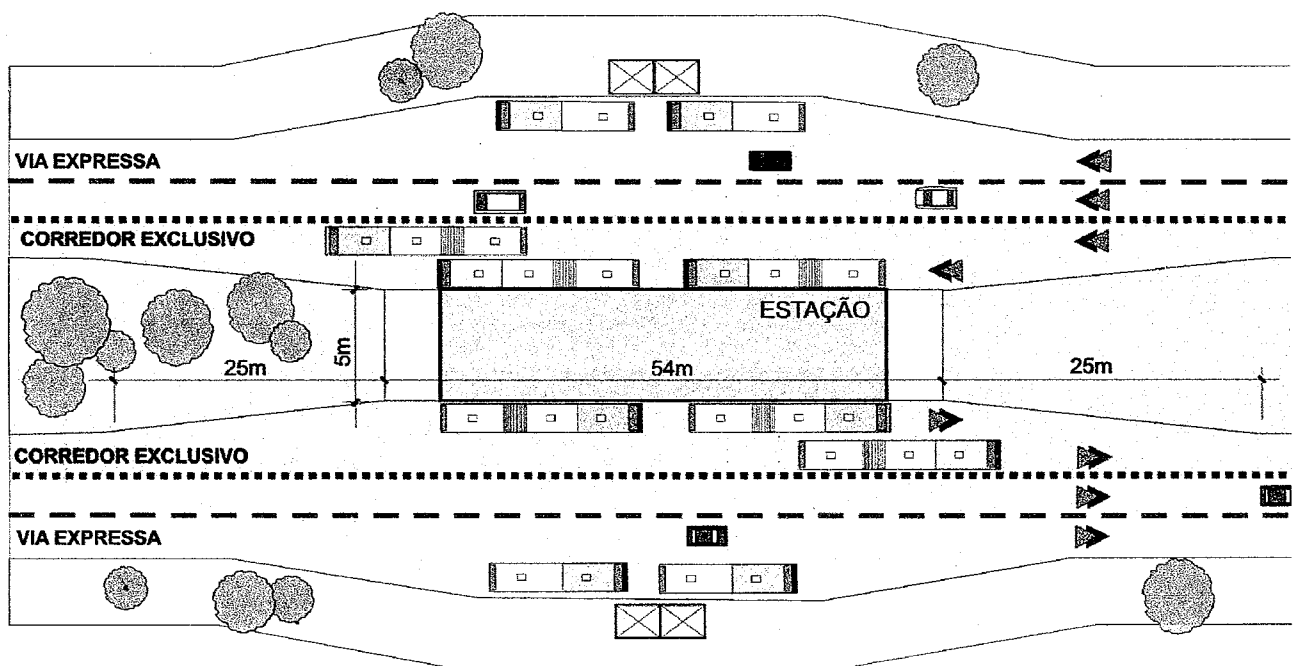
- Capacidade máxima dos veículos:
 - Microônibus – 30 passageiros;
 - Ônibus Convencional – 80 passageiros;
 - Convencional Alongado – 100 passageiros;
 - Ônibus Articulado – 160 passageiros;
 - Ônibus Biarticulado – 250 passageiros.

Adotou-se uma frequência máxima nominal de 240 veículos articulado / hora no corredor. Nesse sentido, prevê-se a construção de baias junto a cada estação no corredor, para permitir a ultrapassagem dos ônibus, e cada baia será projetada para acomodar até 2 (dois) veículos biarticulados simultaneamente, conforme ilustrado na Figura 3.7.

3.3.4 - Modelagem das Alternativas

Os estudos de demanda realizados visaram obter elementos para escolha do melhor conjunto de linhas troncais a ser implantado para atender à demanda do Gama e de Santa Maria. No desenvolvimento desses estudos, utilizou-se a base de dados referentes à rede de transportes da alternativa selecionada no PTU-DF. Essa alternativa incorpora alterações no sistema viário e na rede de transporte coletivo, e consideram as matrizes de viagem da hora de pico da manhã, projetadas para os anos 2006, 2010 e 2020, a partir da Pesquisa Origem/Destino 2000.

Figura 3.7 – Corredor Viário com Possibilidade de Ultrapassagem



A rede considerada na Alternativa 2 do PTU-DF admitiu as seguintes premissas:

- Racionalização e reformulação total da rede existente de linhas de ônibus, para atender aos movimentos da demanda decorrentes da implantação da tarifa integrada;
- Implantação da integração tarifária entre os modos de transporte do Distrito Federal, exceto as linhas do Entorno;
- Implantação de corredores exclusivos de ônibus nas vias EPTG, EPIA, EPNB e W3 Norte e Sul,
- Implantação de 9 terminais de integração;
- Extensão do metrô até a estação Terminal Ceilândia;
- Implantação de diversas obras de aumento da capacidade viária ou para dar suporte à introdução dos corredores de ônibus.

A simulação desenvolvida é totalmente consistente com os volumes de automóveis no sistema viário previstos para os anos-horizonte analisados, ou seja, a velocidade considerada para os ônibus foi determinada em função da velocidade dos autos em cada trecho da rede viária. Adicionalmente, considerou-se que:

- O sistema de linhas previsto no PTU para o Gama e Santa Maria seria reformulado, com a sua substituição por um conjunto de linhas alimentadoras e de linhas troncais;
- Todas as linhas provenientes dos municípios do Entorno Sul – Novo Gama, Valparaíso de Goiás, Cidade Ocidental e Luziânia – com destino ao Distrito Federal seriam truncadas no Terminal Santa Maria – BR 040 e seus passageiros transferidos para as linhas troncais do sistema em estudo. Admitiu-se que as linhas do Entorno Sul para Taguatinga e Gama permaneceriam sem alteração;
- Todas as configurações de rede a analisar compreenderiam linhas troncais com origem na Rodoviária do Gama e no Terminal de Santa Maria;
- Linhas troncais partiriam dos terminais Gama e Santa Maria para vários destinos, em função da alternativa analisada, mas basicamente em direção aos seguintes destinos:
 - Terminal Asa Sul;
 - Rodoviária do Plano Piloto;
 - Terminal Asa Norte (planejado);
- As linhas com origem na Rodoviária do Gama passariam pelo terminal de integração situado no início do corredor, para onde convergiriam as linhas alimentadoras do Gama;
- As linhas troncais com origem no Terminal Santa Maria – BR-040, para onde convergiriam as linhas alimentadoras de Santa Maria;
- Todas as linhas troncais, sejam do Gama ou de Santa Maria, passariam estação localizada no Park Way, possibilitando a articulação futura com as linhas do Sistema Integrado de Transportes, previsto no PTU/DF;
- Serão implantados faixas exclusivas para ônibus na EPIP, BR-040, EPIA, EPDB, EPAR, acesso ao TAS, complementares àqueles previstos no PTU/DF, de modo a garantir a velocidade do ônibus nos corredores de transporte ao longo dos horizontes de projeto.

3.3.5 - Descrição das Alternativas

As alternativas de traçado apresentadas foram definidas para identificar a melhor configuração de rede que atenda às demandas provenientes do Eixo Sul – Gama, Santa Maria e Entorno Sul, considerada como parte da Rede de Transporte Coletivo do Distrito Federal:

- Alternativa 1: compreende as linhas troncais com origem no Gama e Santa Maria e destino para:

- Terminal Asa Sul, via EPIA,
- Rodoviária do Plano Piloto, via Eixo Monumental.

Nesta alternativa, as linhas que se destinam ao TAS atendem aos usuários da Asa Sul. A linha que se destina à Rodoviária atende aos usuários da área central, da Asa Norte, da Esplanada, do SIG, do Buriti. Os usuários de áreas adjacentes à EPIA utilizam-se de ambas as linhas. Os usuários que se destinam ao Núcleo Bandeirante, Riacho Fundo, Lago Sul, São Sebastião poderão fazer o transbordo na estação Park Way.

- Alternativa 2: compreende as linhas troncais com origem no Gama e Santa Maria e destino para:

- Terminal Asa Sul,
- Rodoviária do Plano Piloto, via Eixo Monumental e
- Rodoviária do Plano Piloto, via Eixo Rodoviário Sul (linha expressa).

A Alternativa 2 difere da 1 pela inclusão de uma linha expressa fazendo o trajeto pela EPIA / EPDB / EPAR / Eixo Rodoviário. Os usuários da Área Central, Esplanada dos Ministérios e Asa Norte poderiam escolher entre dois trajetos – pelo Eixo Monumental ou pelo Eixo Rodoviário. Esta linha, por ser expressa ou semi-expressa, faria a viagem em menor tempo.

- Alternativa 3: compreende as linhas troncais com origem no Gama e Santa Maria e destino para:

- Terminal Asa Sul,
- Rodoviária do Plano Piloto, via Eixo Rodoviário Sul (linha expressa);
- Terminal Asa Norte.

Nesta alternativa, não há a linha com destino à Rodoviária do Plano - RPP, via Eixo Monumental e o atendimento da área central é feito pela linha expressa, via Eixo Rodoviário. Adicionalmente, analisa-se a linha que se destina ao Terminal Asa Norte – TAN.

- Alternativa 4: Compreende as linhas troncais com origem no Gama e Santa Maria e destino para:

- Terminal Asa Sul;
- Rodoviária do Plano Piloto, via Eixo Rodoviário Sul (linha expressa).

Esta alternativa dispõe de uma configuração mínima de modo a atender aos destinos mais importantes. A Rodoviária do Plano Piloto constitui ponto de transferência para os usuários que se destinam à área central, Esplanada, Asa Norte, Buriti. Aqueles que se destinam à Asa Sul fazem transbordo no TAS. A linha TAN não é considerada.

- Alternativa 5: Compreende as linhas troncais com origem no Gama e Santa Maria e destino para:

- Terminal Asa Sul;
- Rodoviário do Plano Piloto, via Eixos L / W;
- Terminal Asa Norte.

Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 988 / 2008.

Folha Nº 101 317

A alternativa 5 constitui uma variação da 3. Nela, a linha expressa do Eixo Rodoviário é substituída por uma linha com operação paradora pelos Eixos L / W. Ela permite que os usuários que se destinam à Asa Sul possam alcançar seus destinos sem necessidade de transbordo no TAS ou na Rodoviária.

- Alternativa 6: Compreende as linhas troncais com origem no Gama e Santa Maria e destino para:

- Terminal Asa Sul;
- Rodoviário do Plano Piloto, via Eixo Rodoviário Sul (linha expressa);
- Rodoviária do Plano Piloto, via Eixo L / W Sul;
- Terminal Asa Norte.

A alternativa 6 é uma fusão das alternativas 3 e 5. Ela mantém a linha expressa com destino à Rodoviária do Plano Piloto e a linha paradora pelos Eixos W E L (eixinhos).

- Alternativa 7: Compreende as linhas troncais com origem no Gama e Santa Maria e destino para:

- Terminal Asa Sul;
- Rodoviária do Plano Piloto, via Eixo Monumental;
- Rodoviário do Plano Piloto, via Eixo Rodoviário Sul (linha expressa);
- Rodoviária do Plano Piloto, via Eixo L / W Sul;
- Terminal Asa Norte.

A alternativa 7 incorpora todas as linhas consideradas nas alternativas anteriores.

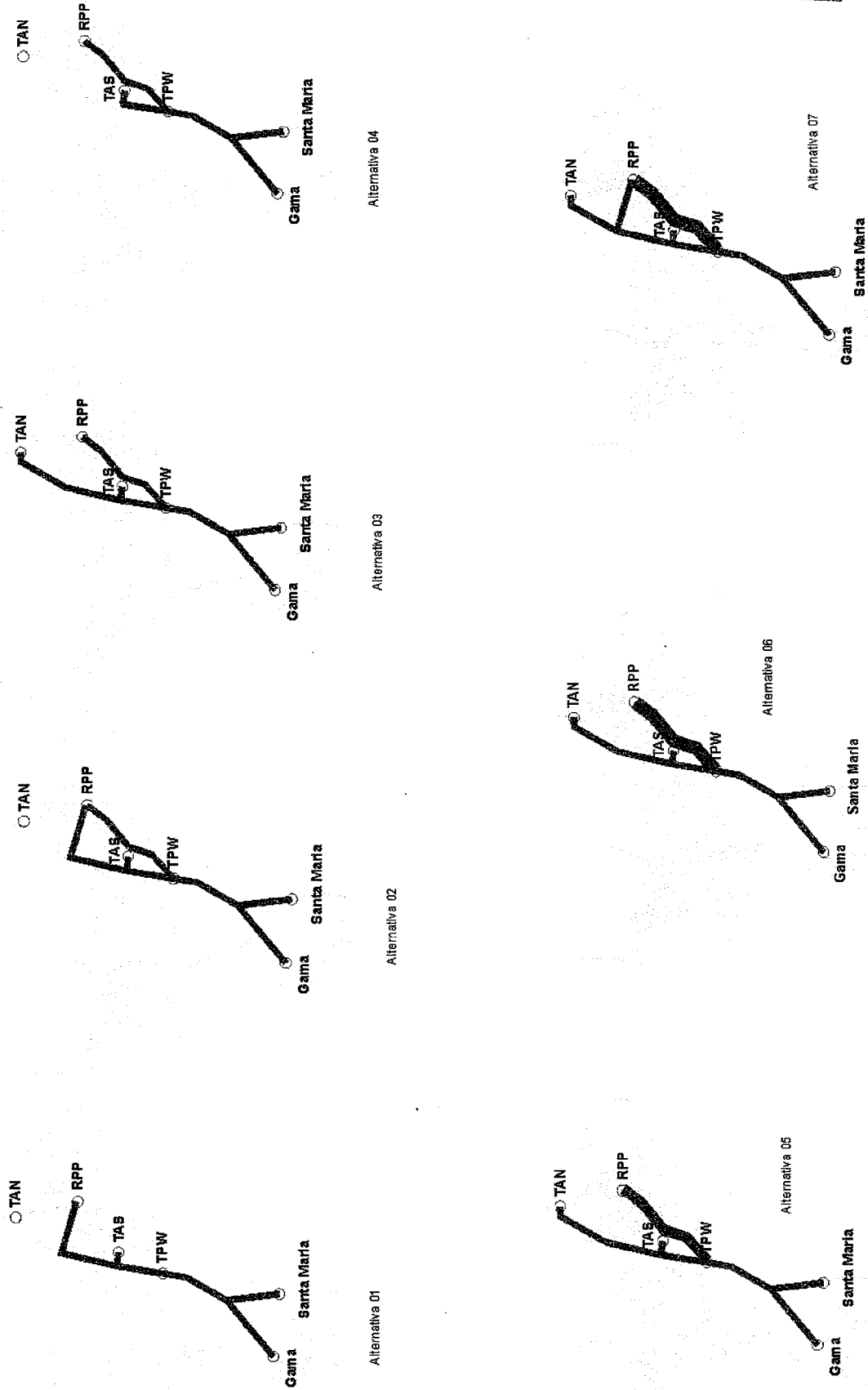
A Figura 3.8 representa esquematicamente todas as 7 alternativas.

3.3.6 - Simulação das Alternativas

Na simulação das alternativas, considerou-se que a rede que atende ao Gama, Santa Maria e Entorno Sul é parte integrante da rede do Distrito Federal, isto é, está integrada tanto à rede de ônibus, quanto ao metrô. Para isso, admitiu-se a rede proposta no PTU, exceto para o caso do Gama, Santa Maria e Entorno Sul. Definidas as alternativas a analisar, o processo de simulação foi desenvolvido em três etapas, conforme indicado a seguir.

Na primeira etapa, as sete alternativas foram simuladas com os dados de demanda do horizonte de projeto 2006, disponível no PTU, em condições equivalentes de oferta - mesmo intervalo entre viagens. Esta etapa visou identificar quais alternativas de traçado e operação são mais atrativas para o usuário.

Figura 3.8 – Alternativas de traçados



Na segunda etapa, das sete alternativas inicialmente simuladas, selecionaram-se 3 (três) alternativas, considerando-se a oferta ajustada à demanda, utilizando dados de demanda do ano-horizonte de 2006. Nesta etapa, variou-se a operação do metrô e o número de estações operacionais no Plano Piloto. A segunda etapa visou aprofundar a análise para as alternativas selecionadas e subsidiar a seleção de uma alternativa.

Na terceira etapa simulou-se a melhor alternativa selecionada nos horizontes 2010 e 2020, variando a operação do metrô, admitindo-se a oferta ajustada à demanda, visando identificar as demandas nos horizontes do projeto e a oferta necessária para o seu atendimento.

As simulações da Etapa 1 foram desenvolvidas com a demanda prevista para o ano 2006 sem a utilização do recurso da restrição de capacidade. Esse recurso do modelo de simulação procura refletir o comportamento do usuário ao deparar-se com seu ônibus superlotado, sem espaço para novos passageiros. Neste caso, ele pode esperar pelo próximo ônibus de sua linha, o que vai aumentar seu tempo de espera, ou utilizar outra linha ou até mesmo outro caminho, o que será bastante viável no ambiente de tarifa integrada previsto no PTU, se considerar que esta opção é mais rápida do que esperar pelo próximo ônibus de sua linha.

Nessa análise inicial, todas as linhas troncais foram simuladas com intervalo de 5 minutos, intervalo bastante próximo do intervalo real necessário, enquanto nas linhas alimentadoras foi adotado o intervalo de 10 minutos. As linhas do Entorno permaneceram com suas frequências originais, obtidas junto à ANTT. A simulação das 7 alternativas gerou os resultados consolidados no Quadro 3.1.

No Quadro 3.1 cada uma das alternativas foi comparada com uma alternativa-base, no caso, a Alternativa 1, que compreende as linhas troncais do Gama e Santa Maria para os destinos TAS e RPP, via Eixo Monumental (EM).

Como a matriz de viagens utilizada na simulação de cada alternativa é a mesma, ou seja, a demanda em cada uma delas é exatamente igual, o critério "passageiros" reflete a variação no número de transferências, que ocorre em cada alternativa analisada, isto é, menos passageiros significa menos transferências.

O critério "pass.h" que significa passageiro x hora, reflete a variação no total de horas despendidas pelos usuários nos seus deslocamentos efetuados na hora pico da manhã. Menos "pass.h" significa menos tempo gasto nos deslocamentos, ou seja, viagens mais rápidas.

O critério "pass.km" que significa passageiro x km, reflete a variação no total de km viajados pelos usuários nos seus deslocamentos efetuados na hora pico da manhã. Menos "pass.km" significa menos quilômetros viajados, ou seja, viagens mais diretas.

Quadro 3.1 – Resultados da Simulação para a Etapa 1

Critério	TAS+EM	TAS+EM+ERS	TAS+ERS+TAN	TAS+ERS	TAS+TAN+ERSW	TAS+TAN+ERSW	TAS+EM+TAN+ERSW
	A1	A2	A3	A4	A5	A6	A7
Passageiros	340.777	338.949	338.315	340.340	335.815	335.721	335.727
		-1.828	-2.462	-437	-4.962	-5.056	-5.050
Pass.h (h)	115.296	114.045	113.765	113.988	113.910	113.763	113.891
		-1.251	-1.531	-1.308	-1.386	-1.533	-1.405
Pass.km (km)	4.178.435	4.155.804	4.149.370	4.159.889	4.145.760	4.145.654	4.148.111

Em função dos resultados obtidos, selecionaram-se para análise em maior profundidade as Alternativas 1, 3 e 6. Em termos de simulação, isto significou empregar o recurso de "restrição de capacidade", que pode fazer com que o usuário altere seu comportamento usual em função da falta de capacidade na sua linha preferida.

Nas simulações da Etapa 2, visando aprofundar a análise das alternativas pré-selecionadas foi realizada uma revisão das frequências das linhas troncais e alimentadoras, para melhor ajustá-las ao volume de passageiros obtido na simulação anterior. Também se incorporou à simulação, diversos cenários operacionais relativos ao metrô, uma vez que as simulações iniciais mostraram que uma demanda significativa deseja se transferir para o metrô na estação Asa Sul. Admitiu-se que o metrô mudaria para um regime de operação 2:1, ou seja, faria 2 viagens da linha Ceilândia para cada 1 viagem da linha Samambaia, em lugar do 1:1, utilizado na simulação anterior. Em relação ao seu intervalo, foi adotado o mesmo intervalo de 3 minutos utilizado na simulação anterior, mas também foi admitido que haveria um cenário com intervalo 5 minutos na linha tronco.

As frequências utilizadas, para obedecer aos intervalos adotados, foram:

- Para intervalo de 3 min na linha tronco
 - Linha Ceilândia – 4,5 minutos
 - Linha Samambaia – 9,0 minutos
- Para intervalo de 5 minutos na linha tronco:
 - Linha Ceilândia – 7,5 minutos
 - Linha Samambaia – 15 minutos

Também foram considerados cenários de abertura de estações. Adotou-se o cenário de todas as estações abertas, como na simulação anterior, mas também o cenário de apenas duas estações abertas na Asa Sul, as Estações 114 Sul e 108 Sul. Com os cenários de desenvolvimento admitidos, foram realizadas 4 simulações para cada alternativa analisada, totalizando 12 cenários distintos.

Nesta etapa da análise, ainda foi empregada a matriz de viagens de 2006, que apresenta uma demanda mais familiar à equipe do projeto do que as demandas dos anos 2010 e 2020, que foram projetadas pelo PTU/DF com a incorporação dos crescimentos populacionais previstos nos cenários urbanos considerados no mesmo. Considerou-se, ainda, que:

- As linhas operaram com restrição de capacidade;
- As linhas que operam no Eixo Rodoviário e nos Eixos L e W utilizam ônibus articulados e as demais linhas usam ônibus biarticulados;
- Há integração das linhas do Entorno Sul.

De forma geral, observou-se que:

- A simulação das alternativas confirma os comportamentos verificados na Etapa 1;
- A restrição de capacidade do metrô (redução do intervalo de 3 para 5 min) propicia aumento da demanda das linhas troncais de ônibus e reduz a transferência no Terminal Asa Sul;
- A abertura de todas as estações do metrô na Asa Sul aumenta a atratividade da linha metroviária, com um discreto ganho de demanda.

A análise dos resultados obtidos levou à seleção da Alternativa 3, que compreende as linhas troncais com origem no Gama e em Santa Maria e com destino nos Terminais TAS, RPP, via Eixão e operação semi-expressa, e TAN como a que melhor representa os objetivos do projeto.

Na Etapa 3 foram simulados 4 cenários da Alternativa 3, nos anos de 2010 e 2020, para verificar sua capacidade em atender à demanda prevista para estes horizontes. Para tal, foi realizada uma rodada preliminar do modelo com as matrizes de viagens dos anos-horizonte 2010 e 2020, porém com as frequências de cada linha ainda relativas ao ano 2006. O objetivo dessa rodada foi verificar a demanda captada em cada linha troncal e alimentadora de forma a permitir a determinação de intervalos adequados a essa demanda.

Aqui é importante ressaltar que, mesmo nos anos-horizonte, a simulação das linhas do Eixo Sul é totalmente consistente com as velocidades previstas no sistema viário, nos trechos onde as linhas troncais e alimentadoras previstas trafegam em conjunto com os automóveis. Nos trechos onde está prevista a introdução de corredores exclusivos, a velocidade dos ônibus é sempre fixa e igual à velocidade determinada pela equipe do projeto.

A consistência dos resultados se deve ao fato de que, em todas as alternativas e cenários analisados, antes da simulação do sistema de ônibus, foi sempre realizada a simulação das viagens por automóvel, para obter a velocidade prevista em cada trecho viário, que serviu como um parâmetro da velocidade adotada para os ônibus.

A simulação da Alternativa 3 com os 4 cenários de metrô citados nos anos-horizonte de 2010 e 2020 produziu os resultados apresentados nos Quadros 3.2 e 3.3.

Quadro 3.2 – Resultados da Simulação para a Etapa 3 – Alternativa 3 – Horizonte 2010

Indicador	Cenário TAS + TAN + ER - 2010								
	Metrô 3 min	Metro 5 min	Var	M3min 2EAb	+	Var	M5min 2EAb	+	Var
Sistema Completo									
Pass	392.272	397.104	4.832	392.652		380	397.051		4.779
Pass.h	144.837	148.081	3.243	145.193		356	148.026		3.189
Pass.km	5.375.946	5.453.511	77.565	5.384.589		8.643	5.452.734		76.788
Tr+Alim do Gama + SM									
Pass	41.767	42.539	772	41.836		69	42.511		744
Pass.h	21.569	21.921	352	21.603		34	21.949		380
Pass.km	715.221	727.405	12.185	715.936		715	728.314		13.093
Troncais do Gama + SM									
Pass	21.480	21.761	281	21.577		97	21.745		265
Pass.h	16.900	17.353	453	16.952		52	17.314		415
Pass.km	577.001	591.886	14.885	578.518		1.517	590.938		13.936
Metrô									
Pass	33.006	27.877	-5.129	31.789		-1.217	27.145		-5.861
Pass.h	11.483	9.436	-2.047	11.380		-104	9.394		-2.089
Pass.km	516.732	424.636	-92.096	515.079		-4.653	422.734		-93.998

Quadro 3.3 – Resultados da Simulação para a Etapa 3 – Alternativa 3 – Horizonte 2020

Indicador	Cenário TAS + TAN + ER - 2020						Var
	Metrô 3 min	Metro 5 min	Var	M3min + 2EAb	Var	M5min + 2EAb	
Sistema Completo							
Pass	444.219	450.467	6.248	445.135	916	450.110	5.891
Pass.h	173.102	177.584	4.482	173.374	272	177.594	4.492
Pass.km	6.217	6.317.627	99.750	6.225.424	7.548	6.316.503	98.626
Tr+Alim do Gama + StM							
Pass	46.195	46.988	793	46.425	230	46.810	615
Pass.h	27.357	24.860	503	24.323	-34	24.868	511
Pass.km	792.145	809.185	17.040	791.178	-967	807.588	15.442
Troncais do Gama + StM							
Pass	24.629	25.190	561	27.759	130	24.959	330
Pass.h	19.269	19.886	617	19.197	-72	19.796	526
Pass.km	646.575	666.208	19.633	644.560	-2.015	662.372	18.797
Metrô							
Pass	35.241	27.939	-7.302	34.300	-941	27.344	-7.897
Pass.h	12.020	9.482	-2.538	12.033	13	9.436	-2.584
Pass.km	540.900	426.678	-114.222	541.467	567	424.629	-116.271

Os resultados da simulação permitiram:

- Selecionar a Alternativa 3, isto é, modelo operacional, traçado, nível de segregação,
- Estimar as demandas por linha e corredor nos diversos horizontes de projeto,
- Pré-dimensionar a oferta de serviços e os terminais e estações.

Além disso, as simulações mostraram que:

- Os níveis de demanda verificados no Eixo Sul são compatíveis com um sistema com tecnologia rodoviária nos horizontes estudados – 2006, 2010 e 2020;
- As demandas observadas nas linhas troncais podem ser atendidas com a utilização de veículos de menor capacidade que o biarticulado, considerado inicialmente;
- A demanda proveniente do Entorno representa parcela importante da demanda total, o que exigiria uma revisão da programação operacional dos serviços – frequência e frota, no caso de não haver a integração dessa demanda desde o início;
- Os reflexos nas linhas de metrô, em termos de carregamentos, se dão no trecho imediatamente após a estação Asa Sul.

Vale ressaltar, ainda, que se admitiu na concepção do Sistema de Transporte do Eixo Sul a implantação da rede de linhas previstas no PTU/DF e o funcionamento da integração operacional e tarifária.

Outro aspecto relevante diz respeito à integração dos passageiros do Entorno Sul, dada a sua participação na demanda total. Visto que os serviços de transporte dos municípios estão submetidos à jurisdição da União (ANTT), considera-se necessário fazer gestões junto àquela Agência, para viabilizar a implantação dessa integração nos moldes desejados.

3.4 - Concepção Operacional

Com base nos resultados gerados nas simulações das alternativas e escolha da mais adequada à implantação do corredor, foi feita a caracterização do conceito operacional. O modelo operacional proposto caracteriza-se por um corredor de transporte coletivo de alto desempenho, conhecido como Bus Rapid Transit – BRT.

O sistema proposto para o Eixo Sul é composto por um serviço básico tronco alimentado flexível, com integração físico-tarifária entre linhas alimentadoras e troncais, que atendam aos usuários das cidades do Gama, de Santa Maria e Entorno Sul. As linhas alimentadoras, de ligação e do Entorno Sul transportam os passageiros dos locais de origem até os terminais de onde partem linhas troncais (expressas e paradoras) com destino ao Plano Piloto. As linhas troncais circularão por vias com faixas exclusivas (exceto no eixo rodoviário), junto ao canteiro central e com ultrapassagem nos pontos de parada. A integração ocorre em terminais e estações fechadas, com pagamento antecipado da tarifa, seja no primeiro ônibus ou em bilheterias nas estações/terminais.

3.4.1 - Características do Modelo Operacional

O Sistema tem característica semelhante à operação de metrô, com a utilização de veículos de tecnologia moderna e diferenciada, com operação de embarque e desembarque através de portas localizadas do lado esquerdo do veículo. São também características deste sistema:

- Implantação de faixas exclusivas para ônibus das linhas troncais junto ao canteiro central e com ultrapassagem nos pontos de parada;
- Estações com plataforma de embarque/desembarque ao nível do piso elevado com pagamento antecipado e áreas fechadas disponibilizando aos usuários conforto e segurança;
- Ônibus com múltiplas portas para o embarque e desembarque no mesmo nível das plataformas das estações e terminais;
- Utilização de veículos de alta capacidade compatíveis com as demandas das linhas troncais;
- Serviços diferenciados nas linhas troncais, como expressos e paradores;
- Prioridade para o transporte coletivo nas vias de maior intensidade de tráfego;
- Sistema de alimentação do serviço troncal ao longo dos corredores através das estações de integração;
- Área de estacionamento para veículos particulares;
- Utilização do sistema de bilhetagem eletrônica possibilitando a integração modal e intermodal (metrô);
- 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;
- Informação em tempo real dos ônibus em displays nos terminais e pontos de ônibus;
- Uso de GPS ou outras tecnologias de localização e controle central que permita a localização dos ônibus e a rápida reação a eventuais problemas.

A adoção da faixa exclusiva junto ao canteiro central dos corredores se justifica em corredores onde a frequência está entre 60 e 120 veículos/hora, o que ocorre neste caso, onde o volume de ônibus é superior a 120 veículos/hora. Os principais benefícios decorrem da maior eficiência operacional nessa situação, possibilitando ganhos significativos de diminuição do tempo de viagem, controle eficaz da frequência dos ônibus e uma maior fluidez do tráfego geral. A faixa exclusiva à esquerda apresenta a vantagem de poder ser implantada, em alguns casos, sem a destruição do canteiro central e das pistas de tráfegos existentes, reduzindo o custo do investimento. Outras vantagens da faixa à esquerda são:

- Não sofre interferência do embarque de passageiros de veículos de passeio que possam estacionar em áreas prioritárias par ao transporte coletivo;
- Não sofre interferência do acesso de veículos às propriedades lindeiras no lado direito da via;
- Não afeta as conversões de outros veículos à direita;
- Permite a liberação do estacionamento junto ao meio fio do lado direito da via;
- Permite obter maiores velocidades operacionais para o transporte coletivo;
- Combate os serviços alternativos que fazem concorrência ao sistema regular.

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.

O novo conceito operacional para o Eixo Sul propõe ainda um serviço de transporte que compete com o veículo particular em termos de tempo total de viagem, custo e conveniência. Desta forma, a rapidez do serviço deve ser um dos pilares do novo corredor para que este seja um serviço mais atrativo frente ao automóvel.

Além dos benefícios diretos para os usuários dos corredores de ônibus de alto desempenho, há ainda o incremento de benefícios à outras parcelas da população, pela melhoria das áreas de circulação e passeios e implantação de ciclovias. De modo geral, a implementação do corredor de transporte do Eixo Sul permite:

- 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.

Os sistemas de transportes de Curitiba e, posteriormente, Bogotá, exemplos de sistemas de corredor de ônibus de alto desempenho, mostraram que sistemas de transportes por ônibus evoluíram de sistemas de transporte de média capacidade de passageiros (Curitiba), para sistemas de alta capacidade (Bogotá). As Fotos 3.1 e 3.2 apresentam esses dois sistemas em operação.

Foto 3.1 – Transmilenio, faixas de ultrapassagem e estações de embarque e desembarque

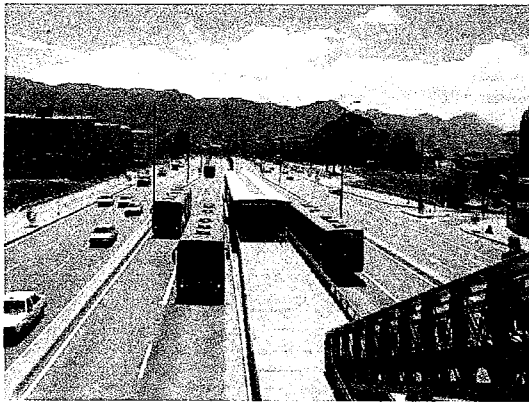
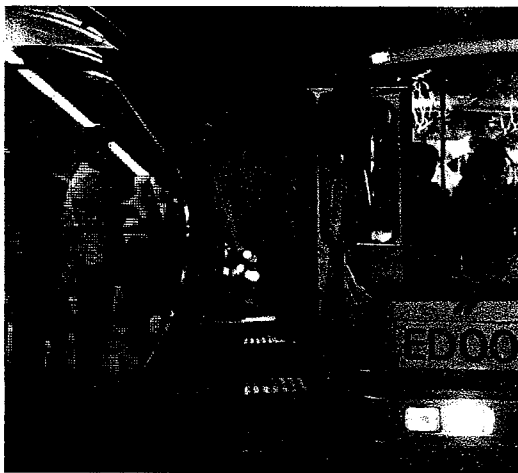


Foto 3.2 – Curitiba - Pontos de embarque e desembarque em nível com pagamento antecipado



O sistema de Bogotá, inspirado no sistema de vias segregadas de Curitiba, introduziu o conceito de paradas com ultrapassagem e o uso de serviços expressos, serviços específicos, retornos operacionais etc., elevando a capacidade de transporte de corredores por ônibus às demandas que, anteriormente, somente seriam possíveis de serem transportadas por sistemas metros-ferroviários.

3.4.2 - Caracterização dos Serviços

O sistema adotado para o Eixo Sul é tronco-alimentador flexível, com estações fechadas, linhas trocais expressas e paradoras, operação junto ao canteiro central e com integração.

As linhas troncais propostas formam a espinha dorsal da nova operação do sistema de ônibus do Eixo Sul, caracteriza-se pelo trânsito de veículos tipo articulado com capacidade máxima para 160 passageiros e de moderna tecnologia, operando exclusivamente pelos corredores de faixas exclusivas, terminais de integração e estações intermediárias, servindo origens e destinos previamente determinados no estudo realizado.

O veículo articulado foi escolhido em função da demanda quantificada na etapa da simulação das alternativas. Este tipo de veículo e a operação proposta são adequados para dar suporte à demanda do Eixo Sul, não havendo a necessidade de inserção no sistema de veículos bi-articulados.

As linhas troncais se integrarão diretamente com o metrô nas estações Parkshopping, Terminal Asa Sul e Rodoviária do Plano Piloto, e indiretamente com as estações de Taguatinga, Ceilândia e Samambaia.

A operação troncalizada, permite a adoção de linhas de maior capacidade com tecnologia moderna e definida de acordo com o volume da demanda. A frequência sempre será mantida em níveis que traduzam pouco tempo de espera. O serviço troncal que atenderá à região administrativa do Gama terá 4 (quatro) linhas:

- Linha troncal, com início no terminal do Gama e paradas em todos os pontos, desde sua origem até o Plano Piloto, sendo uma com destino ao Terminal Asa Sul e outra para o Terminal Asa Norte;
- Linha Semi-expressa, com início no terminal rodoviário do Gama com paradas apenas no Trecho urbano da cidade e destino final o Plano Piloto, Terminal Asa Sul, com no máximo cinco paradas que serão predefinidas;
- Linha Expressa, com início no terminal do Gama e parada final na Rodoviária do Plano Piloto.

O serviço troncal que atenderá a região administrativa de Santa Maria operará com 4 (quatro) linhas troncais:

- Linha troncal, com início no terminal de Santa Maria e paradas em todos os pontos, desde sua origem até o Plano Piloto, sendo uma com destino ao Terminal Asa Sul e outra para o Terminal Asa Norte;
- Linha Semi-expressa, com início no terminal Santa Maria e destino final Plano Piloto, Terminal Asa Sul, com no máximo duas paradas ao longo da EPIA, as quais serão predefinidas;
- Linha Expressa, com início no terminal Santa Maria e parada final na Rodoviária do Plano Piloto.

A operação e efetiva integração entre os sistemas do Entorno Sul e Eixo Sul poderá ocorrer em um segundo momento. Por essa razão, se até o início da operação do Eixo Sul, os aspectos institucionais não tiverem sido equacionados, o sistema do Entorno Sul operará com as atuais linhas, saindo de sua origem atual com destino ao Plano Piloto, mas sem utilizar o corredor de transporte exclusivo, pois suas características operacionais são distintas ao projetado.

O sistema de alimentação é composto por linhas curtas que operam fora dos corredores, servindo áreas de alimentação específicas. Estas linhas têm como finalidade garantir a acessibilidade do sistema em seus extremos. Os serviços troncais estão integrados com as linhas alimentadoras urbanas. A integração física realiza-se por meio dos terminais de integração ou estações intermediárias e do metrô, que dispõem de infra-estrutura necessária para o acesso dos usuários de um serviço a outro.

Devido ao desenho dos corredores que serão implantados, os veículos de grande capacidade estarão confinados aos principais corredores e/ou faixas exclusivas. Assim, as linhas alimentadoras são de grande importância para o sistema. Esse serviço permite que o novo sistema de transporte tenha uma alta cobertura espacial, com as linhas alimentadoras levando

os usuários tanto aos terminais de integração quanto o mais próximo possível de seu destino nas áreas urbanas.

Os serviços de alimentação serão operados com uma infra-estrutura muito parecida com a atual e terá, em média, uma extensão de 6 (seis) quilômetros. Os veículos definidos preliminarmente para operar esse serviço, são do tipo convencional e microônibus.

O sistema será composto, ainda, de serviços de ligação entre Gama e Santa Maria, operado por linhas que também exercerão a função de alimentação e distribuição das demandas dentro e entre as mesmas.

Apresenta-se, a seguir, a definição da oferta de transportes no corredor (Quadro 3.8), com informações sobre as linhas (origem, destino, local, via), tipo de operação (parador, expresso ou semi-expresso), carregamento, frequência, intervalos e frota. São também considerados os cenários para os anos de 2010 e 2020 e o metrô com operação a cada 3 minutos.

3.4.3 - Terminais e Estações de Transferência

A implantação dos terminais de integração foi definida em virtude de seu posicionamento estratégico para a convergência de um grande número linhas alimentadoras com expressiva demanda de passageiros. Deverão dispor de infra-estrutura suficiente, instalações específicas para acomodar o fluxo de tráfego que lhes é exigido e controlado e área de estacionamento.

As estações de transferência são pontos de embarque e desembarque de passageiros que apresenta uma estrutura com a instalação de mais equipamentos do que um ponto comum e bem menos complexa do que um terminal. Ao longo dos corredores as estações de transferência estarão localizadas no canteiro central da via, de tal maneira que os veículos tenham a porta de embarque e desembarque de passageiros do lado esquerdo. Nas paradas serão construídas baias para possibilitar a ultrapassagem.

Cada uma das faixas de transporte público deverá ter 3,5 m de largura, a baia de parada deverá ter 54 m para que dois veículos articulados possam operar simultaneamente, com taper mínimo de 25 m. O canteiro central deverá ter no mínimo 5 m de largura nos pontos onde estarão localizadas as estações de transferência, podendo variar dependendo da disponibilidade de espaço da via

O tráfego misto deverá estar separado das faixas de transporte público (por exemplo, com tachões ou pintura de faixas identificando que a faixa é exclusiva para ônibus). Esta sinalização permite exclusividade ao transporte coletivo, mas não impede que um veículo particular invada o corredor.

Os corredores têm pontos de embarque/desembarque fixos, os quais estão situados em distâncias que oscilam em um intervalo médio 800 m proporcionando que o sistema tenha um alto nível de desempenho operacional. Essa distância foi definida através de levantamentos e pesquisas de campo, pois se constatou que, as paradas atuais têm uma distancia entre elas em média de 600 m, as quais nem sempre são utilizadas pelo serviço de transporte coletivo atual.

Quadro 3.8 - Definição preliminar da oferta de transporte

CENÁRIOS	Seq.	Origem Destino		Via	Operação	Carregamento Máximo (hora pico manhã)	Viagens Realizadas (hora pico manhã)	Extensão (ida e volta)	Frequência de viagem (hora pico manhã)	Intervalo entre viagens (min)	Tempo de viagem (ida e volta - min)	Frota Art.	IPK	Pax Viagem
		Origem	Destino											
2010	1	TAS	EPIA	P / S	3.310	2.327	54	21	3	96	33	2,08	112	
	2	Gama	EPIA	P	2.062	1.835	73	14	4	117	27	1,83	134	
	3		RPP	E.ROD	E	3.526	3.223	71	22	3	116	43	2,06	146
2020	1	Santa Maria	EPIA	P / S	2.817	902	46	18	3	90	26	1,11	51	
	2		EPIA	P	2.868	1.108	61	18	3	120	36	1,01	62	
	3		ERS	E	4.837	1.958	58	30	2	118	59	1,12	65	
CENÁRIOS METRO 3MIN												224	2,65	95

CENÁRIOS	Seq.	Origem Destino		Via	Operação	Carregamento Máximo (hora pico manhã)	Viagens Realizadas (hora pico manhã)	Extensão (ida e volta)	Frequência de viagem (hora pico manhã)	Intervalo entre viagens (min)	Tempo de viagem (ida e volta - min)	Frota Art.	IPK	Pax Viagem
		Origem	Destino											
2020	1	TAS	EPIA	P / S	3.695	2.599	54	23	3	95	37	2,08	113	
	2	Gama	EPIA	P	2.489	2.190	73	16	4	117	30	1,93	141	
	3		RPP	E.ROD	E	3.503	3.221	71	22	3	116	42	2,07	147
	4	Santa Maria	EPIA	P / S	3.589	2.562	46	22	3	90	34	2,48	114	
	5		EPIA	P	3.540	2.926	61	22	3	120	44	2,17	132	
	6		RPP	ERS	E	5.224	4.557	58	33	2	118	64	2,41	140
CENÁRIOS METRO 3MIN												251	2,68	131

P - Parador

S - Semi-expresso

E - Expresso

A - Articulado

TAS - Terminal Asa Sul

TAN - Terminal Asa Norte

RPP - Rodoviária do Plano Piloto

ERS - Eixo Rodoviário Sul

Setor Protocolo Legislativo
PL Nº 908 / 2008.
 Folha Nº 112 DTA

A Figura 3.9 mostra, esquematicamente, a operacionalidade do sistema nas estações, no sistema troncal. As estações serão estruturas fechadas, projetadas para acomodar fisicamente os usuários e pessoal de operação. O embarque e desembarque de passageiros será realizado no mesmo nível da porta de acesso dos ônibus, possibilitando aos usuários conforto e rapidez. A tarifa é paga antecipadamente, seja na primeira linha utilizada ou ingressando no terminal por um acesso controlado por catraca onde é feita a cobrança. A cobrança antecipada da tarifa provoca economia no tempo gasto com o embarque de passageiros, que passa a ser realizado por todas as portas do veículo. As estações serão dotadas de acessos para portadores de necessidades especiais. Os pontos de contato da rede (troncal e alimentadora) são os terminais de integração e estações intermediária.

A rede de linhas concebida para o Eixo Sul exigirá a construção de 2 (dois) terminais de integração (um no Gama e outro na cidade de Santa Maria), a reforma e ou ampliação da Rodoviária do Gama e a construção de 26 (vinte e seis) estações intermediárias, localizadas em pontos estratégicos na rede do Eixo Sul. Será necessária, ainda, a implantação dos Terminais do Park Way e do Terminal da Asa Norte, já previstos no PTU, além da adequação dos Terminais da Asa Sul e da Rodoviária do Plano Piloto para a operação dos veículos utilizados nas linhas trocais (embarque e desembarque de passageiros em nível e acesso controlado por catraca onde é feita a cobrança antecipada da tarifa). O Terminal do Park Way será um local de passagem das linhas troncais provenientes do Gama e de Santa Maria, e não um ponto de início e fim das linhas, permitindo os transbordos para as linhas do Sistema Integrado de Transportes que se destinam ao Núcleo Bandeirante, Riacho Fundo, Recanto das Emas, Lago Sul, São Sebastião e Paranoá. A Figura 3.10 apresenta a localização dos terminais e estações do corredor proposto.

O dimensionamento dos terminais e estações intermediárias leva em consideração as características do veículo e dos serviços, bem como da quantidade de veículos (frequência na hora pico).

Conforme descrito anteriormente, as estações intermediárias e as estações de integração de ponta (terminais) serão estruturas fechadas, com área paga, projetada para acomodar fisicamente pessoas, veículos e serviços de apoio aos usuários que já pagaram antecipadamente a tarifa do sistema, seja no primeiro modo utilizado ou ingressando no terminal por um acesso controlado por catraca onde será feita a cobrança.

Os terminais deverão possuir áreas de estacionamento, plataformas de embarque e desembarque, sistema de iluminação e de sonorização apropriados, mobiliário urbano (bancos, lixeiras, telefones públicos, bicicletários e/ou paraciclos, entre outros), banheiros públicos e privados, salas técnicas e administrativas, postos de controle, catracas para controle de acessos, bilheterias, sistema de informação aos usuários, áreas verdes, sistema de combate a incêndio e toda a infra-estrutura necessária à edificação (sistema de drenagem, pavimentação, instalações elétricas, hidráulicas, sanitárias e telefônicas, entre outras).

Nas estações intermediárias não serão acomodadas linhas que fazem ponto final devido à restrição de área disponível. Assim, não foram previstas áreas de apoio operacional, apenas será apresentada uma área para administração da estação, acoplada à bilheteria e catraca, possuindo sanitário para uso dos funcionários, medidores de entrada de energia e lixeira.

O transbordo em um terminal deste tipo é direto: os veículos alimentadores e os veículos troncais em uma mesma plataforma de embarque central. Desta maneira, os passageiros podem realizar o transbordo caminhando poucos metros.

Figura 3.9 – Esquema operacional das estações de transferências

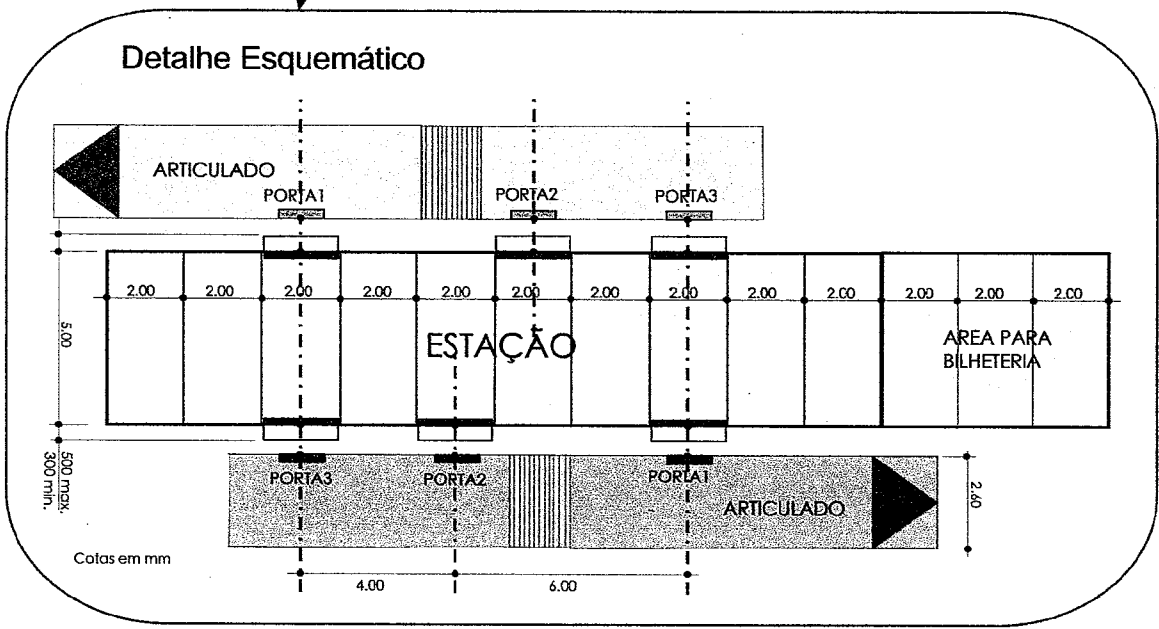
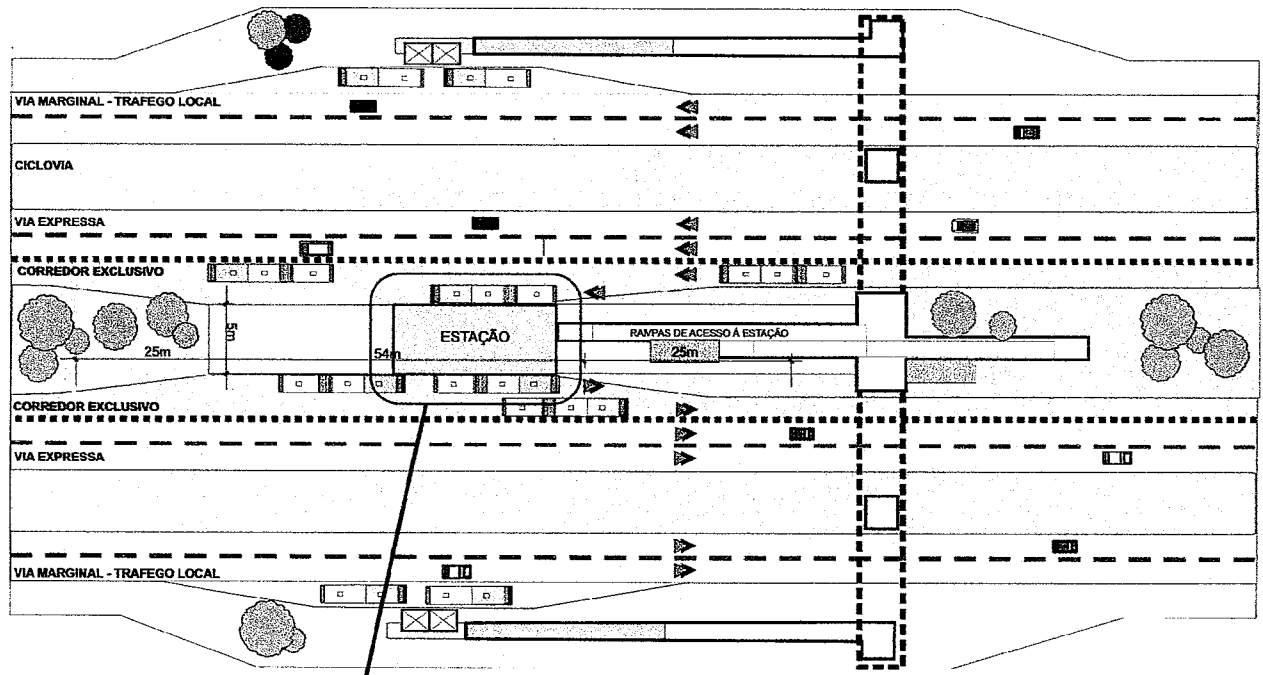
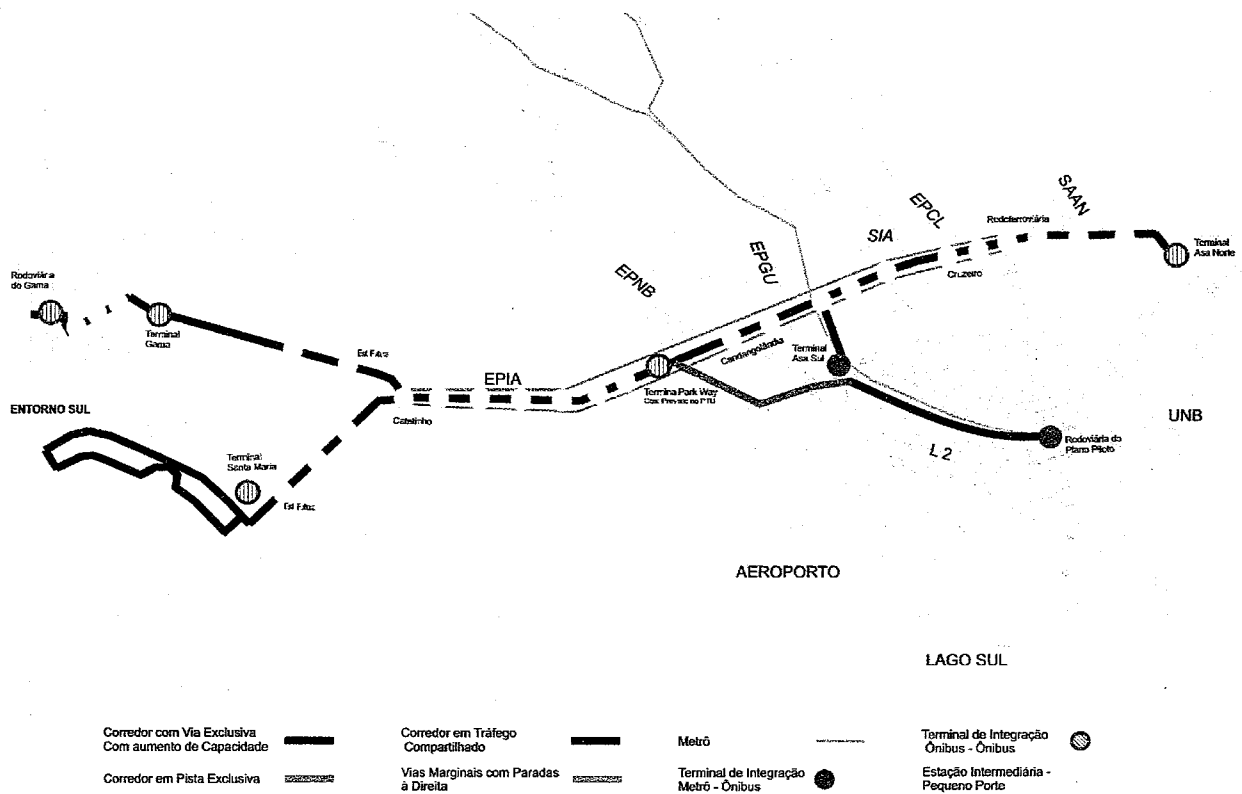


Figura 3.10 – Localização dos terminais e estações de transferências



A transferência entre as linhas do sistema tronco-alimentador e linhas convencionais não ocorrerão em áreas físicas específicas com isso os usuários poderão passar de uma linha a outra com integração tarifária, caminhando de uma estação de parada do sistema troncal a uma parada de linhas convencionais e vice-versa.

O sistema de bilhetagem eletrônica deverá permitir a integração do sistema tronco-alimentador com linhas convencionais, bem como com as linhas do metrô, sem a necessidade de integração física com áreas fechadas (integração aberta temporal). Esta necessidade impõe requisitos técnicos importantes sobre a opção de tecnologia escolhida.

3.5 - Caracterização Funcional do Corredor

Para o desenvolvimento dos projetos funcionais foram realizadas pesquisas de contagem volumétrica classificada em dias úteis de segunda a quinta-feira, das 6:00 às 9:00 horas (pico da manhã). As pesquisas foram realizadas em diversos trechos e retornos do corredor proposto, de modo a possibilitar a verificação do volume de tráfego em toda sua extensão. A partir dos volumes pesquisados foi feita a consolidação dos resultados, transformando os volumes de veículos em unidade de veículo padrão - UVP. Para isso foi considerado que um ônibus e um caminhão equivaleriam a dois UVP cada. Foi considerado o horário de pico das 7:00 às 8:00 horas da manhã.

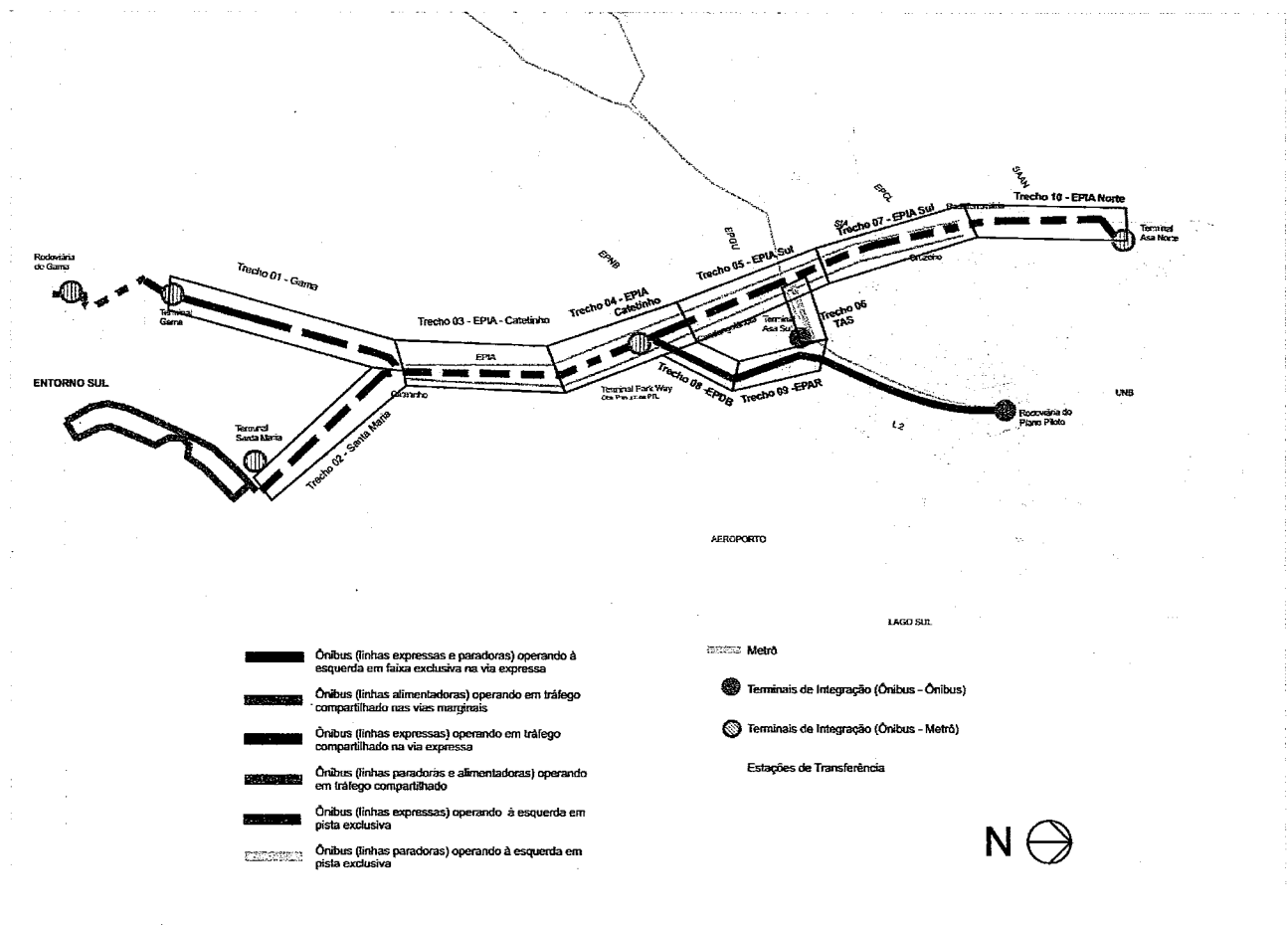
O projeto funcional desenvolvido abrange todas as vias pela qual o corredor de transporte irá operar. As vias internas do Gama e de Santa Maria terão ônibus em tráfego compartilhado com paradas em algumas vias. Na EPAR e no Eixo Rodoviário Sul o ônibus irá operar também em

tráfego compartilhado, com linhas expressas, sem estações de transferência ao longo delas. Na EPDB, o ônibus irá trafegar em uma pista exclusiva a ser construída paralelamente à via existente.

Nas outras vias que compõem o corredor, o ônibus irá trafegar em faixa exclusiva com a implantação de mais uma faixa por sentido e com estações de transferência ao longo das vias, dispostas no canteiro central.

A extensão total do corredor de ônibus foi dividida em dez trechos de forma a facilitar a descrição das propostas de intervenção. A Figura 3.11 ilustra o traçado do corredor, as características funcionais e a divisão dos trechos. Como já citado anteriormente, a implantação do Eixo Sul será realizada em duas etapas distintas, em face, principalmente, das obras em curso na EPIA, no trecho compreendido entre a EPGU e o balão do Torto. A Etapa I, ora em processo de licitação abrange os Trechos 01 (Gama), 02 (Santa Maria), 03 (EPIA – Catetinho), 04 (EPIA – Catetinho), 05 (EPIA Sul, parcial até o acesso ao TAS), 06 (acesso TAS), 08 (EPDB) e 09 (EPAR). Os Trechos 05 (EPIA Sul, após o acesso ao TAS), 07 (EPIA Norte) e 10 (EPIA Norte) serão implementados na Etapa II. A seguir são descritas as intervenções viárias para cada trecho do corredor.

Figura 3.11 - Mapa Geral



3.5.1 - Trecho 01 - Gama

Este trecho tem início junto ao terminal de integração proposto no Gama, na DF-480, e final no entroncamento da EPIP com BR-040 (balão do Catetinho). O corredor será implantado em uma nova faixa a ser construída, exclusiva ao transporte coletivo, com uma extensão aproximada de 8,7 km.

Atualmente este trecho possui duas pistas com duas faixas por sentido cada e acostamentos laterais. Para a implantação do corredor de transportes a via deverá ser alargada para acomodar uma faixa exclusiva por sentido. A nova configuração da via é descrita a seguir:

- 1 faixa por sentido exclusiva para ônibus, adjacente ao canteiro central, com largura de 3,5 m;
- 2 faixas por sentido para o tráfego geral, com largura de 3,50 m cada;
- Acostamentos laterais.

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

O terminal de integração do Gama será implantado no início do trecho, próximo ao acesso à cidade do Gama, no canteiro central. Para a operação do terminal será necessário o alargamento das duas pistas para acomodar as plataformas de embarque e desembarque de passageiros, as faixas de rolamento das linhas alimentadoras e troncais, as áreas de estacionamento e as duas faixas por sentido para o tráfego geral.

Atualmente, neste trecho, encontram-se em funcionamento cinco retornos. Estes deverão ser fechados para dar fluidez ao transporte coletivo. Para a manutenção dos movimentos de retorno serão implantadas duas interseções em desnível. A localização foi definida de forma a manter a acessibilidade das áreas urbanas adjacentes a serem implantadas nesta região.

A primeira interseção em desnível será implantada na DF-480, a uma distância de aproximadamente 2,4 km do terminal proposto do Gama. A solução viária adotada corresponde a um viaduto simples para retorno, com uma faixa por sentido e faixas de aceleração e desaceleração. Neste local, as faixas para o tráfego geral permanecem no mesmo nível da via e a faixa exclusiva de ônibus ficará em um nível acima da via existente.

A segunda interseção em desnível proposta será implantada no entroncamento da DF-065 com a DF-001 (Balão do Gama). De acordo com os levantamentos de campo e com os dados da pesquisa de contagem volumétrica, verificou-se que esta interseção apresenta volumes desbalanceados entre as aproximações, gerando retenções de veículos nas entradas do Balão do Gama. A configuração proposta para esta interseção de um trevo completo de quatro folhas, com uma faixa de tráfego nas alças e faixas de aceleração e desaceleração.

A terceira interseção em desnível a ser implantada está localizada na EPIP a uma distância de 1,9 km do Balão do Gama, próximo ao principal ao balão do Catetinho. A configuração desta interseção corresponde a um viaduto do tipo diamante, com duas rotatórias nas extremidades, possibilitando, além dos retornos, o acesso às áreas lindeiras à rodovia, que serão ocupadas futuramente.

Neste trecho deverão ser implantadas duas estações de transferência: a primeira será localizada próximo ao Balão do Gama e a segunda localizada a aproximadamente 1,9 km de distância da primeira no sentido Gama – Plano Piloto (balão do Catetinho). As estações de transferência estarão localizadas no canteiro central da via expressa para operação de ônibus com porta do lado esquerdo. As baias terão 54 m de comprimento e 25 m de taper de entrada

e saída, permitindo a operação simultânea de 2 ônibus de alta capacidade e a ultrapassagem no corredor.

As paradas existentes à direita serão mantidas para a operação das linhas alimentadoras e remanescentes. Deverá ser feita a adequação destas com a implantação de baias de 15 m de comprimento e 7 m de taper para entrada e saída, permitindo a operação de 1 ônibus convencional e a ultrapassagem.

A existência do corredor de ônibus ininterrupto por todo o trecho, torna insegura a travessia de pedestres ao nível da via. Assim, concluiu-se que a solução adequada seria a travessia de pedestres em desnível. A alternativa adotada foi a locação de passarelas aéreas para pedestres junto às estações de transferência, já que estas últimas foram inseridas em pontos onde existe uma maior demanda de passageiros. A conformação e os acessos destas passarelas deverão ser definidos em função do greide da rodovia.

3.5.2 - Trecho 02 - Santa Maria

O corredor exclusivo de ônibus inicia na BR 040 a partir da interseção com a via AC- 116 e termina no entroncamento da EPIP com BR-040 (balão do Catetinho). Será implantado junto ao canteiro central em uma faixa a ser construída, com uma extensão aproximada de 6,3km.

Atualmente este trecho possui duas pistas, com duas faixas por sentido cada e acostamentos laterais. Para a implantação do corredor de transportes a via deverá ser alargada, para acomodar uma faixa exclusiva por sentido. A nova configuração da via é descrita a seguir:

- 1 faixa por sentido exclusiva para ônibus, adjacente ao canteiro central, com largura de 3,5 m;
- 2 faixas por sentido para o tráfego geral, com largura de 3,50 m cada;
- Acostamentos laterais.

Além da construção de uma faixa por sentido para o corredor, serão implantadas duas interseções em desnível, um terminal de integração e duas estações de transferência.

O terminal de integração de Santa Maria será implantado no terreno onde hoje existe um ponto de controle das linhas em operação, próximo ao viaduto de acesso a Santa Maria. Para a operação deste terminal será necessário o alargamento da via QR-118, para permitir o tráfego dos ônibus que se destinam ao terminal e o fluxo de veículos locais, com a implantação de duas faixas por sentido. Deverá ser implantado um retorno para os veículos e travessias de pedestres na via.

No acesso ao terminal deverá ser implantada uma rótula para minimizar os conflitos dos ônibus do Entorno Sul e os do corredor.

De forma a permitir a exclusividade do transporte coletivo deverá ser implantada uma obra de arte especial (viaduto), para acesso direto ao corredor na interseção da BR-040 com a via AC-116. Neste trecho, encontram-se em funcionamento quatro retornos. Os volumes pesquisados demonstram que os maiores volumes de retorno acontecem na interseção da BR-040 com a DF-001. Os outros retornos serão fechados para permitir a fluidez do transporte coletivo.

Dessa forma será implantado um viaduto no formato de um trevo de quatro folhas, na interseção da BR-040 com a DF-001 que permitirá os movimentos de retorno e garantirá a exclusividade e a fluidez dos veículos do transporte coletivo. Os entrelaçamentos principais que ocorrem nas alças do viaduto foram analisados, concluindo-se pela necessidade de implantação

de quatro faixas por sentido na BR-040 para o tráfego geral entre as alças do viaduto.

Deverão ser implantadas, neste trecho, duas estações de transferência: a primeira localizada no início do corredor na BR-040 e a segunda junto à interseção com a DF-001. As estações de transferência e as paradas existentes terão as mesmas configurações propostas no trecho anterior. De forma similar serão implantadas as passagens de pedestres em desníveis para a travessia de pedestres.

3.5.3 - Trechos 03 e 04 - Catetinho – EPIA

O segmento Catetinho – EPIA (Trechos 03 e 04) se inicia no ponto de transição da BR-040 / EPIA, onde ocorre o entroncamento com a EPIP (balão do Catetinho). O corredor será implantado ao longo da EPIA junto ao canteiro central, com faixa exclusiva em 10,5km de extensão até o viaduto da EPNB.

Atualmente este trecho possui duas pistas com três faixas por sentido cada, acostamentos laterais e vias marginais em mão dupla com uma faixa por sentido. Não há marginais no trecho entre as interseções da EPIA com a EPDB e da EPIA com a EPNB. Para a implantação do corredor de transporte coletivo a via deverá ser alargada para a construção de uma faixa exclusiva por sentido. A nova configuração será apresentada a seguir:

- 1 faixa por sentido exclusiva para ônibus, adjacente ao canteiro central, com largura de 3,5 m;
- 3 faixas por sentido para o tráfego geral, com largura de 3,50 m cada;
- Acostamentos laterais;
- Via marginal com 1 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, o alargamento de duas pontes, o alargamento do viaduto da EPDB e sete estações de transferência. No balão do Catetinho será implantado um viaduto exclusivo para o transporte coletivo ligando a EPIP a EPIA, que irá permitir a continuidade e a fluidez do corredor.

Neste trecho, encontram-se em funcionamento oito retornos. Com base nas pesquisas realizadas verificou - se que o maior volume acontece próximo ao entroncamento da EPIP com a BR-040. Mesmo com os baixos volumes, deverão ser implantadas duas obras de arte para possibilitar os retornos e a ligação entre as duas marginais. A localização deles foi definida de acordo com a ocupação urbana existente no trecho e de forma a apresentarem uma distância mínima de 3 km entre eles. A configuração destas obras de arte consiste na implantação de um viaduto com duas rotatórias nas extremidades e alças para acesso. Para minimizar os conflitos de entrada e saída das marginais foram incluídas mini-rotatórias nas principais acessos ao viaduto, permitindo a ligação entre a via expressa e as vias marginais em mão dupla.

Deverão ser implantadas neste trecho sete estações de transferência, localizadas a uma distância média de 1,0 km entre elas. De forma similar ao Trecho 02, as estações de transferências e as paradas existentes terão as mesmas configurações propostas no trecho anterior. De forma similar serão implantadas as passagens de pedestres em desníveis para a travessia de pedestres.

3.5.4 - Trechos 05 e 07 - EPIA Sul

Este segmento (Trechos 05 e 07) tem início na interseção da EPIA com a EPNB e final na interseção da EPIA com o Eixo Monumental. O corredor será implantado ao longo da EPIA, junto ao canteiro central, por uma extensão de 9,8km.

Neste trecho a configuração viária é diferente ao longo de sua extensão. O primeiro trecho, entre a interseção da EPNB e a interseção com a EPGU, possui duas pistas com três faixas por sentido cada, acostamentos laterais e vias marginais em mão única, com duas faixas por sentido. O trecho seguinte, entre a interseção com a EPGU até a interseção com a EPCL (Via Estrutural), possui duas pistas com duas faixas por sentido e acostamentos laterais. O trecho entre a EPCL até a interseção com o Eixo Monumental, possui duas pistas com quatro faixas por sentido, acostamentos laterais e via marginal em mão única com três faixas por sentido. A nova configuração proposta para esse trecho é descrita a seguir:

- 1 faixa exclusiva para o ônibus por sentido, situada adjacente ao canteiro central, com largura de 3,5 m;
- 3 faixas por sentido para o tráfego geral, com largura de 3,50 m cada;
- Acostamentos laterais;
- Via marginal, com 2 faixas por sentido, operando em mão única.

Conforme já citado, em função da implementação do Eixo Sul por etapas, o Trecho 05 será construído de forma parcial (entre a EPNB e o acesso ao TAS) na Etapa I, ficando a sua complementação, em conjunto com o Trecho 07, para quando da execução da Etapa II, em função das obras de ampliação da EPIA, ora em curso pelo DER.

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, o alargamento de uma ponte, o alargamento do viaduto da EPTG e oito estações de transferência.

De acordo com a análise das pesquisas de tráfego foi verificado que, em alguns trechos, os volumes de veículos nos retornos são significativos. Por essa razão foi prevista a implantação de seis interseções em desnível para permitir o retorno do tráfego geral e a exclusividade e fluidez do transporte coletivo. As obras de arte foram alocadas nos locais de maior volume de retorno, mantendo a acessibilidade nestas regiões. Os retornos estão assim localizados: um próximo ao Parkshopping, um próximo a um dos acessos ao SOF Sul, dois localizados próximo ao Cruzeiro e dois próximos a Rodoferroviária.

A configuração destas obras de arte constitui em um viaduto ligando as duas vias marginais com rotatórias nas extremidades. Para a implantação destas obras deverá ser rebaixado o nível da via expressa para que o retorno ocorra no nível da via existente, permitindo a travessia de pedestres em nível e com segurança e criando áreas de integração entre os dois lados da via.

Contudo, em face da implantação por etapa, no âmbito da Etapa I serão executadas apenas as obras de alargamento de uma ponte, uma interseção em desnível e 3 estações de transferência.

De forma similar aos trechos anteriores, as estações de transferências e as paradas existentes terão as mesmas configurações propostas no trecho anterior. De forma similar serão implantadas as passagens de pedestres em desníveis para a travessia de pedestres.

3.5.5 - Trecho 06 - Terminal Asa Sul

Este trecho do corredor tem início na EPIA, próximo à estação Shopping do metrô, e segue até o Terminal Asa Sul pela via existente, denominada SPO, e em faixa exclusiva. A configuração proposta para este trecho é de 1 faixa por sentido exclusiva para ônibus com largura de 3,5 m. Para o acesso ao Terminal Asa Sul deverá ser implantada uma obra de arte (trincheira) exclusiva ao transporte coletivo na interseção da EPIA com a via SPO.

Deverá ser implantada neste trecho uma estação de transferência próxima à área do metrô, localizada no canteiro central da via para operação de ônibus com porta do lado esquerdo, com baias de 54 m de comprimento e 25 m de taper de entrada e saída. Esta estação será utilizada somente para a linha que tiver como origem ou destino o terminal Asa Sul.

3.5.6 - Trechos 08 e 09 - EPDB – EPAR – Rodoviária Plano Piloto

Este segmento do corredor tem início no Terminal de Integração ParkWay e segue pela EPDB e pela EPAR em faixa exclusiva, em uma extensão total de 4,6 km. A partir do entroncamento da EPAR com a EPGU, o corredor segue pelo Eixo Rodoviário Sul, em tráfego compartilhado, até a Rodoviária do Plano Piloto por mais 8,0 km, totalizando 12,6 km.

Atualmente o trecho da EPDB possui duas pistas com duas faixas por sentido cada e acostamentos laterais. Na EPAR a via possui duas pistas com três faixas por sentido cada e acostamentos laterais. Com a implantação do corredor de transportes, a configuração viária da EPDB será mantida, pois o corredor será implantado paralelamente à via em uma nova pista a uma distância aproximada de 50m. Esta pista terá uma faixa por sentido exclusiva para o ônibus, com 3,5m cada e acostamentos laterais. A configuração proposta para a EPAR é descrita a seguir:

- 1 faixa para ônibus exclusiva por sentido, situada adjacente ao canteiro central, com largura de 3,5m;
- 3 faixas por sentido para o tráfego geral, com largura de 3,50m cada;

As intervenções viárias a serem implantadas neste trecho se restringem à implantação de uma pista exclusiva paralela à EPDB, uma faixa exclusiva na EPAR e à implantação de duas interseções em desnível. Na EPDB foi definida a criação de uma pista exclusiva paralela à via existente para minimizar os conflitos e as interferências no Balão da Dona Sarah, tombado pelo patrimônio histórico.

Na interseção da EPIA com a EPDB será implantada uma obra de arte que possibilite a ligação do corredor de ônibus da EPIA com o corredor da EPDB. Da mesma maneira, será implantada outra obra de arte na junção deste corredor com a EPAR, devendo esta via ser alargada para recebê-lo junto ao canteiro central.

Não haverá estações de transferência neste trecho, pois as linhas de ônibus que o utilizarão serão expressas, sem pontos de parada neste trecho.

3.6 - Caracterização da Infra-Estrutura

3.6.1 - Drenagem

O projeto de drenagem pluvial consta de dispositivos complementares ao sistema de drenagem existente nas vias e atenderá aos alargamentos e interseções projetadas, com a finalidade de evitar os alagamentos que ocorrem atualmente por ocasião de chuvas intensas.

Observa-se que todas as atividades necessárias para a execução do projeto estão balizadas nos manuais de hidráulica e Normas Brasileiras e Instrução de Serviço nº 210 do DNIT e Termo de Referência para Projetos de Drenagem Pluvial da NOVACAP. As principais intervenções foram as seguintes:

- Implantação de novos meio fios;
- Entradas de água para dentro dos canteiros;
- Saídas de água para as laterais;
- Sarjetas de grama e de concreto;
- Caixas coletoras;
- Bueiros de greide;
- Bacias de retenção.

Em relação às bacias de retenção cabe observar que estas são muito importantes no sentido de amortecimento de picos de cheias e diminuir o número de bueiros de greides o que dificulta a implantação das obras. Também é importante salientar que as profundidades são pequenas (1,30m) e taludes suaves (2H:1Y) o que não traz problemas de segurança para o tráfego, dispensando proteção lateral.

3.6.2 - Pavimento Flexível

De maneira geral, o pavimento flexível foi projetado nos locais em que foi necessário o alargamento das vias existentes e nos locais onde foi necessário o ajuste no greide local em função da implantação das estações, mantendo a inclinação máxima da pista em $i = 1,0\%$. Nesses trechos, está sendo proposto o ajuste no greide das vias existentes inclusive.

A determinação do Número "N" foi realizada seguindo-se as recomendações da IS-201 do DNIT, com o objetivo de caracterizar, em termos de volume e de classificação, os fluxos de veículos incidentes no trecho, os melhoramentos geométricos necessários para aumento e adequação de capacidade, bem como definir os parâmetros a serem utilizados no dimensionamento do pavimento das pistas novas onde foi necessário o alargamento das mesmas

Nos locais com valor do IS do sub-leito menor que 5 ($ISC < 5$), utilizaremos reforço do solo para atingir $ISC > 9,0\%$, através de geossintéticos tipo geogrelha e/ou com estacas aluvial Anker.

O projeto de pavimentação foi elaborado de acordo com as Instruções do DNIT (DNER). Para o dimensionamento do pavimento adotaremos dois métodos, sendo eles DNER-66/79 (nova versão de 1996) e da Resiliência.

A seguir são apresentados os dimensionamentos pelos Método do NDER e pelo Método da Resiliência para a pista de rolamento e acostamento.

A execução dos serviços de pavimentação deverá seguir rigorosamente as instruções de execução e de materiais apresentadas nas especificações técnicas do DNER.

A camada de revestimento do pavimento flexível será executado com 12,5cm de espessura de CBUQ para as pistas de rolamento principais e 10,0cm de espessura para acostamentos e pistas de rolamento secundárias, de acordo com o que preconiza a norma DNER-ES 313/97.

A base será construída com 15 cm de espessura utilizando-se brita graduada tratada com cimento para as pistas de rolamento principal e brita graduada simples para os acostamentos e pistas de rolamento secundárias, atendendo as recomendações das normas NB-1347 (Sub-base ou base de brita graduada) e EB-2105 (Materiais para sub-base ou base de brita graduada).

SOLUÇÃO ADOTADA DA PISTA DE ROLAMENTO

Camadas	Métodos		
	DNER		Proposta
	67/79	Resiliência	
Revestimento	12,50	16,31	12,50
Base	11,67	11,33	15,00
Sub-base	16,00	11,33	20,00

Observação: Conforme o preconizado no Manual de Pavimentação do DNIT/2006, as camadas granulares terão espessura superior a 15 cm

O Revestimento Betuminoso (CBUQ) deverá ser composto de 02 camadas sendo:

- 1ª Camada: Binder: 6,50 cm (CBUQ Faixa B)
 2ª Camada: Capa de Rolamento: 6,00 cm (CBUQ Faixa C)

SOLUÇÃO PROPOSTA DOS ACOSTAMENTOS

Camadas	Métodos		
	DNER		Proposta
	67/79	Resiliência	
Revestimento	10,00	8,56	10,00
Base	7,00	17,38	15,00
Sub-base	15,00	17,38	15,00

Observação: Conforme o preconizado no Manual de Pavimentação do DNIT/2006, as camadas granulares terão espessura superior a 15 cm

O Revestimento Betuminoso (CBUQ) deverá ser composto de 02 camadas sendo:

- 1ª Camada: Binder: 5,00 cm (CBUQ Faixa B)
 2ª Camada: Capa de Rolamento: 5,00 cm (CBUQ Faixa C)

A sub-base será constituída de cascalho laterítico adicionado de cal com teor suficiente para aumento do ISC. A mistura deve ser feita, na pista, de modo a se conseguir um material homogêneo, para ser compactado com energia semelhante àquela de ensaio proctor intermediário, levando em conta, no que for pertinente, as especificações DNER-ES 301/97 – Sub-base Estabilizada Granulometricamente e DNER-ES 302/97 – Sub-base de solo melhorado com cimento.

No sub-leito, no caso de aterros superiores a 60cm deverá ser garantida a execução de no mínimo três camadas de 20cm de espessura cada, sob a sub-base, compactadas a 100% da energia do ensaio proctor normal, com material cujo ISC seja superior ou igual a 8%, possua expansão inferior a 2% e apresente comportamento laterítico, segundo a metodologia MCT. Para os casos de subleito com $IS < 9\%$, estes serão reforçados com geossintéticos, tipo grelha, de acordo com as especificações que serão apresentadas a seguir.

3.6.3 - Pavimento Rígido

As informações quanto à capacidade portante do subleito merecem atenção especial, visto que compreende um valor significativo nos cálculos correntes de um pavimento. Portanto, normalmente faz-se menção à garantia da obtenção dessa característica quando da execução da regularização e compactação dessa camada. Entretanto, as condições especiais do projeto em questão permitem inferências sobre a relação entre as necessidades de suporte do pavimento e o aproveitamento de parte da estrutura remanescente do pavimento flexível existente, quando for o caso.

A análise dos característicos disponíveis do material de subleito e sua devida compatibilização com as necessidades da camada de fundação do pavimento levaram à adoção de uma camada de sub-base e outra de reforço do subleito, como complementação e uniformização do sistema de fundação. Concluiu-se que as tensões na fundação estariam devidamente controladas com a adoção de uma sub-base tratada com cimento, podendo ser brita graduada tratada com cimento ou similar, de baixa retração, não erodível, com resistência característica à compressão, aos 7 dias de idade, de 5 MPa, com 15cm de espessura, assentada em material com características índice de suporte Califórnia maior ou igual a 20 % e expansibilidade inferior a 1 % – trata-se de uma camada granular de, no mínimo, 10cm – observa-se, ainda, que essa camada pode ser constituída de brita graduada simples ou, até mesmo, de bica corrida, desde que os característicos precitados sejam atendidos.

Assim, pôde-se, de forma acurada conceber uma estrutura de pavimentação rígida com o aproveitamento de camadas do pavimento flexível existente, constituindo um pavimento do tipo Whitetopping Inlay. Ao todo, foram dimensionados 7 trechos distintos quanto ao tráfego, quais seja:

- Gama / Catetinho
- Santa Maria / Catetinho
- Catetinho / Terminal Park Way
- Terminal Park Way / Rodoviária
- Terminal Park Way - EPNB
- EPNB – Estação Shopping
- Estação Shopping - TAS

Assim, resultaram 3 estruturas diferentes quanto à espessura do concreto simples. Apresenta-se a seguir um esquema das camadas constituintes dos pavimentos dimensionados.

Para o trecho Terminal Pak Way – EPNB a estrutura proposta do pavimento está apresentada na Figura 3.12. Para os trechos Gama/catetinho, Santa Maria/Catetinho, Terminal Park Way/Rodoviária, EPNB/ Estação Shopping e Estação Shopping/TAS a estrutura proposta do pavimento está apresentada na Figura 3.13. Para o trecho Catetinho/Terminal Park Way a estrutura proposta do pavimento está apresentada na Figura 3.14.

Figura 3.12 – Estrutura do pavimento 1/3

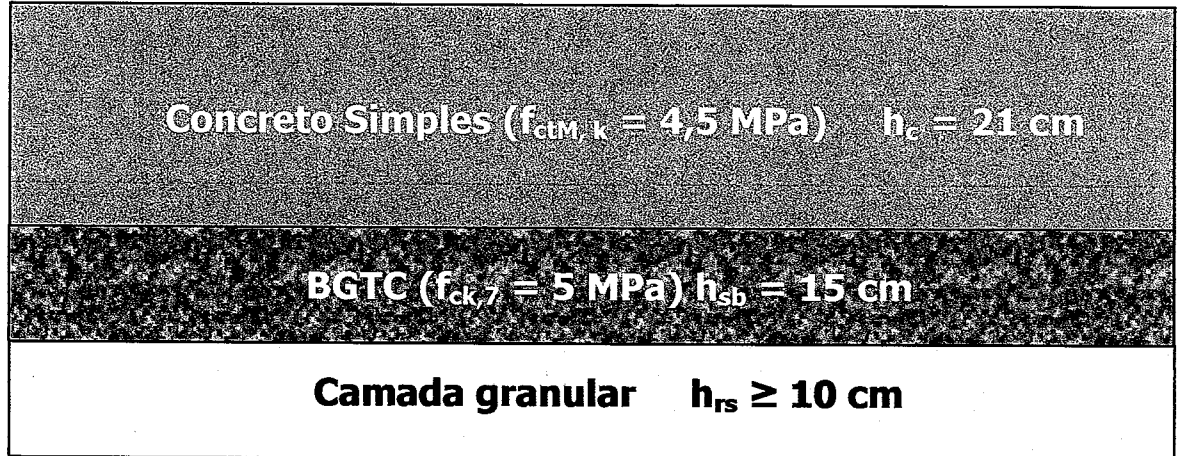


Figura 3.13 – Estrutura do pavimento 2/3

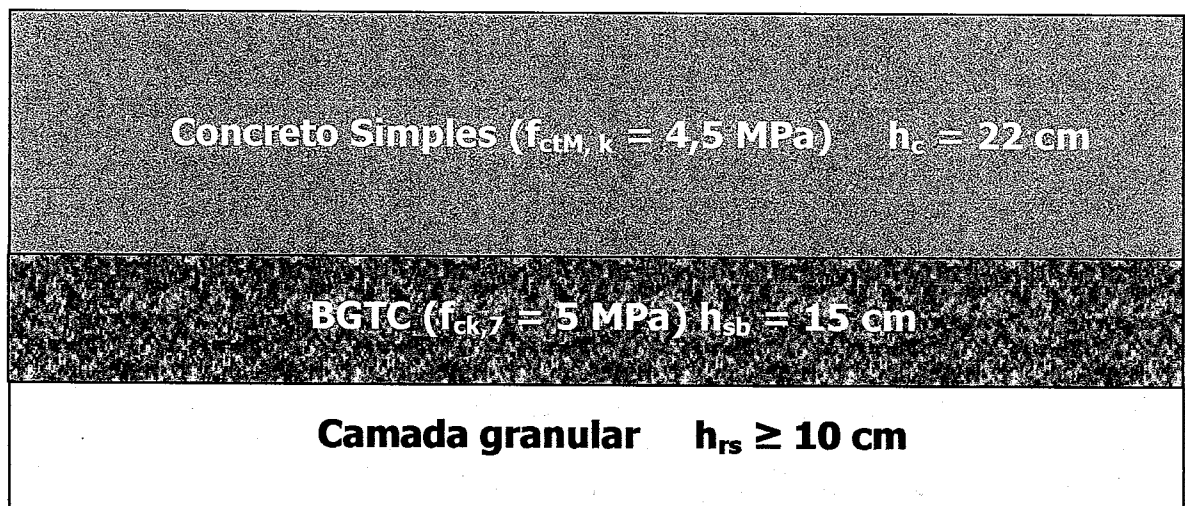
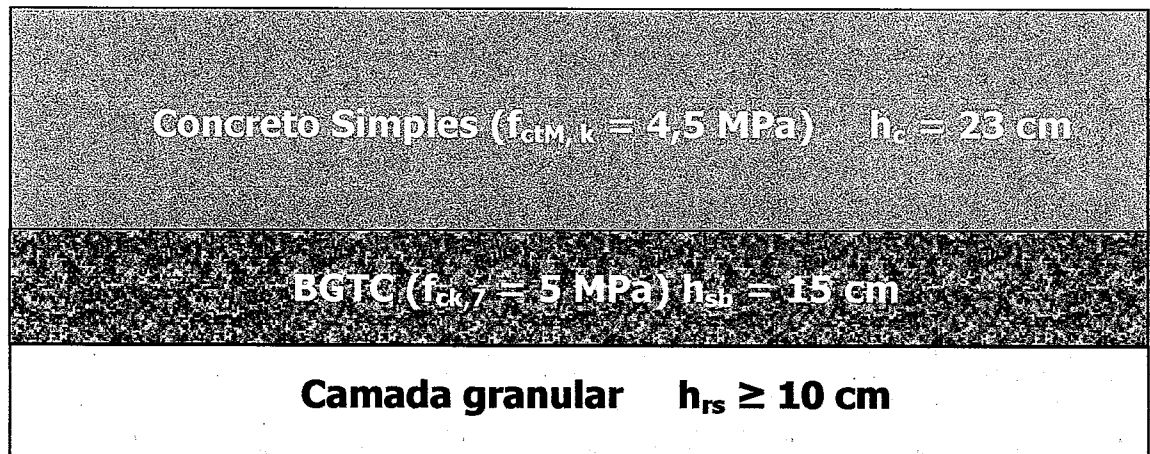


Figura 3.14 – Estrutura do pavimento 3/3



O papel da camada de sub-base num pavimento de concreto é, precipuamente, de natureza não estrutural, ou seja, sua presença e atuação não influenciam significativamente a capacidade do pavimento de resistir às cargas do tráfego. O emprego da sub-base justifica-se de sobejo, no entanto, quando se pretende com ela:

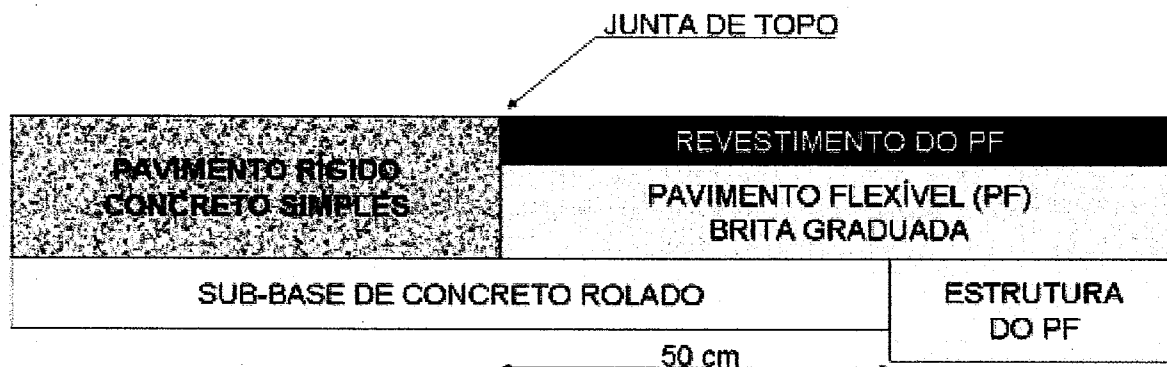
- Eliminar a possibilidade de ocorrência do fenômeno de bombeamento de solos finos plásticos, porventura existentes no subleito, quando em presença de água em excesso e cargas pesadas;
- Evitar os efeitos prejudiciais devidos a mudanças excessivas de volume em solos de fundação a elas sujeitos;
- Uniformizar e tornar razoavelmente constante o suporte da fundação, em toda a área do pavimento.

O pavimento rígido será executado com equipamento de fôrmas deslizantes por referência topográfica fixa, de maneira automática, dependendo apenas da conformação do substrato. Portanto, a alteração da espessura de concreto simples quando da execução do pavimento passa despercebida pela máquina o que, por sua vez, em nada altera a continuidade do processo.

O pavimento rígido será composto de várias placas de concreto com 4m de largura e 5m de comprimento. Para manter a perfeita distribuição de cargas sobre as placas ao longo de todo o corredor, serão utilizadas barras de transferências entre todas elas. Além disso, nos locais aonde existirem as baias das estações, serão utilizadas barras de ligação entre a pista de rolamento e as baias, de modo a manter o nivelamento entre elas.

Por fim, para evitar o surgimento de trincas entre o pavimento rígido e o pavimento flexível, está sendo apresentado um detalhe (Figura 3.15) de como deverá ser feito esse encontro ao longo de todo o corredor, nos locais onde os dois tipos de pavimentos estiverem em contato.

Figura 3.15 – Corte esquemático de junta entre pavimento rígido e flexível



3.6.4 - Sinalização Viária

Para a execução do projeto de sinalização, foi feita uma nova sinalização horizontal para todo o trecho do Corredor e para as vias contíguas a ele em função dos ajustes viários que foram necessários. Já para a sinalização vertical, foi mantida a sinalização das vias existentes e foi detalhada uma específica para o corredor exclusivo. Para as interseções que foram criadas ao longo do corredor, foram detalhadas tanto a sinalização vertical, como a sinalização horizontal.

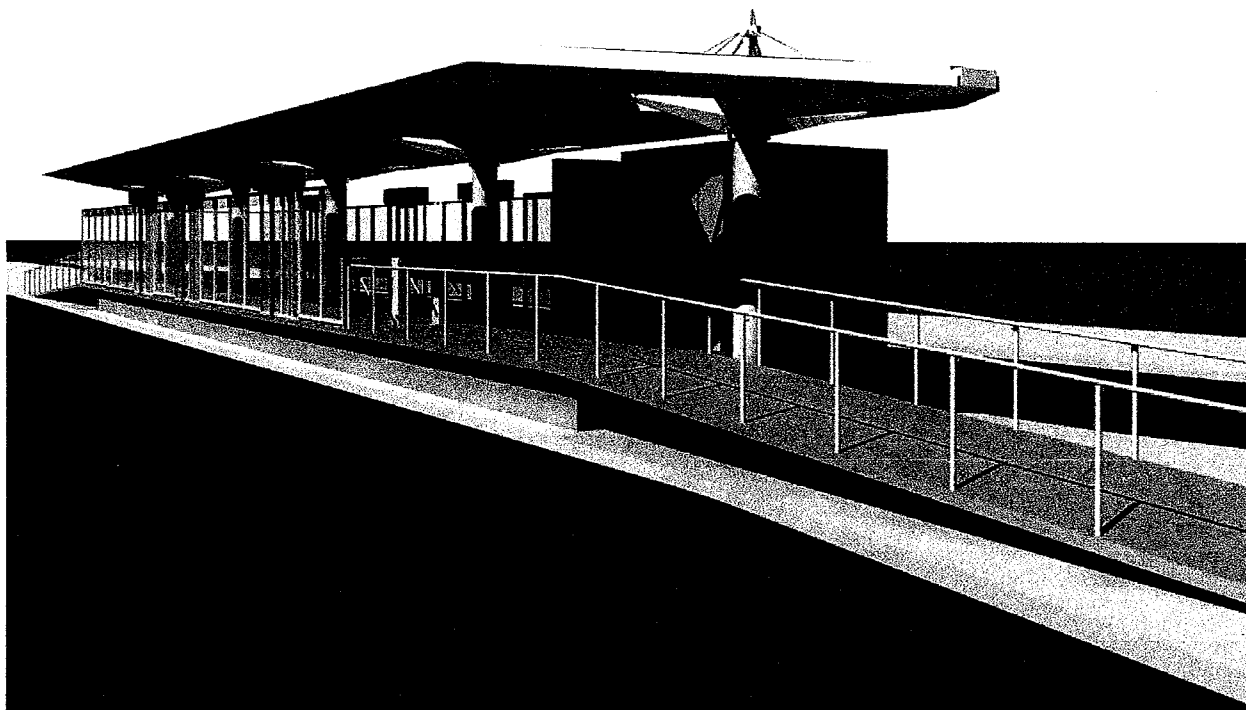
O projeto de sinalização seguiu as recomendações do Manual de Sinalização Rodoviária do DNER – 1999 e do Manual de Sinalização de Trânsito – DENATRAN.

3.6.5 - Edificações

As estações intermediárias do Eixo Sul fazem parte de um projeto de racionalização do tempo e dos percursos de viagens entre Gama e Santa Maria e o Plano Piloto. O partido arquitetônico é resultado da reflexão sobre a adequabilidade destas estações às diversas paisagens deste trecho. Desta idéia surge uma arquitetura de traços leves e materiais transparentes, elementos que declaram a característica mimética desta, em suas diversas implantações. Outra questão relevante ao processo de concepção, foi a elaboração de um projeto que estabelecesse um diálogo formal com a linguagem arquitetônica das estações projetadas para o Metrô Leve de Brasília, e também que colaborasse com a unidade visual do Projeto Brasília Integrada. A Figura 3.16 apresenta uma perspectiva que ilustra melhor o modelo das estações.

Cada estação tem o comprimento ideal para a recepção de um veículo articulado, mais as funções de bilheteria, acesso e controle: 26 metros. No entanto a implantação já prevê a expansão modular da plataforma para que abrigue mais um veículo articulado: mais 20 metros. A largura da estação se mantém em seus 5,15 metros em todas as unidades, inclusive em suas expansões. Esta largura é ideal para a permanência dos passageiros que tomarão os ônibus dos dois lados, já que a estação, localizada sempre entre (e ao longo) das pistas duplas, atende às linhas de ida e volta do sistema.

Figura 3.16 – Estação de Embarque e Desembarque



As travessias de pedestres e ciclistas e suas chegadas às estações, são garantidas exclusivamente através de passarelas suspensas contíguas às mesmas, que levam a um único acesso em rampa à bilheteria. O lado oposto possui também uma rampa utilizada somente para escape em caso de emergência.

As plataformas têm espaço livre, intercalado por raros bancos, fazendo fluido o fluxo entre um lado e outro da estação. Por definição do sistema de integração, as estações são vedadas. Para seguir o conceito de transparência e fluidez visual é proposto no projeto divisórias em vidro laminado e portas automáticas com área própria a sinalização. Na área de acesso, a vedação ocorre apenas por meio das catracas.

Em cada estação foi reservado um espaço para bicicletário locado no interstício entre o acesso à estação e a passarela.

3.6.6 - Passarelas de Pedestres

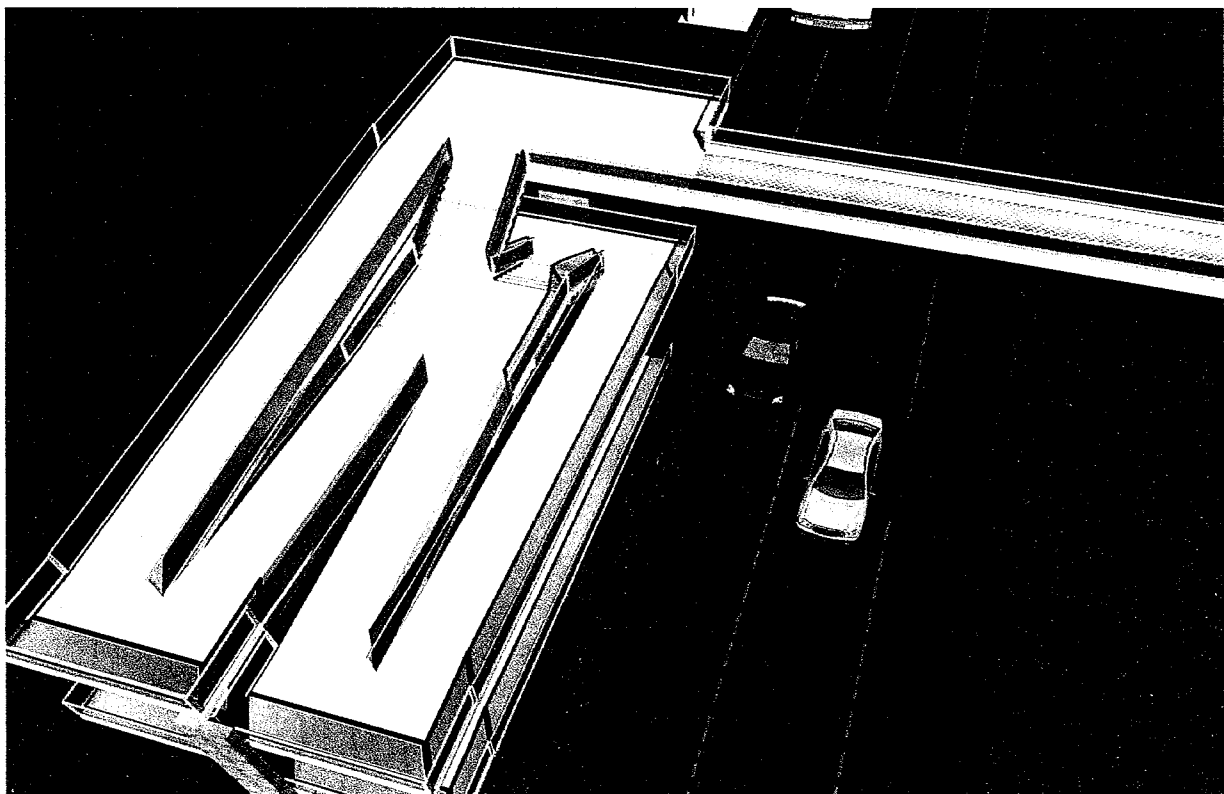
As passarelas de travessia aérea de pedestres foram desenvolvidas de forma a manter uma estética com desenho retilíneo, limpo, elegante e de simples leitura, para harmonizar com o desenho das estações. A circulação nas rampas encontra-se com circulação de escadas nos patamares, tornando o conjunto escada/rampas mais coeso, e ocupando o mínimo de área possível, o que é fundamental em canteiro central, cuja área é limitada.

Serão executados em concreto armado os pilares, as escadas e as rampas do conjunto da passarela, sendo que os pilares mais altos, com capitéis em concreto apoiarão os trechos aéreos da passarela. Todas as vigas, os guarda-corpos e corrimãos serão em estrutura metálica com fechamento em tela metálica do tipo artística.

Acessos às passarelas se dão por rampa e também por escada. As rampas se desenvolvem em torno do ponto de apoio da escada para restringir área de ocupação e ficar com menor largura possível para facilitar execução em canteiro central. Além disso, ao utilizar os níveis de patamares da escada, permite mais interligação e integração entre os dois tipos de acesso (escada x rampa).

Está prevista altura mínima livre de 6,00 m em trechos sobre pistas de rolamento (expressas e marginais). As larguras mínimas adotadas em projeto foram: escada - 1,50 m; rampa - 2,00 m; circulação elevada passarela - 2,00 m. As passarelas são descobertas, devendo ser previsto reforço na iluminação pública (postes) em área contígua às passarelas.

Figura 3.17 - Perspectiva das passarelas



3.6.7 - Obras de Arte Especiais

O projeto de obras de arte especiais é dividido em 19 conjuntos de viadutos, denominados conforme a localidade das intersecções:

- Viaduto retorno Gama;
- Trevo Gama;
- Diamante Vila Catetinho;
- Viaduto acesso Santa Maria;

- Trevo Santa Maria;
- Viaduto Catetinho;
- Diamante Park Way 1;
- Diamante Park Way 2;
- Viaduto EPDB 1;
- Viaduto EPDB 2;
- Viaduto EPAR;
- Alargamento viaduto de acesso ao Aeroporto;
- Alargamento ponte Córrego Riacho Fundo;
- Alargamento ponte Córrego Guará;
- Ponte córrego Guará;
- Alargamento viaduto EPGU;
- Diamante Shopping;
- Viaduto Metrô.

3.7 - Sistema Inteligente de Transporte

Apesar das deficiências do transporte público nas cidades brasileiras, este é ainda o principal meio de deslocamento da grande maioria da população, sendo esta opção determinada basicamente pelo baixo poder aquisitivo da população.

O crescimento da renda, associada às facilidades de aquisição do automóvel por uma maior parcela da população, observado nos últimos anos no Brasil pode levar a uma queda da utilização do transporte público, comprometendo ainda mais a circulação de veículos e a qualidade do meio ambiente. Desta forma, a melhoria da qualidade do transporte coletivo com o objetivo de competir com o transporte individual nos quesitos de conforto, segurança e rapidez de deslocamento é fundamental para a manutenção daquele como principal opção de deslocamento em nossos centros urbanos.

Entre os diversos modais de transporte público no Brasil, o ônibus prevalece como o meio mais utilizado. Esta realidade tende a permanecer ainda por muito tempo em razão de seu menor investimento comparado, por exemplo, com os vultosos recursos necessários a implantação de sistemas metro-ferroviários.

A melhoria da operação do ônibus em sua utilização no transporte coletivo é um dos recursos disponíveis ao administrador público para evitar a saturação das vias, reduzir os níveis de poluição e melhorar a qualidade de vida de uma grande parcela da população.

Algumas medidas são comumente adotadas para melhorar a operação do modal ônibus no transporte coletivo. Como exemplo pode-se citar a utilização de corredores exclusivos, material rodante maiores e mais confortáveis, prioridade para o tráfego de ônibus e estações projetadas atendendo critérios de conforto e acessibilidade. Porém, um arsenal de novas tecnologias oriundo do campo da tecnologia da informação está sendo disponibilizado aos planejadores de transporte coletivo e visa assegurar uma qualidade de serviço ao usuário compatível com o transporte individual.

Os congestionamentos tornaram-se um problema cotidiano em nossas regiões metropolitanas. Os efeitos indesejáveis na mobilidade dos veículos e pedestres, no tempo das viagens e

níveis de poluição ambiental afetam seriamente o bem estar da população e tem repercussões econômicas negativas. Uma das respostas mais eficientes a este problema está no uso intensivo dos recursos da informática e das telecomunicações aplicados na gestão do transporte denominada de Sistema Inteligente de Transporte - SIT.

O SIT surgiu na década de 90 como alternativa sustentável ao problema gerado pelo crescimento da demanda por mobilidade, especialmente nos centros urbanos. Desta maneira, contrapondo as estratégias tradicionais de aumento da infra-estrutura viária e dos veículos, que podem conduzir a níveis insustentáveis do ponto de vista econômico, espacial e meio ambiente, o SIT aposta no aumento da eficácia, eficiência e segurança do transporte público de forma sustentável.

O SIT utiliza uma combinação das tecnologias da informação com as das comunicações em veículos e infra-estruturas viárias para atingir os objetivos de eficiência, eficácia e segurança no transporte público de passageiros, explorando principalmente a possibilidade de se obter informações em tempo real para tomadas de decisões.

O SIT é composto de um conjunto de tecnologias que aumentam a eficiência e segurança dos sistemas de transporte coletivo e propicia grande acesso a informação sobre as operações, sendo composto de: Sistemas de Gerenciamento de Frota, Sistemas de Informação ao Usuário, Sistemas de Pagamento Eletrônico, Gerenciamento da Demanda de Transporte, Veículos Inteligentes de Transporte Coletivo.

3.7.1 - Sinalização e Controle do Sistema

O Eixo Sul possuirá um sistema de sinalização e controle do sistema, denominado SIT, com a função de monitorar o tráfego na área que compõem o Sistema de Transporte do Eixo Sul do Distrito Federal, gerenciado através de um Centro de Controle de Operações – CCO, propiciando uma maior qualidade no atendimento de situações de emergência, nos procedimentos de revisão tarifária, na programação ou alteração de modalidades de serviços e na implantação de políticas específicas.

O CCO será responsável pelo armazenamento e processamento de todas as informações (imagens e dados) que são criptografadas e coletadas pelos equipamentos e conjuntos de campo. As informações que serão passadas ao CCO serão obtidas através de:

- Equipamentos de Fiscalização de Segurança instalados ao longo da via;
- Sistemas de Monitoramentos de Imagens;
- Sistemas de Mensagens Dinâmicas;
- Sistemas de sonorização ambiente nos terminais de passageiros e nos ônibus.
- Esse sistema servirá como diretriz para transformações decorrentes de novos investimentos e sua implantação visa:
 - Eliminar gastos gerados pela sobreposição dos serviços;
 - Aumentar a flexibilidade no atendimento às demandas de transporte, propiciando o crescimento da mobilidade e ampliação das opções de deslocamento da população;
 - Homogeneizar os padrões de acessibilidade das diversas regiões da cidade;
 - Melhorar a qualidade e eficácia do conjunto do serviço prestado;
 - Propiciar a elevação do patamar tecnológico da operação do sistema;
 - Implantar um processo permanente de avaliação e ajuste da oferta às demandas da cidade;

- Integração com a Bilhetagem Eletrônica existente.

3.7.2 - Centro de Controle Operacional – CCO

O CCO é responsável pelo armazenamento e processamento de todas as informações (imagens e dados) que são criptografadas e coletadas pelos equipamentos e conjuntos de campo.

A capacidade, qualidade e integridade das informações são garantidas através de um conjunto de servidores, bancos de dados e sistemas de criptografia de última geração, compatíveis com o sistema administrado.

O CCO recebe e compartilha as imagens e informações de todos os sistemas instalados na cidade, permitindo uma coordenação integrada e rápida para qualquer tipo de evento, como por exemplo, um equipamento de fiscalização eletrônica instalado em uma via pública detecta um veículo transitando pela contramão, automaticamente o sistema envia um alarme para os operadores responsáveis pela força policial e para o órgão de trânsito com as imagens do evento, permitindo que ambos interajam nesse evento.

As informações geradas no sistema e armazenadas no CCO servem para ações administrativas e ostensivas, podendo ficar à disposição das Polícias Civil e Militar, DFTrans, Detran, Metrô-DF, Secretaria da Fazenda ou qualquer órgão público de segurança.

A implantação do monitoramento em vias públicas permite efeitos importantes nas cidades, como a redução da criminalidade nas regiões onde as câmeras são implantadas e um maior respeito do tráfego local, sendo que os motoristas ao tomar conhecimento do monitoramento, terão mais cautela ao trafegar pelas vias. A segurança propiciada também induz ao aumento de circulação de pessoas e, como consequência, o aumento atividade econômica no seu entorno.

O CCO deverá ser instalado em um local próprio, com infra-estrutura física e lógica adequadas e dimensionadas às suas atividades. Entre os requisitos necessários, pode-se citar:

- Sistemas de manutenção de energia, com UPS (Uninterruptible Power Supply) e geradores;
- Cabeamento estruturado para a conexão de equipamentos;
- Sistemas de segurança (alarmes, detecção de fumaça e combate a incêndios);
- Vídeo Wall (sistema de tela de monitoramento de grande porte).

No entanto, para que o CCO possa atuar com eficiência nas situações anômalas, é fundamental que as informações sejam recebidas de suas fontes geradoras da forma mais rápida e confiável possível, pois dessa forma as ações tomadas surtirão o efeito necessário. A Figura 3.18 apresenta, de forma esquemática, os equipamentos controlados diretamente pelo CCO.

As principais atividades e responsabilidades do CCO são:

- Monitoramento em tempo-real das condições de trânsito;
- Fluxo de veículos e do transporte público;
- Monitoramento da situação dos equipamentos;
- Acionamento de equipes de emergência em caso de incidentes;
- Controle dos painéis de mensagens variáveis em função das informações de monitoramento;
- Integração com o sistema de Bilhetagem Eletrônica;
- Intervenção imediata nos equipamentos interligados;

O CCO também deve possuir um sistema de emissão de relatórios que integre as diversas fontes de informações, para permitir análises operacionais, novas estratégias de atuação e procedimentos de auditoria das ações realizadas.

3.7.3 - Sistema de Monitoramento e Identificação Veicular

A modernidade tecnológica permite que o controle de excessos e transgressões seja feitos de maneiras absolutamente imparciais, sem que haja qualquer intervenção de natureza humana. Por meio de equipamentos de alta precisão é realizada a captura de imagens digitais em alta definição, para geração de autos de infração dos veículos que excedam a velocidade pré-determinada pela legislação ou que invadam as faixas de circulação exclusiva de ônibus, contribuindo assim para a redução da quantidade de acidentes e mortes no trânsito.

O equipamento de fiscalização eletrônica é um instrumento com capacidade de medição e registro de velocidade de veículos, funcionando através de sensores indutivos de pista, com captação automática de imagens através de câmeras eletrônicas, com capacidade de monitorar até 04 (quatro) faixas de trânsito simultaneamente. O equipamento de fiscalização eletrônica tem como função fundamental auxiliar na redução de acidentes e na melhor fluidez do trânsito além da manutenção da segurança pública através da identificação de veículos irregulares mediante reconhecimento automático de placas e consulta on-line em banco de dados.

O equipamento permite classificar todos os veículos que trafegarem pela faixa destinada à circulação exclusiva de ônibus, enquadrando como infratores os veículos que não possuem tal autorização de circulação. No caso do Distrito Federal o fiscalizador eletrônico servirá para monitoramento de velocidade e controle de invasão da faixa exclusiva do transporte coletivo.

O sistema de identificação automática de placas deverá estar totalmente integrado ao funcionamento do equipamento eletrônico de fiscalização e funcional com seu sistema operacional. Para a verificação quanto à situação de cada veículo identificado, os equipamentos devem ser capazes de realizar buscas em bancos de dados específicos, armazenados no próprio equipamento ou na central de controle e monitoramento. Em ambos os casos deverá ser possível a atualização imediata de dados a partir de comando da central.

Os equipamentos devem fotografar todos os veículos que trafegarem pelas vias monitoradas independente de suas velocidades, proceder a identificação automática de suas placas e consultá-las em banco de dados de veículos em situação irregular. Caso algum veículo irregular seja identificado, sua imagem juntamente com demais dados obtidos devem ser imediatamente enviados à central de controle e monitoramento, onde um alerta deverá ser ativado.

Os sensores de pista ou laços indutivos são detectores utilizados para obtenção de dados relativos ao tráfego de veículos. São implantados no pavimento asfáltico e permite o envio, em tempo real, ao CCO, da velocidade e tipo de veículo no momento em que transita pelo local fiscalizado. Essa contagem é realizada por meio da diferença entre o tempo de acionamento do segundo laço em relação ao primeiro possibilitando ao sistema o cálculo da velocidade praticada pelo condutor.

Os equipamentos eletrônicos em campo dispõem de sensores capazes de detectar atos de vandalismo e violação, enviando um sinal ao Centro de Controle Operacional, informando que o mesmo necessita de reparo urgente.

Caso ocorram problemas ligados à rede elétrica ou devido a descargas atmosféricas, o equipamento mantém armazenados todos os dados, imagens, relógio e parâmetros para seu correto funcionamento.

3.7.4 - Sistema de Monitoramento de Imagens

Os sistemas de vídeo digital vem gradualmente substituindo os sistemas analógicos, baseados em gravadores de vídeo que se utilizam de fitas (VHS, 8mm) como mídia. Também chamados de "Sistemas de Monitoramento" ou "Sistemas de Vigilância", podem gerar imagens preto-e-branco ou coloridas, sendo que estas últimas possuem a vantagem de fornecer maiores detalhes de identificação aos operadores do sistema (por exemplo, cor de objetos e acessórios, cores de veículos, tons de pele e cor do cabelo), permitindo uma resposta mais adequada em caso de incidentes dentro dos veículos ou nas vias de tráfego.

As imagens são captadas por câmeras instaladas no interior dos veículos e também nas margens da vias de trânsito, podendo possuir capacidades de captação de imagens com baixa luminosidade. As imagens dos veículos são gravadas localmente em equipamentos chamados DVR (Digital Video Recorder), que por sua vez também podem transmitir as imagens em tempo real para a central de operações. As imagens do interior dos veículos são gravadas tanto no veículo quanto na central, de modo que em caso de acidentes ou ações deliberadas que venham a destruir o equipamento DVR ou o veículo, as imagens ainda assim possam ser recuperadas e analisadas.

As câmeras de monitoramento externo devem possuir capacidade de zoom e de movimento, permitindo acompanhar detalhes de ocorrências em campo. No interior dos veículos, as câmeras podem ser fixas, devido ao menor espaço a ser monitorado. As câmeras também devem possuir sensores que avisem imediatamente em caso de falha ou perda de imagem, mesmo se a lente for coberta (tecidos, papel, tinta), de modo a prevenir que ações criminosas não sejam identificadas.

As câmeras panorâmicas devem, obrigatoriamente, ser coloridas com alta sensibilidade à luz. Estas câmeras panorâmicas situam-se juntas aos equipamentos eletrônicos de fiscalização, isoladas em terminais e estações de integração, em pontos estratégicos e no interior da frota viária.

Para condições de baixa luminosidade, como períodos noturnos, utiliza-se iluminadores auxiliares que operem no espectro infravermelho, invisível aos olhos humanos.

3.7.5 - Sistema de Informações Dinâmicas

O Sistema de Informações Dinâmicas disporá de Painéis de Mensagens Variáveis e Sistema de Sonorização Ambiente.

O Painel de Mensagem Variável – PMV, de pequeno porte, é utilizado no interior de veículos públicos ou em pontos estratégicos, preferencialmente, em grande concentração de usuários, como meio de comunicação de massa. A aplicação dos painéis de mensagens é possível em terminais de parada de transportes coletivos, e dentro dos próprios ônibus. A administração das informações é controlada pelo CCO, o qual integra suas informações de controle de tráfego para retransmitir aos usuários.

Informações de tempo de espera de veículos, tempo estimado de deslocamento até o próximo ponto de parada, nome do terminal/ponto de parada, informações de segurança aos usuários, meteorológicas entre outras são transmitidas em tempo real para maior comodidade e segurança dos usuários.

O Sistema de Sonorização Ambiente nos ônibus será acionados por coordenadas de satélite (GPS) e recebem informações e transmitem os sistemas de áudio MP3, as informações de

itinerário ou qualquer outro tipo de mensagem sonora.

Deverá haver sistema de sonorização ambiente nos terminais de passageiros e estações, gerenciado diretamente pelo CCO, capaz de reproduzir mensagens informativas e com as seguintes especificações mínimas:

- Sonorização ambiente dispendo de alcance sonoro mínimo de 85dB \pm 5;
- O sistema deverá se auto equalizar conforme ruído ambiente. Os parâmetros de equalização serão definidos posteriormente à instalação do sistema;
- O sistema de sonorização deverá ser controlado por CPU dedicada, esta por sua vez controlada pelo CCO;
- O sistema de sonorização deverá avisar a previsão de chegada dos ônibus e demais informações conforme necessidade;
- Permitir um canal direto de voz do CCO para a localidade.

3.7.6 - Sistema de Gerenciamento Embarcado

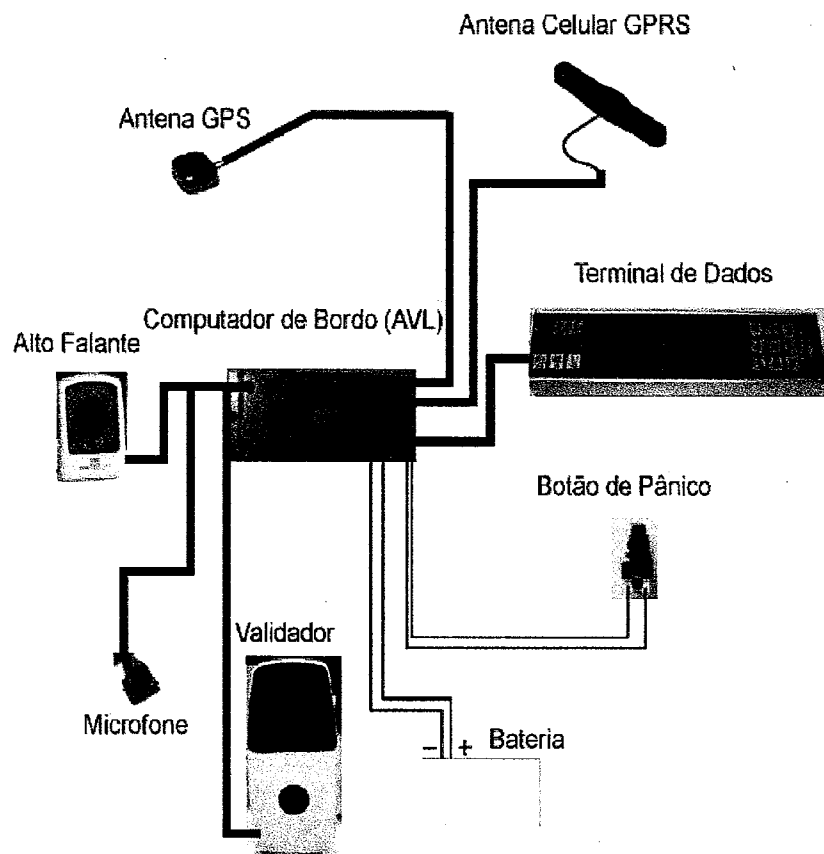
O Sistema de Gerenciamento Embarcado é composto pelo Gerenciamento da Frota, pelo Monitoramento de Bordo e Sistema de Comunicação por Voz.

O Sistema de Gerenciamento de Frota consiste no planejamento, supervisão e otimização da entrega de serviços de transporte, e também pela manutenção dos veículos que entregam esses serviços. Entre os sistemas de suporte, temos a localização automática de veículos - LAV e sistemas de atendimento automatizados - CAA. A coleta de informações de veículos em tempo real permite aos operadores acompanharem a situação de manutenção e operação de veículos, bem como a contagem de passageiros, o que permite atuar imediatamente ou utilizar esses dados para planejamento de médio e longo prazo.

Para o gerenciamento de frotas, utilizamos sensores instalados nos veículos bem como nas vias de trânsito, permitindo diferentes tipos de informações sobre veículos e tráfego. A integração dessas tecnologias com os demais meios de monitoramento (câmeras, comunicação por voz, semáforos e mensagens variáveis) fornecem benefícios que não seriam conseguidos utilizando-se apenas uma tecnologia. Basicamente os componentes do LAV são:

- Unidade Central de Processamento;
- Dispositivo de Identificação e Localização Veicular;
- Dispositivo de Armazenamento de Dados (Memórias não Voláteis);
- Dispositivo de Comunicação Veículo – Central (Rádio Freqüência)
- Microfone de Vigilância;
- Alto-Falante;
- Botão de Pânico;
- Integração com o Validador.

Figura 3.19 - Componentes para processamento LAV

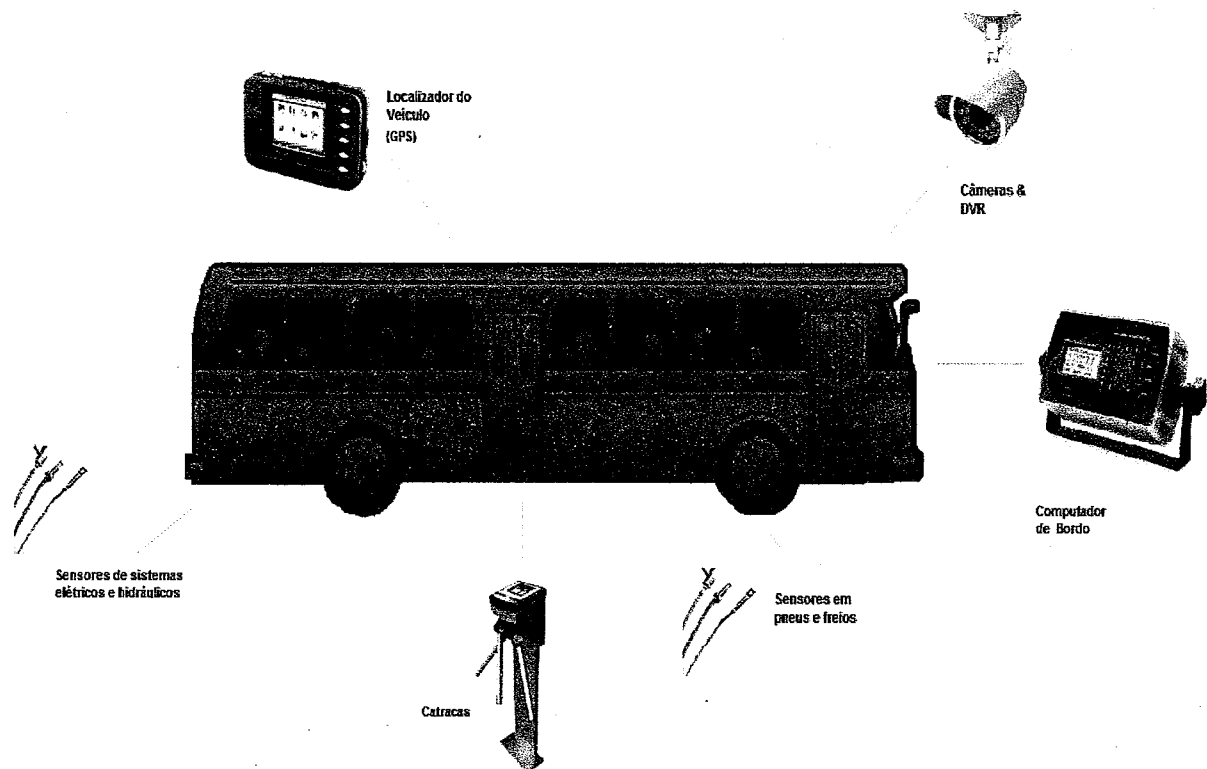


O Sistema de Monitoramento de Bordo permite o recebimento e análise em tempo real das condições do veículo, e interage com outros sistemas embarcados, como monitoramento de vídeo e de comunicação por voz. Entre outras funções desse sistema, podemos citar:

- Gravação de eventos;
- Localização do veículo;
- Monitoramento de ar-condicionado;
- Monitoramento da transmissão, temperatura de motor, freios e pneus, dentre outros.
- Geração de alarme na central caso os valores dos sensores ultrapassem limites previamente estipulados, evitando danos ao veículo (Ex.: Caso a temperatura do motor ultrapassee um valor determinado, alertar a central)
- Também interage com o sistema de bilhetagem eletrônico, fornecendo informações sobre a contagem de passageiros e a situação da catraca.

O sistema de monitoramento de bordo deve ser integrado com sistemas de manutenção, de modo a gerar alertas automáticos em caso de eventos não-programados, para acionar serviços de apoio.

Figura 3.20 - Monitoramento de bordo de ônibus



Normalmente, os Sistemas de Comunicação por Voz utilizam aparelhos de rádio frequência, permitindo a troca de informações entre os operadores e as equipes de controladores. Assim, eventuais atrasos ou outras ocorrências (emergenciais ou não) podem ser repassadas rapidamente. Entretanto, o uso desta tecnologia fica limitada às faixas de frequência permitidas pelas agências reguladoras de telecomunicações, bem como pela interoperabilidade entre os diferentes equipamentos de diversos fabricantes.

Os avanços tecnológicos permitem atualmente a utilização outros meios para comunicação por voz. Através de canais de banda-larga, podemos utilizar voz sobre IP (VoIP), seja por meio de cabos ou por redes sem fio. Com esta tecnologia, otimizamos a infra-estrutura necessária para transmissão de dados, bem como o envio de mensagens de texto ao motorista e comunicações aos usuários. As comunicações também podem ser bi-direcionais, permitindo ao motorista enviar mensagens à central de operações, e integrar o sistema de comunicação de emergência para os usuários.

Adicionalmente, podemos considerar as comunicações via telefonia celular e aparelhos do tipo Nextel. Esses equipamentos adicionais poderiam ser utilizados como meios usuais de comunicação ou para situações de falha nos demais mecanismos. Entretanto, devemos considerar que o tráfego nas operadoras de telefonia celular tende a ficar crítico em situações de crise, ou mesmo em datas festivas, o que pode comprometer ou até impedir a capacidade de comunicação das equipes de operação do sistema.

Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 988 / 2008.

Folha Nº 139 BIA

4 - RESULTADOS ESPERADOS

4.1 - Urbanização e Melhoria da Qualidade de Vida

Entre os resultados esperados no tocante a urbanização e melhoria da qualidade de vida da população beneficiada, destacam-se:

- Melhoria da integração física entre os núcleos urbanos do Distrito Federal e entre este e o Entorno;
- Inclusão dos vazios urbanos, passíveis de urbanização, à rede de transporte público;
- Implantação de um sistema de transporte coletivo eficiente, confiável, rápido e confortável, facilitando o deslocamento da população da região do Gama, Santa Maria e Entorno ao Plano Piloto;
- Reorganização do Sistema Ônibus, com a substituição da frota atual que atende a região por veículos mais modernos tecnologicamente e diminuição em 30% do fluxo de automóveis particulares, de modo a reduzir significativamente a emissão de poluentes, principalmente as emissões de carbono, as fontes de calor e os níveis de sonoridade;
- Redução da exclusão social.

4.2 - Sistema de Transporte Urbano

Entre os resultados esperados no tocante ao sistema de transporte urbano, destacam-se:

- Implantação de um modelo de transporte que permita a racionalização do sistema e a renovação e adequação tecnológica;
- Universalização do acesso a serviços de transportes urbanos por meio da otimização da oferta e da modicidade das tarifas;
- Promoção da melhoria da qualidade dos transportes urbanos através da redução dos tempos de espera e do aumento da segurança e do conforto.

Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 988 / 2008.

Folha Nº 141 BNA

5 - BENEFÍCIOS E ÔNUS DO PROGRAMA

5.1 – Benefícios Gerais

É inegável a importância do Plano Piloto no conjunto urbano do Distrito Federal. Indicadores econômicos, sociais ou de qualquer outra ordem demonstram a potência da polarização exercida pelo Plano Piloto. Cerca de 51,93% dos postos do trabalho principal e 53,32% dos postos de trabalho secundário situam-se na Região Administrativa de Brasília. A cada 3 empregos gerados no Distrito Federal, apenas um situa-se fora de Brasília².

Os deslocamentos populacionais identificados pela Pesquisa Origem-Destino, realizada pela CODEPLAN em 2000, totalizam 2.773.593 viagens. Desse total, 737.712 viagens têm como destino Brasília, correspondendo a 26,60%. Das viagens destinadas a Brasília, 400.489, correspondendo a 54,33%, têm como origem a própria, enquanto que 45,67%, correspondendo a 337.223 viagens, têm origem externa a Brasília. Tais números apontam para a tendência para uma menor dependência das outras localidades com relação a Brasília, mas ela ainda é significativa, em todas as outras localidades ela corresponde ao segundo destino das viagens.

Os benefícios da implantação do Programa do Eixo Sul não se limitam aos usuários do transporte coletivo. Implicam também na melhoria da qualidade ambiental, com a redução de fontes de emissão de poluentes, por meio da substituição da frota por veículos mais modernos e redução do número de veículos particulares que trafegam diariamente na ligação Gama, Santa Maria, Entorno e Plano Piloto.

Finalmente, a implantação do Eixo Sul, além de ensejar desenvolvimento urbano e econômico da região beneficiada, deve reorganizar o trânsito, criando condições mais adequadas e seguras para pedestres, usuários de transportes coletivos e de veículos particulares.

5.2 – Componente Social

A área de implantação do Programa está inserida quase que em sua totalidade na região Sul, área onde reside uma população de renda mais baixa, gerando benefícios aos segmentos populacionais que, por força de suas motivações, se dirigem ou cruzam o Plano Piloto.

Além do mais, o novo sistema de transporte vai permitir que parcela dos usuários de veículos particulares façam opção pelo transporte coletivo. Assim, é possível distinguir dois grupos de beneficiados: aquele em que se enquadram as pessoas de maior poder aquisitivo, que utilizam automóveis, utilitários e táxis; e o segundo grupo, que se locomove por meio de ônibus, lotação e/ou deslocamentos a pé, integrado, basicamente, pela população mais pobre, de menor grau de instrução e qualificação profissional.

Com base nesses dados, verificamos um importante indicador sobre a inserção social do Programa através da maior participação do segundo grupo como beneficiário. Além disso, a esperada redução de veículos próprios trafegando no corredor refletirá aspectos positivos no sentido da interação social mediante a inserção de parte do primeiro grupo como usuários do novo sistema de transporte.

² Considerando apenas o Plano Piloto, sem a inclusão do Plano Piloto, Lago Sul e Lago Norte, conforme Pesquisa Domiciliar Transporte 2000

5.3 – Ônus

Devido ao fato do Projeto vai ser implantado no canteiro central do sistema viário já construído, ocorrerá perda de parte da cobertura vegetal do mesmo, nas vias EPIP, EPIA e EPDB.

Sector Protocolo Legislativo
PL Nº 988 / 2008
Folha Nº 143 BIA

Setor Protocolo Legislativo
PL Nº 988 / 2008.
Folha Nº 144 BIA

6 - ESTIMATIVA DE CUSTOS DO PROGRAMA

Os investimentos previstos no âmbito do Programa de Transporte de Passageiros entre as Cidades do Gama, Santa Maria e Plano Piloto – Eixo Sul – 1ª Etapa totalizam R\$ 642,778 milhões, sendo que R\$ 396,771 milhões, equivalentes a 62% do valor total, serão cobertos pela captação externa de recursos, por meio de empréstimo do Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID, R\$ 128,407 milhões, equivalentes a 20% do valor total, de contrapartida do Governo do Distrito Federal e R\$ 117,600 milhões, equivalente a 18% do valor total, do setor privado. A Tabela 6.1 apresenta, de forma detalhada, os investimentos por componentes. A Tabela 6.2 apresenta os investimentos por fonte.

Tabela 6.1 – Síntese de Investimento por Componente

Componentes	Valor (R\$ mil)	Valor (US\$ mil)	%
Projetos	24.751	15.190	3,8%
Infra-Estrutura Viária	417.884	256.465	65,0%
. Serviços de Apoio	39.315	24.128	6,1%
. Sistema Viário	186.141	114.239	29,0%
. Obras de Arte	132.007	81.016	20,5%
. Terminais/Estações/Passarelas	60.421	37.082	9,4%
Sistemas de Controle	50.490	30.988	7,9%
Veículos	117.600	72.174	18,3%
Gerenciamento/Supervisão	19.725	12.105	3,1%
Contingências Física e Financeiras	12.328	7.566	1,9%
Total	642.778	394.488	100%

Tabela 6.2 – Síntese de Investimento por Fonte

Componentes	BID (R\$ mil)	GDF (R\$ mil)	Privado (R\$ mil)	Total (R\$ mil)	%
Projetos	22.072	2.679		24.751	3,8%
Infra-Estrutura Viária	334.307	83.577		417.884	65,0%
. Serviços de Apoio	31.452	7.863		39.315	6,1%
. Sistema Viário	148.913	37.228		186.141	29,0%
. Obras de Arte	105.606	26.401		132.007	20,5%
. Terminais/Estações/Passarelas	48.337	12.084		60.421	9,4%
Sistemas de Controle	40.392	10.098		50.490	7,9%
Veículos			117.600	117.600	18,3%
Gerenciamento/Supervisão		19.725		19.725	3,1%
Contingências Física e Financeiras		12.328		12.328	1,9%
Total	396.771	128.407	117.600	642.778	100%
%	62	20	18	100	

7 - OPERACIONALIZAÇÃO DO INVESTIMENTO

7.1 - Gerenciamento da Preparação do Programa

A coordenação geral e a supervisão da implantação do Programa serão de responsabilidade da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal – Metrô-DF.

A Subsecretaria de Captação de Recursos da Secretaria de Estado de Planejamento e Gestão do Distrito Federal - SUCAP será a interlocutora do Governo do Distrito Federal junto às Agências de Financiamentos, aos demais organismos do GDF e ao Governo Federal, para a viabilização do empréstimo necessário à execução do Programa. Dentre as diversas atividades de responsabilidade da SUCAP, voltadas à viabilização do empréstimo, destacam-se: a apresentação e o acompanhamento da aprovação da Carta-Consulta junto à COFIEIX; a viabilização da garantia do empréstimo junto à Secretaria do Tesouro Nacional e à Procuradoria Geral da Fazenda Nacional – Ministério da Fazenda; e a aprovação da operação de crédito junto ao Banco Central e ao Senado Federal.

O Metrô-DF será responsável pela coordenação e supervisão da implantação do Sistema de Transporte de Passageiros entre as Cidades do Gama, Santa Maria e Plano Piloto – Eixo Sul, a ser parcialmente financiado com recursos de organismos internacionais, incluindo a elaboração de projetos técnicos de engenharia, estudo de viabilidade econômica, financeira e institucional, estudo de impactos ambientais e outros requeridos pelo agente financiador, bem como a aquisição dos sistemas operacionais.

O Metrô-DF e/ou a SUCAP deverão adotar, de forma tempestiva, todas as providências que previnam ou minimizem a ocorrência de fatos que dificultem a execução do Programa, evitando possíveis atrasos no cumprimento de cronogramas que, por consequência, possam causar prejuízos financeiros ao mutuário da operação de crédito e, principalmente, retardar a geração de benefícios à população. Incluem-se entre essas medidas:

- A preparação e aprovação dos procedimentos (termos de referência, minutas contratuais, etc.) para a contratação de consultorias e serviços técnicos especializados para a elaboração de estudos relacionados aos diversos componentes do Programa;
- A elaboração de minutas de documentação técnica usualmente exigida como condição prévia ao primeiro desembolso ou condição de efetividade do contrato;
- A preparação de minutas de editais para aquisição de bens e realização de obras;
- A preparação da proposta de plano operativo anual para o primeiro ano de execução do Programa;
- A preparação da proposta orçamentária para o primeiro ano de execução do Programa, a ser encaminhada aos órgãos competentes;
- A adoção de todas as providências para que se cumpram, em tempo hábil, as condições de assinatura do contrato de empréstimo e as condições prévias para o primeiro desembolso dos recursos do financiamento do BID;
- A obtenção de licenças ambientais.

O Metrô-DF realizará amplo esforço para identificar outros fatores-chave que possam retardar ou dificultar a execução do Programa e sugerirá as providências cabíveis em tempo hábil.

7.2 - Gerenciamento, Supervisão, Monitoramento e Avaliação do Programa

O empreendimento será executado pelo Governo do Distrito Federal por meio de uma Unidade de Gerenciamento do Programa – UGP, a ser criada no âmbito da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal – Metrô-DF.

A UGP executará o Programa com o apoio de uma Empresa de Apoio ao Gerenciamento e contará também com o suporte de todos os órgãos do poder executivo do Governo do Distrito Federal afetos às questões do campo de ação imediato do Programa.

Constituirão responsabilidades da UGP, entre outras, as seguintes:

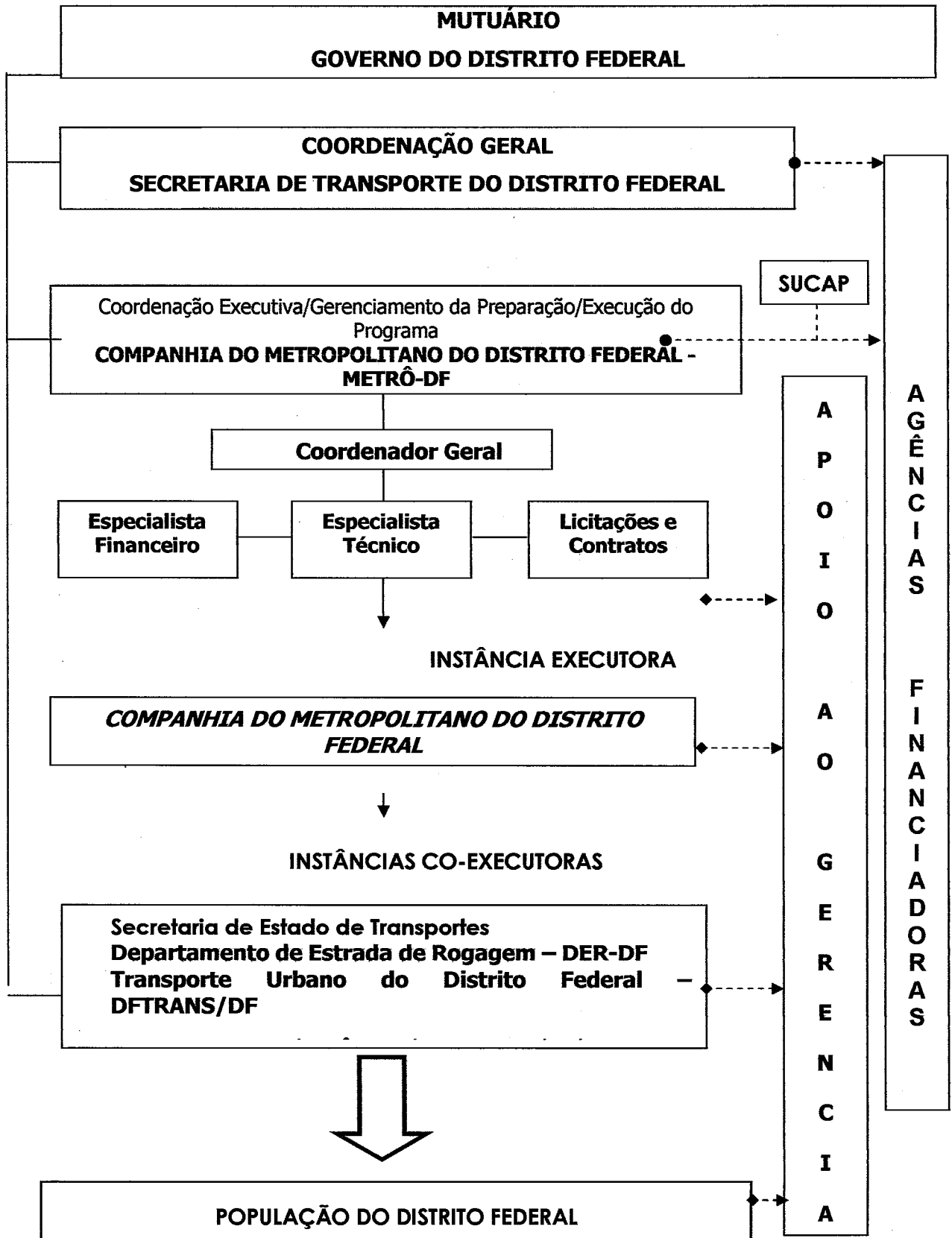
- Controlar e avaliar resultados das ações desenvolvidas no âmbito do Programa, compatibilizando e articulando as ações e os agentes envolvidos em sua execução e demais órgãos e entidades públicas e privadas intervenientes ou parceiras;
- Representar o Governo do Distrito Federal nas questões relacionadas às ações administrativas, técnicas e financeiras resultantes do Programa, atuando como unidade de interface com o Banco Interamericano de Desenvolvimento, ou outra agência de financiamento que vier participar do Programa, durante a sua execução;
- Acompanhar, supervisionar e avaliar a execução físico-financeira do Programa;
- Assegurar o cumprimento das diretrizes e das estratégias fixadas para consecução dos objetivos e metas do Programa;
- Gerenciar os recursos alocados ao Programa e propor alterações na programação financeira durante a sua execução, de acordo com prioridades estabelecidas;
- Elaborar diretamente ou gerenciar a elaboração dos estudos e dos projetos pertinentes ao Programa;
- Promover a elaboração e a compatibilização dos planos operativos anuais do Programa;
- Promover as licitações pertinentes à execução do Programa, de acordo com a legislação pertinente e com as diretrizes e normas das Agências Financiadoras e solicitar as contratações resultantes.

7.3 Operação e Manutenção das Obras e Equipamentos

Concluída a etapa de execução do Programa, a operação e a manutenção dos sistemas resultantes dos investimentos realizados, tendo em vista a sua sustentabilidade, serão de competência e correrão por conta dos seguintes organismos do Governo do Distrito Federal:

- Secretaria de Estado de Transportes / DFTRANS - Transporte Urbano do Distrito Federal, enquanto organismos gestores e poder concedente do sistema de transporte público no Distrito Federal (à exceção do sistema de transporte metroviário), operação e manutenção de terminais e outras atribuições pertinentes ao setor;
- Departamento de Trânsito do Distrito Federal – DETRAN/DF, enquanto organismo executivo local responsável pela operação e fiscalização do trânsito, pela manutenção do sistema de sinalização horizontal, vertical e semaforica e pelas demais atividades previstas no Código de Trânsito Brasileiro;
- Departamento de Estrada e Rodagem do Distrito Federal – DER-DF, enquanto organismo executivo local responsável pela fiscalização e manutenção do Sistema Viário Rodoviário.

Organograma do Arranjo Institucional Básico para o Gerenciamento e Execução do Programa



Setor Protocolo Legislativo
PL Nº 908 / 2008.
Folha Nº 150 BAA

8 - INFORMAÇÕES ADICIONAIS SOBRE O MUTUÁRIO, O EXECUTOR E OS CO-EXECUTORES

8.1 – Informação sobre o Mutuário

O Mutuário da presente proposta de operação de crédito internacional e, conseqüentemente, a instituição responsável pelo pagamento do principal e dos demais encargos financeiros decorrentes da contratação do empréstimo externo, será o Governo do Distrito Federal.

Entende-se que a situação favorável das suas contas públicas credencia o Governo do Distrito Federal a solicitar o aval e a autorização federal para dar início às negociações com o BANCO INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMENTO – BID, por intermédio da presente Carta Consulta à COFIEIX.

O planejamento, a gestão e a operação dos transportes urbanos no Distrito Federal envolvem uma significativa rede de órgãos públicos locais. Juntamente com outros organismos voltados para o planejamento, projeto e execução de obras e outros setores afins, formam o conjunto de organizações que, direta ou indiretamente, estarão envolvidos com o Programa Eixo Sul, objeto desta Carta Consulta.

8.2 - Experiência do Mutuário

O Governo do Distrito Federal já possui experiência direta com operações de crédito internacional, tendo firmado os diversos contratos detalhados a seguir.

Registre-se que o Governo do Distrito Federal vem cumprindo rigorosamente todos os Contratos firmados, inclusive honrando os pagamentos de principal e dos encargos, pontualmente.

8.2.1 - Contrato nº 1957/OC-BR

O Contrato nº 1957/OC-BR destina-se ao financiamento da para do Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal – Brasília Integrada. O Contrato foi assinado em 30 de janeiro de 2008, tendo como objetivo a melhoria das condições de mobilidade e acessibilidade da população e a integração dos núcleos urbanos do Distrito Federal.

A sua execução é de responsabilidade da Secretaria de Estado de Transporte, bem como de seus co-executores: o Departamento de Estradas de Rodagem – DER, a Companhia Urbanizadora da Nova Capital – NOVACAP e o Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTrans.

Os recursos são da ordem de US\$ 269.885.000,00, sendo US\$ 176.775.000,00 concedidos pelo BID a título de empréstimo e US\$93.110.000,00 de contrapartida do Governo do Distrito Federal. O prazo de execução do contrato é de 42 meses.

8.2.2 - Contrato nº 7326/BR

O Contrato nº 7326/BR é destinado ao financiamento do Programa Brasília Sustentável tem por objetivo assegurar a qualidade dos recursos hídricos do Distrito Federal e da Região Metropolitana de Brasília, promovendo a melhoria das condições de vida da população e a

gestão sustentável do território.

O Programa está ancorado para sua execução no contrato de empréstimo celebrado entre o Governo do Distrito Federal e o Banco Internacional para a Reconstrução e Desenvolvimento – BIRD (Banco Mundial). O Contrato foi assinado em 26 de fevereiro de 2006. A competência de coordenação do Programa é da Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente – SEDUMA, segundo o Decreto nº 27.833, de 02 de abril de 2007.

O valor total dos investimentos previstos para o Programa Brasília Sustentável é da ordem de US\$115 milhões. Parte referente ao empréstimo de US\$ 57,643 milhões e o restante em forma de contrapartida.

8.2.3 - Contrato nº 526/OC-BR

O Contrato nº 526/OC-BR, firmado com o BID, em 28.09.1989, no valor de US\$ 100 milhões, destinado ao Programa de Ampliação e Melhoramento do Sistema de Água Potável e Esgotos de Brasília. Foi executor deste Projeto a Cia. de Água e Esgotos de Brasília -CAESB, que o desenvolveu no período de 1989 a 1996, tendo sido totalmente executado, com desembolsos de US\$ 94,04 milhões ou 94,03% do montante.

8.2.4 - Contrato nº 1288/OC-BR

O Contrato nº 1288/OC-BR firmado com o BID, em 11.06.2001, no valor de US\$ 130 milhões destina-se para financiamento do Programa de Saneamento Básico do Distrito Federal. Sua execução está a cargo do Governo do Distrito Federal, por intermédio da Secretaria de Estado de Infra-Estrutura e Obras, sendo co-executores a Companhia de Saneamento Ambiental do Distrito Federal - CAESB e a Cia. Urbanizadora da Nova Capital - NOVACAP.

8.3 - Informações Financeiras

As informações orçamentárias, patrimoniais, financeiras e contábeis concernentes ao Governo do Distrito Federal estão contidas no Balanço Geral do Distrito Federal, exercício 2007, em anexo.

8.4 - Indicação das Contragarantias

O Governo do Distrito Federal apresenta e indica, como contragarantias ao aval solicitado à União para a operação de crédito internacional, as cotas de repartição constitucional previstas nos artigos 157 e 159, complementadas pelas receitas tributárias estabelecidas no art. 155 da Constituição Federal, nos termos da § 4º, do artigo 167, bem como outras garantias em direito admitidas, caso aquelas não sejam suficientes ou estejam comprometidas.

8.5 - Identificação do Executor e dos Co-Executores

8.5.1 - Executor do Programa

A execução do Programa estará a cargo da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal – Metrô-DF.

O Metrô-DF é uma empresa pública de direito privado sob a forma de sociedade por ações, constituída no ano de 1994. Integra a administração indireta do Distrito Federal. A empresa tem por objetivos:

- Planejar, projetar, construir, operar e manter o sistema de transporte público coletivo sob trilhos no Distrito Federal, assim como explorar comercialmente marcas, patentes, tecnologia e serviços técnicos especializados, vinculados ou decorrentes de sua atividade produtiva;
- Organizar, fiscalizar, administrar e explorar as áreas lindeiras às vias metroviárias, absorvendo os recursos provenientes de atividades comerciais e imobiliárias nelas desenvolvidas.

A força de trabalho total do Metrô-DF é composta por cerca de 1.800 profissionais, dos quais 1.100 são empregados do Metrô/DF e 700 contratados para a prestação de serviços terceirizados nas áreas de manutenção, operação, segurança, limpeza e conservação. Dos empregados do Metrô/DF, 70% dedicam-se à operação do sistema, 22% à projeto e construção, e os restantes, 8%, à funções de planejamento, e gerenciamento da Companhia.

8.5.2 - Órgãos Co-Executores

Os seguintes organismos do Governo do Distrito Federal assumirão a responsabilidade pela co-execução do Programa:

Secretaria de Estado de Transportes:

A definição e a implementação da política setorial de transporte no Distrito Federal compete à Secretaria de Estado de Transportes, à qual se vinculam: a autarquia Transporte Urbano do Distrito Federal - DFTRANS, órgão gestor e poder concedente; a Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília – TCB, empresa pública operadora de transporte público coletivo; a Companhia do Metropolitano do Distrito Federal – Metrô-DF, empresa responsável pelo transporte metroviário no Distrito Federal; o Departamento de Estradas de Rodagem – DER, órgão responsável pela infra-estrutura rodoviária; e Departamento de Trânsito do Distrito Federal – DETRAN-DF.

Como órgão de assistência direta e imediata ao Governador do Distrito Federal, a esta Secretaria cabe a administração superior das funções de transporte público de passageiros.

São competências da Secretaria de Estado de Transportes, dentre outras:

- O planejamento e o gerenciamento do sistema viário e da sinalização do sistema de transportes
- O planejamento e o gerenciamento do transporte público de passageiros;
- A política tarifária para o transporte público;
- A concessão, a permissão e o controle da operação do transporte público.

Cerca de 15 técnicos de nível superior atuam na Secretaria de Transportes, aliados a, aproximadamente, outros 80 em funções operacionais e 90 em funções administrativas.

Departamento de Trânsito do Distrito Federal - DETRAN/DF:

Como autarquia criada por Decreto Lei de 1967, o DETRAN/DF teve seu Regimento Interno atualizado em 1998. Constitui o órgão executivo de trânsito do Distrito Federal, assumindo todas as funções específicas ditas pelo Código de Trânsito Brasileiro. Abrange as competências legais próprias de um órgão executivo municipal e de um órgão executivo estadual, dada a condição do Distrito Federal como cidade-estado. O Departamento está devidamente integrado ao Sistema Nacional de Trânsito, cumprindo todas as condições legais pertinentes.

Departamento de Estrada de Rodagem do Distrito Federal – DER/DF:

O Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal, foi criado em 20 de junho de 1960, para a implantação do Plano Rodoviário do Distrito Federal .

Diante da Resolução nº 1539 do DNER, de 16/07/80, que estabeleceu normas e orientação para padronização dos sistemas Rodoviários Estaduais, em consonância com o Sistema Rodoviário Nacional, optou-se por uma reformulação global, tanto no acréscimo da malha viária como via terminologia. Assim, através do Decreto nº 6632/82 do Distrito Federal de 03/03/82, foi revisto o Sistema Rodoviário do Distrito Federal (SRDF), incorporando-se ao sistema cerca de 600 Km de rodovias vicinais, consideradas de grande importância no complexo viário do Distrito Federal, integrando suas fronteiras com os Estados de Goiás e Minas Gerais, para suprir as necessidades do Entorno do Distrito Federal.

Atualmente, face à abertura de novos caminhos de rodovias vicinais, de integração de novos Núcleos Rurais com a malha rodoviária do Distrito Federal, como também da criação de novas rodovias distritais realizou-se Revisão do Sistema Rodoviário do Distrito Federal, através do Decreto nº 27.365 de 1º de novembro de 2006, republicado em 02/01/07. Após a revisão do Sistema Rodoviário do Distrito Federal, verifica-se que aproximadamente 1680,0Km de rodovias são mantidas pelos cinco Distritos Rodoviários, hoje existentes.

O DER/DF é responsável pela gestão da infra-estrutura viária para o deslocamento de veículos, pessoas e animais, por meio da construção, conservação, operação e fiscalização das vias do Sistema de Rodovias do Distrito Federal, visando à segurança e fluidez do trânsito e ao conforto dos usuários.

Transporte Urbano do Distrito Federal - DFTrans:

O DFTRANS - Transporte Urbano do Distrito Federal - é uma autarquia criada pela Lei 241 de 28 de Fevereiro de 1992, para fiscalizar especificamente a área de transporte, com o nome de DMTU tendo a alteração de sua denominação para DFTRANS ocorrida com o Decreto 23.902 no dia 11 de Julho de 2003.

A alteração de denominação e o novo Regimento foram feitos considerando os estudos para implantação dos novos modelos de operação e gestão do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal, com os objetivos de atender as exigências da moderna estrutura dos órgãos que compõem o complexo administrativo do Distrito Federal e estruturar uma entidade de gerência dos transportes públicos coletivos mais ágil, capaz de acompanhar a nova dinâmica operacional de um sistema integrado e informatizado.

O trabalho da DFTRANS é garantir à população um transporte eficiente e seguro, fiscalizando a área de transporte, colocando em prática o direito de ir e vir do cidadão, com conforto e no menor tempo possível. O enfoque é o usuário e o objetivo é aumentar a oferta de transporte para que a população seja atendida satisfatoriamente, sempre tendo uma atenção particular com os idosos, portadores de deficiência ou necessidades especiais.

O DFTRANS também tem como atribuições o planejamento das linhas, a avaliação de desempenho, a caracterização da demanda e da oferta de serviços, a elaboração dos estudos dos custos de serviços e dos níveis tarifários, a gestão, o controle e a fiscalização dos serviços públicos de passageiros. Algumas das funções da DFTRANS:

- Informar o usuário sobre os serviços;
- Manter dados estatísticos sobre o sistema de transportes;
- Administrar a comercialização de vales-transporte;
- Buscar a melhoria de serviços, ganho de produtividade e minimizar os custos;
- Projetar e implantar, abrigos e pontos de parada;
- Estimar custos e tarifas;
- Aplicar sanções ou penalidades por infrações cometidas pelas empresas operadoras e demais permissionários, de acordo com o Código Disciplinar Unificado de Transporte Coletivo do Distrito Federal.

8.6 - Experiência do Executor e Co-Executores

O Executor possui grande experiência em financiamentos com agente interno (BNDES). Os Co-Executores possuem experiência recente com financiamentos externos, por meio da gestão do Contrato nº 1957/OC-BR destinado ao financiamento do Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal. O Contrato foi assinado em 30 de janeiro de 2008.

A sua execução é de responsabilidade da Secretaria de Estado de Transporte, bem como de seus co-executores: o Departamento de Estradas de Rodagem – DER, a Companhia Urbanizadora da Nova Capital – NOVACAP e o Transporte Urbano do Distrito Federal – DFTrans. Os recursos são da ordem de US\$ 269.885.000,00, sendo US\$ 176.775.000,00 concedidos pelo BID a título de empréstimo e US\$93.110.000,00 de contrapartida do Governo do Distrito Federal. O prazo de execução do contrato é de 42 meses.

8.7 – Fortalecimento Institucional do Executor e dos Co-Executores

Na fase de preparação do Programa será avaliada, em conjunto com as Agências de Financiamentos, a necessidade do fortalecimento institucional do Executor e/ou dos Co-Executores.

Setor Protocolo Legislativo
PL Nº 988 / 2008.
Folha Nº 155 BIA

Setor Protocolo Legislativo
PL Nº 988 / 2008.
Folha Nº 156 BA

9 - MEDIDAS PRÉVIAS À EXECUÇÃO DAS AÇÕES PREVISTAS NO PROJETO

9.1 – Desapropriações

O Projeto será implementado sobre o sistema viário já existente, não tendo dessa forma qualquer tipo de desapropriação.

9.2 – Reassentamento Populacional

O Projeto não exigirá nenhum tipo de reassentamento populacional.

9.3 – Atos Legais

As operações de crédito interno e externo envolvendo Estados e o Distrito Federal são reguladas pelas Resoluções nº 40 e 43/2001 do Senado Federal. O pedido de financiamento deve ser encaminhado pelo Chefe do Poder Executivo, após a autorização específica para a realização da operação dada pelo órgão legislativo. Tanto os Contratos de Empréstimo como os Contratos de Contra-Garantia com o Governo Federal deverão ser autorizados pela Câmara Legislativa. Os pleitos de financiamento deverão ser acompanhados da documentação exigida pela Resolução nº 43/2001, do Senado Federal e pela Portaria nº 4, de 18.01.2002, da Secretaria do Tesouro Nacional (STN).

Após as aprovações legais e autorizações da STN e do Senado Federal, além da aprovação das Agências Financiadoras, o contrato adquirirá condições de ser firmado.

9.4 – Ações Previstas para a Implantação do Projeto

No âmbito do processo de implementação do Projeto estão previstas as seguintes ações:

- Estudos Preliminares;
- Definições Preliminares (traçado, tecnologia a ser utilizada, tipologias das estações, sistemas de controle, etc.);
- Processo licitatório;
- Projeto Executivo;
- Execução das Obras Civas;
- Operação.

9.5 – Repasses de Recursos

Não estão previstos repasses de recursos a outras esferas de Governo.

9.6 – Participação da Sociedade Civil, Comunidade e/ou Fator Provado

Não estão previstas participações de instituições supracitadas.

9.7 – Consultoria, Assistência Técnica e Estudos

As contratações a serem promovidas com recursos do Programa, seguirão a Lei nº 8.666.

9.7.1 – Gastos Efetivados

Além dos estudos preliminares, desenvolvidos no âmbito da Secretaria de Estado de Transporte e da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal, foram contratados, por intermédio de licitação, os serviços especializados de engenharia para elaboração do projeto básico de engenharia relativos à implantação do Sistema de Transporte de Passageiros entre as Cidades do Gama, Santa Maria e Plano Piloto. O contrato incluiu a elaboração dos projetos das obras civis, os projetos complementares bem como a definição das especificações do sistema de controle a ser utilizado.

O valor do contrato assinado é de R\$ 2.532.851,33 (dois milhões, quinhentos e trinta e dois mil, oitocentos e cinquenta e um reais e trinta e três centavos). Ressalte-se que o valor corresponde aos projetos para os dois trechos.

No tocante ao Projeto Básico de Engenharia abrangendo drenagem, pavimentação, edificações, obras de arte especiais e complementares e sistemas de controle, com vistas à implementação do Programa, já se encontra concluído.

9.7.2 – Novos Serviços

Deverão ainda ser contratados os estudos complementares relativos ao meio ambiente, bem como as medidas mitigadoras que deverão ser adotadas, se for o caso, para a implementação do empreendimento.

Destaca-se ainda a realização de estudos e projetos em desenvolvimento no âmbito da Secretaria de Transportes voltados para a retirada do transporte de carga da EPIA, em função da construção do Anel Viário e da conclusão da pavimentação da DF-100, que permitira a ligação direta de Planaltina à Cristalina.

Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 988 / 2008.

Folha Nº 158 B/A

Setor Protocolo Legislativo
PL Nº 988 / 2008.
Folha Nº 159 BIA

10 - DETALHAMENTO FÍSICO-FINANCEIRO

10.1 - Cronograma Anual Físico Financeiro

Estima-se que o prazo de execução do Eixo Sul – 1ª Etapa, objeto da presente Carta Consulta, em sua totalidade, seja de 18 (dezoito) meses, abrangendo os anos de 2008 a 2010. Este prazo mostra-se bastante razoável para a implantação de projetos desta natureza, principalmente se consideradas as necessidades de contrapartida do Distrito Federal e a compatibilidade com os prazos e carências operados pelas Agências Financiadoras.

O Programa se desenvolverá nos seguintes percentuais de execução por ano:

- 2008 - 3,1%;
- 2009 - 48,1%;
- 2010 - 46,2%;
- 2011 - 2,6%.

A discriminação de fontes de recursos proposta para esta 1ª Etapa do Programa apresenta uma fonte externa, o BID, e uma fonte interna, a contrapartida do Distrito Federal. Se, no futuro, outras fontes de recursos integrarem tanto as fontes externas como as fontes internas, o cronograma fornecido será atualizado.

A divisão entre custeio e investimentos, bem como o detalhamento do cronograma físico-financeiro dos componentes, será realizada na fase de preparação do Programa, quando também será detalhado cada um dos investimentos.

10.2 – Fontes de Financiamento

O organismo internacional escolhido, para ser o financiador do Programa, é o Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID, em função da histórica parceria de sucesso entre as duas entidades.

O valor previsto do Programa é de R\$ 642,778 milhões, equivalente a US\$ 394,488 milhões, a uma taxa cambial projetada de US\$ 1.00 = R\$ 1,6294, sendo a participação do BID de 62%, do Governo do Distrito Federal de 20% e do Setor Privado 18% do valor total do Programa, conforme detalhamento constante das Tabelas 10.1 a 10.3, a seguir.

Tabela 10.1 – Fontes de Financiamento

Fonte	Valor (R\$ mil)	Valor (US\$ mil)	%
Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID	396.771	243.508	62,0%
Governo do Distrito Federal	128.407	78.806	20,0%
Privado	117.600	72.174	18,0%
Total	642.778	394.488	100%

Taxa de Câmbio: US\$1,00 = R\$ 1,6294

Tabela 10.2 – Distribuição Anual - Real

Fonte	2008	2009	2010	2011	Total (R\$ mil)
BID		190.120	190.119	16.532	396.771
GDF	20.342	72.043	36.022		128.407
Privado		47.040	70.560		117.600
Total	20.342	309.203	296.701	16.532	642.778

Tabela 10.3 – Distribuição Anual – Dólar Americano

Fonte	2008	2009	2010	2011	Total (US\$ mil)
BID		116.681	116.680	10.146	243.507
GDF	12.484	44.214	22.108		78.806
Privado		28.870	43.304		72.174
Total	12.484	189.765	182.092	10.146	394.487

Taxa de Câmbio: US\$1,00 = R\$ 1,6294

Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 988 / 2008.

Folha Nº 162 BIA

11 - CONTATOS

11.1 Responsáveis pelos Contatos com a COFIEIX

José Gaspar de Souza

Diretor-Presidente da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal

Endereço: Avenida Jequitibá, 155 – Águas Claras

Cep – 71.929-540 – Brasília - DF

Telefone: (61) 3353.7071

Fax: (61) 3352.1472

E-mail: presi@metro.df.gov.br

Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 988 / 2008.

Folha Nº 163 BIA

João Carlos Maldini Quijano

Subsecretário de Captação de Recursos da Secretaria de Estado de Planejamento e Gestão do Distrito Federal

Endereço: Anexo do Palácio do Buriti – sala 601

Cep – 70.705-900 – Brasília - DF

Telefone: (61) 3966.6104/3966.6133

Fax: (61) 3323.8268

E-mail: quijano@terra.com.br



Processo 1897/0802/GAS

MINISTÉRIO DA FAZENDA



TESOURO NACIONAL

Ofício nº 6789/2008/COREM/STN

Brasília, 23 de junho de 2008.

A Sua Excelência o Senhor
JOSÉ ROBERTO ARRUDA
Governador do Distrito Federal
Anexo do Palácio do Buriti – 6º andar – Sala 604
70075-900 - Brasília – DF

Setor Protocolo Legislativo
PL Nº 908 / 2008.
Folha Nº 164 BTA.

Assunto: **Encaminhamento do Programa de Reestruturação e Ajuste Fiscal (Programa) do Distrito Federal referente ao período 2008-2010.**

Senhor Governador,

1. Em consonância com os termos da Cláusula décima-quinta do Contrato de Confissão, Promessa de Assunção, Consolidação e Refinanciamento de Dívidas, STN/COAFI nº 003/99, de 29 de julho de 1999, encaminho a Vossa Excelência o Programa referente ao período 2008-2010.

Respeitosamente,

Arno H. Augustini
ARNO HUGO AUGUSTIN FILHO
Secretário do Tesouro Nacional

NSGD/UAG/SEG
Recebido em 30 / 06 / 08
Às 11:00 h.
[Assinatura]
Rubrica 70.069-6
Matrícula

GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL

Setor Protocolo Legislativo
PL Nº 988 / 2008.
Folha Nº 165 BFA

**PROGRAMA DE REESTRUTURAÇÃO E AJUSTE FISCAL
DO DISTRITO FEDERAL**

PERÍODO 2008-2010

**LEI Nº 9.496/97
RESOLUÇÃO DO SENADO FEDERAL Nº 68/99
CONTRATO Nº 003/99 STN/COAFI, DE 29/07/99
ENTRE A UNIÃO E O DISTRITO FEDERAL**

BRASÍLIA- DF 10 DE JUNHO DE 2008

PROGRAMA DE REESTRUTURAÇÃO E AJUSTE FISCAL DO DISTRITO FEDERAL

Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 908 / 2008.

Folha Nº 166 BIA

APRESENTAÇÃO

1. Este documento apresenta a oitava revisão do Programa de Reestruturação e Ajuste Fiscal (Programa) do Distrito Federal (DF), parte integrante do Contrato nº 003/99 STN/COAFI (Contrato), de 29 de julho de 1999, firmado com a União, no âmbito da Lei nº 9.496/97 e da Resolução do Senado Federal nº 68/99. O Programa dá cumprimento ao disposto na cláusula décima-quinta do referido Contrato. Consoante o caráter rotativo do Programa, a presente revisão contempla metas, compromissos e ações relativos ao período de 2008 a 2010.
2. Na seção 1 é apresentado diagnóstico sucinto da situação econômico-financeira do DF; na seção 2 são definidos os objetivos e a estratégia do ajuste fiscal proposto pelo DF; na seção 3 são apresentados metas e compromissos estabelecidos pelo DF em conformidade com o artigo 2º da Lei nº 9.496/97, modificado pelo artigo 5º da Lei nº 10.195/01 e, quando necessário, ações; na seção 4 é definida a sistemática geral de acompanhamento do Programa e de verificação e revisão das metas e compromissos.
3. Compõem ainda o presente documento:
 - Anexo I – Planilha Gerencial;
 - Anexo II – Demonstrativo da Receita e da Despesa;
 - Anexo III – Demonstrativo da Receita Líquida Real;
 - Anexo IV – Demonstrativo da Relação Dívida Financeira / Receita Líquida Real;
 - Anexo V – Demonstrativo das Operações de Crédito – Discriminação e Montantes Totais;
 - Termo de Entendimento Técnico (TET) entre o Distrito Federal e a Secretaria do Tesouro Nacional (STN); e
 - Avaliação da STN sobre a Situação Financeira do Distrito Federal.

1. SITUAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA DO DISTRITO FEDERAL

4. A execução orçamentária e financeira que precedeu o atual governo havia levado a um enfraquecimento da situação fiscal do DF ao final de 2006¹, a exemplo do reduzido saldo apresentado na conta única do Tesouro (R\$ 10 milhões) e dos passivos contingentes que sequer tinham sido empenhados ou contabilizados pelos órgãos executores (a estimativa preliminar de tais passivos era de R\$ 750 milhões, tendo sido apurado, reconhecido e pago de acordo com critérios definidos por Decreto, o montante de R\$ 450 milhões, dos quais R\$ 371 milhões no âmbito do Poder Executivo). Além disso, o orçamento aprovado para execução em 2007 afigurava-se totalmente inexecutável, com receitas superiores em cerca de R\$ 1,68 bilhão e estrutura de dispêndios de difícil execução, com dotação da despesa de Pessoal e Encargos (principal despesa do DF) inferior à estimativa real para o ano, autorizando despesas correntes e investimentos em volume superior à real capacidade de pagamento.
5. A relação despesa com pessoal / receita corrente líquida cresceu rapidamente entre 2004 e 2006 (39,3%, 43,8% e 49,7%, respectivamente), tendo contribuído, ao final de 2006, para o resultado primário deficitário de R\$ 58 milhões, confirmando a trajetória de queda que este indicador vinha apresentando desde 2004. O Tribunal de Contas (TCDF) suspendeu a concessão de certidão negativa com base no art. 37, inciso IV, da Lei de Responsabilidade Fiscal (LRF). Ocorreu, também, um acúmulo crescente de pendências fiscais em vários órgãos e cadastros, dentre os quais: CAUC/CEF, STN/MF, INSS/SRF, comprometendo sobremaneira as contas públicas para os anos seguintes. A atual administração herdou uma situação fiduciária e de liquidez debilitada, exigindo do novo governo reformas institucionais drásticas e mudança de rumo na política fiscal do DF.
6. O atual Governo iniciou sua administração comprometido com o ajuste das contas públicas, focalizando suas ações na racionalização dos gastos de custeio da administração e no rigor da arrecadação, com vistas a gerar espaço fiscal necessário para: (i) equacionar a questão do elevado passivo contingente herdado; (ii) concluir obras em andamento e retomar investimentos prioritários na infra-estrutura deteriorada; (iii) assegurar a provisão de níveis mínimos dos serviços públicos essenciais (saúde, educação, segurança e meio ambiente); e (iv) reconstituir uma reserva de liquidez compatível com uma administração financeira responsável. Nesse sentido, elaborou-se uma programação financeira para 2007 que fundamentalmente contingenciou os dispêndios ao nível da receita reestimada do ano. Além disso, adotou-se um conjunto de reformas estruturais, com impactos esperados no curto, médio e longo prazos, incluindo a reorganização e modernização do aparato de planejamento, execução e controle financeiro do DF.
7. Com essa perspectiva, no seu primeiro ano de gestão, o Governo do DF diminuiu significativamente o número de Secretarias de Estado, desqualificou o Instituto Candango de Solidariedade como prestador de serviços, cortou despesas com pessoal terceirizado, reduziu o preenchimento dos cargos em comissão, eliminou as pendências fiscais herdadas no CAUC/CADIM/CEF, e no INSS/SRF, por meio de monitoramento permanente da Secretaria de Estado da Fazenda junto aos órgãos devedores e inscritos nestes cadastros, criou a Subsecretaria do Tesouro do DF, contingenciou o orçamento² e decretou uma programação financeira mais realista para 2007.³

¹ Veja o "RELATÓRIO DE GESTÃO FISCAL" do Governo do Distrito Federal referente ao 3º quadrimestre de 2006 apresentado à Câmara Legislativa do DF em março de 2007: www.sefp.df.gov.br

² Dos R\$ 10 bilhões da Lei mais créditos, para a estimativa de R\$ 8,3 bilhões. Com a programação, os Investimentos foram contingenciados em 77% e as Outras Despesas Correntes (exclusive pessoal, juros, amortizações e de execução legal) em 30%. Veja o "Relatório de Gestão Fiscal referente ao 1º Quadrimestre de 2007", apresentado à Câmara Legislativa do DF em 27 de junho de 2007: www.sefp.df.gov.br

³ Decreto nº 27.905 e Portaria Conjunta SEF/SEPLAG nº 5, de 26/04/2007 e 04/05/2007, respectivamente.

8. Nesse contexto, eliminou-se a chamada “solicitação de cota financeira” do processo de execução financeira do Tesouro, devolveu-se a autoridade e responsabilidade sobre a priorização de gastos aos titulares dos órgãos (observados os limites preestabelecidos de empenhos anuais e trimestrais). Na distribuição dos limites de empenho por órgão foram preservados os recursos necessários para a cobertura das despesas legais de execução obrigatória, das obrigações contratuais e financeiras (inclusive pessoal, juros e amortizações), as áreas prioritárias (educação, saúde e investimentos inacabados), as despesas de exercícios anteriores⁴ e os restos a pagar de 2006, bem como a formação de uma reserva mínima de liquidez⁵.
9. Além disso, a Secretaria de Estado de Fazenda, em parceria com a Corregedoria-Geral, monitorou os gastos relativos aos órgãos distritais, durante o exercício de 2007, de modo a evitar a geração de passivos contingentes para serem pagos como despesas de exercícios anteriores, expurgando a cultura de realização de despesas sem prévio empenho. A Lei de Diretrizes Orçamentárias (LDO), para o ano de 2008, definiu critérios para o reconhecimento de dívidas como despesas de exercícios anteriores (artigo 8º, Lei nº 4.008 de 30 de agosto de 2007).
10. Cabe ressaltar que os resultados de curto prazo das reformas implementadas repercutiram de forma altamente positiva para a melhoria de governança do DF no ano que passou. Com o equacionamento do passivo contingente junto a fornecedores e a adoção de mecanismos que impõem rígido controle dos processos licitatórios e na administração do fluxo de caixa, o TCDF expediu, em 2007, certidão negativa referente à correição das contas do DF.
11. Durante o exercício de 2007, a receita foi acompanhada mensalmente e após sua reestimativa apontar para um aumento de R\$ 157 milhões, o DF decretou uma reprogramação financeira a partir de 1º de outubro de 2007⁶, visando atender à necessidade de ajustes adicionais na estrutura dos dispêndios e ampliando, proporcionalmente ao aumento da receita, os limites dos Poderes Executivo e Legislativo.
12. Com a adoção dessas medidas, ao final de 2007, o Governo reduziu em 9% os gastos de custeio e manutenção, no âmbito do Executivo, investiu R\$ 669 milhões, mantendo o mesmo nível de 2006 (R\$ 679 milhões), aumentou o saldo da conta única do Tesouro de R\$ 10 milhões em 31/12/2006 para R\$ 671 milhões em 31/12/2007, recompondo, portanto, a disponibilidade financeira do Tesouro para o cumprimento dos correspondentes Restos a Pagar.
13. Ao final de 2007, a receita bruta do DF, desconsideradas as receitas do Fundo Constitucional, atingiu R\$ 8,2 bilhões, 4,99% superior à do ano anterior (R\$ 7,4 bilhões), em termos reais com base no IGP-DI. Em 2006, este crescimento foi da ordem de 14,09% e em 2005 (R\$ 6,4 bilhões) de 9,84%, sendo as receitas de arrecadação própria, durante o triênio, o item de maior representatividade.
14. As receitas de arrecadação própria do DF obtiveram crescimento real em torno de 9%, 12% e 4% nos anos de 2005, 2006 e 2007, respectivamente. Em 2007, o ICMS apresentou crescimento real de 2,2%, considerando o expurgo da base de comparação das receitas extraordinárias do REFAZ II e do Convênio ICMS nº 72/06 ocorridas em 2006. O IPVA também apresentou desempenho real favorável da ordem de 11,5% em 2007, decorrente do aumento na frota de veículos.

⁴ Estabeleceu-se um limite de R\$ 300 milhões para pagamento de dívidas com fornecedores privados referentes ao exercício de 2006. Condiçãou-se que o reconhecimento dessas dívidas deveria ser submetido à verificação da Corregedoria Geral do DF antes que o respectivo pagamento, caso a caso, fosse feito. Além disso, dos valores originalmente reconhecidos negociou-se com os credores descontos escalonados por tamanho de dívida: até R\$ 200 mil o pagamento foi feito integralmente de uma só vez; acima de R\$ 200 mil até R\$ 1 milhão o desconto padrão foi de 10% em duas parcelas; acima de R\$ 1 milhão até R\$ 10 milhões o desconto padrão foi de 20% em 4 parcelas; e acima de R\$ 10 milhões o desconto foi de 30% em 6 parcelas (Decreto 27.959 de 17 de maio de 2007).

⁵ Que foram de aproximadamente 4% da receita total reestimada (R\$ 300 milhões).

⁶ Decreto nº 28.315 e Portaria Conjunta nº 10 de 28 de setembro de 2007 e 10 de outubro de 2007, respectivamente.

15. As receitas de transferências, em 2007, alcançaram R\$ 1,9 bilhão, contra R\$ 1,7 bilhão em 2006 e R\$ 1,4 bilhão em 2005, mantendo a representação média no triênio em torno de 22,77% da Receita Bruta do DF.
16. A relação Despesa de Pessoal / Receita Corrente Líquida (do Programa), fontes tesouro, apresentou-se em 47,66% no ano de 2007, contra 49,67% em 2006 e 43,75% em 2005.
17. Ao final de 2007, o estoque da Dívida Financeira do DF era de R\$ 1,7 bilhão e sua Receita Líquida Real, a preços de dezembro do mesmo ano, alcançou R\$ 7,8 bilhões. Este estoque representou uma relação Dívida Financeira / Receita Líquida Real (RLR) anual de 0,22.
18. Dando continuidade ao processo de ajustamento fiscal do DF, o atual governo propõe uma revisão do Programa para o triênio 2008-2010 com base nas novas projeções de receitas, despesas e operações de créditos constantes dos apêndices estatísticos (Anexos I a V). Essas projeções refletem o programa de ações do atual governo e tem como princípio fundamental a consecução da sustentabilidade financeira do DF. O Programa proposto guarda consonância com os atuais instrumentos de planejamento e controle orçamentário-financeiro do DF: Programação Financeira para o ano, a LDO, a Lei Orçamentária Anual (LOA), e o Plano Plurianual (PPA).

2. OBJETIVOS E ESTRATÉGIA

19. Os esforços de ajuste fiscal e financeiro desenvolvidos pelo DF são movidos pelo objetivo de assegurar um atendimento adequado das demandas da população, ao mesmo tempo em que contribuem para a manutenção do equilíbrio macroeconômico do país. Nesse sentido, o DF dará seqüência ao Programa iniciado em 1999 por meio do cumprimento das metas ou compromissos e da implementação das ações, todos definidos na seção 3 deste documento.
20. O Programa, parte integrante do Contrato de Renegociação da Dívida do DF com a União, pretende viabilizar a sustentação fiscal e financeira distrital em bases permanentes. Assim, enquanto vigorar o Contrato, a intensidade do ajuste fiscal requerido terá como fundamento a estratégia escolhida pelo Governo do DF e as ações específicas dela decorrentes serão direcionadas para a obtenção de resultados primários suficientes para, em conjunto com as demais fontes de financiamento, possibilitar a cobertura do serviço da dívida, sem acúmulo de atrasos / deficiências.

3. METAS OU COMPROMISSOS

META 1 ⇒ RELAÇÃO DÍVIDA FINANCEIRA / RECEITA LÍQUIDA REAL

21. A meta 1 do Programa, que resulta dos termos acertados com a União, segundo o refinanciamento de dívidas ao amparo da Lei nº 9.496/97, é a manutenção da dívida financeira total do DF (D) em valor não superior ao de sua receita líquida real (RLR) anual, enquanto o DF não liquidar o referido refinanciamento.
22. A trajetória inferior considera o estoque das dívidas suportadas pelo Tesouro do DF, inclusive das que foram refinanciadas ao amparo da Lei nº 9.496/97, e os efeitos financeiros das operações de crédito em curso, na posição de 31 de dezembro de 2007. A trajetória superior considera a dívida da trajetória inferior e os efeitos financeiros das operações de crédito a contratar referidas no Anexo V. A consideração de novas operações de crédito na trajetória superior do Programa **não significa anuência da STN**, já que as referidas operações deverão ser objeto de outras avaliações específicas, especialmente no que diz respeito aos requisitos para contratação e concessão de garantia da União.

META 2 ⇒ RESULTADO PRIMÁRIO

RESULTADO PRIMÁRIO EM R\$ MILHÕES		
2008	2009	2010
0	24	33

23. A meta 2 do Programa é a obtenção de resultados primários, conforme acima especificados. No caso de eventual frustração de alguma receita, o DF se compromete a adotar as medidas necessárias em termos de aumento de outras receitas e/ou diminuição de despesas, prioritariamente de custeio, de forma a alcançar os resultados primários estabelecidos. E, na eventualidade de não conseguir realizá-los, o DF se compromete a não gerar atrasos/deficiências em cada exercício do triênio.

META 3 ⇒ DESPESAS COM FUNCIONALISMO PÚBLICO

24. A meta 3 do Programa consiste em limitar as despesas com pessoal a 60% da receita corrente líquida (RCL), segundo os conceitos expressos no TET. Conforme contido no Anexo I, as projeções de comprometimento da RCL com despesas de pessoal serão de 54,69%, 52,95% e 51,38% em 2008, 2009 e 2010, respectivamente.
25. Na eventualidade desses percentuais serem ultrapassados, mesmo que inferiores a 60% da RCL, o Estado buscará os ajustes pertinentes nas demais despesas e nas receitas, de forma a manter os resultados definidos na meta 2.
26. Para efeitos de cálculos desses indicadores, foram desconsideradas as previsões de despesas custeadas com o Fundo Constitucional do Distrito Federal (FCDF).

META 4 ⇒ RECEITAS DE ARRECADAÇÃO PRÓPRIA

RECEITAS DE ARRECADAÇÃO PRÓPRIA EM R\$ MILHÕES		
2008	2009	2010
7.226	7.891	8.604

27. A meta 4 do Programa é alcançar os montantes de receitas de arrecadação própria indicados acima. Os valores estão expressos a preços correntes e consideram as projeções distritais para as receitas discriminadas no TET.
28. Com vistas à obtenção dos valores programados de receitas de arrecadação própria para os próximos três anos, o Governo do DF pretende:
- promover auditorias a partir do cruzamento de dados declarados pelos contribuintes sobre operações comerciais com aqueles informados por administradoras de cartão de crédito/débito e fornecedores estabelecidos fora do DF;
 - verificar a retidão dos registros constantes da memória dos equipamentos emissores de cupom fiscal de supermercados;
 - monitorar o recolhimento do ISS por instituições financeiras e de ensino;
 - proceder a diligências, especialmente em condomínios e assentamentos, com o fim de verificar a regularidade de inscrição no cadastro fiscal do DF e do uso de nota fiscal, de equipamentos emissores de cupom fiscal e de transferência eletrônica de fundos;
 - desenvolver projetos de ações fiscais integradas com a Receita Federal do Brasil (RFB), com acesso às informações prestadas pelas administradoras de cartão de crédito/débito à RFB;
 - implantar o manifesto de carga eletrônica para mercadorias em trânsito, o que permitirá a criação de banco de dados para subsidiar a programação de auditorias em estabelecimentos;
 - edificar unidades de apoio à fiscalização de mercadorias em trânsito nas regiões dos postos fiscais da BR-040 e BR-060;
 - adequar a infra-estrutura de postos fiscais e adquirir equipamentos de apoio à fiscalização de mercadorias em trânsito;
 - realizar concurso público para o provimento de cargos na auditoria tributária;
 - promover a capacitação dos agentes da fiscalização tributária;
 - monitorar a entrega das informações econômico-fiscais pelos contribuintes do ICMS e do ISS com o fim de efetuar a cobrança administrativa de valores declarados e não recolhidos;
 - implantar o sistema de cadastro sincronizado no DF;
 - realizar a cobrança administrativa de débitos tributários, inclusive os valores em dívida ativa não ajuizados;
 - atualizar o cadastro imobiliário no que se refere à área construída e a natureza de ocupação dos imóveis coletivos;
 - implementar nova sistemática de elaboração e controle das pautas de valores do IPTU e do IPVA;
 - dar continuidade à revisão da legislação tributária;

- q) automatizar o controle dos beneficiários da isenção do ICMS sobre serviços de telecomunicações e energia elétrica;
- r) promover a vistoria de imóveis imunes e isentos;
- s) priorizar a distribuição/análise/julgamento dos processos do contencioso administrativo fiscal acima de R\$ 50 mil, bem como aqueles mais antigos, com o propósito de evitar a prescrição da ação penal; e
- t) aprimorar o sistema de acompanhamento de processos do contencioso administrativo fiscal de primeira instância (SGEJUC).

META 5 ⇒ REFORMA DO ESTADO, AJUSTE PATRIMONIAL E ALIENAÇÃO DE ATIVOS

29. A meta 5 do Programa é alcançar os seguintes compromissos:
- a. Manter estrutura técnico-institucional de acompanhamento de empresas estatais dependentes;
 - b. Manter estrutura técnico-institucional de acompanhamento do Programa, com a participação de integrantes da Secretaria de Estado da Fazenda;
 - c. Manter atualizado o Sistema de Coleta de Dados Contábeis (SISTN), junto à Caixa Econômica Federal, de acordo com os normativos vigentes;
 - d. Encaminhar à STN, até o dia 31 de maio de cada ano, relatório da execução do Programa relativo ao exercício anterior, contendo análise detalhada do cumprimento ou descumprimento de cada meta ou compromisso, bem como as ações executadas; e
 - e. Limitar, em cada exercício do triênio, as outras despesas correntes ao percentual da RLR realizado em 2007, de 38,80%.

META 6 ⇒ DESPESAS DE INVESTIMENTOS

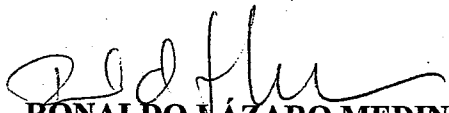
DESPESAS DE INVESTIMENTOS / RECEITA LÍQUIDA REAL EM %		
2008	2009	2010
13,53	17,18	20,02


- 30. A meta 6 do Programa consiste em limitar as despesas de investimentos e inversões aos percentuais da RLR indicados acima.
- 31. Em caso de uma eventual frustração das fontes de financiamento, o DF buscará os ajustes pertinentes em suas despesas, de forma a manter os resultados definidos na meta 2.

4. SISTEMÁTICA DE ACOMPANHAMENTO DO PROGRAMA E DE VERIFICAÇÃO E REVISÃO DAS METAS OU COMPROMISSOS

32. Durante a vigência do Contrato, o Programa será elaborado para o período de três anos e terá caráter rotativo, devendo o DF manter interlocução com a STN por meio de, entre outros:
 - a. missões técnicas da STN; e
 - b. remessa tempestiva de dados, informações e documentos discriminados no TET.
33. A avaliação do cumprimento de metas e compromissos estabelecidos no Programa será efetuada anualmente. Até o dia 31 de maio de cada ano o DF encaminhará à STN relatório da execução do Programa relativo ao exercício anterior, contendo análise detalhada do cumprimento ou descumprimento de cada meta ou compromisso, bem como das ações executadas.
34. No segundo exercício do Programa em vigor, o DF poderá manifestar interesse em não revisá-lo. Caso contrário, deverá apresentar até 31 de maio proposta preliminar de metas e compromissos para o triênio 2009-2011, devendo-se iniciar as negociações pertinentes entre as partes. Se até 31 de outubro de 2009 não for concluída a revisão do Programa, entende-se que há plena concordância das partes com a manutenção do Programa vigente.
35. No último exercício do Programa em vigor, o DF deverá apresentar até 31 de maio proposta preliminar de metas e compromissos para o triênio 2010-2012. O Programa resultante deverá expressar a continuidade do processo de reestruturação e ajuste fiscal do DF. O DF entende que a não revisão do Programa equivale ao descumprimento de seis metas, implicando o apenamento segundo os termos da Medida Provisória nº 2.192-70, de 24 de agosto de 2001, com redação dada pela Lei nº 10.661, de 22 de abril de 2003.
36. O DF entende que o não cumprimento das metas e compromissos o sujeitará às sanções previstas na Cláusula Vigésima-Sexta, incluída no Contrato pela Cláusula Segunda do Terceiro Termo Aditivo de Rerratificação ao Contrato, firmado sob a égide da Medida Provisória nº 2.192-70, de 24 de agosto de 2001, com redação dada pela Lei nº 10.661, de 22 de abril de 2003.
37. O DF autoriza a STN a divulgar, inclusive em meios eletrônicos de acesso público, os dados e informações relativos ao Programa, consoante o que dispõe o § 1º do art. 1º da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000.
38. Esse é o Programa de Reestruturação e de Ajuste Fiscal que o Governador do Distrito Federal subscreve em cumprimento ao parágrafo terceiro do artigo primeiro da Lei nº 9.496, de 11 de setembro de 1997. O comprometimento com as metas e compromissos considerados neste Programa não desobriga o DF de cumprir a legislação e as regulamentações existentes.

Brasília-DF, 10 de junho de 2008.


RONALDO LAZARO MEDINA
Secretário de Estado de Fazenda


JOSÉ ROBERTO ARRUDA
Governador do Distrito Federal

PROGRAMA DE REESTRUTURAÇÃO E AJUSTE FISCAL
ANEXO I - PLANILHA GERENCIAL

Sector Protocolo Legislativo
PL Nº 988 / 2008
Folha Nº 175 BMA

ESTADO: DISTRITO FEDERAL

2005 A 2007: REALIZADO

2008 A 2010: PROJETADO

DISCRIMINAÇÃO	R\$ MILHÕES						% RECEITA LÍQUIDA REAL					
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2005	2006	2007	2008	2009	2010
I - RECEITA BRUTA	6.415	7.445	8.214	9.540	10.458	11.410	112,76	112,15	111,16	111,40	111,18	111,02
Receitas de Transferências	1.392	1.704	1.948	2.315	2.567	2.807	24,48	25,67	26,36	27,03	27,29	27,31
FPE	207	229	266	305	323	357	3,63	3,45	3,60	3,56	3,44	3,47
Outras	1.186	1.475	1.683	2.010	2.244	2.450	20,84	22,23	22,77	23,46	23,85	23,84
Receitas de Arrecadação Própria	5.022	5.741	6.266	7.226	7.891	8.604	88,28	86,48	84,79	84,37	83,89	83,71
ICMS	2.907	3.290	3.434	3.772	4.146	4.551	51,09	49,57	46,47	44,04	44,07	44,28
Outras	2.116	2.450	2.832	3.454	3.745	4.053	37,19	36,91	38,33	40,33	39,81	39,44
II - DESPESA COM TRANSF A MUNICÍPIOS	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
III - RECEITA LÍQUIDA (I - II)	6.415	7.445	8.214	9.540	10.458	11.410	112,76	112,15	111,16	111,40	111,18	111,02
IV - DESPESA NÃO FINANCEIRA	6.321	7.503	7.658	9.540	10.434	11.377	111,11	113,03	103,63	111,39	110,92	110,70
Pessoal	2.802	3.688	3.941	5.208	5.527	5.852	49,26	55,55	53,34	60,81	58,75	56,94
Executivo (Adm Direta)	1.413	1.957	2.250	3.193	3.406	3.632	24,83	29,48	30,44	37,28	36,21	35,34
Executivo (Adm Indireta)	315	365	382	442	461	480	5,54	5,50	5,17	5,16	4,90	4,67
Demais Poderes	194	231	248	288	301	313	3,41	3,47	3,36	3,36	3,19	3,04
Inativos e Pensionistas	603	702	796	927	975	1.020	10,59	10,58	10,77	10,82	10,36	9,92
Outras	278	433	266	359	384	407	4,88	6,52	3,60	4,19	4,08	3,96
OCC	3.519	3.816	3.717	4.332	4.907	5.525	61,85	57,48	50,29	50,59	52,17	53,76
Investimentos	625	679	669	1.092	1.506	1.948	10,98	10,23	9,05	12,75	16,01	18,95
Inversões	140	124	82	66	110	110	2,46	1,86	1,11	0,77	1,17	1,07
Outras Despesas Correntes	2.754	3.013	2.867	3.068	3.180	3.352	48,41	45,38	38,80	35,82	33,81	32,62
Sentenças Judiciais	0	0	98	106	111	115	0,00	0,00	1,33	1,24	1,18	1,12
V - RESULTADO PRIMÁRIO (III - IV)	94	(58)	556	0	24	33	1,65	(0,88)	7,53	0,00	0,25	0,32
VI - Juros da dívida (líquido devido)	54	56	15	9	41	73	0,95	0,84	0,20	0,11	0,44	0,71
Intralimite	68	66	66	65	68	68	1,19	0,99	0,89	0,76	0,72	0,66
Extralimite (deduzidas de Rec Financeiras)	(14)	(10)	(51)	(56)	(26)	5	(0,24)	(0,15)	(0,69)	(0,65)	(0,28)	0,05
VII - Necessidade Financiamento Líquida (-V + VI)	(40)	114	(541)	9	17	40	(0,70)	1,72	(7,33)	0,10	0,19	0,39
VIII - Amortizações de Dívida	70	77	90	99	107	129	1,23	1,16	1,22	1,15	1,14	1,26
Intralimite	33	33	33	35	38	42	0,58	0,49	0,45	0,41	0,41	0,41
Extralimite	37	45	57	64	69	87	0,65	0,67	0,77	0,74	0,73	0,85
Conta gráfica	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Financ Saneamento Bancos Estaduais	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Outras Amortizações	37	45	57	64	69	87	0,65	0,67	0,77	0,74	0,73	0,85
IX - Capitalização de Fundos Previdenciários	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
X - Nec Financ Bruta (VII + VIII + IX)	30	191	(451)	108	124	169	0,53	2,88	(6,11)	1,26	1,32	1,64
XI - Fontes de Financiamento	44	104	32	314	852	855	0,77	1,57	0,43	3,67	9,05	8,32
Alienação de Ativos	2	14	1	2	0	0	0,03	0,22	0,01	0,03	0,00	0,00
Operações de Crédito	42	90	31	312	852	855	0,74	1,35	0,42	3,64	9,05	8,32
Internas	30	58	3	153	100	31	0,53	0,88	0,04	1,79	1,06	0,30
d/q Financ Saneam Bcos Estaduais	0	0	0	0	0	0	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
Externas	12	31	29	159	752	824	0,22	0,47	0,39	1,86	7,99	8,02
XII - Atrasos/Deficiência (X - XI)	(14)	87	(484)	(207)	(727)	(686)	(0,24)	1,31	(6,54)	(2,41)	(7,73)	(6,68)
Serviço da Dívida Total (Bruto)	178	189	203	220	265	324	3,14	2,84	2,75	2,57	2,82	3,15
Receitas Financeiras	54	56	98	112	117	122	0,95	0,84	1,33	1,31	1,25	1,19
Serviço da Dívida Total (Líquido de Rec Financeiras)	124	133	105	108	148	202	2,18	2,00	1,42	1,26	1,58	1,97
Serviço da Dívida Intralimite	101	98	99	100	106	110	1,77	1,48	1,34	1,17	1,13	1,07
Serviço da Dívida Extralimite	23	35	6	8	42	93	0,41	0,52	0,08	0,09	0,45	0,90
Receita Líquida Real-RLR	5.689	6.638	7.390	8.564	9.407	10.278						
Receita Corrente Líquida (Fonte Tesouro)	6.404	7.426	8.270	9.522	10.438	11.390						
Despesa com Pessoal / RCL (Fonte Tesouro) %	43,75	49,67	47,66	54,69	52,95	51,38						
Despesa com Transf a Municípios / ICMS %	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00						
Resultado Primário/PIB %	0,00	(0,00)	0,02	0,00	0,00	0,00						
Serviço da Dívida Total (Bruto)/PIB %	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01	0,01						
Serviço da Dívida Total - Operações de Crédito/PIB %	0,01	0,00	0,01	(0,00)	(0,02)	(0,02)						
Serviço da Div. Total - Op. Crédito + Alienação/PIB %	0,00	0,00	0,01	(0,00)	(0,02)	(0,02)						

PROGRAMA DE REESTRUTURAÇÃO E AJUSTE FISCAL
ANEXO II - DEMONSTRATIVO DE RECEITA E DESPESA

Setor Protocolo Legislativo
PL Nº 988 / 2008
Folha Nº 176 BIA

ESTADO: DISTRITO FEDERAL

2005 A 2007: REALIZADO

2008 A 2010: PROJETADO

R\$ MILHÕES

DETALHAMENTO	2005	2006	2007	2008	2009	2010
1 RECEITA	6.512,8	7.605,0	8.344,7	9.966,6	11.426,7	12.387,4
2 RECEITA CORRENTE	6.404,2	7.425,5	8.269,7	9.521,6	10.438,5	11.390,2
3 RECEITA TRIBUTÁRIA	4.158,6	4.711,5	5.037,9	5.606,0	6.189,7	6.823,5
4 IMPOSTOS	4.085,6	4.622,5	4.935,7	5.490,7	6.062,0	6.682,2
5 IPVA	266,0	318,7	373,4	463,5	531,4	610,2
6 ICMS	2.906,6	3.290,4	3.433,8	3.771,5	4.145,9	4.550,8
7 ITCD	12,2	14,9	20,8	23,5	26,8	30,1
8 IPTU	235,9	257,6	276,6	360,0	402,7	449,4
9 ISS	555,3	607,8	642,8	658,4	718,2	781,4
10 Outros Impostos	109,6	133,1	188,4	213,8	237,0	260,3
11 TAXAS	73,0	89,0	102,2	115,3	127,7	141,3
12 CONTRIBUIÇÃO DE MELHORIA	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
13 RECEITA DE CONTRIBUIÇÕES	645,2	769,7	849,9	847,3	885,2	921,5
14 CONTRIBUIÇÕES SOCIAIS	577,0	689,4	767,1	744,8	778,1	810,1
15 Contribuição dos Segurados e Compensação do INSS	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
16 Outras Contribuições Sociais	577,0	689,4	767,1	744,8	778,1	810,1
17 CONTRIBUIÇÕES ECONÔMICAS	68,1	80,2	82,8	102,5	107,1	111,5
18 RECEITA PATRIMONIAL	69,8	75,3	133,9	150,7	157,4	163,9
19 Receitas Financeiras	54,1	55,8	98,1	112,1	117,1	121,9
20 Outras Receitas Patrimoniais	15,7	19,5	35,8	38,6	40,3	42,0
21 OUTRAS RECEITAS	7,3	8,0	9,7	157,3	164,3	171,1
22 TRANSFERÊNCIAS CORRENTES	1.339,3	1.656,0	1.927,4	2.209,5	2.457,1	2.692,5
23 TRANSFERÊNCIAS INTERGOVERNAMENTAIS	1.304,6	1.588,8	1.883,3	2.071,9	2.313,4	2.542,8
24 Transferências da União	1.304,6	1.588,8	1.883,3	2.071,9	2.313,4	2.542,8
25 Participação na Receita da União	863,9	1.095,7	1.330,8	1.483,9	1.665,8	1.833,5
26 Cota Parte do FPE	206,8	228,8	265,7	305,0	323,2	356,8
27 IRRF	631,8	841,2	1.036,2	1.152,4	1.313,6	1.445,0
28 Cota Parte do ITR	0,3	0,4	0,9	0,7	0,8	0,8
29 Cota Parte do IPI	0,7	1,2	2,0	3,0	3,2	3,6
30 Cota Parte da Intervenção no Domínio Econômico	24,2	24,1	26,0	22,8	25,0	27,3
31 Cota Parte sobre Operações de Crédito	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
32 Outras Transferências da União	440,7	493,2	552,4	588,1	647,6	709,4
33 Transferência Financeira LC 87/96	27,5	15,8	15,8	17,9	19,6	21,5
34 Compensação Financ pela Exploração de Recursos Naturais	1,3	1,4	1,8	0,5	0,5	0,6
35 d/q Cota Parte Royalties e FEP	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
36 Transferências do FNDE	98,9	123,5	131,5	134,7	147,8	161,5
37 Transferências do FNAS	0,0	0,0	7,1	8,4	9,2	10,1
38 Complementação da União ao FUNDEF/FUNDEB	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
39 Ganho líquido do FUNDEF/FUNDEB	0,0	0,0	9,6	0,0	0,0	0,0
40 Transferências de Recursos do SUS - Fundo a Fundo	238,8	289,2	296,9	303,2	332,6	383,6
41 Transferência Constitucional ao DF	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
42 Outras	74,1	83,3	89,7	123,4	137,8	152,1
43 Outras Transferências Intergovernamentais	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
44 TRANSFERÊNCIA DE CONVÊNIO	18,1	47,9	22,3	119,0	124,3	129,4
45 OUTRAS TRANSFERÊNCIAS	16,6	19,3	21,8	18,6	19,4	20,2
46 OUTRAS RECEITAS CORRENTES	184,0	205,0	311,0	550,8	584,7	617,7
47 MULTAS E JUROS DE MORA	44,4	63,8	55,3	191,0	199,5	207,7
48 INDENIZAÇÕES E RESTITUIÇÕES	5,0	11,9	15,8	116,8	122,0	127,0
49 RECEITA DA DÍVIDA ATIVA	96,6	88,2	124,8	110,9	125,1	139,3
50 RECEITAS DIVERSAS	37,9	41,0	115,1	132,1	138,0	143,7
51 RECEITA DE CAPITAL	108,5	179,5	74,9	445,0	988,2	997,2
52 OPERAÇÕES DE CRÉDITO	42,1	89,9	31,3	312,1	851,7	855,1
53 OPERAÇÕES DE CRÉDITO INTERNA	29,9	58,5	2,7	153,2	100,1	30,9
54 OPERAÇÕES DE CRÉDITO EXTERNA	12,2	31,4	28,6	158,9	751,5	824,2
55 ALIENAÇÃO DE BENS	1,7	14,3	0,8	2,2	0,0	0,0
56 AMORTIZAÇÃO DE EMPRÉSTIMOS	11,6	27,0	22,0	25,7	26,9	28,0
57 TRANSFERÊNCIAS DE CAPITAL	53,1	48,3	20,8	105,0	109,7	114,2
58 TRANSFERÊNCIAS INTERGOVERNAMENTAIS	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
59 TRANSFERÊNCIAS DE CONVÊNIO	53,1	48,3	20,8	105,0	109,7	114,2
60 OUTRAS TRANSFERÊNCIAS	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
61 OUTRAS RECEITAS DE CAPITAL	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0

PROGRAMA DE REESTRUTURAÇÃO E AJUSTE FISCAL
 ANEXO II - DEMONSTRATIVO DE RECEITA E DESPESA

ESTADO: DISTRITO FEDERAL
 2005 A 2007: REALIZADO
 2008 A 2010: PROJETADO
 R\$ MILHÕES

DETALHAMENTO	2005	2006	2007	2008	2009	2010
62 DESPESA	6.499,1	7.692,1	7.861,1	9.759,9	10.699,5	11.701,3
63 DESPESA CORRENTE	5.664,3	6.812,0	7.019,9	8.502,8	8.976,5	9.514,5
64 PESSOAL E ENCARGOS	2.931,6	3.778,1	4.207,1	5.404,0	5.732,0	6.065,7
65 Transferências	18,1	42,8	1,1	10,0	10,7	11,3
66 Aplicações Diretas	2.913,5	3.735,3	4.206,0	5.394,0	5.721,3	6.054,4
67 Vencimentos e Vantagens Fixas	1.921,6	2.553,0	2.879,6	3.922,0	4.168,1	4.425,2
68 Poder Executivo	1.412,6	1.957,3	2.249,6	3.192,9	3.406,3	3.632,2
69 Demais Poderes	194,0	230,6	248,2	287,6	300,5	312,8
70 Adm. Indireta	315,0	365,1	381,7	441,5	461,3	480,2
71 Aposentadorias e Reformas	463,0	533,4	592,7	668,0	697,9	726,5
72 Pensões	139,7	169,0	202,8	258,7	276,8	293,4
73 Obrigações Patronais	98,8	126,7	126,2	157,0	168,0	178,1
74 Sentenças Judiciais	0,0	0,0	96,4	104,9	109,6	114,0
75 Despesas de Exercícios Anteriores	86,5	76,3	147,9	53,6	56,0	58,3
76 Indenizações Restituições Trabalhistas	42,9	13,9	21,3	38,0	39,7	41,3
77 Outras	160,9	263,2	139,0	191,8	205,2	217,5
78 JUROS E ENCARGOS DA DÍVIDA	108,3	111,4	113,0	121,3	158,5	195,0
79 d/q Sentenças Judiciais	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
80 OUTRAS DESPESAS CORRENTES	2.624,4	2.922,5	2.699,8	2.977,5	3.086,0	3.253,8
81 Transferências à União	2,5	2,2	0,1	0,1	0,1	0,1
82 Transferências a Municípios	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
83 Distribuição de Receitas(Constitucional)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
84 Outras	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
85 Perda Líquida FUNDEF/FUNDEB	0,0	0,0	9,6	0,0	0,0	0,0
86 Outras Transferências	57,3	59,7	86,9	93,6	97,8	101,8
87 Aplicações Diretas	2.564,6	2.860,6	2.603,2	2.883,8	2.988,1	3.151,9
88 Material de Consumo	291,9	312,1	373,7	576,5	602,3	627,0
89 Outros Serviços de Terceiros	1.592,7	1.783,9	1.436,8	1.547,4	1.591,9	1.698,4
90 Locação de Mão-de-Obra	52,1	56,0	52,2	62,1	64,9	67,5
91 Sentenças Judiciais	0,0	0,0	1,8	1,2	1,3	1,3
92 Despesas de Exercícios Anteriores	258,3	266,9	272,0	66,0	69,0	71,8
93 Outras	369,6	441,6	466,8	630,6	658,8	685,8
94 DESPESAS DE CAPITAL	834,8	880,1	841,2	1.257,2	1.723,0	2.186,8
95 INVESTIMENTOS	624,7	679,3	669,1	1.092,3	1.506,0	1.947,6
96 Transf. à União	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
97 Transf. a Estados e DF	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
98 Transf. a Municípios	0,0	0,0	16,9	18,2	19,0	19,8
99 Contribuições(Constitucionais)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
100 Outras	0,0	0,0	16,9	18,2	19,0	19,8
101 Outras transferências	5,0	5,5	3,9	4,2	4,4	4,6
102 Aplicações Diretas	619,7	673,8	648,3	1.069,9	1.482,6	1.923,2
103 Obras e Instalações	524,9	564,6	579,3	983,2	1.392,1	1.829,0
104 Equipamentos e Material Permanente	42,1	43,0	51,0	82,5	86,2	89,7
105 Sentenças Judiciais	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
106 Outras	52,7	66,2	18,0	4,2	4,4	4,6
107 INVERSÕES	140,1	123,6	82,2	66,0	110,0	110,0
108 Transferências	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
109 Aplicações Diretas	140,1	123,6	82,2	66,0	110,0	110,0
110 Sentenças Judiciais	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
111 Aquisição de Imóveis	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
112 Aquisição de Títulos de Crédito	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
113 Constituição ou Aumento de Capital de Empresas	29,0	10,0	0,0	0,0	0,0	0,0
114 Concessão de Empréstimos e Financiamentos	103,0	111,1	82,2	66,0	110,0	110,0
115 Outras	8,2	2,5	0,0	0,0	0,0	0,0
116 AMORTIZAÇÃO DA DÍVIDA	70,0	77,3	89,9	98,9	107,0	129,2
117 d/q Sentenças Judiciais	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
118 RLR	5.688,9	6.638,4	7.390,0	8.564,2	9.406,6	10.277,5
119 Desp_SAN_SIST_FIN_BANCOS_excluída_da_Desp_Capital	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
120 SAN_DO_SIST_FINANC_BANCOS_Operação_de_Crédito	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
121 CAPITALIZAÇÃO_DO_FAP	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
122 FAP_EXTRAORÇAMENTÁRIO	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
123 PESSOAL_Adm. Indireta	315,0	365,1	381,7	441,5	461,3	480,2
124 PESSOAL_Poderes	194,0	230,6	248,2	287,6	300,5	312,8
125 PESSOAL_Legislativo	194,0	230,6	248,2	287,6	300,5	312,8
126 PESSOAL_Judiciário	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
127 Déficit Previdenciário	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
128 Transferencia Constitucional aos Municípios	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
129 Transf Volunt p/ atender Desp Capital (ñ lançadas em Convênios) (RLR)	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
130 Fundo de Combate a Pobreza - ICMS	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
131 Fundo de Combate a Pobreza.- Doações	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
132 Fundo de Combate a Pobreza - Outras	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
133 Recurso da Gestão Plena de Saúde (a ser excluído da RLR)	240,8	268,8	318,6	343,4	358,8	373,5
134 Recurso Receitas acessórias p/ o FUNDEF/FUNDEB (excluir da RLR)	13,7	13,9	23,2	25,0	26,2	27,2

#####

PROGRAMA DE REESTRUTURAÇÃO E AJUSTE FISCAL
 ANEXO III - DEMONSTRATIVO DA RECEITA LÍQUIDA REAL (LEI Nº 9496/97)

ESTADO: DISTRITO FEDERAL

2005 A 2007: REALIZADO

2008 A 2010: PROJETADO

R\$ MILHÕES

Acompanhamento						
DISCRIMINAÇÃO	2005	2006	2007	2008	2009	2010
RECEITA REALIZADA	6.513	7.605	8.345	9.967	11.427	12.387
(-) RECEITA DE FUNDEF	376	421	452	498	544	596
RECEITA REALIZADA LÍQUIDA	6.137	7.184	7.893	9.468	10.882	11.791
(-) RECEITA DE OPERAÇÕES DE CRÉDITO	42	90	31	312	852	855
(-) RECEITA DE ALIENAÇÃO DE BENS	2	14	1	2	0	0
(-) RECEITA DE TRANSFERÊNCIAS VOLUNTÁRIAS OU DE DOAÇÕES COM O FIM ESPECÍFICO DE ATENDER DESPESAS DE CAPITAL	53	48	21	105	110	114
(-) DESPESAS COM TRANSFERÊNCIAS A MUNICÍPIOS POR PARTICIPAÇÕES CONSTITUCIONAIS E LEGAIS	0	0	0	0	0	0
(-) GESTÃO PLENA DE SAÚDE	241	269	319	343	359	374
(+) (ICMS*0,15*0,75) (IPI*0,15*0,75), no ajuste estão considerados as receitas do município - NÃO TIRA OS 25%	(110)	(124)	(122)	(142)	(156)	(171)
(+) Ajustes_2	0	0	0	0	0	0
(+) Ganho Líquido com o FUNDEB	0	0	(10)	0	0	0
(+) Ajustes_4	0	0	0	0	0	0
RECEITA LÍQUIDA REAL (PREÇOS CORRENTES)	5.689	6.638	7.390	8.564	9.407	10.278
RECEITA LÍQUIDA REAL (PREÇOS DE DEZEMBRO DE 2007*)			7.752	8.331	8.759	9.193

PARA CADA EXERCÍCIO, A RECEITA LÍQUIDA REAL REFERE-SE AO PERÍODO DE JANEIRO A DEZEMBRO

*DEFLACIONAMENTO PELO IGP-DI

C:\DOC DÍVIDA 2008\PAF2008\PAF assinado 10.06.2008\DISTRITO_FEDERAL.xls

10/6/08 20:28

PROGRAMA DE REESTRUTURAÇÃO E AJUSTE FISCAL
 ANEXO IV - DEMONSTRATIVO DA RELAÇÃO DÍVIDA FINANCEIRA / RECEITA LÍQUIDA REAL

DISTRITO FEDERAL

2007 : REALIZADO

2008 A 2010: PROJEÇÕES

R\$ 1,00 DE DEZEMBRO DE 2007

ACOMPANHAMENTO

DISCRIMINAÇÃO	2007	2008	2009	2010
1 DÍVIDA FUNDADA TOTAL (1.1 + 1.2)	1.676.782.799	1.980.635.007	2.674.048.125	3.323.335.620
1.1 ADM DIRETA - DÍVIDA FUNDADA (1.1.1 + 1.1.2)	1.676.782.799	1.909.949.839	2.613.672.467	3.272.566.520
1.1.1 CONTRATUAL	1.676.782.799	1.909.949.839	2.613.672.467	3.272.566.520
Interna	1.404.529.380	1.512.447.265	1.545.013.475	1.499.949.643
DÍVIDAS COM A UNIÃO	1.404.529.380	1.502.447.265	1.525.013.475	1.469.949.643
BIB	0	0	0	0
Clube de Paris	0	0	0	0
DMLP	0	0	0	0
Lei nº 7976/89	0	0	0	0
Parcelamento FGTS até 31.03.1996	0	0	0	0
Parcelamento FGTS após 31.03.1996	0	0	0	0
Parcelamento INSS até 01.12.1992	0	0	0	0
Parcelamento INSS após 01.12.1992	1.790.434	995.000	497.500	0
Lei nº 8727/93	0	0	0	0
Lei nº 9496/97	1.002.676.035	993.638.796	968.395.732	941.595.730
Principal	1.002.676.035	993.638.796	968.395.732	941.595.730
PROES Extralimite	0	0	0	0
Conta Gráfica Estoque	0	0	0	0
PROES Intralimite	0	0	0	0
Precatórios	0	0	0	0
CEF	247.517.879	385.928.572	464.895.482	467.789.287
Parcelamento PIS/PASEP	0	0	0	0
Banco do Brasil	876.888	767.277	657.666	548.055
BNDES	138.561.838	109.390.925	80.220.012	51.049.098
Outros Bancos Federais	0	0	0	0
Demais dívidas com a União	13.106.306	11.726.695	10.347.084	8.967.472
OUTRAS DÍVIDAS CONTRATUAIS	0	10.000.000	20.000.000	30.000.000
com Bancos Estaduais	0	0	0	0
com Bancos Privados	0	0	0	0
Demais	0	10.000.000	20.000.000	30.000.000
Externa	272.253.419	397.502.574	1.068.658.992	1.772.616.876
Sem Aval do Tesouro Nacional	0	0	0	0
Com Aval do Tesouro Nacional até 30.09.1991	73.617.960	63.101.109	52.584.257	42.067.406
Com Aval do Tesouro Nacional após 30.09.1991	198.635.459	334.401.465	1.016.074.734	1.730.549.471
1.1.2 MOBILIÁRIA	0	0	0	0
1.2 ADM INDIRETA - CUSTEADA (FONTE TESOURO)	0	70.685.168	60.375.658	50.769.100
2 SALDO DAS OPERAÇÕES DE CRÉDITO A CONTRATAR (d)	0	91.946.660	781.741.300	1.509.402.000
Internas	0	0	18.000.000	36.000.000
Externas	0	91.946.660	763.741.300	1.473.402.000
3 DÍVIDA FINANCEIRA				
Exclusive Operações de Crédito A Contratar(1- 2)	1.676.782.799	1.888.688.347	1.892.306.825	1.813.933.620
Inclusive Operações de Crédito A Contratar(1)	1.676.782.799	1.980.635.007	2.674.048.125	3.323.335.620
4 RECEITA LÍQUIDA REAL CORRIGIDA	7.751.701.719	8.331.405.003	8.758.904.765	9.192.747.876
5 RELAÇÃO DÍVIDA FINANCEIRA / RLR CORRIGIDA				
Exclusive Operações de Crédito A Contratar	0,22	0,23	0,22	0,20
Inclusive Operações de Crédito A Contratar	0,22	0,24	0,31	0,36

PROGRAMA DE REESTRUTURAÇÃO E AJUSTE FISCAL
ANEXO V - DEMONSTRATIVO DAS OPERAÇÕES DE CRÉDITO
MONTANTES TOTAIS

Estado: DF
 Em R\$ Mil de 31/12/2007

CLASSIFICAÇÃO	DISCRIMINAÇÃO	2008	2009	2010	2011	2012	TOTAL
TOTAL		303.624,66	793.045,14	764.811,20	351.609,43	4.422,77	2.217.513,19
1.X.X	Tesouro Estadual	303.624,66	793.045,14	764.811,20	351.609,43	4.422,77	2.217.513,19
2.X.X	Outras Entidades do Estado, serviço do Tesouro Estadual						
3.X.X	Outras Entidades do Estado, serviço das próprias						
X.1.X	Externas	154.553,66	699.797,14	737.211,20	272.203,43	4.422,77	1.868.188,19
X.2.X	Internas	149.071,00	93.248,00	27.600,00	79.406,00		349.325,00
X.X.1	A Contratar, Excepcionalizadas R. SF n° 43/01	30.000,00	139.360,00	155.762,00	6.000,00	4.422,77	335.544,77
X.X.2	A Contratar, não Excepcionalizadas R. SF n° 43/01	51.946,66	159.087,64	166.976,70	51.364,43		429.375,43
X.X.3	Em Execução	211.678,00	103.250,50	37.150,50	43.406,00		395.485,00
X.X.4	A Contratar, não excepcionalizadas pela R. SF 43/01 e pela R. BACEN 3.551/08	10.000,00	391.347,00	404.922,00	250.839,00		1.057.108,00
1.1.1	Tesouro Estadual, Externas, A Contratar, Excepcionalizadas R. SF n° 43/01	30.000,00	139.360,00	155.762,00	6.000,00	4.422,77	335.544,77
1.1.2	Tesouro Estadual, Externas, A Contratar, não Excepcionalizadas R. SF n° 43/01	51.946,66	159.087,64	166.976,70	51.364,43		429.375,43
1.1.3	Tesouro Estadual, Externas, Em Execução	62.607,00	28.002,50	27.550,50			118.160,00
1.1.4	Tesouro Estadual, Externas, A Contratar, não excepcionalizadas pela R. SF 43/01 e pela R. BACEN 3.551/08	10.000,00	373.347,00	386.922,00	214.839,00		985.108,00
1.2.3	Tesouro Estadual, Internas, Em Execução	149.071,00	75.248,00	9.600,00	43.406,00		277.325,00
1.2.4	Tesouro Estadual, Internas, A Contratar, não excepcionalizadas pela R. SF 43/01 e pela R. BACEN 3.551/08		18.000,00	18.000,00	36.000,00		72.000,00

g

Setor Protocolo Legislativo
PL Nº 988 / 2008.
 Folha Nº 180 DIA

10/06/2008 19:14

PROGRAMA DE REESTRUTURAÇÃO E AJUSTE FISCAL
ANEXO V - DEMONSTRATIVO DAS OPERAÇÕES DE CRÉDITO
DISCRIMINAÇÃO DAS OPERAÇÕES DE CRÉDITO

Estado: DF
 Em R\$ Mil de 31/12/2007

Classificação	Contrato	Entidade Financeira	2008	2009	2010	2011	2012	Total
1.1.1	BID - PROGRAMA DE TRANSPORTES URBANOS DO DF	BID	30.000,00	133.360,00	149.762,00			313.122,00
1.1.1	PROFISCO	BID		6.000,00	6.000,00	6.000,00	4.422,77	22.422,77
1.1.2	INFRA-ESTRUT. E SANEAMENTO BÁSICO ÁREA EXP. URB.	BID		25.648,00	25.648,00	41.364,43		92.660,43
1.1.2	PROG. DE GEST. DAS ÁGUAS E DRENAGEM - ÁGUAS DO DF	CAF	19.709,00	39.915,00	36.822,00	10.000,00		106.446,00
1.1.2	PROG. DE MODERNIZAÇÃO DA GESTÃO PÚB. DO DF (SWAP)	BIRD	32.237,66	93.524,64	104.506,70			230.269,00
1.1.3	PROGRAMA BSB SUSTENTÁVEL - SAN AMB E GEST. TERR.	BIRD	40.000,00	27.550,50	27.550,50			95.101,00
1.1.3	PROGRAMA DE SANEAMENTO BÁSICO DO DF	BID	22.607,00	452,00				23.059,00
1.1.4	IMPLANTAÇÃO DE SISTEMA DE TRANSP COLETIVO EIXO SUL	BIRD		190.120,00	190.119,00	16.532,00		396.771,00
1.1.4	PNAFM	CAIXA	10.000,00	10.000,00	10.000,00	7.081,00		37.081,00
1.1.4	PROJETO DE METRO LEVE W3 SUL - AFD	AFD-Agencia Francesa de Desenvolvimento		88.205,00	101.781,00	106.204,00		296.190,00
1.1.4	PROJETO DE METRO LEVE W3 SUL - BID	BID		85.022,00	85.022,00	85.022,00		255.066,00
1.2.3	DRENAGEM URBANA DE ÁGUAS PLUVIAIS EM VARIAS LOCAL.	CAIXA	783,00					783,00
1.2.3	PRÓ-MORADIA - INFRA-ESTRUT. E SANEAMENTO BÁSICO	CAIXA	144.000,00	35.993,00				179.993,00
1.2.3	SANEAMENTO BÁSICO - ÁGUA POTÁVEL DE ÁGUAS LINDAS	CAIXA		21.450,00		25.243,00		46.693,00
1.2.3	SANEAMENTO BÁSICO - ESGOT SANITÁRIO ÁGUAS LINDAS	CAIXA	4.288,00	17.805,00	9.600,00	18.163,00		49.856,00
1.2.4	IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA PROD DE ÁGUA DO CORUMBÁ SUL	CAIXA		18.000,00	18.000,00	36.000,00		72.000,00
Total			303.624,66	793.045,14	764.811,20	351.609,43	4.422,77	2.217.513,19

Classificação (3 dígitos) T O S

T - Titularidade

1 - Tesouro Estadual

2 - Outras Entidades do Estado, Sendo o serviço da dívida suportado pelo Tesouro Estadual

3 - Outras Entidades do Estado, Sendo o serviço da dívida suportado pelas mesmas

O - Origem do Crédito

1 - Externo

2 - Interno

S - Situação

1 - A Contratar, enquadrada na excepcionalidade prevista no § 8º do art 7º da resolução SF nº 43/01

2 - A Contratar, não enquadrada na excepcionalidade prevista no § 8º do art 7º da resolução SF nº 43/01

3 - Em execução

4 - A Contratar, não enquadrada nas excepcionalidades previstas no §8º do art 7º da Resolução SF nº 43/01 e no inciso VII do §1º do art 9º da Resolução nº 2.827/01 com redação dada pela Resolução 3.551/08 do BACEN

gr

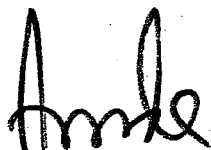
10/06/2008 19:13

**TERMO DE ENTENDIMENTO TÉCNICO ENTRE O
GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
E A SECRETARIA DO TESOIRO NACIONAL**

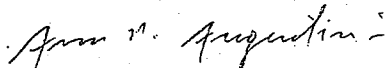
Setor Protocolo Legislativo
PL Nº 988 / 2008
Folha Nº 182 BIA

O Governo do Distrito Federal e a Secretaria do Tesouro Nacional (STN) do Ministério da Fazenda acordam os critérios, as definições e as metodologias de apuração, projeção e avaliação apresentadas a seguir, os quais serão aplicados no Programa de Reestruturação e Ajuste Fiscal (Programa) do Distrito Federal (DF) para o período 2008-2010.

Brasília, 23 de junho de 2008



JOSE ROBERTO ARRUDA
Governador do Distrito Federal



ARNO HUGO AUGUSTIN FILHO
Secretário do Tesouro Nacional

I - CRITÉRIOS GERAIS

ABRANGÊNCIA DAS RECEITAS E DESPESAS CONSIDERADAS NO PROGRAMA DE REESTRUTURAÇÃO E AJUSTE FISCAL

O Programa considera a execução orçamentária relativa às administrações direta e indireta de todas as fontes de recursos do DF, a saber:

- RECURSOS DO TESOUREO - EXERCÍCIO CORRENTE**
- 100 ORDINÁRIO NÃO VINCULADO
 - 101 COTA-PARTE DO FUNDO DE PARTICIPAÇÃO DOS ESTADOS E DO DISTRITO FEDERAL
 - 102 COTA-PARTE DO FUNDO DE PARTICIPAÇÃO DOS MUNICÍPIOS
 - 103 COTA-PARTE DA CONTRIBUIÇÃO DO SALÁRIO-EDUCAÇÃO
 - 105 TRANSFERÊNCIA DO IMPOSTO TERRITORIAL RURAL
 - 106 CONTRIBUIÇÕES PARA O PLANO DE SEGURIDADE SOCIAL DO SERVIDOR
 - 107 ALIENAÇÃO DE IMÓVEIS
 - 108 COMPENSAÇÃO PELA UTILIZAÇÃO DE RECURSOS HÍDRICOS
 - 109 TRANSFERÊNCIA DO IMPOSTO SOBRE PRODUTOS INDUSTRIALIZADOS - ESTADOS EXPORTADORES
 - 110 ALIENAÇÃO DE TÍTULOS MOBILIÁRIOS
 - 111 TAXA DE EXPEDIENTE
 - 112 TAXA DE CEMITÉRIO
 - 114 TAXA DE LIMPEZA PÚBLICA
 - 115 TAXA DE VISTORIA DE ESTABELECIMENTOS REGISTRADOS SOB SID - SECRETARIA DE AGRICULTURA E PECUÁRIA
 - 117 ALIENAÇÃO DE BENS MÓVEIS
 - 120 DIRETAMENTE ARRECADADOS
 - 121 APLICAÇÕES FINANCEIRAS VINCULADAS (CONVÊNIOS)
 - 122 APLICAÇÕES FINANCEIRAS DE RECURSOS TRANSFERIDOS AO FUNDEF
 - 123 AMORTIZAÇÃO DE FINANCIAMENTOS
 - 125 TRANSFERÊNCIA PARA O DESPORTO NÃO-PROFISSIONAL
 - 131 CONVÊNIOS COM ÓRGÃOS DO GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
 - 132 CONVÊNIOS COM OUTROS ÓRGÃOS (NÃO-INTEGRANTES DA ESTRUTURA DO GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL)
 - 133 COMPENSAÇÃO PREVIDENCIÁRIA ENTRE REGIME GERAL E OS REGIMES PRÓPRIOS DE PREVIDÊNCIA DE SERVIDORES
 - 134 CONTRIBUIÇÃO PARA A ILUMINAÇÃO PÚBLICA
 - 135 OPERAÇÕES DE CRÉDITO INTERNAS
 - 136 OPERAÇÕES DE CRÉDITO EXTERNAS
 - 138 RECURSOS DO SISTEMA ÚNICO DE SAÚDE
 - 140 RECURSOS DO PROGRAMA NACIONAL DE ALIMENTAÇÃO ESCOLAR
 - 141 RECURSOS DO PROGRAMA DINHEIRO DIRETO NA ESCOLA
 - 142 DEPÓSITOS JUDICIAIS, ART. 1º, DA LEI N.º 10.482
 - 143 DEPÓSITOS JUDICIAIS, ART. 2º DA LEI N.º 10.482
 - 144 UTILIZAÇÃO DE DIREITOS JUDICIAIS
 - 145 PROGRAMA NACIONAL DE ALIMENTAÇÃO ESCOLAR - EDUCAÇÃO INFANTIL / CRECHE
 - 146 PROGRAMA NACIONAL DE APOIO AO TRANSPORTE DO ESCOLAR - PNATE
 - 147 RECURSOS DO PROGRAMA BRASIL ALFABETIZADO

- 148 COTA PARTE CONTRIBUIÇÃO DE INTERVENÇÃO NO DOMÍNIO (CIDE)
 149 RECURSOS DO PROGRAMA DE APOIO AOS SISTEMAS DE ENSINO PARA ATENDIMENTO À EDUCAÇÃO DE JOVENS E ADULTOS – FAZENDO ESCOLA
 150 TAXA DE FISCALIZAÇÃO SOBRE SERVIÇOS PÚBLICOS DE ABASTECIMENTO DE ÁGUA E ESGOTAMENTO SANITÁRIO – TFS
 151 TAXA DE FISCALIZAÇÃO DOS USOS DOS RECURSOS HÍDRICOS – TFU
 152 CONTRIBUIÇÃO PARA O PROGRAMA DE INCENTIVO A ARRECADAÇÃO E EDUCAÇÃO TRIBUTÁRIA
 153 CONTRIBUIÇÃO PARA O PROGRAMA RENDA UNIVERSIDADE
 154 CONTRIBUIÇÃO PREVIDENCIÁRIA DO SERVIDOR DA CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL
 155 CONTRIBUIÇÃO PREVIDENCIÁRIA DO SERVIDOR DO TRIBUNAL DE CONTAS DO DISTRITO FEDERAL
 156 FUNDO ÚNICO DE MAIO AMBIENTE DO DISTRITO FEDERAL
 157 COTA-PARTE DA COMPENSAÇÃO FINANCEIRA DE RECURSOS MINERAIS
 158 RECURSOS DO FUNDO NACIONAL DE ASSISTÊNCIA SOCIAL - FNAS
RECURSOS DE OUTRAS FONTES – EXERCÍCIO CORRENTE
 207 ALIENAÇÃO DE IMÓVEIS
 210 ALIENAÇÃO DE TÍTULOS MOBILIÁRIOS
 217 ALIENAÇÃO DE BENS MÓVEIS
 220 DIRETAMENTE ARRECADADOS
 221 APLICAÇÕES FINANCEIRAS VINCULADAS (CONVÊNIOS)
 231 CONVÊNIOS COM ÓRGÃOS DO GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
 232 CONVÊNIOS COM OUTROS ÓRGÃOS (NÃO-INTEGRANTES DA ESTRUTURA DO GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL)
 235 OPERAÇÕES DE CRÉDITO INTERNAS
 236 OPERAÇÕES DE CRÉDITO EXTERNAS
 237 MULTAS PREVISTAS NA LEGISLAÇÃO DE TRÂNSITO

Setor Protocolo Legislativo
PL Nº 988 / 2008.
 Folha Nº 184 BYA

REGIMES DE EXECUÇÃO ORÇAMENTÁRIA DAS RECEITAS E DESPESAS

As receitas serão consideradas segundo o regime de caixa e as despesas segundo o regime de competência.

ÍNDICE DE PREÇOS

Para todos os efeitos, o índice de preços utilizado no Programa é o Índice Geral de Preços – Disponibilidade Interna (IGP-DI) apurado pela Fundação Getúlio Vargas. Ao se tratar de fluxos de receitas e despesas, serão utilizados índices médios anuais. No caso de estoques de dívida, os índices acumulados ao final de cada exercício.

II – DEFINIÇÕES UTILIZADAS NO PROGRAMA

ALIENAÇÃO DE ATIVOS

Montante da receita proveniente da conversão em espécie de bens e direitos, decorrente de sua alienação total ou parcial, inclusive por meio de privatização.

As receitas de alienação de ativos são apresentadas líquidas das despesas de inversões financeiras relativas à aquisição de títulos de crédito.

AMORTIZAÇÕES DE DÍVIDA

Despesas com o pagamento do principal e da atualização monetária ou cambial da dívida financeira, discriminadas entre intralimite e extralimite.

As amortizações intralimite referem-se às dívidas especificadas no artigo 6º da Lei nº 9.496/97, com redação dada pela Medida Provisória nº 2.192-70, de 2001. As demais são consideradas extralimite.

ATRASOS / DEFICIÊNCIA

Montante da diferença entre a necessidade de financiamento bruta e as fontes de financiamento (operações de crédito e alienação de ativos). Valores positivos são indicativos de insuficiência de fontes de financiamento, acarretando a necessidade de utilizar disponibilidades financeiras de exercícios anteriores ou de incorrer em postergação do pagamento de compromissos. Valores negativos indicam que a receita líquida e as fontes de financiamento foram mais do que suficientes para honrar as despesas financeiras e não financeiras. Uma vez que tais despesas são apuradas pelo regime de competência, não há correspondência plena com as disponibilidades de caixa geradas no exercício.

CAPITALIZAÇÃO DE FUNDOS PREVIDENCIÁRIOS

Montante das despesas correspondentes ao repasse de recursos destinados à capitalização de fundo de previdência.

CONTA GRÁFICA

Montante correspondente à amortização extraordinária prevista no contrato de refinanciamento da dívida ao amparo da Lei nº 9.496/97 e seus termos aditivos.

DESPESAS COM FUNCIONALISMO PÚBLICO

Despesas de toda a natureza devida a pessoal pelo regime de competência, inclusive contratação por tempo determinado. Não são incluídas as despesas indenizatórias (como sentenças judiciais, verbas rescisórias, indenizações e incentivos a programas de demissão voluntária), ressarcitórias (como diárias, ajuda de custo, incentivo bolsa), assistenciais (como PASEP, auxílio funeral, auxílio reclusão, auxílio doença, auxílio natalidade) e despesas de exercícios anteriores.

DESPESAS COM TRANSFERÊNCIAS CONSTITUCIONAIS E LEGAIS A MUNICÍPIOS

Montante das despesas com transferências constitucionais e legais para Municípios, correspondente à repartição das receitas (principal e acessórias) de ICMS, IPVA, IPI-Exportação e CIDE.

O montante das demais despesas com transferências a Municípios compõe as outras despesas correntes e de capital (OCC).

Para os Estados que possuem fundo de combate à pobreza, não há repartição tributária sobre as receitas previstas no §1º do art. 82 do ADCT, da Constituição Federal.

DESPESAS NÃO-FINANCEIRAS

Montante das despesas orçamentárias empenhadas (equivalentes ao somatório das despesas liquidadas e restos a pagar não processados), excluídas as despesas com transferências constitucionais e legais aos Municípios, os encargos e amortização de dívidas, aquisição de títulos de crédito, capitalização de fundos previdenciários e despesas para financiar o saneamento de bancos estaduais.

DÍVIDA FINANCEIRA

Saldo das dívidas assumidas por meio de contrato ou de emissão de títulos, exigíveis no curto ou no longo prazo, na posição de 31 de dezembro, em que o mutuário é o DF. São considerados também os saldos das dívidas da administração indireta honradas pelo Tesouro Distrital, independentemente de terem sido assumidas formalmente.

Difere do conceito da Lei Complementar nº 101/00 quanto à abrangência.

Para os fins do Programa não estão incluídas na dívida financeira as operações realizadas por antecipação de receitas orçamentárias – ARO, liquidadas dentro do mesmo exercício em que sejam contratadas.

FINANCIAMENTO PARA SANEAMENTO DE BANCOS ESTADUAIS

Montante correspondente à receita decorrente de operação de crédito para saneamento do sistema financeiro estadual e da subsequente despesa com o repasse de recursos às entidades financeiras beneficiadas.

INVERSÕES

Montante das despesas, excluídas as de sentenças judiciais, correspondentes a: (a) aquisição de imóveis ou bens de capital já em utilização; (b) aquisição de títulos representativos do capital de empresas ou entidades de qualquer espécie, já constituídas, quando a operação não importe aumento de capital; e (c) constituição ou aumento de capital de empresas.

INVESTIMENTOS

Montante das despesas, excluídas as de sentenças judiciais, correspondentes: (a) ao planejamento e execução de obras, inclusive as destinadas à aquisição de imóveis e outros bens considerados necessários à sua realização; (b) à aquisição de instalações, equipamentos e materiais permanentes, que resultem em valorização de um bem público, tais como as despesas de reconstrução e reinvestimento; e (c) que se destinem a programas de fomento econômico, que permitam a geração de renda e que sejam empregados para obter nova produção.

JUROS

Montante correspondente à despesa com o pagamento de juros, comissões e outros encargos relativos à dívida financeira, discriminado entre intralimite e extralimite.

Os juros intralimite correspondem aos juros das dívidas especificadas no artigo 6º da Lei nº 9.496/97, com redação dada pela Medida Provisória nº 2.192-70, de 2001. As demais despesas com juros são consideradas extralimite.

Os juros extralimite são apresentados líquidos das receitas financeiras.

NECESSIDADE DE FINANCIAMENTO BRUTA

Montante correspondente ao somatório dos valores da necessidade de financiamento líquida, da despesa com amortizações de dívida e da despesa com capitalização de fundos previdenciários. Valores positivos indicam necessidade adicional de recursos para manter a adimplência com esses compromissos. Valores negativos mostram que foram gerados recursos mais do que suficientes para as referidas obrigações.

NECESSIDADE DE FINANCIAMENTO LÍQUIDA

Montante necessário para o pagamento dos juros, após a dedução do valor apurado de resultado primário. Valores positivos indicam necessidade adicional de recursos para manter a adimplência com esses compromissos. Valores negativos mostram que foram gerados recursos suficientes tanto para o pagamento dos encargos como para o pagamento, pelo menos parcial, das amortizações.

OPERAÇÕES DE CRÉDITO

Compromissos do Tesouro Distrital com credores situados no país ou no exterior decorrentes de financiamentos, empréstimos ou colocação de títulos.

OUTRAS DESPESAS CORRENTES (ODC)

Despesas com aquisição de material de consumo, pagamento de diárias, contribuições, subvenções, auxílio-alimentação, auxílio-transporte, além de outras despesas da categoria econômica "Despesas Correntes" não classificáveis nos demais grupos de natureza de despesa. Não são incluídas as despesas de investimentos, inversões, sentenças judiciais e despesas com pessoal.

OUTRAS DESPESAS CORRENTES E DE CAPITAL (OCC)

Montante equivalente à diferença entre as despesas não financeiras e as despesas com pessoal.

As outras despesas correntes e de capital (OCC) são subdivididas em investimentos, inversões, sentenças judiciais e outras despesas correntes.

Inclui o montante das despesas com transferências a Municípios não consideradas como constitucionais e legais.

RECEITA BRUTA

Montante da receita orçamentária, excluídos os valores correspondentes a receitas financeiras, operações de crédito e alienação de ativos.

RECEITA CORRENTE LÍQUIDA

Montante decorrente da diferença entre os valores das receitas correntes e da despesa com transferências constitucionais e legais a Municípios.

Difere do conceito da Lei Complementar nº 101/00 quanto à abrangência e quanto à metodologia de cálculo.

RECEITAS DE ARRECADAÇÃO PRÓPRIA

Montante da receita correspondente ao somatório das receitas tributárias (considerando o valor integral do imposto sobre o qual incide a dedução para o FUNDEB), de contribuições, patrimoniais (exceto as financeiras), agropecuárias, industriais, de serviços (exceto as financeiras) e demais receitas correntes e de capital arrecadadas diretamente pelo DF (exceto as de transferências recebidas, as operações de crédito e as alienações de bens).

RECEITA DE TRANSFERÊNCIAS

Montante das receitas de transferências correntes e de capital, estando incluídos:

Cota-Parte do FPE (inclusive os recursos que compõem o FUNDEB);

Cota-Parte do IPI-Exportação (inclusive os recursos que compõem o FUNDEB);

Cota-Parte da Contribuição de Intervenção no Domínio Econômico – CIDE;

Cota-Parte do IOF-Ouro;

Recursos de que trata a Lei Complementar nº 87/96 (inclusive os recursos que compõem o FUNDEB);

Compensação Financeira pela Exploração de Recursos Naturais (*royalties* e outros);

Recursos do Sistema Único de Saúde (SUS) – repasses fundo a fundo;

Fundo Nacional de Desenvolvimento da Educação;

Transferências dos Estados e Municípios;

Transferências Multigovernamentais, entre as quais o ganho líquido do FUNDEB;


Transferências de instituições privadas, do exterior e de pessoas;

Transferências por meio de convênios;

Outras transferências, entre as quais o auxílio financeiro para o fomento das exportações;

Imposto de Renda Retido na Fonte incidente sobre valores pagos pelo DF; e

a Cota-Parte do FPM e a Cota-Parte do ITR (inclusive os recursos que compõem o FUNDEB).



RECEITAS FINANCEIRAS

Correspondem às receitas de juros de títulos de renda, remuneração de depósitos bancários, remuneração de depósitos especiais, remuneração de saldos de recursos não desembolsados, outras receitas de valores mobiliários e receitas de serviços financeiros.

RECEITA LÍQUIDA

Receita resultante da diferença entre os montantes de receita bruta e de despesas com transferências constitucionais e legais aos Municípios.

RECEITA LÍQUIDA REAL

Receita definida na Lei nº 9.496/97, no contrato de refinanciamento de dívida com a União, efetuado ao seu amparo, e na Lei nº 10.195/01, com redação dada pela Lei nº 11.533, de 25 de outubro de 2007, utilizada para calcular: (a) a relação dívida financeira / RLR (meta 1 do Programa), (b) o serviço da dívida refinanciada, na eventualidade de ser observado o limite de dispêndio previsto no contrato, (c) a relação outras despesas correntes / RLR (compromisso da meta 5 do Programa), e (d) a relação despesas de investimentos e inversões / RLR (meta 6 do Programa).

A RLR corresponde ao montante da receita realizada (soma das receitas orçamentárias de todas as fontes) deduzidos:

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;

Os recursos de que trata o art. 5º da Lei nº 10.195, de 14 de fevereiro de 2001, com redação dada pela Lei nº 11.533, de 25 de outubro de 2007;

Os recursos provenientes de repasses do Fundo Nacional de Saúde a título de Gestão Plena do Sistema Estadual de Saúde, conforme previsto no Parecer PGFN/CAF nº 1.331, de 31 de agosto de 2004; e,

As despesas com transferências constitucionais e legais aos Municípios.

RECEITA ORÇAMENTÁRIA

São classificadas como receita orçamentária todas as receitas arrecadadas pertencentes ao ente público, ainda que não previstas no Orçamento, inclusive as provenientes de operações de crédito. Não fazem parte da receita orçamentária as operações de crédito por antecipação da receita e outras entradas compensatórias no ativo e passivo financeiros, conforme art. 57 da Lei nº 4.320/64.

Os fundos distritais e as operações de encontro de contas compõem a execução orçamentária da receita distrital.

RESULTADO PRIMÁRIO

Montante correspondente à diferença entre a receita líquida e as despesas não financeiras.

SENTENÇAS JUDICIAIS

Montante das despesas com o pagamento de precatórios e cumprimento de decisões judiciais em consonância ao disposto no art. 100 e seus parágrafos da Constituição Federal e no art. 78 do ADCT, e aquelas decorrentes do cumprimento de decisões judiciais proferidas em mandados de segurança e medidas cautelares referentes a vantagens pecuniárias concedidas e ainda não incorporadas em caráter definitivo às remunerações dos beneficiários.

Nesse item estão consideradas todas as despesas de sentenças judiciais, independentemente do grupo a que pertença cada uma delas, conforme a classificação da despesa quanto à sua natureza.

III – METODOLOGIA GERAL DE PROJEÇÃO, APURAÇÃO E AVALIAÇÃO DO CUMPRIMENTO DE METAS**ASPECTOS GERAIS**

Os demonstrativos consolidados da execução orçamentária da receita e da despesa, inclusive para a apuração da receita líquida real (RLR), incluirão as receitas e despesas de fundos distritais constituídos para a condução de programas e projetos de responsabilidade do Tesouro Distrital, tais como políticas sociais, investimentos em infra-estrutura econômica, incentivo ou auxílio financeiro ao setor privado e outros.

Em caso de realização de encontro de contas com credores, deve-se observar que a aplicação do regime orçamentário de caixa abrange também os ingressos indiretos. São denominados ingressos indiretos as operações realizadas pelo ente que consiste na utilização de direitos, cujos recebimentos estejam previstos no orçamento, para quitar obrigações também autorizadas no orçamento.

No que se refere aos recebimentos de dívida ativa em bens e direitos, deve ser observado o item 9.3.1 do Manual de Procedimentos da Dívida Ativa, aprovado pela Portaria STN nº 564, de 27 de outubro de 2004, que assim estabelece: Os recebimentos em bens ou direitos que configurem a quitação de Dívida Ativa, nos termos previstos em textos legais, devem refletir-se pela baixa do direito inscrito em Dívida Ativa e reconhecimento de receita orçamentária, bem como a incorporação do bem ou direito correspondente com reconhecimento de despesa orçamentária, independentemente de sua destinação. Qualquer que seja a forma de recebimento da Dívida Ativa não poderá acarretar prejuízos na distribuição das receitas correspondentes.

A avaliação de cumprimento de metas do Programa incluirá, mesmo que não empenhadas e não pagas pelo DF, as despesas com pessoal, serviço da dívida, transferências constitucionais e legais a municípios, transferências de recursos ao FUNDEB e sentenças judiciais, de competência do exercício, que tenham sido consideradas no estabelecimento de metas do Programa.

Não obstante o que preceitua o art. 60 da Lei nº 4.320/64, serão também computadas eventuais despesas não empenhadas mas que tenham sido pagas no exercício (despesas a regularizar).

Para efeitos do Programa, inclusive para apuração da RLR, os impactos do Fundo de Manutenção e Desenvolvimento da Educação Básica e de Valorização dos Profissionais da Educação (FUNDEB) sobre os fluxos de receitas e despesas obedecerão ao seguinte procedimento:

Serão desconsideradas as rubricas de deduções da receita para o FUNDEB (contas redutoras).

Na eventualidade de a participação do DF no conjunto de receitas do FUNDEB (exclusive eventual complementação da União) contabilizada na rubrica 4.1.7.2.4.01.00 – Transferências de Recursos do FUNDEB exceder os valores repassados ao Fundo, o montante dessa diferença comporá o valor apurado da receita realizada.

Na eventualidade de a participação do DF no conjunto de receitas do FUNDEB (exclusive eventual complementação da União) contabilizada na rubrica 4.1.7.2.4.01.00 – Transferências de Recursos do FUNDEB, ser inferior aos valores repassados ao FUNDEB, o montante dessa diferença comporá o valor apurado da despesa empenhada, sendo apropriada na rubrica 3.3.3.7.0.41.00 – Transferência a Instituições Multigovernamentais Nacionais – Contribuições.

Em todos os casos, a complementação da União comporá a receita realizada.

O quadro abaixo sintetiza os procedimentos de apuração do FUNDEB, considerando o registro contábil efetuado pelo DF.

Demonstrativo da Apuração do FUNDEB

Contribuição (A)	Retorno (B)	Ganho/Perda (A – B)
1.7.2.4.01.00	1.7.2.4.01.00	Se $A > B \Rightarrow$ Perda – Será contabilizada como Despesa , discriminada como outras despesas correntes, no Anexo I - Planilha Gerencial
		Se $A < B \Rightarrow$ Ganho – Será contabilizado como Receita , discriminada como outras receitas de transferências, no Anexo I - Planilha Gerencial

Os recursos oriundos do Fundo Constitucional do Distrito Federal não integram a execução orçamentária registrada do Sistema de Gestão Governamental (SIGGO) e não fazem parte do Programa.

PROJEÇÃO

Os montantes projetados de receitas e despesas são resultantes de estimativas de responsabilidade do DF, acordadas com a STN.

APURAÇÃO DOS DADOS

Os valores de receitas e despesas, expressos a preços correntes, são extraídos de balancetes mensais do DF (adaptados se necessário para efeito do Programa) e compatibilizados com o balanço anual.

Os valores das receitas da Gestão Plena de Saúde fornecidos pelo Distrito Federal serão conciliados com as informações contidas na página da internet do Fundo Nacional de Saúde (endereço: <http://www.fns.saude.gov.br/ConsultaFundofundo.asp>).

AVALIAÇÃO DO CUMPRIMENTO DE METAS

A avaliação do cumprimento das metas e compromissos será efetuada anualmente e serão utilizados os mesmos procedimentos adotados para a sua elaboração.

À exceção da meta 1, mesmo que determinados valores tenham sido projetados a partir da adoção de hipóteses e parâmetros estimativos, não haverá qualquer ajuste de metas decorrente de discrepâncias com as hipóteses e parâmetros efetivamente observados, salvo por erro material. Logo, as metas estabelecidas a preços correntes ou percentuais de receita serão consideradas fixas.

DADOS, INFORMAÇÕES E DOCUMENTOS A SEREM ENCAMINHADOS PELO DISTRITO FEDERAL

O DF compromete-se a encaminhar, segundo as respectivas periodicidades, os seguintes dados, informações e documentos:

Demonstrativo da posição do saldo consolidado de caixa – trimestralmente;

Demonstrativo da Execução Orçamentária, de todas as fontes – mensalmente;

Demonstrativo das receitas relativas à Gestão Plena do Sistema Estadual de Saúde – mensalmente;

Demonstrativo das despesas com pessoal, todas as fontes, discriminando segundo Poder Executivo (Administração Direta); Poder Executivo (Administração Indireta); outros Poderes; inativos e pensionistas; e outras despesas com pessoal – mensalmente;

Cronogramas de desembolsos para pagamento do serviço da dívida, segundo modelo estabelecido pela Portaria MF nº 89/97 – trimestralmente;

Balanço Geral – anualmente; e

Relatório de Cumprimento de Metas do Programa relativas ao exercício anterior – anualmente.

IV – DESCRIÇÃO DAS METAS E ASPECTOS ESPECÍFICOS DA METODOLOGIA DE PROJEÇÃO, APURAÇÃO E AVALIAÇÃO

META 1 – RELAÇÃO DÍVIDA FINANCEIRA / RECEITA LÍQUIDA REAL

Manter a dívida financeira total do DF (D) em valor não superior ao de sua receita líquida real (RLR) anual, enquanto não liquidar o referido refinanciamento.

Os índices referentes à relação dívida financeira / RLR são apresentados segundo dois limites: o inferior considera as estimativas de receitas de operações de crédito já contratadas e dos compromissos delas decorrentes; o superior considera também os valores correspondentes ao ingresso de receitas de operações de crédito, previstas no Programa e ainda não contratadas, e dos compromissos delas decorrentes.

A consideração de operações de crédito a contratar no limite superior não significa anuência prévia da STN à sua contratação, especialmente no que diz respeito aos requisitos para contratação e concessão de garantia da União.

ASPECTOS ESPECÍFICOS DA METODOLOGIA DE PROJEÇÃO, APURAÇÃO E AVALIAÇÃO**Quanto à Dívida Financeira**

A projeção dos saldos devedores e do serviço da dívida financeira é realizada de acordo com as condições contratuais informadas pelo DF no Demonstrativo das Dívidas do Tesouro Distrital, segundo modelo estabelecido em Termo de Referência das Missões Técnicas, cujos dados são conciliados com as informações do Anexo I da Portaria MF nº 89/97.

No caso das dívidas refinanciadas pela União, a conciliação também é feita com as informações da Coordenação-Geral de Haveres Financeiros (COAFI) da STN. Na eventualidade de discrepâncias não passíveis de conciliação, prevalece o valor informado pela COAFI.

A projeção dos saldos devedores relativos às dívidas refinanciadas ao amparo das Leis nº 9.496/97 e nº 8.727/93 baseia-se também na estimativa da RLR média, a qual é obtida a partir da aplicação da sazonalidade média dos três exercícios anteriores sobre a projeção da RLR a preços correntes do Anexo III do Programa.

As dívidas contratadas em moeda estrangeira serão expressas em reais e projetadas a preços constantes de dezembro do ano anterior ao de elaboração do Programa. Por ocasião da avaliação, serão ajustadas pela variação real do câmbio.

Para cada exercício, a dívida financeira a ser apurada corresponde ao saldo em 31 de dezembro.

O serviço e o saldo realizados da dívida financeira são extraídos de:

Balancetes mensais consolidados compatibilizados com o balanço anual;

Cronograma de Desembolso das Dívidas Estaduais elaborado pelo DF, segundo Anexo I definido pela Portaria MF nº 89/97; e

Demonstrativo das Liberações e do Serviço de Dívida de Operações de Crédito Contratadas e a Contratar elaborado pelo DF, segundo modelo estabelecido no Termo de Referência das Missões Técnicas.

O serviço realizado das dívidas refinanciadas pela União, informado pelo DF, é conciliado com a informação da COAFI. Na eventualidade de discrepâncias não passíveis de conciliação, prevalece o valor informado pela última.

O contrato nº 1.288/OC/BR, firmado entre o GDF e o BID, tem como executor a Companhia de Saneamento de Brasília (CAESB), com cláusula contratual de ressarcimento, para o GDF, de juros, taxa de comissão e amortizações, no prazo de vigência do referido contrato. Os juros e encargos restituídos pela CAESB são contabilizados pelo GDF como receita corrente de serviços financeiros, e ajustados no Programa para a conta contábil 1.9.2.1.99.00 *Outras Indenizações*.

Quanto à Receita Líquida Real

Para a projeção dos três primeiros exercícios do Programa, a RLR será estimada para o período de janeiro a dezembro de cada exercício, expressa a preços de dezembro do exercício anterior ao da elaboração do Programa. Tal projeção é decorrente de estimativas de responsabilidade do DF, acordadas com a STN. Para a projeção dos demais exercícios, será aplicada uma taxa de crescimento real de 3% ao ano.

A RLR apurada refere-se ao período de janeiro a dezembro de cada exercício, expressa a preços constantes do mês de dezembro do ano avaliado.

Quanto à Relação Dívida Financeira / RLR

A avaliação do cumprimento da meta 1 dar-se-á pela comparação entre a meta ajustada e o resultado alcançado. A meta ajustada deverá ser obtida levando-se em conta, além da correção de eventuais erros materiais, os seguintes procedimentos:

Sobre a projeção do estoque das dívidas sujeitas à variação cambial, aplica-se o multiplicador correspondente à variação real do câmbio. A fórmula do multiplicador é: $(\text{Taxa de câmbio do exercício avaliado} / \text{Taxa de câmbio do exercício base para projeção}) / (1 + \text{variação percentual do IGP-DI acumulado no período})$. A taxa de câmbio refere-se à de fechamento, de venda no último dia útil do exercício;

Sobre o montante nominal projetado da RLR, substitui-se o IGP-DI médio projetado pelo realizado;

Sobre a projeção da RLR utilizada para o cálculo do limite mensal de comprometimento do serviço da dívida, substitui-se o índice projetado do IGP-DI pelo realizado;

Sobre as receitas de operações de crédito, substituem-se os valores projetados pelos realizados. No caso de receitas de operações de crédito externas, o valor realizado será ajustado pela variação real do câmbio correspondente ao período compreendido entre a liberação e o mês de dezembro do exercício anterior ao da elaboração do Programa. No caso das operações de crédito internas, o valor realizado será deflacionado para preços constantes de dezembro do exercício anterior ao da elaboração do Programa.

Não haverá ajuste da meta 1 decorrente de inadimplências contratuais.

Quanto às Operações de Crédito

A dívida financeira projetada incorpora as estimativas de receitas de operações de crédito previstas no Anexo V do Programa, expressas em reais (R\$), a preços constantes de dezembro do exercício anterior ao da elaboração do Programa.

As projeções de operações de crédito internas e externas contemplam as já contratadas em fase de liberação e as operações de crédito a contratar.

Independentemente de haver revisão do Programa, o limite a contratar, em reais, para o montante das operações de crédito, internas e externas, que não tenham sido objeto de deferimento de pleitos perante a STN¹, será atualizado anualmente, após a divulgação do IGP-DI de dezembro.

Por ocasião da revisão do Programa, os limites a contratar das operações objeto de deferimento de pleitos perante a STN¹ e não contratadas até 31 de dezembro do ano anterior serão atualizados pelo IGP-DI para a posição de 31 de dezembro do ano anterior, sendo permitida a redistribuição dos montantes decorrentes dessa atualização. As operações contratadas até 31 de dezembro do ano anterior serão excluídas do limite global a contratar pelo valor previsto no Anexo V.

Excepcionalmente, o DF poderá manifestar-se formalmente solicitando a redistribuição do limite das operações de crédito a contratar. As operações que já obtiveram deferimento de pleitos perante a STN¹ não poderão ser redistribuídas.

Para fins de instrução de pleitos perante a STN¹, serão considerados os seguintes critérios: a) para operações de crédito internas: (i) o montante a contratar será autorizado até o valor previsto no Anexo V do Programa na posição de 31 de dezembro do ano anterior ao da assinatura do Programa; (ii) no caso de pleito apresentado em ano subsequente ao da assinatura do Programa, o montante a contratar será autorizado até o valor atualizado pelo IGP-DI para a posição de 31 de dezembro do ano anterior ao da análise do pleito; e b) em se tratando das operações de crédito externas: (i) o montante a contratar será autorizado até o valor convertido para a moeda estrangeira, pela cotação de venda na posição de 31 de dezembro do ano anterior ao da assinatura do Programa; (ii) no caso de pleito apresentado em ano subsequente ao da assinatura do Programa, o montante a contratar, após atualização pelo IGP-DI para a posição de 31 de dezembro do ano anterior ao da análise do pleito, será autorizado até o valor convertido para a moeda estrangeira pela cotação de venda na posição de 31 de dezembro do ano anterior ao da referida análise.

O valor das operações de crédito a contratar previstas no Anexo V do Programa deve guardar consonância com o valor das cartas consultas submetidas à COFIEEX. Em caso de divergência, o DF obrigará-se a reapresentar as cartas consultas, adequando o montante da operação de crédito ao do Anexo V do Programa ou, alternativamente, a redistribuir o valor da operação de crédito a contratar, conforme critérios definidos acima.

¹ Referem-se aos pleitos de verificação de limites e de condições de autorização previstas nas resoluções n^{os} 40 e 43 do Senado Federal.

Esta revisão do Programa estabeleceu como novo limite a contratar o montante de R\$ 1.822.028 mil, de acordo com os cálculos apresentados no quadro a seguir:

Descrição	Valor (R\$ mil)	Operação
(A) Limite a contratar previsto na nona revisão do Programa	1.156.484	-
(B) Operações contratadas em 2006 e 2007	473.427	-
(C) Atualização do limite a contratar	81.863	(A-B) x Var. IGP-DI
(D) Limite a contratar atualizado na posição de 31/12/2007	764.920	A - B + C
(E) Acréscimo ao limite a contratar	1.057.108	-
(F) Novo limite a contratar	1.822.028	D + E

As operações de crédito a contratar, que estavam previstas na sétima revisão do Programa, mas que não foram contratadas durante a sua vigência, tiveram seus valores reposicionados, conforme detalhamento abaixo:

Projetos / Programas	Valores em R\$ mil			
	Valor Anterior (A-B)*	Valor Atualizado (D)*	Valor Vigente (G)	Diferença (G-D)
BID - PROGRAMA DE TRANSPORTES URBANOS DO DF	346.069	387.545	313.122	(74.423)
CAF - PROG DE GEST DAS ÁGUAS E DRENAGEM - ÁGUAS DO DF	125.983	141.082	106.446	(34.636)
BIRD - PROG MULTISSETORIAL DE GESTÃO PÚBLICA (PROG DE MODERN DA GESTÃO PUBLICA - SWAP)	151.798	169.991	230.269	60.278
BID - INFRA-ESTRUT E SANEAM BÁSICO ÁREA EXP URB	59.207	66.303	92.660	26.357
TOTAL	683.057	764.921	742.497	(22.424)

* As letras correspondem aos itens da tabela anterior.

O saldo da Atualização do limite a contratar (diferença a menor de R\$ 22.424 mil) em conjunto com o Acréscimo ao limite a contratar de R\$ 1.057.108 mil permitiram a inclusão no Anexo V de seis novas operações de crédito, no valor total de R\$ 1.079.530 mil. A distribuição do Acréscimo ao limite a contratar é detalhada a seguir:

Projetos / Programas	Entidade Financeira	Valor (R\$ mil)
PROFISCO	BID	22.422
IMPLANTAÇÃO DE SISTEMA DE TRANSP COLETIVO EIXO SUL	BIRD	396.771
PNAFM	CAIXA	37.081
PROJETO DE METRO LEVE W3SUL	BID	255.066
PROJETO DE METRO LEVE W3 SUL	AFD	296.190
IMPLANTAÇÃO DO SISTEMA PROD DE AGUA DO CORUMBA SUL	CAIXA	72.000
SUB-TOTAL	-	1.079.531
AUMENTO NO VALOR DAS OPERAÇÕES ANTERIORMENTE PREVISTAS	-	(22.424)
TOTAL*	-	1.057.108

*Divergência de arredondamento nas operações de crédito discriminadas no Anexo V

META 2 - RESULTADO PRIMÁRIO

Estabelece os montantes relativos ao resultado primário, expressos a preços correntes, projetados para o triênio.

No caso de eventual frustração de alguma receita, o DF se compromete a adotar as medidas necessárias em termos de aumento de outras receitas e/ou diminuição de despesas de forma a alcançar os resultados primários estabelecidos. Na eventualidade de não conseguir realizá-los, o DF se compromete a não gerar atrasos/deficiências em cada exercício do triênio.

ASPECTOS ESPECÍFICOS DA METODOLOGIA DE PROJEÇÃO, APURAÇÃO E AVALIAÇÃO

Com relação à receita referente ao Imposto de Renda Retido na Fonte, classificada no Programa como Receita de Transferências, o DF optou por considerar, nas projeções para o triênio 2008-2010, o seu montante total, não obstante o entendimento firmado na Nota PGFN nº 274/2008 e anexos, a qual esclarece que “*deve cessar a destinação ao Distrito Federal dos valores referentes ao imposto de renda retido na fonte-IRRF dos servidores distritais cujo pagamento é feito pela União (...)*”. A Procuradoria-Geral do Distrito Federal requereu, em 11 de abril de 2008, efeito suspensivo à impugnação apresentada, até o trânsito em julgado do acórdão a ser proferido no processo 011.359/2006-1, em tramitação no Tribunal de Contas da União.

META 3 – DESPESAS COM FUNCIONALISMO PÚBLICO

Estabelece a relação percentual entre os montantes projetados das despesas com pessoal e da receita corrente líquida (RCL), a qual deverá ser limitada a 60% da receita corrente líquida (RCL) em cada ano do triênio referido no Programa.

ASPECTOS ESPECÍFICOS DA METODOLOGIA DE PROJEÇÃO, APURAÇÃO E AVALIAÇÃO

A projeção das despesas com funcionalismo público deverá contemplar as doze folhas de pagamento de competência do exercício, o décimo-terceiro salário e o adicional de férias.

A despesa com pessoal civil da administração direta (inclusive Defensoria Pública), da administração indireta e de outros poderes deve corresponder à soma das rubricas vencimentos e vantagens fixas – pessoal civil, contratação por tempo determinado e outras despesas variáveis – pessoal civil.

A despesa com pessoal militar da administração direta deve corresponder à soma das rubricas vencimentos e vantagens fixas – pessoal militar e outras despesas variáveis – pessoal militar.

Para os Estados que institucionalizaram regime próprio de previdência social (RPPS), de que trata a Lei nº 9.717/98, a despesa com inativos e pensionistas deve corresponder ao repasse financeiro do tesouro distrital para a cobertura do déficit entre as receitas e despesas do fundo previdenciário. Para os Estados que não institucionalizaram regime próprio de previdência social (RPPS), de que trata a Lei nº 9.717/98, a despesa com inativos e pensionistas deve corresponder ao agregado dos pagamentos suportados pelo tesouro distrital.

As outras despesas devem corresponder à soma das demais rubricas de despesas com pessoal excetuadas: despesas de exercícios anteriores, sentenças judiciais e indenizações e restituições trabalhistas. As contribuições patronais, as aposentadorias e pensões especiais e os valores dos contratos de terceirização de mão de obra que se referem à substituição de servidores e empregados públicos deverão também estar contidos nesse item.

As entidades da administração indireta que recebem recursos fontes tesouro para cobrir, total ou parcialmente, suas despesas com pessoal são:

- Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil (NOVACAP);
- Companhia de Planejamento do Distrito Federal (CODEPLAN);
- Empresa de Assistência Técnica e Extensão Rural (EMATER);
- Companhia do Metropolitano do Distrito Federal (METRÔ);
- Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília (TCB);
- Empresa Brasileira de Turismo (BRASILATUR); e
- Companhia de Desenvolvimento Habitacional do Distrito Federal (CODHAB).

META 4 – RECEITAS DE ARRECAÇÃO PRÓPRIA

Estabelece os montantes projetados das receitas de arrecadação própria, a preços correntes, para o triênio referido no Programa.

ASPECTOS ESPECÍFICOS DA METODOLOGIA DE PROJEÇÃO, APURAÇÃO E AVALIAÇÃO

As receitas de serviços financeiros serão consideradas no Programa como receitas financeiras.

Para efeitos do Programa, a receita do Imposto de Renda Retido na Fonte incidente sobre valores pagos pelo DF será considerada como receita de transferências.

META 5 – REFORMA DO ESTADO, AJUSTE PATRIMONIAL E ALIENAÇÃO DE ATIVOS

Estabelece compromissos anuais no âmbito do processo de desestatização, reforma administrativa e patrimonial, que resultem em racionalização administrativa e/ou limitação de despesas.

ASPECTOS ESPECÍFICOS DA METODOLOGIA DE PROJEÇÃO, APURAÇÃO E AVALIAÇÃO

O compromisso relativo ao Relatório sobre a Execução do Programa de Reestruturação e Ajuste Fiscal do DF no Exercício de 2007 e sobre as Perspectivas para o Período 2008-2010 será avaliado conforme os critérios de elaboração estabelecidos no Termo de Referência.

Apesar de haver previsão de alienação de ativos para o exercício de 2008, esse valor não compõe a meta, que ficou restrita a compromissos.

A receita de alienação de ativos projetada para 2008 refere-se à receita de alienações realizadas pelos órgãos integrantes da Segurança Pública por leilão, no valor de R\$ 2.000.000,00, e de bens móveis de propriedade do DETRAN considerados inservíveis e de recuperação antieconômica, no valor de R\$ 217.000,00.

META 6 – DESPESAS DE INVESTIMENTOS / RECEITA LÍQUIDA REAL

Estabelece os limites para a realização de despesas de investimentos e inversões, expressos como relação percentual da RLR a preços correntes, para os exercícios projetados no Programa.

ASPECTOS ESPECÍFICOS DA METODOLOGIA DE PROJEÇÃO, APURAÇÃO E AVALIAÇÃO

A RLR refere-se ao período de janeiro a dezembro de cada exercício, expressa a preços correntes. A projeção é decorrente de estimativas de receitas e despesas de responsabilidade do DF, acordadas com a STN.



Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 988 / 2008

Folha Nº 195 BA



**AVALIAÇÃO DA
SECRETARIA DO TESOURO NACIONAL
SOBRE A SITUAÇÃO FINANCEIRA DO
DISTRITO FEDERAL**

1. A avaliação da situação financeira do Distrito Federal (DF) será analisada considerando os critérios estabelecidos no Programa de Reestruturação e Ajuste Fiscal (Programa) e terá como base os valores realizados no último triênio, apresentados nos quadros anexos do Programa.
2. Para simplificar a exposição dos dados, os montantes mencionados nesta avaliação referir-se-ão a valores correntes e os percentuais de variação a valores reais. O índice de preços utilizado será o IGP-DI médio anual, salvo no caso do estoque da dívida, que será comparado em termos de IGP-DI acumulado anual.
3. No ano de 2007, o DF apresentou superávit primário de R\$ 556 milhões contra um déficit primário de R\$ 58 milhões em 2006 e superávit primário de R\$ 94 milhões em 2005. A evolução do resultado primário em 2007 deveu-se ao crescimento da receita líquida superior ao da despesa não-financeira.
4. Em função desse resultado, o DF incorreu em suficiência financeira de R\$ 484 milhões, pois a soma do resultado primário com as fontes de financiamento foi suficiente para permitir a cobertura do serviço da dívida. Resultado oposto aconteceu em 2006, quando o DF apresentou deficiência de recursos de R\$ 87 milhões, enquanto que, em 2005, houve suficiência de R\$ 14 milhões.
5. A receita bruta, de 2007, que no caso do DF se equivale à receita líquida, alcançou R\$ 8.214 milhões, com um incremento de R\$ 769 milhões em relação ao ano anterior. Tal aumento foi resultante principalmente das receitas de arrecadação própria, que apresentaram crescimento de 3,87%, passando de R\$ 5.741 milhões para R\$ 6.266 milhões.
6. As receitas de arrecadação própria foram responsáveis, por 78,29%, 77,11% e 76,28% do total da receita bruta em 2005, 2006 e 2007, respectivamente. Como se observa, o DF aumentou a dependência das transferências da União em 2007. O ICMS, que respondeu por 54,80% das receitas de arrecadação própria em 2007, caiu 0,70% em relação a 2006 em decorrência principalmente da realização de receitas extraordinárias em 2006, advindas da edição do Segundo Programa de Recuperação de Créditos da Fazenda Pública do Distrito Federal (REFAZ II), e do Convênio ICMS 72/06, referente à cobrança de imposto sobre serviços de transmissão de dados.
7. As despesas não-financeiras atingiram o total de R\$ 7.658 milhões em 2007, o que significou uma redução de 2,88% em relação ao ano anterior. As despesas com pessoal tiveram um incremento de R\$ 253 milhões (1,70%), enquanto que as outras despesas correntes e de capital diminuíram R\$ 99 milhões (7,31%).
8. As despesas com pessoal foram responsáveis, por 44,33%, 49,15% e 51,47% do total da despesa não-financeira em 2005, 2006 e 2007, respectivamente. Em 2007, o crescimento das despesas com pessoal deveu-se, principalmente, aos aumentos de 9,37% dos gastos com o executivo (administração direta) e de 7,78% com inativos e pensionistas em relação a 2006, que representaram 57,08% e 20,18%, respectivamente, do total das despesas com pessoal. Entretanto, o crescimento da receita corrente líquida (RCL) de 5,97% contribuiu para que a relação despesas com pessoal / RCL caísse de 49,67% em 2006 para 47,66% em 2007.



9. As outras despesas correntes, em 2007, apresentaram queda de R\$ 145 milhões (9,44%) em relação ao ano anterior, explicada pela frustração da execução das despesas fixadas na Programação Financeira ao longo do exercício. Os investimentos também apresentaram uma queda de 6,27%, principalmente em função da não liberação de novas operações de crédito previstas no Programa.

10. Com relação ao compromisso relativo à meta de reforma do Estado, que limita percentualmente as outras despesas correntes com relação à RLR, cabe destacar que o referido indicador atingiu, em 2007, 38,80%, ficando 6,58 pontos percentuais abaixo do realizado em 2006.

11. O estoque da dívida do DF, que era de R\$ 1.695 milhões em 31 de dezembro de 2005, passou para R\$ 1.723 milhões em 31 de dezembro de 2006, representando uma diminuição do estoque de 2,04%, a preços de dezembro do ano anterior. Já o saldo em 31 de dezembro de 2007 totalizou R\$ 1.677 milhões, apresentando uma diminuição de 9,82% em relação ao ano anterior devido, principalmente, às reduções de 21,09% da dívida fundada externa e de 3,32% da dívida referente à Lei nº 9.496/97. Ressalte-se que o DF paga o serviço da dívida decorrente do contrato firmado ao amparo da Lei nº 9.496/97 sem usufruir do limite de comprometimento de 13% da receita líquida real e que, por este motivo, não acumula resíduos.

12. A avaliação da situação financeira do DF demonstra a importância da continuidade do Programa de Reestruturação e Ajuste Fiscal para a manutenção do equilíbrio das finanças públicas do DF. A revisão do Programa prevê resultados primários positivos de R\$ 354 mil, R\$ 24 milhões e R\$ 33 milhões em 2008, 2009 e 2010, respectivamente, que, somados com as fontes de financiamento, são suficientes para o DF honrar os seus compromissos financeiros projetados, não gerando atrasos nos próximos três anos.

Brasília, de de 2008.

Arno H. Augustin Filho
ARNO HUGO AUGUSTIN FILHO
Secretário do Tesouro Nacional