

Ao Protocolo Legislativo para registro é, em seguida à CEOF e CCL.

Brasília/DF, 15 de setembro de 2008.

MENSAGEM  
N.º 256/08

17/09/08

Assessoria de Planário e Distribuição

Itamar Augusto Lima  
Chefe da Assessoria  
Matr.: 10394-34

Em 16/09/08  
Assessoria de Planário

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 a Agência Francesa de Desenvolvimento – AFD e o Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID, nos respectivos valores de até € 134.000.000,00 (cento e trinta e quatro milhões euros) e até US\$ 158.000.000,00 (cento e cinquenta e oito milhões de dólares dos Estados Unidos da América), destinados a financiar a execução do Programa de Implantação do Sistema de Metrô Leve sobre Trilhos em Brasília: Ligação Terminal Asa Sul – Brasília Shopping, denominado *Metrô Leve de Brasília – 1.ª Etapa – W3 Sul*. Os valores acima foram majorados em até 10 pontos percentuais de forma a suprir a ocorrência de possíveis casos fortuitos durante o período de execução do projeto, a exemplo de alteração dos preços dos seus componentes, bem como de alta volatilidade cambial ora existente.

2. O Programa *Metrô Leve de Brasília – 1.ª Etapa – W3 Sul*, uma das ações (3014) do Programa 2800 – Transporte Seguro, está contemplado no Plano Plurianual do Distrito Federal para o período de 2008 a 2011, por intermédio da Lei n.º 4.158, de 11/06/2008, 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.

3. O Programa *Metrô Leve de Brasília – 1.ª Etapa – W3 Sul* foi concebido como uma das soluções para os problemas do transporte coletivo que afligem todo o Distrito Federal e, em particular, a Av. W-3. Os requisitos e parâmetros para um sistema de transporte eficiente, confiável, rápido, seguro, confortável e universal, naquela via, com a capacidade de transportar entre 15 e 18 mil passageiros/horas, 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. Isso propiciará:

- A promoção e dinamização do processo de revitalização urbana da W-3;
- Implantação de um sistema de transporte coletivo 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;

REGIME DE URGÊNCIA

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

ASSASSORIA DE PLANÁRIO  
Recebi em 15/09/08  
Assinatura Matrícula

RECEBIDO  
Assinatura Matrícula

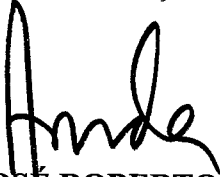
Sector Protocolo Legislativo  
PL Nº 987/2008  
Folha Nº 1 de 1

- 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;
- Melhoria 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; e
- Melhoria das ligações por transporte coletivo entre regiões da cidade.

4. 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.

5. 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 – COFIEX e da Oitava Revisão do PAF DF.

6. 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 987,12-008  
Folha Nº 2 *Luciana*

Autoriza o Poder Executivo a contratar empréstimo externo com a Agência Francesa de Desenvolvimento – AFD e 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 a Agência Francesa de Desenvolvimento – AFD e o Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID, destinada a financiar a execução do Programa de Implantação do Sistema de Metrô Leve sobre Trilhos em Brasília: Ligação Terminal Asa Sul – Brasília Shopping, denominado *Metrô Leve de Brasília – 1.ª Etapa – W3 Sul*, que terá a seguinte composição financeira:

- I) Com a AFD: até € 134.000.000,00 (cento e trinta e quatro milhões euros); e  
Com o BID: até US\$ 158.000.000,00 (cento e cinquenta 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 987/2008

Folha Nº 3 *Luciana*



**GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL  
SECRETARIA DE ESTADO DE PLANEJAMENTO E GESTÃO**

OFÍCIO  
Nº 291/2008 - GAB/SEPLAG

Brasília-DF, 11 de setembro de 2008.

Senhor Secretário,

Em cumprimento à determinação do Senhor Secretário de Estado de Planejamento e Gestão do Distrito Federal, dirijo-me a Vossa Excelência para, ao tempo de apresentar meus melhores cumprimentos, solicitar-lhe os préstimos no sentido de providenciar o encaminhamento à Câmara Legislativa do Distrito Federal dos projetos de lei e respectivas mensagens, em anexo, de lavra do Excelentíssimo Senhor Governador do Distrito Federal, com vistas a submeter à autorização por parte daquela Casa de Leis, de contratação pelo Distrito Federal de empréstimos externos destinados a financiar a implementação dos projetos, conforme segue:

Programa Metrô Leve de Brasília – 1.ª Etapa – W3 Sul, com a Agência Francesa de Desenvolvimento – AFD e com o Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID; e

- Programa de Transporte Eixo-Sul – VLP Gama - Santa Maria, com o Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID.

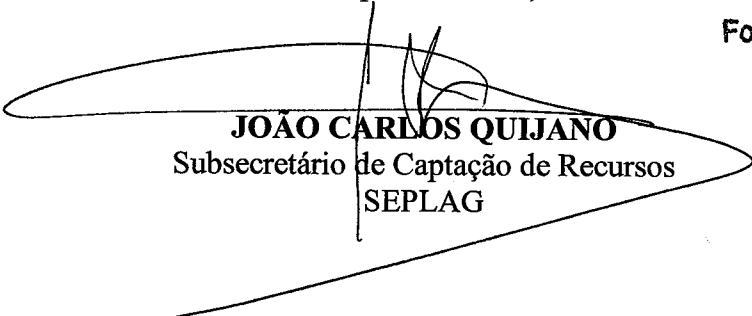
2. Na oportunidade, objetivando subsidiar a análise do pleito ensejado, junto aos projetos de lei, cópia das Cartas-Consulta dos projetos em comento e da Oitava Revisão do Programa de Reestruturação e Ajuste Fiscal do Distrito Federal – PAF DF.

Respeitosamente,

Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 987/2008

Folha Nº 4 *Luciana*

  
**JOÃO CARLOS QUIJANO**  
Subsecretário de Captação de Recursos  
SEPLAG

Excelentíssimo Senhor  
**JOSÉ GERALDO MACIEL**  
Chefe da Casa Civil do Governo do Distrito Federal  
Nesta

**PROGRAMA DE IMPLANTAÇÃO DE SISTEMA DE METRÔ LEVE  
SOBRE TRILHOS EM BRASÍLIA  
LIGAÇÃO AEROPORTO - W3 - TERMINAL ASA NORTE  
(1ª ETAPA: W3 SUL)**

**METRÔ LEVE DE BRASÍLIA - 1ª ETAPA: W3 SUL**

**Carta-Consulta**

**Comissão de Financiamentos Externos - COFIEX**

Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 9871/2008

Folha Nº 5 Luciana

***Brasília, setembro de 2008***

**Conteúdo**

---

METRÔ LEVE DE BRASÍLIA - 1ª ETAPA: W3 SUL .....	1
Conteúdo .....	1
<b>1 - INFORMAÇÕES GERAIS .....</b>	<b>4</b>
<b>1.1 - TÍTULO DO PROJETO .....</b>	<b>4</b>
<b>1.2 - TÍTULO ABREVIADO .....</b>	<b>4</b>
<b>1.3 - CUSTO TOTAL E FONTES DE RECURSOS.....</b>	<b>4</b>
<b>1.4 – PRAZOS DE EXECUÇÃO .....</b>	<b>4</b>
<b>1.5 – MOEDAS E TAXAS DE CÂMBIO .....</b>	<b>5</b>
<b>2 - JUSTIFICATIVA E APRESENTAÇÃO DA PROPOSTA.....</b>	<b>5</b>
<b>2.1 – DESCRIÇÃO DA SITUAÇÃO-PROBLEMA .....</b>	<b>5</b>
<b>2.1.1 - Antecedentes Históricos .....</b>	<b>5</b>
<b>2.1.2 – Plano Urbanístico de Brasília .....</b>	<b>6</b>
<b>2.1.3 – O Crescimento Urbano .....</b>	<b>7</b>
<b>2.1.4 - O Distrito Federal e os Municípios do Entorno .....</b>	<b>8</b>
<b>2.1.5 - Aspectos Sócio-Econômicos do Distrito Federal .....</b>	<b>9</b>
2.1.5.1 Posição Geográfica e Extensão Territorial .....	9
2.1.5.2 - População e Densidade Demográfica .....	9
2.1.5.3 - Emprego e Ocupação.....	10
2.1.5.3.1 - População Economicamente Ativa e População Ocupada .....	10
2.1.5.3.2 - Renda Domiciliar Mensal Média .....	15
2.1.5.3.3 - Emprego no Entorno do Distrito Federal .....	16
<b>2.1.6 – Caracterização do Problema .....</b>	<b>16</b>
2.1.6.1 – A Cidade Hoje .....	16
<b>2.1.7 – O Transporte em Brasília .....</b>	<b>17</b>
2.1.7.1 - As origens .....	17
2.1.7.2. Caracterização Institucional do Setor de Transportes Urbanos no DF .....	20
2.1.7.3 - A Gestão do Transporte Urbano.....	21
2.1.7.4 - O Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal.....	22
2.1.7.4.1 - O Serviço Convencional: .....	23
2.1.7.4.2 - O Serviço Autônomo Rural - STPC/TA .....	23
2.1.7.4.3 - O Serviço Especial: .....	24
2.1.7.4.4 - O Serviço de Transporte Público Alternativo – STPA.....	24
2.1.7.4.5 - O Serviço de Transporte Coletivo Privado – STPC/Fretamento.....	25
2.1.7.4.6 - O Serviço de Transporte Próprio de Empregados – STPE.....	25
2.1.7.5 - O Sistema Metroviário.....	25
2.1.7.6 - Oferta de Transporte Público .....	26
2.1.7.7 - A Integração do Metrô-Leve com os demais projetos do DF.....	29
2.1.7.7.1 - Programa de Transporte Urbano - PTU.....	29
2.1.7.7.2 - Sistema de Transporte de Passageiros Eixo Sul.....	32
2.1.7.7.3 - Complementação e expansão da Linha 1 do Metrô.....	35
2.1.7.7.4 - A integração.....	35
<b>2.2 - JUSTIFICATIVAS PARA SOLICITAÇÃO DE FINANCIAMENTO EXTERNO .....</b>	<b>36</b>
<b>2.3 - JUSTIFICATIVAS PARA ESCOLHA DE FONTE EXTERNA .....</b>	<b>36</b>
<b>2.4 - METRÔ LEVE DE BRASÍLIA - PROPOSTA .....</b>	<b>36</b>
<b>2.4.1 – A Evolução Urbana da Via-W-3.....</b>	<b>37</b>
<b>2.4.2 - A Via W-3 e a Questão do Transporte de Passageiros .....</b>	<b>38</b>
<b>2.4.3 - Proposta .....</b>	<b>39</b>
2.4.3.1 - Objetivo Geral .....	41
2.4.3.2 - Objetivos Específicos .....	41
2.4.3.3 – Características do Sistema Proposto.....	41
2.4.3.3.1 - Modelo Operacional .....	41
2.4.3.3.2 - Localização - Definição do Traçado .....	42
2.4.3.3.3 - Infra-Estrutura de Apoio Operacional.....	43
2.4.3.4 - Centro de Manutenção e Controle Operacional.....	44
2.4.3.5 - Estimativa de Custos.....	45
2.4.3.6 - Metas Físicas (Trecho 2) .....	45
2.4.3.7 - Passagens para Pedestres.....	45
2.4.3.8 - Sinalização Viária (recuperação e ampliação) .....	46
2.4.3.9 - Bilhetagem Eletrônica e Controle Automatizado do Sistema.....	46
<b>2.4.4 - Resultados Esperados .....</b>	<b>46</b>
2.4.4.1 - Urbanização e Melhoria da Qualidade de Vida .....	46

2.4.4.2 - Sistema de Transporte Urbano.....	47
<b>2.4.5 - Beneficiários do Programa .....</b>	<b>47</b>
2.4.5.1 – Componente Social .....	48
<b>2.5 - MEDIDAS PRÉVIAS À EXECUÇÃO DAS AÇÕES PREVISTAS NO PROJETO .....</b>	<b>48</b>
<b>2.5.1 - Desapropriações .....</b>	<b>48</b>
<b>2.5.2 - Reassentamento Populacional .....</b>	<b>48</b>
<b>2.5.3 - Atos Legais .....</b>	<b>48</b>
<b>2.5.4 - Ações Previstas para a Implantação do Projeto.....</b>	<b>49</b>
<b>2.6 - ARRANJO INSTITUCIONAL .....</b>	<b>49</b>
<b>2.6.1 - Gerenciamento da Preparação do Programa.....</b>	<b>49</b>
2.6.1.1 - Subsecretaria de Estado de Captação de Recursos da Secretaria de Estado de Planejamento e Gestão do Distrito Federal - SUCAP .....	49
2.6.1.2 - A Companhia do Metropolitano do Distrito Federal – METRÔ-DF .....	50
2.6.2 - Gerenciamento, Supervisão, Monitoramento e Avaliação da Execução do Programa .....	50
<b>2.7 - REPASSE DE RECURSOS .....</b>	<b>51</b>
<b>2.8 - PARTICIPAÇÃO DA SOCIEDADE CIVIL, COMUNIDADES E/OU FATOR PROVADO .....</b>	<b>51</b>
<b>2.9 - GASTOS COM CONSULTORIA, ASSISTÊNCIA TÉCNICA E ESTUDOS .....</b>	<b>51</b>
2.9.1 - Gastos Efetivados.....	51
2.9.2 – Novos Serviços .....	51
<b>2.10 - OPERACIONALIZAÇÃO DO INVESTIMENTO .....</b>	<b>52</b>
2.10.1 - Operação e Manutenção das Obras e Equipamentos .....	52
<b>2.11 - ÔNUS E BENEFÍCIOS DECORRENTES DO PROJETO .....</b>	<b>54</b>
2.11.1 – Ônus.....	55
2.11.2 - Benefícios .....	55
<b>2.12 - IMPACTO AMBIENTAL.....</b>	<b>55</b>
<b>3 - INFORMAÇÕES ADICIONAIS SOBRE O MUTUÁRIO, O EXECUTOR E OS CO-EXECUTORES.....</b>	<b>56</b>
<b>3.1 – INFORMAÇÕES SOBRE O MUTUÁRIO.....</b>	<b>56</b>
3.1.1 - Identificação .....	56
3.1.2 - Experiência do Mutuário com Organismos Financeiros Multilaterais e Agências Governamentais Estrangeiras .....	57
3.1.3 - Informações Financeiras .....	58
3.1.4 - Indicação das Contra-Garantias.....	58
<b>3.2 - IDENTIFICAÇÃO DO EXECUTOR E DOS CO- EXECUTORES .....</b>	<b>58</b>
3.2.1 - Executor do Programa.....	58
3.2.2 - Órgãos Co-Executores .....	59
3.2.2.1 - Secretaria de Estado de Transportes .....	59
3.2.2.1.1 - Subsecretaria de Infra-Estrutura e Transporte Públicos Individual .....	59
3.2.2.1.2 - Subsecretaria de Trânsito .....	59
3.2.2.1.3 - Subsecretaria de Políticas de Transporte.....	59
3.2.2.2 - Departamento de Trânsito do Distrito Federal - DETRAN/DF .....	59
3.2.3 – Experiências do executor e dos(s) co-executor(es) com organismos multilaterais e agências governamentais estrangeiras.....	60
3.2.4 Ações necessárias para fortalecimento institucional do executor e do(s) co-executores.....	60
<b>4 - DETALHAMENTO FÍSICO-FINANCEIRO DA PROPOSTA.....</b>	<b>60</b>
<b>4.1 - CRONOGRAMA ANUAL FÍSICO FINANCEIRO.....</b>	<b>60</b>
<b>4.2 - FONTES DE FINANCIAMENTO .....</b>	<b>60</b>
<b>4.3 - COMPONENTES E CUSTOS CORRESPONDENTES .....</b>	<b>61</b>

**1 - INFORMAÇÕES GERAIS****1.1 - TÍTULO DO PROJETO**

Programa de Implantação de Sistema de Metrô Leve sobre Trilhos em Brasília: Ligação Aeroporto - W3 - Terminal Asa Norte (1ª Etapa: W3 Sul).

**1.2 - TÍTULO ABREVIADO**

Metrô Leve de Brasília - 1ª Etapa: W3 Sul.

**1.3 - CUSTO TOTAL E FONTES DE RECURSOS**

O Custo do Programa de Implantação de Sistema de Metrô Leve sobre Trilhos em Brasília: Ligação Aeroporto - W3 - Terminal Asa Norte completo está estimado em um total de R\$ 1.335.000.000,00 (um bilhão, trezentos e trinta e cinco milhões de reais). Por questões de planejamento, de ordem orçamentária e operacional, o Programa está dividido em três etapas, a serem implantadas seqüencialmente.

A primeira delas refere-se ao trecho de ligação Terminal Asa Sul - Brasília Shopping, denominado *Metrô Leve de Brasília - (1ª Etapa - W3 Sul)*, o qual será objeto da proposta de captação de recursos expressa nesta Carta Consulta.

Esta 1ª Etapa está orçada em US\$ 378,536 milhões de dólares dos Estados Unidos da América e contará com financiamento externo de até 86% do valor total, sendo 48% provenientes da Agência Francesa de Desenvolvimento – (AFD) e 38% do Banco Interamericano de Desenvolvimento – (BID), enquanto os 14% restantes correspondem à contrapartida do GDF, conforme demonstrado no quadro de custos a seguir:

DISCRIMINAÇÃO	VALORES			%
	(US\$ Milhões)	(€ Milhões)	(R\$ Milhões)	
<b>(1) FONTE(S) EXTERNA(S)</b>				
A - AFD	180,000	122,225	318,834	48
B – BID	144,000	97,780	255,067	38
<b>SUBTOTAL (1)</b>	<b>324,000</b>	<b>220,005</b>	<b>573,901</b>	<b>86</b>
<b>(2) FONTE(S) INTERNA(S)</b>				
GDF	54,536	37,031	96,599	14
<b>SUBTOTAL (2)</b>	<b>54,536</b>	<b>37,031</b>	<b>96,599</b>	<b>14</b>
<b>TOTAL (1+2)</b>	<b>378,536</b>	<b>257,036</b>	<b>670,500</b>	<b>100</b>

**1.4 – PRAZOS DE EXECUÇÃO**

A implantação e a operação do Sistema completo estão previstas para serem executadas seqüencialmente em três etapas, na seguinte ordem:

- 1<sup>a</sup> Etapa – W3 Sul: Terminal Asa Sul - Brasília Shopping - 20 meses (600 dias);
- 2<sup>a</sup> Etapa – W3 Norte: Brasília Shopping – Terminal Asa Norte - 20 meses (600 dias);
- 3<sup>a</sup> Etapa – Aeroporto: Aeroporto Internacional Juscelino Kubitschek – Terminal Asa Sul - 20 meses (600 dias).

*Observação: Salienta-se, novamente, que o objeto da proposta de captação de recursos expressa nesta Carta Consulta refere-se apenas ao trecho da 1<sup>a</sup> Etapa.*

## **1.5 – MOEDAS E TAXAS DE CÂMBIO**

---

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

Para a estimativa dos custos, foram consideradas as taxas de câmbio correspondentes às cotações publicadas pelo Banco Central do Brasil, em 31/12/2007:

US\$ 1,00 = R\$1.77130

€ 1,00 = R\$ 2,60859

US\$ 1,00 = € 0,67902

Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 9871/2008

Folha Nº 9 Luciano

## **2 - JUSTIFICATIVA E APRESENTAÇÃO DA PROPOSTA**

---

### **2.1 – DESCRIÇÃO DA SITUAÇÃO-PROBLEMA**

---

#### **2.1.1 - Antecedentes Históricos**

---

A construção de Brasília pode ser justificada tanto por uma determinação constitucional, quanto por um questionamento feito ao candidato Juscelino Kubitschek durante sua campanha à Presidência da República em 1955. A segunda hipótese parece ser a mais sólida. A idéia da transferência da Capital para o Planalto Central casava-se perfeitamente com o caráter desenvolvimentista que o então candidato pretendia dar ao seu governo, tanto, que se tornou a meta principal de seu programa de governo apresentado ao País.

O desafio proposto ao candidato, em Jataí, no interior de Goiás, era, na verdade, a continuidade das intenções presentes no ideário de muitos intelectuais desde o descobrimento. As mesmas que, no século anterior, foram relacionados por José Bonifácio no documento enviado aos deputados brasileiros em 1821; e são elas que fundamentaram os discursos que justificaram a construção da nova capital no Planalto Central: “(...) O grande desafio da nossa História estava ali: seria forçar-se o deslocamento do eixo do desenvolvimento nacional. Ao invés do litoral – que já havia alcançado certo nível de progresso – povoar-se o Planalto Central. O núcleo populacional, criado naquela longínqua região, espalhar-se-ia como uma mancha de óleo, fazendo com que todo o interior abrisse os olhos para o futuro grandioso do país (...)” (J. Kubitschek)<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> Comício de Jataí, “Lúcio Costa - o inventor da cidade de Brasília” –A. Buchmann- 2002 – pag. 16

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 *civitas*, 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.

Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 987, 2008

Folha Nº 10 *Luciana*

## 2.1.2 – Plano Urbanístico de Brasília

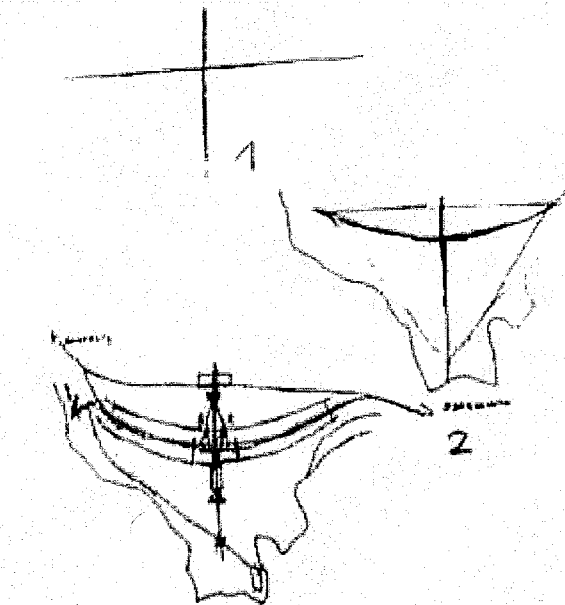


Figura 01 - Desenhos do Plano Piloto - L. Costa

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 e 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.<sup>2</sup> Na concepção do projeto do Plano Piloto são ainda perceptíveis as influências dos utopistas do início do sec. 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.

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 (Charles Édouard Jeanneret) - 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-01), a partir dos quais o tecido urbano se desenvolve, e a definição das funções urbanas de moradia, trabalho, lazer e circulação, no âmbito de um zoneamento rígido, sem superposição de

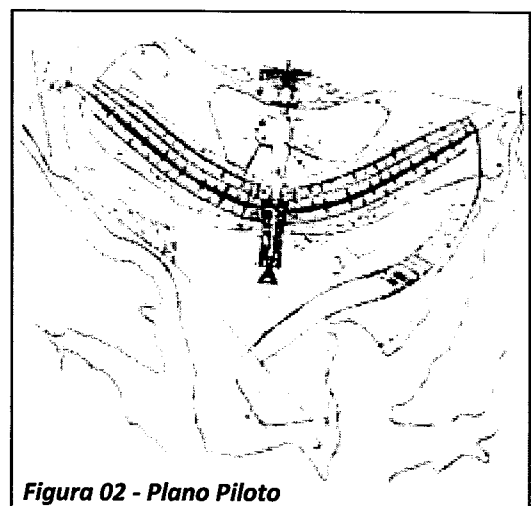


Figura 02 - Plano Piloto

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*

<sup>2</sup> As idéias do CIAM foram sepultadas, segundo alguns autores, em 1972 com a implosão do conjunto residencial Pruitt-Igoe, de autoria do arquiteto Minoru Yamasaki, no Estado do Mississippi, nos anos 50s.

*propósito de aplicar os princípios francos da técnica rodoviária – inclusive a eliminação dos cruzamentos- à técnica urbanística” (L. Costa - Relatório do Plano Piloto- 1957).*

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 02), 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 Lúcio Costa, que serviu de base, em 1987, para a declaração de Brasília como “Patrimônio Cultural da Humanidade” pela UNESCO e, em 1990, para o seu tombamento como Patrimônio Histórico e Artístico Nacional, pelo Ministério da Cultura, fundamentado no Decreto-Lei nº 25 e regulamentado pela Portaria 314 – IBPC de 1992.

Setor Protocolo Legislativo

DL Nº 987, 2008

Folha Nº 11 Luciano

### **2.1.3 – 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 (*civitas*), 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 pra Brasília*”<sup>3</sup>, a partir do início dos anos setenta e durante nos anos 80, as preocupações voltam-se para a cidade e seus problemas.

O processo dinâmico da expansão urbana, motivado pela posição de não permitir a criação 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, Telebrasil). No final do período, surge a Vila Estrutural, às margens da Estrutural, originada pelos catadores de lixo do aterro sanitário local.

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.

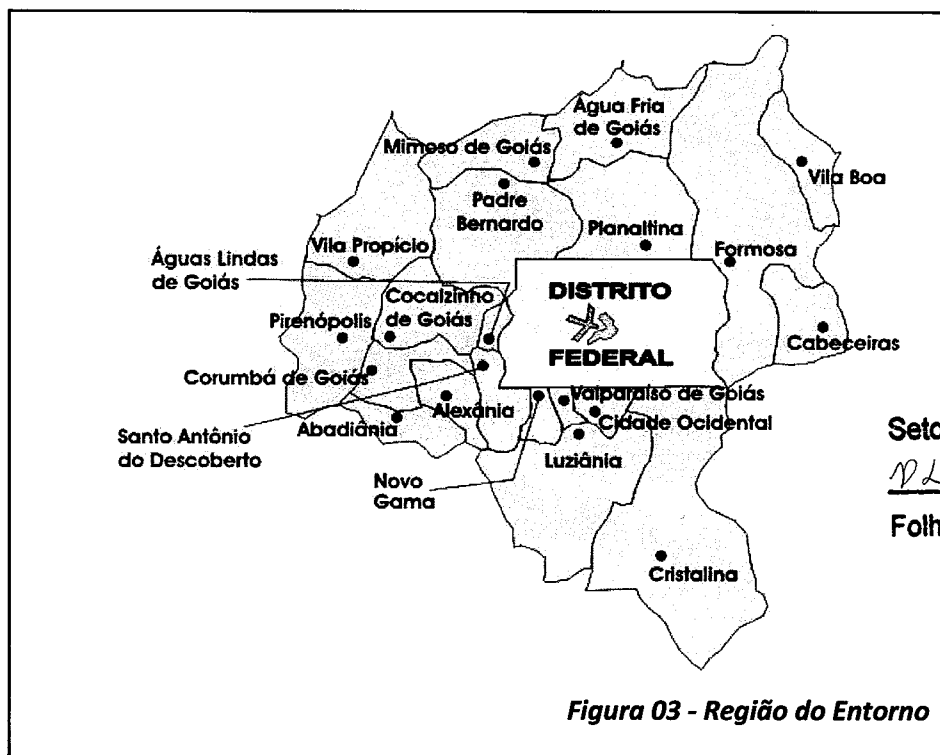
<sup>3</sup> Título de música de Billy Blanco que fez sucesso no Rio de Janeiro, no final na virada dos anos 50, cuja letra dizia: “*Eu não sou índio nem nada\Não tenho orelha furada\Nem uso argola\Pendurada no nariz\Não uso tanga de pena\E a minha pele é morena\Do sol da praia onde nasci\E me criei 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*”

O Setor Sudoeste e Águas Claras, também destinados à classe média, surgem na década seguinte.

Ao longo da última década, a restrita oferta e o alto preço dos imóveis praticados no DF 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 Zoobotânico, ao Gama etc.); o parcelamento irregular de áreas rurais (Vicente Pires), ou condomínios de baixa renda também em áreas irregulares (Condomínio Privê 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.

### 2.1.4 - O Distrito Federal e os Municípios do Entorno

A partir dos anos 70, em áreas contínuas ao quadrilátero do Distrito Federal, verifica-se um intenso parcelamento com a transformação de propriedades rurais em pequenos sítios e chácaras de lazer; mais tarde, em lotes urbanos e, por fim, surgem cidades como: Valparaíso I e II, Cidade Ocidental, Novo Gama etc. 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. (Conforme a Figura 03 a seguir):



No final dos anos 90, por meio da Lei Complementar nº 94, sancionada em 19 de fevereiro de 1998, foi criada a Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno - RIDE, constituída por 22 municípios (19 de Goiás e 3 de Minas Gerais), além do Distrito Federal, com objetivo de unir esforços para a resolução dos problemas comuns, pela

articulação de estratégias de desenvolvimento integradas, entre os vários municípios e o Distrito Federal.

A Região do Entorno é composta por municípios situados fora do Distrito Federal, mas que mantém com ele relacionamento 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.

A dependência dos municípios da RIDE em relação ao Distrito Federal é mais fortemente verificada naqueles 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 cada vez 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.

### **2.1.5 - Aspectos Sócio-Econômicos do Distrito Federal**

Setor Protocolo Legislativo

*PL* Nº 987/2008

#### **2.1.5.1 Posição Geográfica e Extensão Territorial**

Folha Nº 13 *Ruana*

O Distrito Federal (DF) 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.

O DF apresenta como limites naturais o rio Descoberto, a Oeste, e o rio Preto, a Leste. Ao Norte e Sul, o DF 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 Unaí, 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 DF é de 5.822,1 km<sup>2</sup>, equivalendo a 0,06% da superfície do País. Segundo a Companhia de Desenvolvimento do Planalto Central (CODEPLAN), a extensão geográfica do DF é de 5.789,16 km<sup>2</sup>, tomando como referência os memoriais descritivos dos limites das Regiões Administrativas (RAs) em que se divide atualmente o DF, lançados sobre a base cartográfica de 1:10.000.

#### **2.1.5.2 - População e Densidade Demográfica**

Existem no Distrito Federal 28 Regiões Administrativas - RAs. As mais populosas são as de Ceilândia e Taguatinga, seguidas de Brasília, aparecendo, na seqüência, Samambaia. Juntas, essas quatro RAs abrigam de 46% da população brasiliense. Em 2000 o Distrito Federal possuía uma população superior a 2 milhões de habitantes, com uma densidade demográfica de 355 habitantes/ Km<sup>2</sup> (tabela I). 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 RAs 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.

**Tabela I - População, Crescimento Populacional, Extensão Territorial e Densidade Demográfica (2000)**

Regiões Administrativas	População Residente			Extensão Territorial (km <sup>2</sup> )			Densidade Demográfica (Total) hab/km <sup>2</sup>	Densidade Demográfica (Urbana) hab/km <sup>2</sup>
	1996	2000	% Anual	Urbana	Rural	Total		
<b>Totais – Médias</b>	<b>1.823.942</b>	<b>2.053.146</b>	<b>3,00%</b>	<b>255,3</b>	<b>5.533,9</b>	<b>5.789,2</b>	<b>355</b>	<b>7.685</b>
Ceilândia	342.885	344.039	0,08%	29,1	201,2	230,3	1.494	11.711
Taguatinga	223.276	243.575	2,20%	30,2	91,4	121,6	2.004	8.022
Brasília	202.426	198.422	-0,50%	26,3	445,8	472,1	420	7.267
Samambaia	155.319	164.319	1,42%	34,7	71,0	105,7	1.555	4.704
Planaltina	116.452	147.114	6,02%	11,3	1.523,4	1.534,7	96	10.816
Gama	121.601	130.580	1,80%	15,4	261,0	276,3	473	8.221
Sobradinho	101.136	128.789	6,23%	12,3	560,3	572,6	225	9.717
Guará	102.709	115.385	2,95%	10,2	35,2	45,5	2.538	11.223
Santa Maria	87.706	98.679	2,99%	7,3	208,6	215,9	457	13.091
Recanto das Emas	51.671	93.287	15,92%	8,8	92,4	101,2	922	10.431
São Sebastião	44.235	64.322	9,81%	4,6	379,2	383,7	168	12.759
Cruzeiro	56.008	63.883	3,34%	8,9	0	8,9	7.178	7.178
Paranoá	47.126	54.902	3,89%	2,8	850,5	853,3	64	14.480
Brazlândia	47.714	52.698	2,51%	5,2	469,6	474,8	111	8.605
Riacho Fundo	21.371	41.404	17,98%	2,2	53,9	56,0	739	18.678
Núcleo Bandeirante	31.327	36.472	3,87%	1,7	78,7	80,4	453	20.704
Lago Norte	26.211	29.505	3,00%	14,8	51,3	66,1	447	1.941
Lago Sul	28.946	28.137	-0,71%	28,2	155,2	183,4	153	909
Candangolândia	13.827	15.634	3,12%	1,3	5,3	6,6	2.365	12.242

Fontes dos dados primários: Anuário Estatístico do Distrito Federal - 2000 e Censo Demográfico 2000 (IBGE)

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.

Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 987, 2008

Folha Nº 14 Luciana

### 2.1.5.3 - Emprego e Ocupação

#### **2.1.5.3.1 - População Economicamente Ativa e População Ocupada**

Segundo 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 anteriores à 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, ou exploravam seu próprio negócio, ou trabalhavam sem remuneração com membros da família”. A tabela II a seguir apresenta esse dois indicadores.

**Tabela II - População Economicamente Ativa (PEA) e População Ocupada (PO) - 1996 e 2000**

Regiões Administrativas	PEA/População Total - Em %		PO/PEA - Em %		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%
<b>Média do DF</b>	<b>0,68</b>	<b>0,53</b>	<b>0,61</b>	<b>0,83</b>	<b>764.404</b>	<b>914.239</b>	<b>4,6%</b>
<b>Fonte dos dados primários: Anuário Estatístico do DF - 2000 e Tabela 2.1.1</b>							

Em 1996, a relação PEA/População Total foi menor nas RAs mais pobres, a exemplo de Brazlândia, Paranoá e Planaltina. Em 2000, essas três RAs melhoraram de posicionamento, enquanto que, em todas as demais, ocorreu redução, a mais expressiva delas na RA do Guará. Em termos médios, houve diminuição nesse indicador entre 1996 e 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 DF esse indicador mostrou crescimento entre 1996 e 2000, destacando-se, nesse particular, exatamente as RAs que em 1996 ocupavam as piores posições.



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 especificado na tabela a seguir:

**Tabela IV - 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

Tais fatos evidenciam sobremaneira a dependência e a intensa inter-relação entre o DF e seu Entorno imediato. Por outro lado, explicita a intensidade da polarização exercida pelo Distrito Federal no âmbito da RIDE.

Quanto às principais ocupações, a Tabela V a seguir apresenta as atividades profissionais desempenhadas pela população do Distrito Federal, em 1997, individualizadas por Regiões Administrativas. 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 azul.

Fazendo-se, inicialmente, uma análise por Região Administrativa, constata-se que a Administração Federal, a Administração do Governo do Distrito Federal, o comércio e outros serviços figuram como as três primeiras atividades profissionais na maioria dos casos.

De modo geral, os dados revelam a vocação do Distrito Federal, como complexo urbano, em que a oferta de emprego associa-se de forma indiscutível ao setor público (governos Federal e Distrital), comércio e serviços.

Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 987/2008

Folha Nº 17 *Luciana*

**Tabela V - Ocupações Principais em 1997 (%)**

Regiões Administrativas	Construção. Civil	Ind. de Transformação	Administração Federal	Administração GDF	Comércio	Estabelecimento Bancário	Transporte	Profissão Liberal	Estabelecimento Ensino Particular	Serviço Autônomo	Serviço Doméstico	Outros Serviços	SOMA
Brasília			41,27	13,85	8,01	6,18		4,12		5,50		11,19	90,1
Gama	2,98	5,28	5,62	29,49	20,93		3,46			6,45	3,95	15,91	94,1
Taguatinga		3,32	11,56	21,78	23,51			2,77	3,00	9,84	3,11	11,75	90,6
Brazlândia	4,65	8,39	4,86	24,72	14,88		6,79			6,14	5,89	17,84	94,2
Sobradinho	5,56	4,69	10,86	24,36	21,98					8,57	11,10	6,79	93,9
Planaltina			16,85	25,78	12,39					12,42	3,98	14,64	86,1
Paranoá	16,42		4,30	3,67	26,49						19,96	19,76	90,6
Núcleo Bandeirante	2,21	3,32	14,06	14,77	25,27	4,10	4,33	2,87		5,47	4,09	15,22	95,7
Ceilândia	5,26	3,73	7,90	16,39	20,25		5,27			14,43	6,06	15,65	94,9
Guará		3,64	25,81	20,50	14,26	4,40				8,83		12,85	90,3
Cruzeiro			34,18	19,27	11,26	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	20,76	96,9
Santa Maria	8,24		5,22	12,99	18,52		4,94			9,38	9,24	29,08	97,6
São Sebastião	11,01		5,49	6,28	28,07		4,06			8,81	12,94	16,39	93,1
Recanto das Emas	6,63	2,36	5,09	19,36	22,30		5,89			13,47	7,85	14,87	97,8
Lago Sul	8,32	2,54	25,52	8,69	13,63	3,78		13,48	5,06			7,74	88,8
Riacho Fundo		2,08	5,66	23,41	27,97		4,49			12,67	3,15	12,52	92,0
Lago Norte			46,12	7,17	10,60	5,21		5,73			5,54	10,28	90,7
Candangolândia	3,63		14,58	21,29	18,23	2,27	3,24			18,93	2,49	11,39	96,1

Setor Protocolo Legislativo  
 Nº 987/2008  
 Folha Nº 13 Luciano

Fonte dos dados primários: Anuário Estatístico do DF - 2000

Legenda das Cores: Verde: Ocupação Principal / Amarelo: Segunda Ocupação / Azul: Terceira Ocupação

**2.1.5.3.2 - Renda Domiciliar Mensal Média**

Neste item, são analisados os principais aspectos relacionados à renda e sua distribuição no DF, bem como sua posição relativa no contexto nacional.

A Tabela VI apresenta a renda domiciliar média em 1996 e 2000, em valores correntes e preços reais de 2000, considerando-se que, segundo o IGP-DI, a taxa inflacionária no período considerado foi de 57,47%.

Verifica-se que as RAs dos Lagos Sul e Norte e de Brasília – esta, seguida de perto pelo Cruzeiro – encabeçam a lista das áreas de maior renda mensal domiciliar média. No ano 2000, as últimas posições foram ocupadas pelo Recanto das Emas, Paranoá, Santa Maria, Samambaia, Brazlândia, Planaltina e Ceilândia.

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 RAs 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.

**Tabela VI- Renda Domiciliar Mensal Per Capita - 1996 e 2000**

Regiões Administrativas	Em R\$ Correntes		Em R\$ de 2000		%
	1996	2000	1996	2000	
Brasília	968,89	1.140,09	1.5	1.1	-25,3%
Brazlândia	169,40	182,27	266	182	-31,7%
Candangolândia	301,31	371,54	474	371	-21,7%
Ceilândia	197,21	216,18	310	216	-30,4%
Cruzeiro	669,87	1.053,74	1.0	1.0	-0,1%
Gama	245,20	292,29	386	292	-24,3%
Guará	569,76	567,83	897	567	-36,7%
Lago Norte	1.415,54	1.370,60	2.2	1.3	-38,5%
Lago Sul	1.903,07	2.007,04	2.9	2.0	-33,0%
Núcleo Bandeirante	520,68	834,97	819	834	1,8%
Paranoá	119,48	152,47	188	152	-19,0%
Planaltina	163,02	194,03	256	194	-24,4%
Recanto das Emas	123,83	140,31	195	140	-28,0%
Riacho Fundo	249,80	268,37	393	268	-31,8%
Samambaia	200,30	169,41	315	169	-46,3%
Santa Maria	122,20	167,03	192	167	-13,2%
São Sebastião	143,27	281,00	225	281	24,6%
Sobradinho	302,03	376,92	475	376	-20,7%
Taguatinga	428,68	489,36	675	489	-27,5%
<b>Média do DF</b>	<b>463,87</b>	<b>540,81</b>	<b>730</b>	<b>540</b>	<b>-26,0%</b>

Fontes dos dados primários: CODEPLAN: Pesquisa Domiciliar - Transporte - 2000 e Anuário Estatístico do DF - 2000.2.3.3

### 2.1.5.3.3 - Emprego no Entorno do Distrito Federal

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 DF, 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<sup>4</sup> representando uma parcela de 6% da população total do Entorno que, em 2000, era de 817.874 habitantes.

Setor Protocolo Legislativo

### 2.1.6 – Caracterização do Problema

PL Nº 987/2008

#### 2.1.6.1 – A Cidade Hoje

Folha Nº 20 Luciana

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. Peter Drucker, um respeitável futurólogo, em entrevista à revista Exame, credita a Brasília a importância de transformar o Brasil em Nação. 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 DF revela a capacidade polarizadora de Brasília, 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

<sup>4</sup> Não foi considerado o número de empregos informais.

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-DF) 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.

## 2.1.7 – O Transporte em Brasília

Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 987/2008

Folha Nº 21 *Maiana*

### 2.1.7.1 - As origens

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 (...)”*<sup>5</sup> 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.

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 à Rodoferroviária, seguindo então para o Guará, Taguatinga chegando à Ceilândia (figura 04).

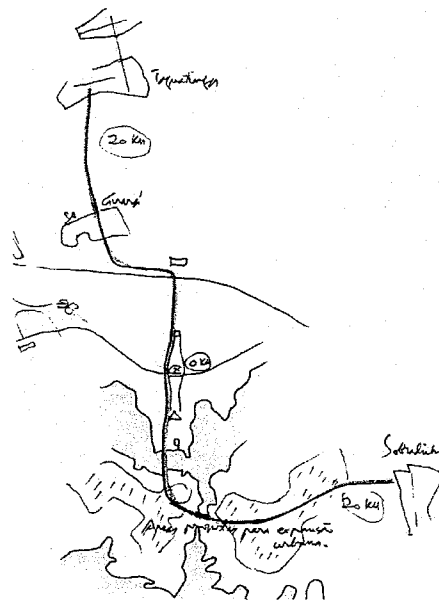


Figura 04

No mesmo seminário, o presidente do GEIPOT, Eng<sup>o</sup> Cloraldino Soares Severo, apresentou o **Plano-Diretor do Transporte Metropolitano de Brasília**, em elaboração, 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 74, 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 DF, elegendo como

<sup>5</sup> Lúcio Costa- Relatório do Plano Piloto de Brasília - 1960

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, 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 DF:

- 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.

Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 987/2008

Folha Nº 22

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 (250), 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 o **Metro 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. Mais uma vez foi 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. O 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 Governador José Aparecido resolveu contratar um novo estudo para a questão do transporte de massas para o DF. 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.

Rápido resumo dos diversos planos e estudos de desenvolvimento urbano e de transporte: do PEOT (Plano Estrutural de Organização Estrutural) até ao recente PDOT (Plano Diretor de Ordenamento Territorial) com seus PDLs (Planos de Desenvolvimento Local), incluindo as recomendações de Lúcio Costa<sup>6</sup>, revela a coincidência de diagnósticos e recomendações para a superação do problema do transporte público coletivo 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 é gerida pelas empresas operadoras e sujeita à supervisão do órgão gestor. Tem como principal receita o produto da

---

<sup>6</sup> Lúcio Costa, em carta datada de 19/08/1974, enviada ao Senador Catete Pinheiro, recomendava a implantação de sistema de transporte coletivo rápido, "*possivelmente monotrilho*", ligando Sobradinho a Taguatinga/Ceilândia, passando pelo Plano piloto.

arrecadação tarifária e, como despesa, a remuneração das empresas operadoras proporcionalmente aos seus respectivos custos de serviço. É 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, servem para definir os preços das passagens e para calcular o pagamento dos subsídios diretos aos estudantes carentes e portadores de deficiências.

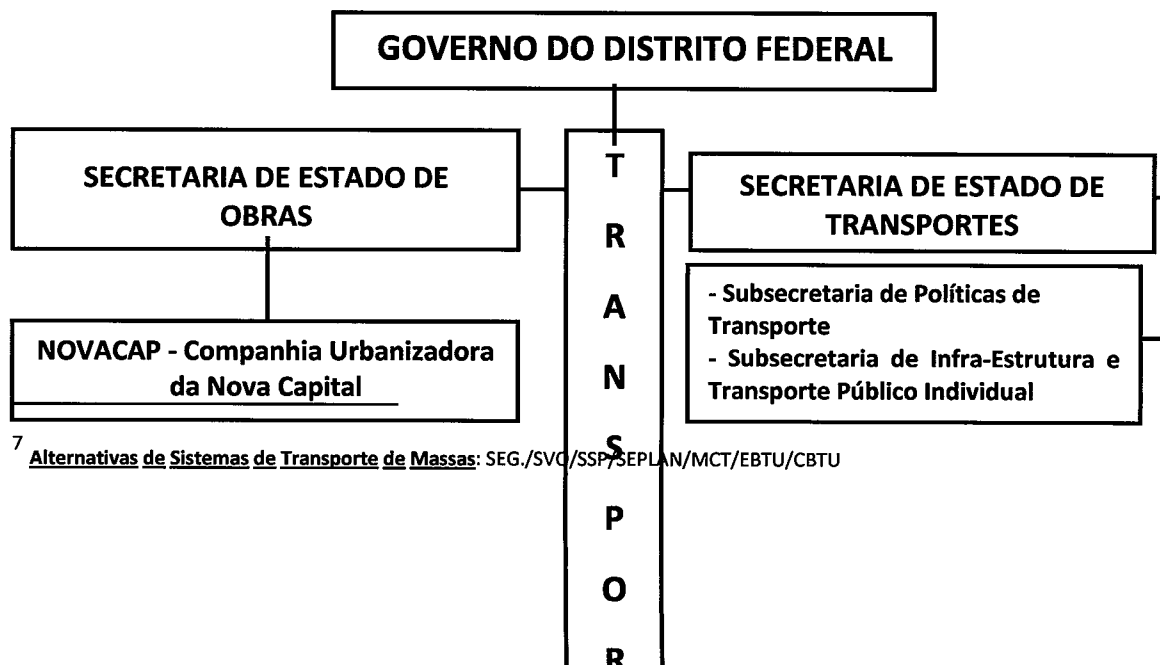
Somente em 1991, o Governo resolveu implantar o transporte de massa no Distrito Federal. Acatou as recomendações de todos os planos de organização territorial (PEOT-1977; POT-1983 e POUZO-1987) e de transportes urbanos (PDTU-1975/79; STR/DER-1977/78; STR/TERRACAP-1983; STRM/TCB-1984 e ASTM-1986<sup>7</sup>) que definiam o eixo Ceilândia, Samambaia, Taguatinga, Guará e Plano Piloto como o principal eixo de ligação. Optou pela implantação de transporte ferroviário e a escolha recaiu sobre o Metrô.

### 2.1.7.2. Caracterização Institucional do Setor de Transportes Urbanos no DF

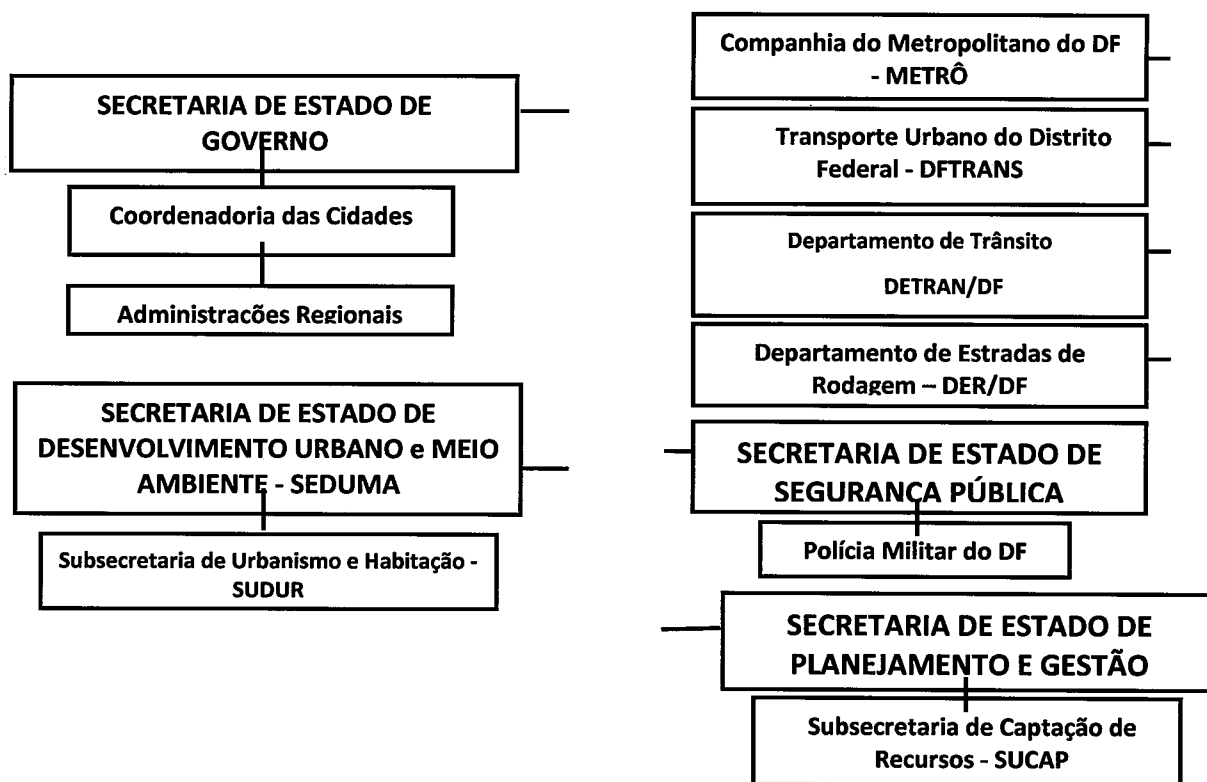
O planejamento, a gestão e a operação dos transportes urbanos no Distrito Federal envolvem, direta e indiretamente, uma significativa rede de organizações públicas locais. Este arranjo institucional básico pode ser representado pelo Organograma a seguir:

Setor Protocolo Legislativo  
PL Nº 9871 2008  
 Folha Nº 24 *Luciana*

### **Organograma do Arranjo Institucional do Setor de Transportes**



<sup>7</sup> Alternativas de Sistemas de Transporte de Massas: SEG./SVC/SSP/SEPLAN/MCT/EBTU/CBTU



Setor Protocolo Legislativo

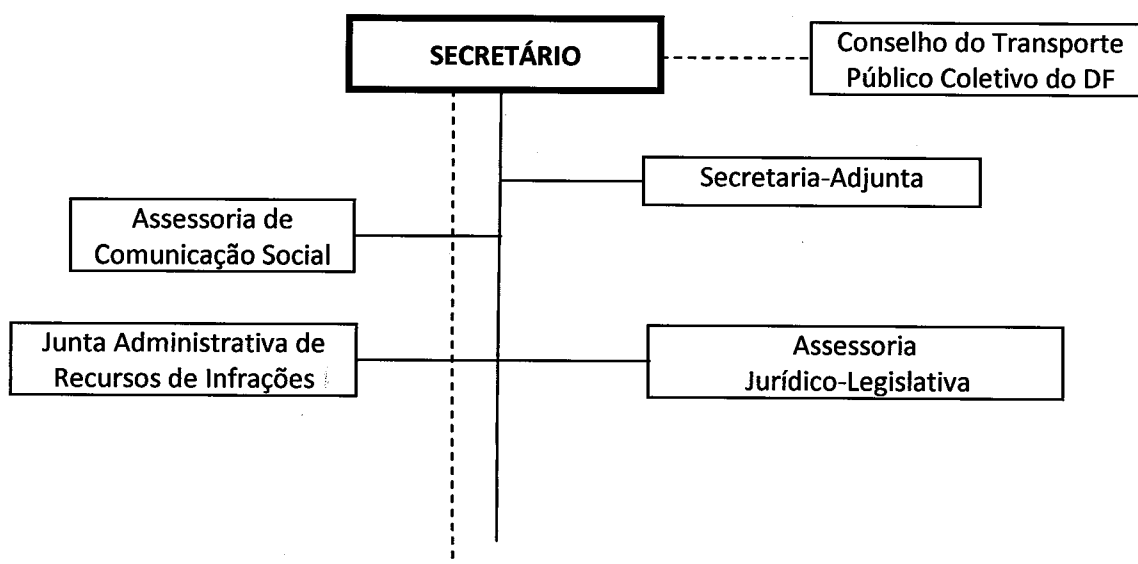
PL Nº 987/2008

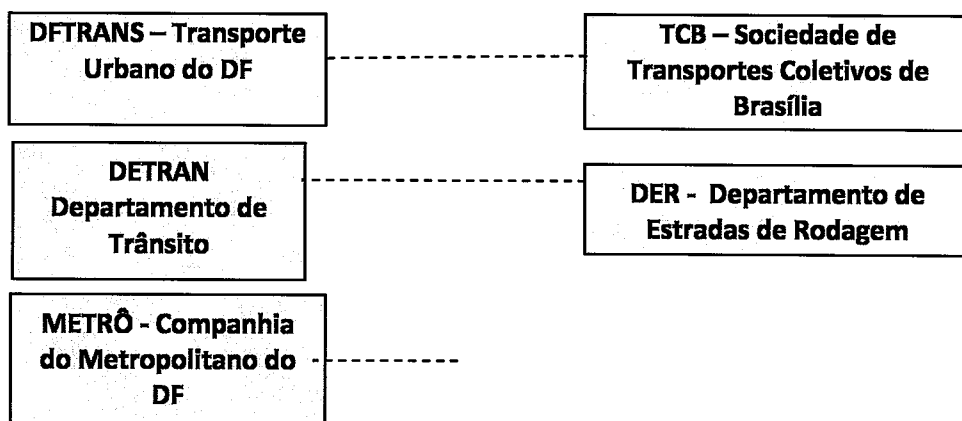
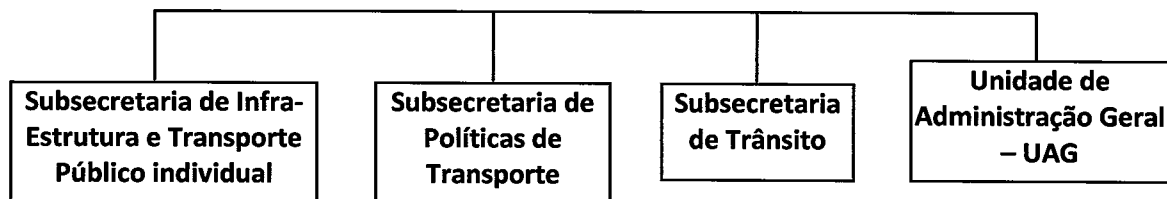
Folha Nº 25 Luciana

### 2.1.7.3 - A Gestão do Transporte Urbano

A definição e implantação da política setorial de transporte no Distrito Federal competem à Secretaria de Estado de Transportes, à qual se vincula à DFTRANS – Transporte Urbano do Distrito Federal, entidade gestora do sistema de transporte. O Organograma a seguir apresenta a configuração da Secretaria de Estado de Transportes atual.

### Organograma da Secretaria de Estado de Transportes





A gestão do transporte e do trânsito do DF exige também interface institucional com o Governo Federal / Ministério dos Transportes, por meio do Departamento Nacional de Infra-Estrutura de Transportes - DNIT, responsável pela gestão do sistema rodoviário federal (e conseqüentemente pelas Rodovias Federais que cortam o Distrito Federal) e a Agência Nacional de Transportes Terrestres - ANTT, órgão gestor e poder concedente do transporte interestadual e internacional por ônibus.

A eficácia das relações institucionais que necessariamente se estabelecem nessa rede de organizações em prol da gestão do transporte e do trânsito no DF 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.

#### 2.1.7.4 - 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.

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.

#### 2.1.7.4.1 - 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.<sup>8</sup>

#### 2.1.7.4.2 - 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. Estes valores compõem a Tabela VII a seguir.

**Tabela VII – STPC/TA – Dados Operacionais**

Passageiros Transportados/Mês	266.068
Quilometragem Prevista/Mês <sup>(*)</sup>	455.348
Número de Linhas	32
Número de Viagens previstas/Mês	7266
ÍPK (Bruto) <sup>(*)</sup>	0,58
Número de Operadores	16
Frota	46
Idade Média da Frota (anos) <sup>(*)</sup>	8,69

<sup>8</sup> Fonte: Anuário ANTP/97

DMTU – Relatórios Operacionais. Dados estimados para novembro e dezembro/2002.

Passageiros Transportados/Veículo/Dia	210
Tarifas (R\$) <sup>(*)</sup>	2,00   1,90   2,50

Fonte: DMTU - setembro/2002 e (\*) fev./2003

#### 2.1.7.4.3 - 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 RAs 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.

Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 987/2008

Folha Nº 28 Luciano

#### 2.1.7.4.4 - 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. Ver Tabela VIII.

**Tabela VIII – STPA – Dados Operacionais**

Passageiros Transportados/ Mês	1.647.589
Quilometragem Prevista/Mês	4.150.016
Número de Linhas	46
Número de Viagens previstas/Mês	Não disponível
ÍPK (Bruto)	0,40
Número de Operadores/ Frota	671
Idade Média da Frota (anos) *	2,10
Passageiros Transportados/Veículo/Dia	89
Tarifa (R\$) *	1,60 e 2,50

Fonte: DMTU- Out/2002 e (\*) fev./2003.

Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 987/200

Folha Nº 29 *Luciano*

#### 2.1.7.4.5 - 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.

#### 2.1.7.4.6 - 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, conforme a Tabela IX. Este tipo de transporte vem crescendo sistematicamente no DF.

**Tabela IX – Serviços Privados – Dados Operacionais**

	STCP/Fretamento	STPE/Empregados
Passageiros Transportados/ Mês	Não disponível	Não disponível
Número de Viagens /Mês	Não disponível	Não disponível
Número de Operadores	500	60
Frota	550	60

Fonte: DMTU/ Fevereiro/2003

#### 2.1.7.5 - O Sistema Metroviário

As composições do Metrô do Distrito Federal começaram a circular, em caráter experimental, de Samambaia e da Praça do Relógio até a Estação Asa Sul, em agosto de 1998 e, logo após, até a estação Galeria dos Estados. Em outubro de 1999, o Metrô 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.

Foi reinaugurado o primeiro trecho do Metrô, em março de 2001, com 30,39 km. Atualmente, ele opera em regime comercial de segunda a sexta feira, das 06h00 as 20h00, com 13 estações das 29 previstas no projeto total.

A frota operacional conta com 09 trens no vale e 11 trens no pico. O eixo Noroeste do DF é atendido pelo Metrô (80 mil passageiros/dia) e pelo sistema de ônibus, e apresenta nos corredores EPTG e EPCL um carregamento de aproximadamente 18,5 mil passageiros e 12 mil passageiros, respectivamente, na hora pico. As linhas hoje em operação ligam o Plano Piloto às Cidades Satélites do Guará, Águas Claras, Taguatinga e Samambaia, numa extensão de aproximadamente 42Km. Em breve estará operando na continuidade da linha de Taguatinga até Ceilândia. O traçado é em forma de "Y" tendo uma bifurcação na estação Águas Claras com destino a Taguatinga (Praça do Relógio) e Samambaia. O sistema opera de segunda à sexta-feira no horário de 06:00 às 23:30 horas e aos sábados e domingos no horário de 07:00 às 19:00 horas, com um *headway* médio de 5,5 minutos no trecho comum (nas horas de pico) e 14 minutos nas pontas (nas horas fora-pico), com uma velocidade comercial de 45 km/h.

O metrô ainda não está integrado ao restante do sistema de transportes, mas as estações Rodoviária e Asa Sul foram construídas anexas a terminais de ônibus. Com a plena integração do sistema de transporte público do Distrito Federal estima-se que o sistema metroviário passará a transportar cerca de 180 mil pessoas por dia.

Atualmente, o sistema metroviário do DF tem uma extensão de 40 quilômetros, dos quais nove são subterrâneos. Conecta o Plano Piloto ao Guará, a Águas Claras, a Taguatinga, à Ceilândia e a Samambaia. Quando pronta a presente etapa, contará com 28 estações, sendo 10 subterrâneas (09 no Plano Piloto e uma no centro de Taguatinga). Hoje, 16 trens com quatro vagões circulam nas 16 estações, transportando 90 mil passageiros/dia. Em abril de 2008 serão incorporadas 06 novas estações - uma no Plano Piloto, uma em Águas Claras e quatro na Ceilândia - e o Metrô deverá transportar 140 mil passageiros/dia sem a integração. Com a integração o número de passageiros transportados subirá para 180 mil passageiros/dia. Até o final do Governo a atual etapa deverá estar concluída e o Metrô deverá atender 300 mil passageiros/dia.

#### 2.1.7.6 - Oferta de Transporte Público

A avaliação do transporte no DF 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 poli-nucleada, bi-polarizada, (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<sup>9</sup>, 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

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 seguinte:

Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 987/2008

Folha Nº 31 Luciana

#### Tabela X – Evolução dos Parâmetros Operacionais do STPC

---

<sup>9</sup> 1977- PEOT – Plano Estrutural de Organização Territorial; 1985- Plano de Ordenamento Territorial- POT; 1986-POUSO – Plano de Ocupação e Uso do Solo; 1992-PDOT/I - Plano Diretor de Ordenamento Territorial I e 1997 PODT –II e os PDLs - Planos Diretores Locais (em desenvolvimento).

	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	% no período
Passageiros Transportados (10 <sup>3</sup> )	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 <sup>3</sup> )	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 de esses 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 DF, em período quase coincidente - de 1996 a 2000-, experimentou um crescimento de 12,90%.<sup>10</sup>

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 e ao processo de gerenciamento que se seguiu, caracterizado por intervenções pontuais, não continuado, voltadas para a correção de irregularidades específicas. Assim o Sistema de Transporte de Passageiros vigente, caracteriza-se por:

- Média de viagens diárias por passageiros baixa: 0,30, no Distrito Federal enquanto a média nacional situa-se em 0,52 passageiros/dia;
- Polarização do Plano Piloto no que tange a oferta de empregos;
- Elevados Índices de acidentes em vias urbanas de alta densidade de tráfego;
- Rede de transporte público recebeu linhas de ônibus sem a existência de demanda consistente. A rede cresceu desmesuradamente, chegando a quase 800 linhas enquanto S. Paulo, com uma população cinco vezes maior, tem mil linhas<sup>11</sup>;
- A inclusão do Serviço de Transporte Público Alternativo e do Transporte Público Alternativo - Condomínios, constituídos por Vans, iniciou um processo predatório de concorrência entre ônibus e vans, com repercussões negativas não só para os usuários do sistema de transportes, mas também para a população em geral. O processo foi interrompido com a intervenção do atual governo; e

<sup>10</sup> Fonte: IBGE, CODEPLAN, IDHAB-DF - [http://www.geocities.com/thetropics/3416/pop\\_df.htm](http://www.geocities.com/thetropics/3416/pop_df.htm)

<sup>11</sup> Fonte: Plano Diretor de Transportes Urbanos e Mobilidade do Distrito Federal e Entorno.

- A questão da conurbação, que, com as suas características específicas, obriga o sistema a percorrer grandes distâncias com baixa rotatividade, onerando o custo do passageiro transportado.

#### 2.1.7.7 - A Integração do Metrô-Leve com os demais projetos do DF

O Programa Brasília Integrada tem como objetivo geral promover e qualificar a mobilidade urbana, por intermédio de políticas de transporte e circulação, que garantam à população acessibilidade ao espaço urbano, através da priorização dos modos não motorizados e coletivos de transporte que não gerem segregações espaciais e sejam socialmente inclusivos, a fim de melhorar a qualidade de vida da população do Distrito Federal.

O Programa foi desenvolvido a partir de duas vertentes principais:

- A implantação de um sistema integrado de transportes que possa oferecer aos usuários 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.

A partir dessas vertentes associam um grupo de ações para a consecução dos objetivos do Programa que deverão ser atingidos a partir da implantação dos seguintes empreendimentos:

- Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal – PTU;
- Sistema de Transporte de Passageiros Eixo Sul;
- Complementação e expansão da Linha 1 do Metrô; e
- Sistema de Metrô Leve de Brasília.

Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 987/2008

Folha Nº 33 *Luciana*

##### **2.1.7.7.1 - Programa de Transporte Urbano - PTU**

O Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal – PTU prevê a reestruturação do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal – STPC/DF. A intenção é implantar um novo sistema de transporte urbano capaz de garantir maior nível de mobilidade ao transporte coletivo do Distrito Federal, notadamente com a implantação do Sistema Integrado. Especificamente, o PTU pretende:

- Implantar um serviço de transporte de menor custo, mais confiável e com menor tempo viagem.
- Racionalizar o sistema de transporte público coletivo; e
- Contribuir para a manutenção de Brasília como Patrimônio Cultural da Humanidade.

Em linhas gerais os objetivos do PTU são:

- Melhorar o nível de serviço;
- Melhorar a acessibilidade ao transporte público;

- Reduzir os gastos dos usuários;
- Reduzir os custos operacionais;
- 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.

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

- 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.

O Serviço Básico Multimodal contará com linhas troncais, ônibus e metrô; troncais expressas, que farão a ligação entre as regiões administrativas e o Plano Piloto; linhas locais circulares internas, ou alimentadoras/distribuidoras, que atenderão à demanda interna na região e alimentarão as linhas troncais; e linhas regionais que farão a ligação entre as Regiões Administrativas, de forma a propiciar a máxima mobilidade e acessibilidade à população. Contará com integração aberta e temporal possibilitando o 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 Complementar atenderá a demandas de deslocamento com características próprias voltadas a segmentos específicos da população 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.

O sistema viário contará ainda com vias exclusivas, com prioridade para o transporte coletivo urbano, e vias de tráfego misto. Haverá intervenções físicas na geometria viária e na sinalização, bem como a montagem de um modelo operacional adequado a um sistema de transporte integrado. A frequência será mantida regularmente de forma a garantir aos usuários pouco tempo de espera.

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.

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.

Sector Protocolo Legislativo

PL Nº 9871/2008

Folha Nº 35 Luiana

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 re-aparelhamento dos organismos de fiscalização.

#### **2.1.7.7.2 - 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, semelhante e compatível com as propostas estabelecidas no PTU.

A implantação do novo corredor deverá atender aos seguintes objetivos:

- Reduzir o tempo de espera, melhorando a oferta e a freqüência 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 freqüência 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.

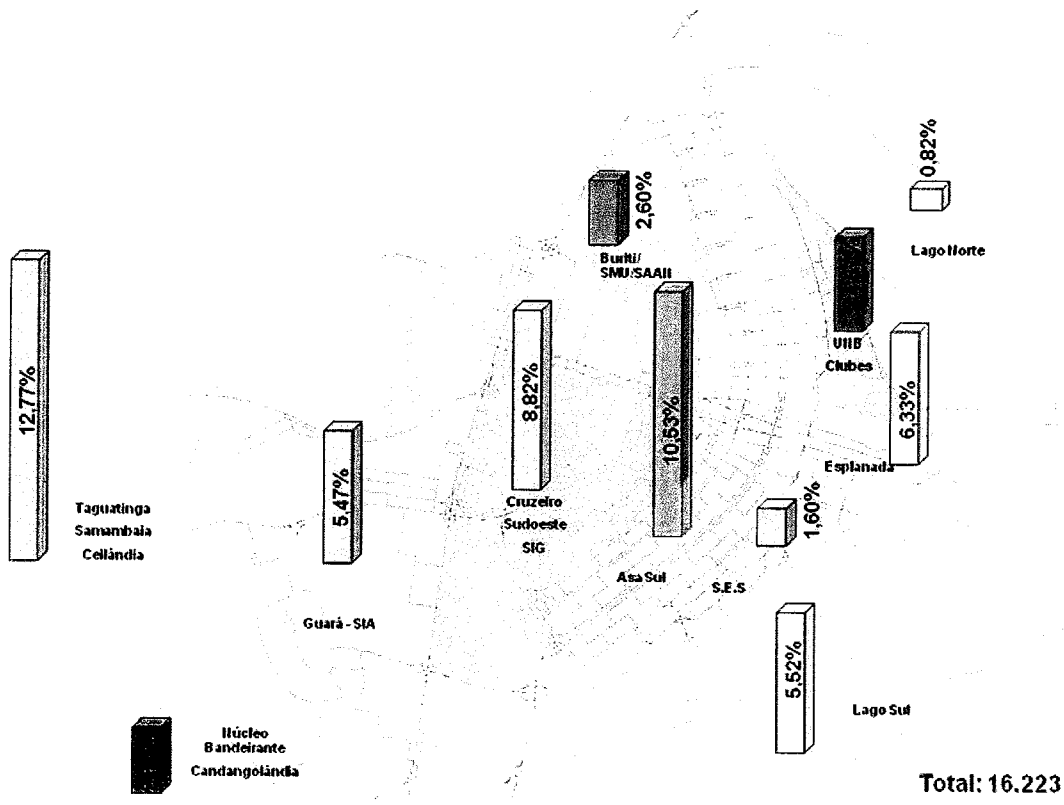
Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 987/2008

Folha Nº 37 *Luciana*

O traçado esquemático do Sistema de Transporte de Passageiros - Ligação Santa Maria/Gama/Plano Piloto é o seguinte:

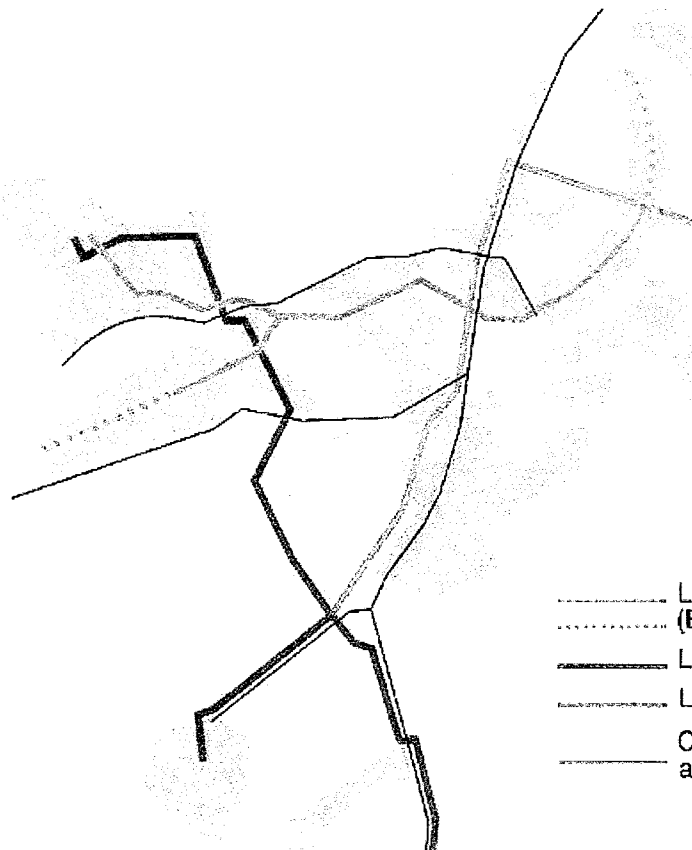
**Destino das viagens com origem no Gama e Santa Maria - 2006**



Setor Protocolo Legislativo

PL N° 987/2008

Folha N° 38 *Luciana*



Sector Protocolo Legislativo

NL Nº 987,108

Folha Nº 39 Lucian

- Línea 1 - Prioritaria  
(En expansión)
- Línea 2 - Intersatélite
- ..... Línea 3 - En análisis
- Carreteras de acceso  
al Plan Piloto

#### 2.1.7.7.3 - Complementação e expansão da Linha 1 do Metrô

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:

- Início da operação de duas estações na Asa Sul (102 Sul e 112 Sul) e uma no Guará;
- Expansão até a Asa Norte (HRAN); e
- Expansão do trecho em Samambaia com a inclusão de duas estações; e A aquisição de mais 10 trens.

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. São 20 trens com quatro vagões circulam nas 21 estações, transportando 140 mil passageiros/dia. Com a integração, o número de passageiros transportados subirá para 170 mil passageiros/dia. Até 2010, com a conclusão das ações previstas, o metrô deverá atender a 300 mil passageiros/dia.

#### 2.1.7.7.4 - A integração

As ações propostas no Programa Brasília Integrada possuem foco na implantação de uma nova concepção de operação do sistema de transporte público coletivo, fundamentada na idéia de integração entre itinerários de ônibus - ônibus –metrô e metrô-leve. As diversas ações

institucionais e físicas contextualizam-se como um meio de viabilizar o modelo de gestão, capaz de garantir os objetivos do Programa.

O Metrô-Leve integra o sistema. No Plano Piloto o sistema viário principal é composto, na sua maioria, por eixos longitudinais no sentido Norte/Sul. Os eixos W3-Sul/Norte e L2-Sul/Norte que margeiam a DF-002 (Eixo Rodoviário) são vias arteriais com características de vias expressas, uma vez que possuem poucas interferências laterais, interseções em desnível e restrições de acessibilidade às vias de tráfego local. Considerando o elenco de vias arteriais do Plano Piloto, entende-se que a via W3 divide com a Via-L2 a responsabilidade de dar continuidade à ligação entre as Asas Sul e Norte, representando o principal eixo de transporte, adjacentes a pólos geradores de viagem. A W-3 é o eixo mais importante, por sua história, mas também por sua capacidade polarização. Atualmente, no horário de pico passam pela W-3 Sul 370 ônibus que atendem a 108 linhas e pela via W-3 Norte 398 que atendem a 91 linhas, todas do Serviço convencional. Além desses, circulam ainda, em números bastante significativos, veículos responsáveis pelas linhas do Entorno, veículos de fretamento, transporte de vizinhança, veículos de transporte clandestinos e veículos particulares.

Assim a implantação do Metrô-Leve não se dá apartada da questão do transporte coletivo do Distrito Federal, pelo contrário, integra o grupo de soluções a serem implementadas para sua superação. As escolhas efetuadas na concepção do projeto facilitam as escolhas de gestão e operação da integração (aberta e temporal) para que se efetivem com maior facilidade pelo trajeto adotado, pela localização, pelas soluções técnicas e pelas opções tecnológicas adotadas.

## **2.2 - JUSTIFICATIVAS PARA SOLICITAÇÃO DE FINANCIAMENTO EXTERNO**

---

O Governo do Distrito Federal vem adotando uma gestão fiscal austera e responsável, por meio do emprego dos parâmetros da economicidade e racionalidade dos recursos públicos. Isso tem proporcionado a produção de meios financeiros suficientes para suprir as necessidades públicas mais urgentes. No entanto, para projetos desse porte, que demanda um aporte de recursos de expressiva monta, faz-se necessário recorrer a fontes de recursos de terceiros, dos quais o capital financeiro externo, em especial aquele oriundo de organismos multilaterais comparece, atualmente, com bastante oferta, a custos de captação com taxas bem atrativas.

## **2.3 - JUSTIFICATIVAS PARA ESCOLHA DE FONTE EXTERNA**

---

Além dos motivos supracitados, a escolha das duas instituições dá-se pelas seguintes razões: (i) a AFD mostrou-se bastante interessada em financiar parte do projeto, em vista da oportunidade de parceria com o Distrito Federal, além de ter a experiência na preparação de projetos de implantação de VLTs em diversas localidades no mundo; (ii) enquanto que o BID prontificou-se a financiar 80% da parcela que até então seria a contrapartida do GDF.

Setor Protocolo Legislativo

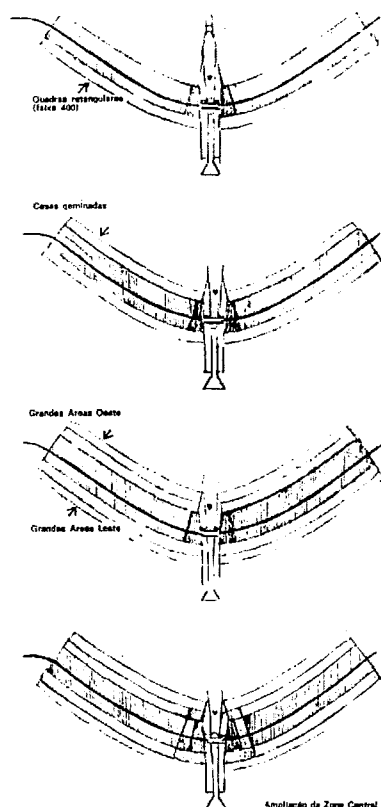
PL Nº 987/2008

Folha Nº 40 Luciano

## **2.4 - METRÔ LEVE DE BRASÍLIA - PROPOSTA**

---

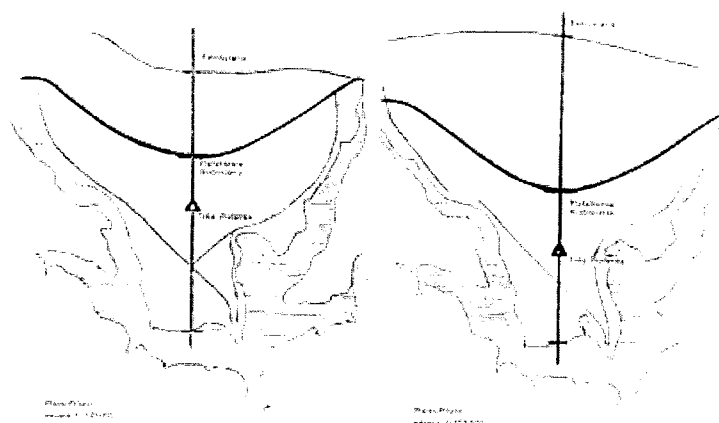
## 2.4.1 – A Evolução Urbana da Via-W-3



A via W3 corta o Plano Piloto longitudinalmente no sentido das “asas do avião”, numa extensão total de 14 km seccionada por um eixo transversal que a divide em dois trechos – norte e sul. Seu trecho sul, chamado de “Asa Sul”, da época da inauguração de Brasília até meados dos anos 80, foi uma via comercial onde as principais lojas da cidade, dos mais diversos segmentos comerciais, se instalaram.

De sua escolha como vencedor do concurso até o início de sua execução, o Projeto de Lúcio Costa sofreu alterações importantes. A primeira delas foi o deslocamento do local de implantação para um sítio mais próximo do Lago Paranoá. Pela proposta original, o limite da trama urbana seria a Via W-3 e após ela chácaras e postos de abastecimento, por proposta da Comissão Julgadora do Concurso a cidade foi deslocada para ficar mais próxima do Lago Paranoá (Figura 2). Com o deslocamento surgiram às quadras 700, com residências unifamiliares, abaixo do eixo leste foram criadas as quadras 400 destinadas à habitação popular, mais tarde foram criadas as quadras 600 e 900 para abrigar instituições. As quadras 500, antes destinadas ao comércio atacadista e grandes entrepostos, passaram a abrigar, comércios mais sofisticados (magazines, lojas de departamento, supermercados, restaurantes, lanchonetes etc.).

A via W-3, antes fronteira, ganhou importância tornando-se o centro da vida urbana, a *urbes*. Tornou-se local obrigatório para compras, com afluxo significativo de compradores, principalmente aos sábados e era comum aos domingos, a caminhada familiar após o almoço num dos restaurantes situado ao longo da via. É nesse período que a via passa a ser denominada Avenida W-3 pelos habitantes da cidade.



Com o advento dos shopping centers suas atividades como “rua de comércio” foram paulatinamente reduzidas. Hoje, a via W3 ainda abriga estabelecimentos comerciais, mas perdeu as grandes lojas de vestuários, os supermercados e outros estabelecimentos polarizadores. Resta ainda um comércio especializado de ferragens, construção, embalagens, bares e restaurantes populares, nas áreas comerciais das quadras 500. Um comércio mais popular apropriou-se de parte das casas das quadras 700 que margeiam a W3 Sul, transformando as garagens em pequenas lojas, com a predominância de pequenos comércios, principalmente prestadores de serviços (salões de beleza, barbearias, costureiras, alfaiatarias,

etc.). Algumas dessas casas foram transformadas em escritórios de advocacias e um número significativo em pousadas e pensões, enquanto que as lojas, que anteriormente eram destinadas aos grandes comerciantes estão fechadas, abandonadas, acumulando lixo.

No final dos anos 80, e mais fortemente nos anos 90, iniciou-se o processo de ocupação das áreas compreendidas entre as vias W3 e W4, nas entrequadras 700/900, com a construção de prédios destinados a clínicas e escritórios, que vem sendo transformados em residências para solteiros e pequenas famílias, que utilizam a via W3 como sua principal via de acesso.

No seu trecho norte a ocupação se deu diferente e ainda não se modificou, se mantém, em parte, pelo desenho urbano implantado. Diferente da parte sul, na via W3 norte o comércio foi implantado nas quadras 700, em área destacada da área residencial por uma via secundária, paralela à via W3 Norte, que abriga também um comércio de pequeno porte (oficinas, bares, mercearias, escritórios etc.). Nos pavimentos superiores dessas edificações, (normalmente dois, mas há casos de três pavimentos), além de escritórios existem pequenas residências.

Já o comércio voltado para a via W3, ganhou facilidade e conforto para seus clientes: os estacionamentos foram deslocados da parte central da via, para uma área contínua ao longo das quadras 700, servida por uma faixa de rolamento exclusiva, apartada da via principal. A medida facilitou o trânsito pela via W3, garantiu maior segurança para os compradores e pedestres e fluidez para o tráfego de veículos.

Do lado das quadras 500 foram implantados prédios de escritórios destinados a órgão públicos e instituições privadas. Predominam as atividades de cunho burocrático. No pavimento térreo de alguns edifícios foram implantadas pequenas lojas comerciais.

Outro fator que contribuiu para a manutenção da via W3 Norte é que o tipo de comércio implantado na região não sofreu impactos negativos, sensíveis, com o advento dos *shopping centers* e mesmo o processo, iniciado na última década, para a retirada das agências de automóveis usados, não reduziu o vigor do comércio da via W3 Norte.

#### **2.4.2 - A Via W-3 e a Questão do Transporte de Passageiros**

O Plano Piloto é o principal centro polarizador do sistema de transporte coletivo do Distrito Federal. Contudo, é um centro assimétrico, pois mais de dois terços da população do Distrito Federal que acessa o centro urbano de Brasília, o faz pela Asa Sul, enquanto o percentual da população correspondente à soma das localidades situadas no quadrante que acessa pela Asa Norte representa apenas 17%. Tal fato está relacionado com a organização física da rede de núcleos urbanos que são mais numerosos ao sul de Brasília.

No Plano Piloto o sistema viário principal é composto, na sua maioria, por eixos longitudinais no sentido Norte/Sul. Os eixos W3-Sul/Norte e L2-Sul/Norte que margeiam a DF-002 (Eixo Rodoviário) são vias arteriais com características de vias expressas, uma vez que possuem poucas interferências laterais, interseções em desnível e restrições de acessibilidade às vias de tráfego local. Considerando o elenco de vias arteriais do Plano Piloto, entende-se que a via W3 divide com a Via-L2 a responsabilidade de dar continuidade à ligação entre as Asas Sul e Norte, representando o principal eixo de transporte, adjacentes a pólos geradores de viagem.

A W-3 é o eixo mais importante, por sua história, mas também por sua capacidade polarização. Atualmente, no horário de pico passam pela W-3 Sul 370 ônibus que atendem a 108 linhas e pela via W-3 Norte 398 que atendem a 91 linhas, todas do Serviço convencional. Além desses, circulam ainda, em números bastante significativos, veículos responsáveis pelas

Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 987, 2008

Folha Nº 42 Luciano

linhas do Entorno, veículos de fretamento, transporte de vizinhança, veículos de transporte clandestinos e veículos particulares.

A grande quantidade de linhas na W-3 resulta em redundâncias e se deve à visão de que o corredor atrai viagens de qualquer ponto do Distrito Federal, ou de suas imediações, indiscriminadamente, levando as empresas de transporte a optar por este itinerário em substituição a qualquer outro, seja pelo Eixo Rodoviário ou pelas L-2 e L-4. A estratégia foi repetida pelos concessionários do transporte alternativo (vans), pelos veículos particulares e pelo transporte clandestino.

Destacam-se ainda os seguintes problemas nas W-3:

- Excesso de linhas, serviços e veículos operando de forma desorganizada e predatória;
- Os pontos de paradas não mantêm regularidade de tamanho nem de distâncias entre si;
- Alguns pontos de paradas já estão saturados ou defasados em relação ao volume de veículos e linhas, assim, é comum a ocorrência de bloqueios por veículos estacionados fora das baias;
- Irregularidades no uso dos equipamentos destinados à operação do transporte coletivo e dos espaços destinados aos estacionamentos em decorrência da fiscalização precária;
- Verifica-se um processo de degradação urbana;
- Ocorrências de congestionamentos e redução da velocidade da via em razão do excesso de veículos no pico;
- Vagas insuficientes em alguns estacionamentos e ociosidade de outros;
- Uso indevido das áreas destinadas a estacionamentos nas entrequadras comerciais com a instalação de pequenos comércios, ambulantes, camelôs e pequenos prestadores de serviços;
- Saturação dos retornos, de dimensões reduzidas, insuficientes para a grande quantidade de veículos e inadequados para a manobra de grandes veículos;
- Sinalização horizontal, vertical e semafórica com necessidade de reforços, implantação e modernização;
- Problemas com a geometria das pistas, ocorrência de inversões de caimento, protuberâncias, depressões e buracos; e
- Existência de árvores exóticas doentes, que têm provocado acidentes.

Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 987, 2008

Folha Nº 43 *Luciana*

### 2.4.3 - Proposta

---

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 Estado do Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente, para a W-3. Assim, a definição foi condicionada inicialmente pelas seguintes constatações:

- Além de cruzar importantes áreas residenciais do Plano Piloto, a W-3 atravessa ou está muito próxima de áreas de intensa atividade econômica e prestação de serviços, com forte poder de polarização regional, que reforça a importância do Distrito Federal dentro da RIDE,
- A implantação do conjunto de projetos no sistema viário e no sistema de transporte que compõem o Programa Brasília Integrada não eliminam a importância da W-3;
- Mesmo sofrendo um processo de desqualificação urbana na sua parte sul, a W-3 permanece como um dos principais pontos de origem e destino de viagens e eixo de transporte coletivo;
- A questão da revitalização da parte sul da W-3 é um dos grandes desafios de Brasília. A importância da via justifica a intenção do atual governo em enfrentar a questão; e a
- Necessidade de implantar um sistema de transporte que, além de alavancar o processo de reforma urbana, resgate o espírito modernista do Plano Piloto de Brasília adequado às singularidades do tombamento do Plano Piloto de Brasília.

A identificação das condicionantes caracteriza a importância da 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.

As avaliações elaboradas a partir das constatações e dos requisitos estabelecidos conduziram à escolha do Sistema de Metrô Leve para a ligação Aeroporto-W-3. A idéia não

chega a constituir uma novidade, pois, em 1974, Lúcio Costa já propunha uma ligação ferroviária entre Sobradinho e Ceilândia, passando pela área central (Eixo Monumental), sugerindo que tal ligação fosse feita por mon trilho. No final da década 80, muito planos de transporte incluíram o Metrô Leve entre as soluções para o Transporte Coletivo no DF.

#### 2.4.3.1 - Objetivo Geral

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.

#### 2.4.3.2 - Objetivos Específicos

- Implantação de um sistema de transporte que promova e dinamize o processo de revitalização urbana da 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.

#### 2.4.3.3 – Características do Sistema Proposto

##### **2.4.3.3.1 - Modelo Operacional**

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. Do efetivo de 20

Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 987, 2008

Folha Nº 45 *Luciana*

semáforos, 15 atenderão às intersecções, uma vez que parte dos semáforos propostos integra o controle de cruzamento em binários.

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<sup>12</sup>.

No sistema proposto haverá uma redução na quilometragem percorrida atualmente pelo modo rodoviário e melhora da frequência horária ao longo do período.

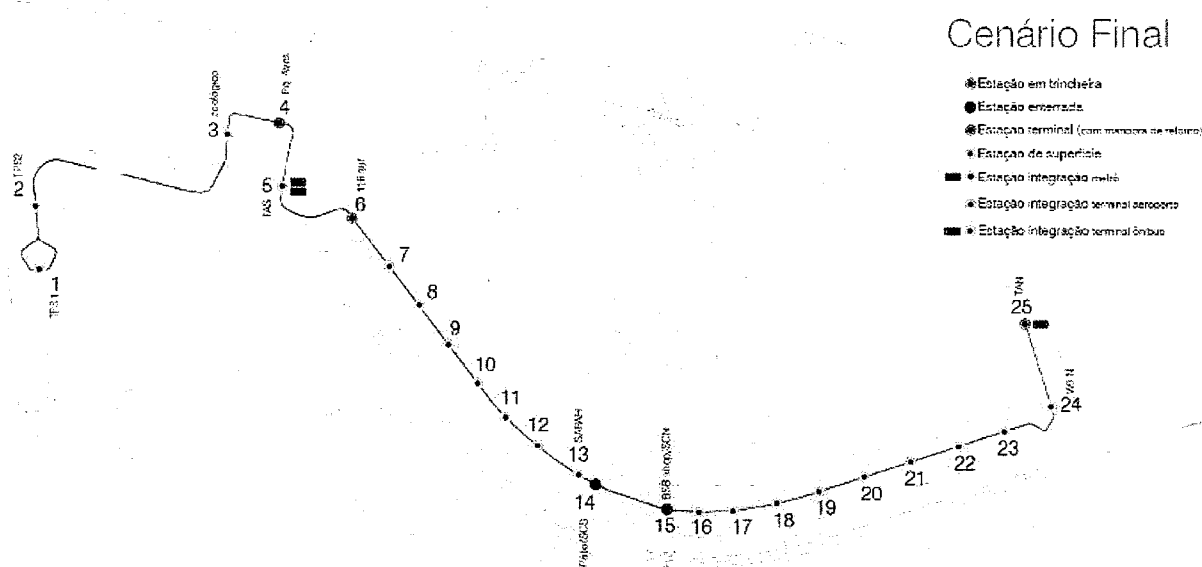
### 2.4.3.3.2 - Localização - Definição do Traçado

Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 987, 2008

Folha Nº 46 Luciano

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 saber:



Trecho		Extensão (km)
1	Aeroporto – Terminal Asa Sul	6,0

<sup>12</sup> Considerando o número de veículos para operação da primeira etapa

2	Terminal Asa Sul – Brasília Shopping	8,0
3	Brasília Shopping – Terminal Asa Norte	6,5
	Total	20,5

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 01** - na saída do Terminal Asa Sul e chegada à via W3 Sul – 400 m;
- **Túnel 02** - 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 03** - 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.

O traçado foi definido para possibilitar a velocidade máxima de 70 km/h, considerando as características do veículo que possui a maior bitola existente: 2,65 m.

As duas vias percorrem todo o trecho lado a lado, exceto nas estações, onde as vias se afastam para abrigar, entre elas, as paradas próximas ao Aeroporto onde as vias são singelas. Os postes para iluminação e catenária serão colocados lateralmente.

A inserção do Metrô Leve na W-3 dar-se-á pelo canteiro central com a substituição dos estacionamentos existentes. A retirada dos estacionamentos será amenizada com a criação de estacionamentos paralelos às calçadas na própria via, reduzindo a largura da faixa de rolamento de 3,50 m para 3,10 m e com o aumento do número de vagas na via W2, bem como com a implantação de áreas de estacionamentos (edifícios) nos bolsões das entrequadras 500.

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.

#### 2.4.3.3.3 - Infra-Estrutura de Apoio Operacional

A Infra-Estrutura de Apoio Operacional pode ser dividida em dois grandes grupos de elementos: os *fixos* e os *móveis*. Os primeiros consistem nas edificações, vias, estações, abrigos,

passarelas, passagens de nível, pátios de manobras, centro de operações e centros de manutenção, sinalização e obras complementares. Já os demais tratam dos equipamentos de transporte propriamente ditos, compostos pelos veículos a serem utilizados em função do volume de solicitação, da freqüência desejada e de outros atributos operacionais.

Ao longo do percurso do Aeroporto até o Terminal da Asa Norte (TAN), está prevista a construção de 25 estações, bem como 07 obras de arte assim distribuídas:

#### **Trecho 01 - Aeroporto Internacional a Terminal Asa Sul**

- 4 estações;
- EPAR: trincheira e viaduto rodoviário na Estrada Parque Aeroporto;
- EPDB: Viaduto metroviário sobre as vias de acesso à Estrada Parque D. Bosco;
- RIACHO FUNDO: Ponte metroviária sobre o Córrego "Riacho Fundo"
- EPGU: Trincheira e Túnel sob a Estrada Parque do Guará

#### **Trecho 02 – Terminal Asa Sul ao Setor Comercial Norte - SCN**

- 11 estações;
- W3-SUL/SETOR POLICIAL: Trincheira, túnel e viaduto rodoviário;
- SCS (SHOPPING PÁTIO BRASIL): Trincheira e túnel.

#### **Trecho 03 – Setor Comercial Norte ao Terminal Asa Norte**

- 09 estações.

Setor Protocolo Legislativo  
PL Nº 987, 2008  
Folha Nº 48 *Luciana*

#### **2.4.3.4 - Centro de Manutenção e Controle Operacional**

Além das estações, o Sistema contará ainda com um Centro de Manutenção do Sistema Metrô Leve, próximo ao Terminal Asa Sul, composto por um pátio no qual serão concentradas as áreas de atividades pertinentes à manutenção e à operação do material rodante e dos sistemas fixos, quais sejam:

- Oficinas de manutenção do material rodante, ocupando uma área de 4.700 m<sup>2</sup>, com 04 vias eletrificadas para a manutenção preventiva, com valas e plataformas de serviço; uma via eletrificada para a manutenção corretiva, ao nível do piso da oficina; uma via não eletrificada para revisão geral, ao nível do piso da oficina, dispendo de equipamentos para a elevação do Metrô Leve; uma via eletrificada para usinagem de rodeiros, com torno subterrâneo; oficina para manutenção de truques e rodeiros, com área aproximada de 2.600 m<sup>2</sup>, com ponte rolante e equipamentos de manuseio dos truques; instalações administrativas e de apoio e reduzidas oficinas para a manutenção de bancadas e pequenos reparos de equipamentos do Metrô Leve.
- Abrigo para a manutenção do Metrô Leve, ocupando uma área aproximada de 450 m<sup>2</sup>, com via eletrificada para inspeções programadas de fim de viagem e para abastecimento de areia, tendo vala e plataforma elevada;
- Reduzida instalação para administração e apoio;

- Uma central para tratamento de areia e reservatório;
- Oficinas de instalações distintas para abrigar as equipes de manutenção de Campos de Sistemas Fixos, contendo: uma pista para testes, em 500 metros de via singela.

#### 2.4.3.5 - Estimativa de Custos

O custo previsto para a implantação do Metrô Leve de Brasília – 1ª Etapa (W3 Sul) é de 637,668 milhões de reais, divididos da seguinte forma:

COMPOSIÇÃO	TRECHO 2
Projetos	10.870.000,00
Obras Civis	293.792.000,00
Sistemas	131.252.000,00
Material Rodante	201.754.000,00
<b>Total</b>	<b>637.668.000,00</b>

Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 9871/2008

Folha Nº 49 Luciano

#### 2.4.3.6 - Metas Físicas (Trecho 2)

Comprimento do Trecho	8,64 Km
Comprimento de vias	17,52 Km
Número de Estações de Superfície	08
Número de Estações em Trincheira	01
Número de Estações em Subterrâneas	02
Centro de manutenção	01
Subestações Retificadoras	04
Obras de Arte (com trincheiras e túneis)	03
Frota (Trecho 2)	16 Veículos (12 em operação e 04 de reserva)

#### 2.4.3.7 - Passagens para Pedestres

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.

#### 2.4.3.8 - Sinalização Viária (recuperação e ampliação)

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.

#### 2.4.3.9 - Bilhetagem Eletrônica e Controle Automatizado do Sistema

Deverá contemplar o Sistema de Bilhetagem e Controle de Arrecadação. O sistema deverá ser compatível com o sistema integrado em uso no Distrito Federal pelo Metrô-DF e pelo modal ônibus. O sistema de bilhetagem, constituído de máquinas vendedoras de bilhetes, deverá ser de fácil acesso e manuseio por usuários e portadores de necessidades especiais – PNEs e deverá atender aos seguintes objetivos:

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

Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 987, 2008

Folha Nº 50 *Luciana*

Os bilhetes deverão ser do tipo *Smart Card*, sem contato, feitos de plástico de cartão e deverão carregar as seguintes informações:

- Data de compra, horário da viagem atual, crédito remanescente;
- Número de viagens permitidas com o bilhete;
- Os bilhetes deverão permitir verificação por leitor/decodificador portátil.

### 2.4.4 - Resultados Esperados

#### 2.4.4.1 - Urbanização e Melhoria da Qualidade de Vida

- Implantação de um sistema de transporte coletivo eficiente, confiável, rápido e confortável, adequado a visitantes, turistas e usuários locais, facilitando o acesso à área central da cidade, bem como aos setores hoteleiros Sul e Norte;
- Apoio ao processo de revitalização, atualização e requalificação que o Governo do Distrito Federal pretende implementar na Via-W3;

- Reorganização e substituição de quase 800 ônibus, em aproximadamente 150 linhas, que trafegam na via W-3 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.

Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 987/2008

Folha Nº 51 *Luciana*

#### 2.4.4.2 - Sistema de Transporte Urbano

- 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.

#### 2.4.5 - Beneficiários do Programa

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 posto de trabalho secundário situam-se na Região Administrativa de Brasília. A cada 3 empregos gerados no Distrito Federal, apenas um situa-se fora de Brasília<sup>13</sup>.

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.

“Por outro lado, das 737.185 viagens/dia originadas em Brasília, mais da metade (54,33%) corresponde a viagens internas; 28,09% têm como destinações mais importantes as localidades do Guará (6,07%), Ceilândia (5,92%), Cruzeiro (5,69%), Taguatinga (5,25%), Lago Sul (2,66%) e Lago Norte (2,50%) e, os 17,58% restantes distribuem-se entre outras 12 localidades.” (Pesquisa Domiciliar Transporte 2000 – CODEPLAN).

Os números indicam que a implantação do Metro Leve trará benefícios, diretos e indiretos, a mais de um quarto dos viajantes destinados a Brasília. Acrescenta-se ainda a esse grupo de beneficiários, os passageiros oriundos do trecho Aeroporto/Terminal Asa Sul, que ganha um modo de transporte confortável, confiante e seguro.

Os benefícios da implantação do Programa não se limitam aos usuários do transporte coletivo. Implicam também na melhoria da qualidade ambiental, com a redução de fontes de

<sup>13</sup> Considerando apenas o Plano Piloto, sem a inclusão do Plano Piloto, Lago Sul e Lago Norte, conforme Pesquisa Domiciliar Transporte 2000.

emissão de poluentes, por meio da substituição de mais de 700 ônibus e redução do número de veículos particulares que trafegam diariamente na Via W-3.

Finalmente, a implantação do Metrô-Leve, além de ensejar a revitalização da Via W-3, deve reorganizar o trânsito, criando condições mais adequadas e seguras para pedestres, usuários de transportes coletivos e de veículos particulares.

Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 987, 2008

Folha Nº 52 *Luciana*

#### **2.4.5.1 – Componente Social**

Embora a área de implantação do Programa esteja inserida quase que em sua totalidade no Plano Piloto, área onde reside uma população de renda mais elevada, os benefícios se estendem a outros segmentos populacionais que, por força de suas motivações, se dirigem ou cruzam a Via W-3. Assim, é possível distinguir dois grupos: 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 eixo W3 refletirá aspectos positivos no sentido da interação social mediante a inserção de parte do primeiro grupo como usuários do novo sistema de transporte.

A implantação do Metro Leve é parte integrante do projeto que o Governo do Distrito Federal desenvolve para revitalizar a W-3 Sul, com a intenção de devolver à Via sua antiga importância, oferecendo à população além de uma área de compras e lazer, a oferta de novos empregos, com reflexos positivos para a economia local e benefícios para toda a população do DF. Neste plano o empreendimento beneficia a população em geral e contribui fortemente para a manutenção das premissas que nortearam a criação do Plano Piloto de Brasília.

## **2.5 - MEDIDAS PRÉVIAS À EXECUÇÃO DAS AÇÕES PREVISTAS NO PROJETO**

### **2.5.1 - Desapropriações**

Não haverá desapropriações.

### **2.5.2 - Reassentamento Populacional**

Não haverá reassentamentos populacionais.

### **2.5.3 - Atos Legais**

Não se aplicam.

## **2.5.4 - Ações Previstas para a Implantação do Projeto**

---

- Estudos Preliminares;
- Definições Preliminares (traçado, tecnologia utilizada, tipologias, sistemas, etc.);
- Elaboração dos projetos de engenharia;
- Processo licitatório;
- Execução das Obras Civas (vias, edifícios e obras de arte);
- Implantação dos Sistemas Operacionais, de Comunicação e Controle;
- Aquisição do Material Rodante (veículos)
- Teste;
- Operação.

Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 987,1 2008

Folha Nº 53 *Luciana*

## **2.6 - ARRANJO INSTITUCIONAL**

---

### **2.6.1 - 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.

#### **2.6.1.1 - Subsecretaria de Estado 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 Financiadoras, 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 COFIEX;
- O encaminhamento e acompanhamento da autorização para contratação do empréstimo pela Câmara Legislativa do Distrito Federal;
- O encaminhamento e acompanhamento da aprovação da operação de crédito pelo Ministério de Estado da Fazenda e Senado Federal, inclusive a obtenção do aval da União;
- 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; e

- 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 BIRD e AFD;

#### 2.6.1.2 - A Companhia do Metropolitano do Distrito Federal – METRÔ-DF

Será responsável pela coordenação e supervisão da implantação do Sistema de Metrô Leve de Brasília, inclusive 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 do Material Rodante e dos Sistemas Operacionais.

O METRÔ-DF deverá adotar 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 conseqüência, 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 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 obtenção de licenças ambientais.

Setor Protocolo Legislativo  
PL Nº 987, 2008  
Folha Nº 54 *Luciana*

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.

#### **2.6.2 - Gerenciamento, Supervisão, Monitoramento e Avaliação da Execução do Programa**

O Programa 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 a Agência Fraccesa de Desenvolvimento e o Banco Interamericano de Desenvolvimento 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.

## **2.7 - REPASSE DE RECURSOS**

---

Não estão previstos repasses de recursos a outras esferas de Governo.

## **2.8 - PARTICIPAÇÃO DA SOCIEDADE CIVIL, COMUNIDADES E/OU FATOR PROVADO**

---

Não está prevista a participação das instituições supracitadas.

Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 987/2008

## **2.9 - GASTOS COM CONSULTORIA, ASSISTÊNCIA TÉCNICA E ESTUDOS**

---

Folha Nº 55 Luciano

### **2.9.1 - Gastos Efetivados**

---

Além dos estudos preliminares, desenvolvidos no âmbito da Secretaria de Transporte e da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal, foram contratados, por intermédio de licitação, os serviços especializados de engenharia para elaboração dos projetos básicos de engenharia relativos à implantação do Metro Leve – Ligação Aeroporto/Via W3. O contrato incluiu a elaboração dos projetos das obras civis, os projetos dos sistemas complementares bem como a definição das especificações do material rodante a ser utilizado.

O valor do contrato assinado é de R\$ 3.355.387,30 (três milhões, trezentos e cinquenta e cinco mil, trezentos e oitenta e sete reais e trinta centavos). Ressalte-se que o valor corresponde aos projetos para os três trechos.

### **2.9.2 – Novos Serviços**

---

Deverão ainda ser contratados os estudos relativos ao meio ambiente e a execução das obras, bem como a relação das medidas mitigadoras que deverão ser adotadas, se for o caso, para a execução do empreendimento.

Além do financiamento de parte do empreendimento, a Agência Francesa de Desenvolvimento – AFD acena com a possibilidade de assinatura de convênio de Assistência Técnica, com valores limitados a 1% da sua participação para a produção de estudos ou contratação de consultoria em áreas como:

- Avaliação e fortalecimento Institucional;
- Avaliação das repercussões da implantação do empreendimento nas áreas circunvizinhas;
- Campanhas educativas e mobilizadoras voltadas para usuários e população em geral;
- Políticas de comercialização de espaços (lojas, quiosques, estandes, exposições etc.) em estações;
- Políticas de publicidade institucional e comercial nos espaços do Metrô-DF;
- Cursos de formação e treinamento de profissionais;
- Intercambio profissional;
- Políticas de estacionamentos; e
- Políticas de transporte complementares ao transporte coletivo.

Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 987/2008

Folha Nº 56 Luciano

## **2.10 - OPERACIONALIZAÇÃO DO INVESTIMENTO**

---

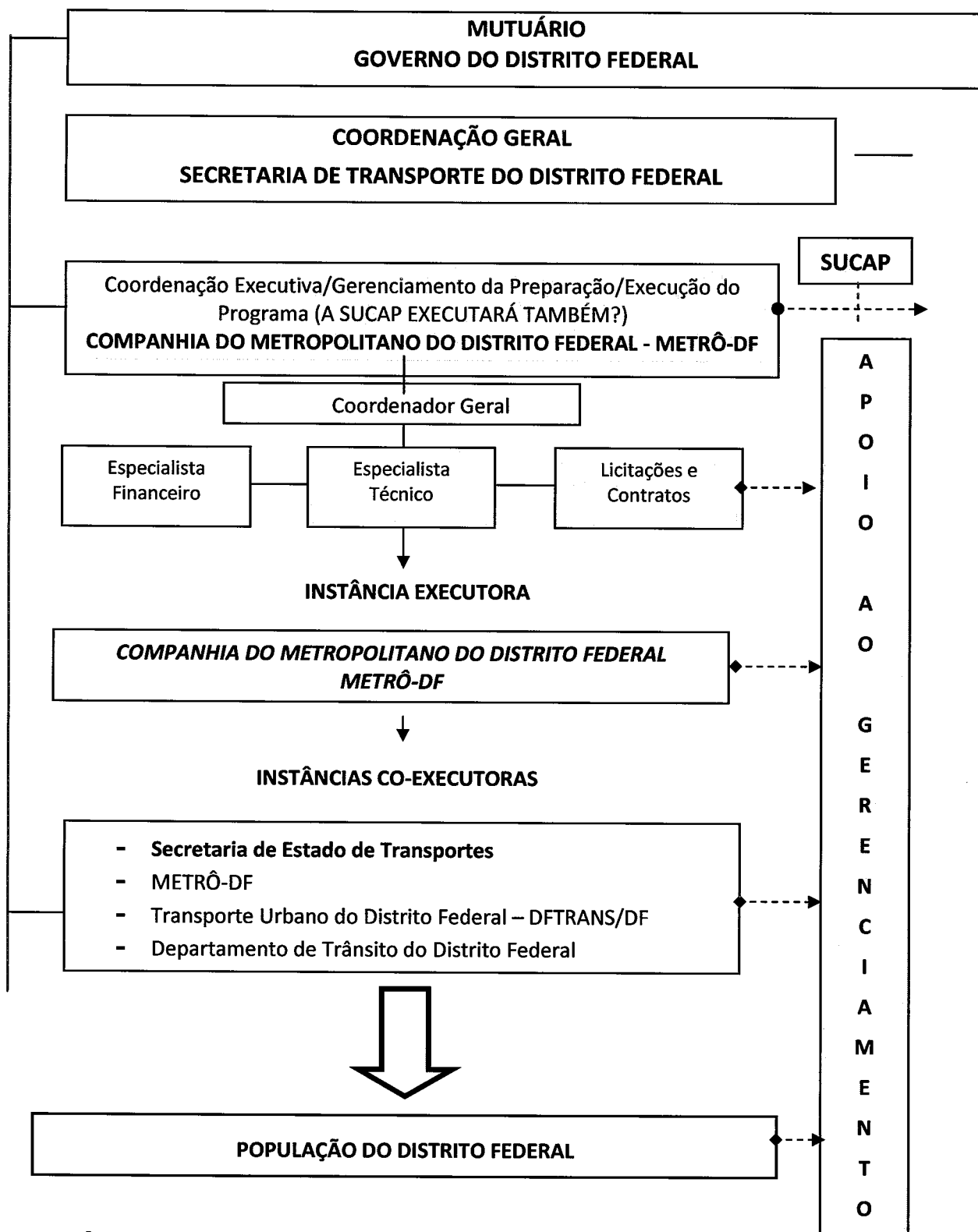
### **2.10.1 - Operação e Manutenção das Obras e Equipamentos**

---

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:

- Companhia do Metropolitano do Distrito Federal – METRÔ/DF, como empresa responsável pela manutenção e operação do sistema de transporte metroviário no Distrito Federal e pelo gerenciamento do sistema de integração deste sistema com os demais modos de transporte local;
- 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 semafórica e pelas demais atividades previstas no Código de Trânsito Brasileiro.

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



**2.11 - ÔNUS E BENEFÍCIOS DECORRENTES DO PROJETO**

### 2.11.1 – Ônus

- Perda de parte da cobertura vegetal existente nas Avenidas W3 Sul e Norte.

### 2.11.2 - Benefícios

- Aumento da acessibilidade aos usuários do sistema de transporte urbano, por meio da oferta em quantidade e qualidade de um transporte eficiente, confiável, rápido e confortável, com capacidade para transportar entre 15 a 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.;
- Resgate da qualidade do meio urbano pela recomposição e revitalização das Avenidas W3 Sul e Norte, que hoje encontram-se em processo de degradação;
- Redução significativa da emissão de poluentes, das fontes de calor e dos níveis de sonoridade pela substituição de quase 800 ônibus e diminuição de aproximadamente 30% do fluxo de automóveis particulares que diuturnamente trafegam naquelas avenidas.

## 2.12 - IMPACTO AMBIENTAL

Sistemas de transportes causam grandes impactos nas estruturas urbanas. O desenho das artérias das cidades, o consumo de energia, o uso do espaço, a mobilidade e a acessibilidade são afetadas em maior ou menor escala por cada modo de transporte existente.

O objetivo de se buscar a integração entre diferentes modais, conforme sua capacidade, juntamente com a sustentabilidade econômica e ambiental das alternativas deve ser premissa para se configurar um sistema de transporte adequado.

No caso do Metrô Leve de Brasília, a solução passará, não só pelo provimento aos usuários de um sistema de transporte que possa aumentar a acessibilidade, mas que também possa ser um elemento no resgate da qualidade do meio urbano em que ele estará inserido, notadamente as vias W3 Sul e Norte. Estas vias hoje possuem características distintas. A W3 Sul, já de muito mostra sinais de deterioração, com a mudança dos usos nas quadras 700, regular ou não, bem como com a volta para as quadras 300 dos acessos de seus estabelecimentos, na W2. O que se observa é que a W3 Sul hoje está virando uma via de passagem, degradando-se cada dia mais. A W3 Norte possui uma ocupação comercial e de serviços bem mais intensa. A troca com as quadras 300 e 700 é mais rica, potencializada pela existência das entrequadras localizadas nas vias que ligam a W3 à W4. Apesar de não possuir estacionamento no seu canteiro central, a W3 Norte é bem menos uma via de passagem e mais uma rica artéria, com intensas trocas.

O Metrô Leve terá papel fundamental na requalificação destas áreas. No caso da Asa Sul, servirá para revitalizar a área, a partir de um conjunto de medidas de recomposição e reconfiguração dos equipamentos urbanos, que deverão possuir linguagem original, harmoniosa e particularizada para integrar meio urbano e transporte. Na Asa Norte, o mesmo modal irá contribuir, também contaminando o meio com a mesma identidade, para estancar o processo de degradação que vem se observando nos últimos anos.

É certo que a cidade irá mudar. Irá conviver por alguns meses com as agruras de uma obra urbana desta magnitude, cujos reflexos deverão ser mitigados através de ordenamento do tráfego, de adequado e preciso planejamento da implantação e fornecimentos e das medidas de proteção e preservação aos usuários, moradores e estabelecimentos que ocupam e se utilizam destas importantes vias.

As avenidas irão perder parte de sua cobertura vegetal, entretanto, ressalte-se são exemplares exóticos, plantados nas primeiras décadas da cidade, que deverão ser substituídas por não resistirem às pragas locais e apresentarem problemas de inserção local. (RETIRAR seus estacionamentos, no caso da Asa Sul, seus retornos e demais facilidades. Entretanto ressalte-se que são exemplares exóticos,)

Mas amplia-se a oferta em qualidade e quantidade, com a implantação de sistema de transporte eficiente, confiável, rápido e confortável, com a capacidade de transportar entre 15 a 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.

O objetivo é substituir, quase 800 ônibus, em 150 linhas, que diuturnamente trafegam na via W-3, e diminuir em 30% o fluxo de automóveis particulares, com uma redução significativa na emissão poluentes, nas fontes de calor e nos níveis de sonoridade.

### **3 - INFORMAÇÕES ADICIONAIS SOBRE O MUTUÁRIO, O EXECUTOR E OS CO-EXECUTORES**

Sector Protocolo Legislativo

PL Nº 987, 2008

#### **3.1 – INFORMAÇÕES SOBRE O MUTUÁRIO**

Folha Nº 59 Luciana

##### **3.1.1 - Identificação**

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 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 a AGÊNCIA FRANCESA DE DESENVOLVIMENTO – AFD e com o BANCO INTERAMERICANO DE DESENVOLVIMENTO – BID, por intermédio da presente Carta Consulta à COFIEX.

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 Metrô Leve de Brasília, objeto desta Carta Consulta.

### **3.1.2 - Experiência do Mutuário com Organismos Financeiros Multilaterais e Agências Governamentais Estrangeiras**

O Governo do Distrito Federal já possui experiência direta com operações de crédito internacional, tendo firmado os seguintes Contratos:

#### **- Contrato nº 1957/OC-BR – Programa de Transporte Urbano - BID**

O contrato para implantação do Programa de Transporte Urbano do Distrito Federal – Brasília Integrada 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.

Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 987, 2008

#### **- Contrato nº 7326/BR - Programa Brasília Sustentável - BIRD**

Folha Nº 60 *Suzana*

O Programa Brasília Sustentável tem por objetivo assegurar a qualidade dos recursos hídricos do DF 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.

#### **- Contrato nº 526/OC-BR / 814/SF-BR – Projeto de Ampliação e Melhoramento do Sistema de Água Potável e Esgotos de Brasília - BID**

Contrato firmado em 28.09.1989, no valor de US\$ 100 milhões, destinado à 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.

#### **- Contrato nº 1288/OC-BR – Programa de Saneamento Básico do DF - BID**

Contrato firmado com o BID, em 11.06.2001, no valor de US\$ 130 milhões. Sua execução está a cargo do Governo do DF, por intermédio da Secretaria de Estado de Infra-Estrutura e Obras, sendo co-executores a Companhia de Saneamento Ambiental do DF (CAESB) e a Cia. Urbanizadora da Nova Capital (NOVACAP).

*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.*

### **3.1.3 - Informações Financeiras**

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

Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 987/2008

### **3.1.4 - Indicação das Contra-Garantias**

Folha Nº 61 Mariana

O Governo do Distrito Federal apresenta e indica, como contra-garantias 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.

## **3.2 - IDENTIFICAÇÃO DO EXECUTOR E DOS CO- EXECUTORES**

### **3.2.1 - Executor do Programa**

A execução do Programa estará a cargo da COMPANHIA DO METROPOLITANO DO DISTRITO FEDERAL – METRÔ-DF.

A Companhia do Metropolitano do Distrito Federal – 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 e vincula-se, atualmente, à Secretaria de Estado de Infra-Estrutura e Obras.

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 1.846 profissionais, dos quais 606 são empregados da Companhia do Metrô/DF e 1.240 contratados para a prestação de serviços terceirizados nas áreas de manutenção, operação, segurança, limpeza e conservação. Dos 606 empregados do Metrô/DF, 70% dedicam-se à operação do sistema, 22% à manutenção, e os restantes, 8%, à funções de planejamento, projeto, construção e gerenciamento da Companhia.

### **3.2.2 - Órgãos Co-Executores**

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

#### **3.2.2.1 - 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**.

A Secretaria de Estado de Transportes tem por competência básica a administração superior das seguintes funções de governo:

- Formular políticas e diretrizes para os sistemas de transporte do Distrito Federal;
- Formular política tarifária para o transporte público de passageiros; formular propostas para o sistema viário;
- Planejar e gerenciar a sinalização indicativa e de endereçamento; formular diretrizes para a infra-estrutura de passageiros; e
- Promover e realizar processo licitatório e a emissão de permissão e de concessões, quando da prestação indireta dos serviços de transporte público de passageiros e de sua infra-estrutura.

#### **3.2.2.1.1 - Subsecretaria de Infra-Estrutura e Transporte Públicos Individual**

Planeja e coordena ações referentes ao Serviço de Transporte Público Individual (táxis) e os serviços de infra-estrutura, terminais, placas indicativas de sinalização e endereçamento.

#### **3.2.2.1.2 - Subsecretaria de Trânsito**

Coordena a implementação de ações de engenharia que priorizem a circulação de veículos, ciclistas e pedestres.

#### **3.2.2.1.3 - Subsecretaria de Políticas de Transporte**

Propõe o desenvolvimento e aprimoramento dos sistemas de transporte coletivo, visando à melhoria da mobilidade e à requalificação de espaço urbano. Elabora políticas para a área de transporte.

#### **3.2.2.2 - 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 DF, assumindo todas as funções específicas ditadas 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 DF como cidade-estado. O Departamento está devidamente integrado ao Sistema Nacional de Trânsito, cumprindo todas as condições legais pertinentes. Seu organograma foi apresentado na página 27.

### **3.2.3 – Experiências do executor e dos(s) co-executor(es) com organismos multilaterais e agências governamentais estrangeiras**

O Executor e os Co-Executores não têm experiência com financiamentos internacionais.

### **3.2.4 Ações necessárias para fortalecimento institucional do executor e do(s) co-executores**

Na fase de preparação do programa será avaliada, em conjunto com as Agências Financiadoras, a necessidade do fortalecimento institucional do executor e/ou dos co-executores.

Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 987, 2008

## **4 - DETALHAMENTO FÍSICO-FINANCEIRO DA PROPOSTA**

Folha Nº 63 Luciano

### **4.1 - CRONOGRAMA ANUAL FÍSICO FINANCEIRO**

Estima-se que o prazo de execução do Metrô Leve de Brasília – Etapa Prioritária seja de 20 (vinte) 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 - 6,0%;

2009 - 60,0%;

2010 - 34,0%;

A discriminação de fontes de recursos proposta para esta etapa do Programa apresenta duas fontes externas, a AFD e 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.

### **4.2 - FONTES DE FINANCIAMENTO**

Os organismos internacionais escolhidos para serem os financiadores do Programa são a

Agência Francesa de Desenvolvimento – AFD, por seu interesse em projetos de impactos ambientais, e o Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID, em função da histórica parceria de sucesso entre esta entidade e Governo do Distrito Federal.

O valor previsto do Programa é de R\$ 670,5 milhões, distribuídos conforme mostram as tabelas abaixo:

**Tabela 1 – Fontes de Financiamento**

Fonte	Valor (R\$ mil)	Valor (US\$ mil)	%
Agência Francesa de Desenvolvimento – AFD	318.834	180.000	48%
Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID	255.067	144.000	38%
Governo do Distrito Federal	96.599	54.536	14%
<b>Total</b>	<b>670.500</b>	<b>378.536</b>	<b>100%</b>

Taxa de Câmbio: US\$1,00 = R\$ 1,77130

Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 987, 2008

Folha Nº 64 *Luciana*

**Tabela 2 – Distribuição Anual - Real**

Fonte	2008	2009	2010	Total (R\$ mil)
AFD	-	191.300	127.534	318.834
BID	-	171.300	84.767	255.067
GDF	40.000	40.000	16.599	96.599
<b>Total</b>	<b>40.000</b>	<b>402.300</b>	<b>228.200</b>	<b>670.500</b>

**Tabela 3 – Distribuição Anual – Dólar Americano**

Fonte	2008	2009	2010	Total (US\$ mil)
AFD	-	108.000	72.000	180.000
BID	-	96.709	47.291	144.000
GDF	22.582	22.582	9.372	54.536
<b>Total</b>	<b>22.582</b>	<b>227.291</b>	<b>128.663</b>	<b>378.536</b>

Taxa de Câmbio: US\$1,00 = R\$ 1,7713

#### **4.3 - COMPONENTES E CUSTOS CORRESPONDENTES**

Os investimentos previstos no âmbito do Sistema de Metrô Leve de Brasília – Etapa Prioritária totalizam R\$ 670,5 milhões, sendo que R\$ 318,834 milhões, equivalentes a 48% do valor total, serão cobertos pela captação externa de recursos, por meio de empréstimo da Agência de Desenvolvimento Francesa – AFD, R\$ 255,067 milhões, equivalentes a 38% do valor total, serão cobertos pela captação externa de recursos, por meio de empréstimo do Banco Interamericano de Desenvolvimento – BID, e R\$ 96,599 milhões, equivalentes a 14% do valor total, de contrapartida do Governo do Distrito Federal. A Tabela 4 apresenta, de forma

detalhada, os investimentos por componentes. As Tabelas 5 e 6 apresentam os investimentos por fonte.

**Tabela 4 – Síntese de Investimento por Componente**

Componentes	Valor (R\$ mil)	Valor (US\$ mil)	%
Projetos	20.664	11.666	3,1%
Serviços de Apoio	23.586	13.316	3,5%
Infra-Estrutura Viária	52.970	29.905	7,9%
Superestrutura Ferroviária	100.775	56.893	15,0%
Obras de Arte Especiais	95.183	53.736	14,2%
Estações/Edificações Operacionais	45.269	25.557	6,8%
Sistemas Fixos	117.056	66.085	17,5%
Material Rodante	182.165	102.842	27,2%
Gerenciamento/Supervisão	19.725	11.136	2,9%
Contingências Física e Financeiras	13.107	7.400	1,9%
<b>Total</b>	<b>670.500</b>	<b>378.536</b>	<b>100%</b>

Setor Protocolo Legislativo

*PL Nº 987, 2008*

Folha Nº *65* *Luciana*

**Tabela 5 – Síntese de Investimento por Fonte (Reais)**

Componentes	AFD (R\$ mil)	BID (R\$ mil)	GDF (R\$ mil)	Total (R\$ mil)	%
Projetos	10.332	8.265	2.067	20.664	3,1%
Serviços de Apoio	21.227	-	2.359	23.586	3,5%
Infra-Estrutura Viária	47.673	-	5.297	52.970	7,9%
Superestrutura Ferroviária	90.698	-	10.077	100.775	15,0%
Obras de Arte Especiais	85.665	-	9.518	95.183	14,2%
Estações/Edificações Operacionais	40.742	-	4.527	45.269	6,8%
Sistemas Fixos	22.497	82.854	11.705	117.056	17,5%
Material Rodante	-	163.948	18.217	182.165	27,2%
Gerenciamento/Supervisão	-	-	19.725	19.725	2,9%
Contingências Física e Financeiras	-	-	13.107	13.107	1,9%
<b>Total</b>	<b>318.834</b>	<b>255.067</b>	<b>96.599</b>	<b>670.500</b>	<b>100%</b>
<b>%</b>	<b>48%</b>	<b>38%</b>	<b>14%</b>	<b>100%</b>	

**Tabela 6 – Síntese de Investimento por Fonte (Dólares Americanos)**

Componentes	AFD (US\$ mil)	BID (US\$ mil)	GDF (US\$ mil)	Total (US\$ mil)	%
-------------	-------------------	-------------------	-------------------	---------------------	---

Projetos	5.833	4.666	1.167	11.666	3,1%
Serviços de Apoio	11.984	-	1.332	13.316	3,5%
Infra-Estrutura Viária	26.914	-	2.990	29.905	7,9%
Superestrutura Ferroviária	51.204	-	5.689	56.893	15,0%
Obras de Arte Especiais	48.363	-	5.373	53.736	14,2%
Estações/Edificações Operacionais	23.001	-	2.556	25.557	6,8%
Sistemas Fixos	12.701	46.776	6.608	66.085	17,5%
Material Rodante	-	92.558	10.285	102.842	27,2%
Gerenciamento/Supervisão	-	-	11.136	11.136	2,9%
Contingências Física e Financeiras	-	-	7.400	7.400	1,9%
<b>Total</b>	<b>180.000</b>	<b>144.000</b>	<b>54.536</b>	<b>378.536</b>	<b>100%</b>
<b>%</b>	<b>48%</b>	<b>38%</b>	<b>14%</b>	<b>100%</b>	

Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 987/2008

Folha Nº 66 *Luciana*



Fazinho 1897/08CLGAS

MINISTÉRIO DA FAZENDA



TESOURO NACIONAL

Ofício nº 6 789/2008/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 987/2008

Folha Nº 67 Luciana

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. Augustin Filho*  
**ARNO HUGO AUGUSTIN FILHO**  
Secretário do Tesouro Nacional

NSGD/UAG/SEG  
Recebido em 30/06/08  
Às 11:00h.  
*[Assinatura]*  
Rubrica 79.969-6  
Matricula

**GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL**

Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 987/2008

Folha Nº 63 Luciano

**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/COAFL, 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 987, 2008

Folha Nº 69 Luciano

### 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 2006<sup>1</sup>, 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 orçamento<sup>2</sup> e decretou uma programação financeira mais realista para 2007.<sup>3</sup>

<sup>1</sup> 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](http://www.sefp.df.gov.br)

<sup>2</sup> 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](http://www.sefp.df.gov.br)

<sup>3</sup> 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 anteriores<sup>4</sup> e os restos a pagar de 2006, bem como a formação de uma reserva mínima de liquidez<sup>5</sup>.
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 correção 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 2007<sup>6</sup>, 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.

<sup>4</sup> Estabeleceu-se um limite de R\$ 300 milhões para pagamento de dívidas com fornecedores privados referentes ao exercício de 2006. Condição-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).

<sup>5</sup> Que foram de aproximadamente 4% da receita total reestimada (R\$ 300 milhões).

<sup>6</sup> 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).

Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 987/2008

Folha Nº 72 *Luciana*

## **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.

Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 987 / 2008

Folha Nº 73 *Luciana*

### 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**

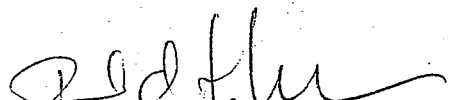
DESPESAS DE INVESTIMENTOS / RECEITA LÍQUIDA REAL EM %		
2008	2009	2010
13,53	17,18	20,02


- 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:
- missões técnicas da STN; e
  - 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

Setor Protocolo Legislativo  
Nº 987/2008  
Folha Nº 78 *Luciana*

ESTADO: DISTRITO FEDERAL

2005 A 2007: REALIZADO

2008 A 2010: PROJETADO

ESTADO: DISTRITO FEDERAL

DISCRIMINAÇÃO	R\$ MILHÕES						% RECEITA LÍQUIDA REAL					
	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2005	2006	2007	2008	2009	2010
<b>I - RECEITA BRUTA</b>	<b>6.415</b>	<b>7.445</b>	<b>8.214</b>	<b>9.540</b>	<b>10.458</b>	<b>11.410</b>	<b>112,76</b>	<b>112,15</b>	<b>111,16</b>	<b>111,40</b>	<b>111,18</b>	<b>111,02</b>
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
<b>II - DESPESA COM TRANSF A MUNICÍPIOS</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>III - RECEITA LÍQUIDA (I - II)</b>	<b>6.415</b>	<b>7.445</b>	<b>8.214</b>	<b>9.540</b>	<b>10.458</b>	<b>11.410</b>	<b>112,76</b>	<b>112,15</b>	<b>111,16</b>	<b>111,40</b>	<b>111,18</b>	<b>111,02</b>
<b>IV - DESPESA NÃO FINANCEIRA</b>	<b>6.321</b>	<b>7.503</b>	<b>7.658</b>	<b>9.540</b>	<b>10.434</b>	<b>11.377</b>	<b>111,11</b>	<b>113,03</b>	<b>103,63</b>	<b>111,39</b>	<b>110,92</b>	<b>110,70</b>
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
<b>V - RESULTADO PRIMÁRIO (III - IV)</b>	<b>94</b>	<b>(58)</b>	<b>556</b>	<b>0</b>	<b>24</b>	<b>33</b>	<b>1,65</b>	<b>(0,88)</b>	<b>7,53</b>	<b>0,00</b>	<b>0,25</b>	<b>0,32</b>
<b>VI - Juros da dívida (líquido devido)</b>	<b>54</b>	<b>56</b>	<b>15</b>	<b>9</b>	<b>41</b>	<b>73</b>	<b>0,95</b>	<b>0,84</b>	<b>0,20</b>	<b>0,11</b>	<b>0,44</b>	<b>0,71</b>
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
<b>VII - Necessidade Financiamento Líquida (-V + VI)</b>	<b>(40)</b>	<b>114</b>	<b>(541)</b>	<b>9</b>	<b>17</b>	<b>40</b>	<b>(0,70)</b>	<b>1,72</b>	<b>(7,33)</b>	<b>0,10</b>	<b>0,19</b>	<b>0,39</b>
<b>VIII - Amortizações de Dívida</b>	<b>70</b>	<b>77</b>	<b>90</b>	<b>99</b>	<b>107</b>	<b>129</b>	<b>1,23</b>	<b>1,16</b>	<b>1,22</b>	<b>1,15</b>	<b>1,14</b>	<b>1,26</b>
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
<b>IX - Capitalização de Fundos Previdenciários</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>	<b>0,00</b>
<b>X - Nec Financ Bruta (VII + VIII + IX)</b>	<b>30</b>	<b>191</b>	<b>(451)</b>	<b>108</b>	<b>124</b>	<b>169</b>	<b>0,53</b>	<b>2,88</b>	<b>(6,11)</b>	<b>1,26</b>	<b>1,32</b>	<b>1,64</b>
<b>XI - Fontes de Financiamento</b>	<b>44</b>	<b>104</b>	<b>32</b>	<b>314</b>	<b>852</b>	<b>855</b>	<b>0,77</b>	<b>1,57</b>	<b>0,43</b>	<b>3,67</b>	<b>9,05</b>	<b>8,32</b>
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
<b>XII - Atrasos/Deficiência (X - XI)</b>	<b>(14)</b>	<b>87</b>	<b>(484)</b>	<b>(207)</b>	<b>(727)</b>	<b>(686)</b>	<b>(0,24)</b>	<b>1,31</b>	<b>(6,54)</b>	<b>(2,41)</b>	<b>(7,73)</b>	<b>(6,68)</b>

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

Sector Protocolo Legislativo

Nº 9871/2008

Folha Nº 79 Luana

ESTADO: DISTRITO FEDERAL

2005 A 2007: REALIZADO

2008 A 2010: PROJETADO

RS 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	269,2	296,9	303,2	332,6	363,6
41 Transferencia 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

Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 987/2008

Folha Nº 80 Luciana

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	268,9	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 (f/ 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)

Setor Protocolo Legislativo

PL Nº 987/2008

Folha Nº 31 *Luciana*

ESTADO: DISTRITO FEDERAL

2005 A 2007: REALIZADO

2008 A 2010: PROJETADO

R\$ MILHÕES

Acompanhamento	2005	2006	2007	2008	2009	2010
<b>DISCRIMINAÇÃO</b>						
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
No cálculo do Fundef para a RLR só foram considerados receitas do Estado						
(+) (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
<b>RECEITA LÍQUIDA REAL (PREÇOS CORRENTES)</b>	<b>5.689</b>	<b>6.638</b>	<b>7.390</b>	<b>8.564</b>	<b>9.407</b>	<b>10.278</b>
<b>RECEITA LÍQUIDA REAL (PREÇOS DE DEZEMBRO DE 2007*)</b>			<b>7.752</b>	<b>8.331</b>	<b>8.759</b>	<b>9.193</b>

PARA CADA EXERCÍCIO, A RECEITA LÍQUIDA REAL REFERE-SE AO PERÍODO DE JANEIRO A DEZEMBRO

\*DEFLACIONAMENTO PELO IGP-DI

C:\DOC\OVIDA 2008\PAF\2008\PAF assinado 10.05.2008\DISTrito\_FEDERAL.xls

10/6/08 20:28

*Paul*

PROGRAMA DE REESTRUTURAÇÃO E AJUSTE FISCAL  
 ANEXO IV - DEMONSTRATIVO DA RELAÇÃO DÍVIDA FINANCEIRA / RECEITA LÍQUIDA REAL

DISTRITO FEDERAL

2007 : REALIZADO

2008 A 2010: PROJEÇÕES

ACOMPANHAMENTO

R\$ 1,00 DE DEZEMBRO DE 2007

DISCRIMINAÇÃO	2007	2008	2009	2010
<b>1 DÍVIDA FUNDADA TOTAL (1.1 + 1.2)</b>	<b>1.676.782.799</b>	<b>1.980.635.007</b>	<b>2.674.048.125</b>	<b>3.323.335.620</b>
<b>1.1 ADM DIRETA - DÍVIDA FUNDADA (1.1.1 + 1.1.2)</b>	<b>1.676.782.799</b>	<b>1.909.949.839</b>	<b>2.613.672.467</b>	<b>3.272.566.520</b>
<b>1.1.1 CONTRATUAL</b>	<b>1.676.782.799</b>	<b>1.909.949.839</b>	<b>2.613.672.467</b>	<b>3.272.566.520</b>
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
<b>Lei nº 9496/97</b>	<b>1.002.676.035</b>	<b>993.638.796</b>	<b>968.395.732</b>	<b>941.595.730</b>
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
<b>OUTRAS DÍVIDAS CONTRATUAIS</b>	<b>0</b>	<b>10.000.000</b>	<b>20.000.000</b>	<b>30.000.000</b>
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
<b>Externa</b>	<b>272.253.419</b>	<b>397.502.574</b>	<b>1.068.658.992</b>	<b>1.772.616.876</b>
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
<b>1.1.2 MOBILIÁRIA</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>1.2 ADM INDIRETA - CUSTEADA (FONTE TESOURO)</b>	<b>0</b>	<b>70.685.168</b>	<b>60.375.658</b>	<b>50.769.100</b>
<b>2 SALDO DAS OPERAÇÕES DE CRÉDITO A CONTRATAR (d)</b>	<b>0</b>	<b>91.946.660</b>	<b>781.741.300</b>	<b>1.509.402.000</b>
Internas	0	0	18.000.000	36.000.000
Externas	0	91.946.660	763.741.300	1.473.402.000
<b>3 DÍVIDA FINANCEIRA</b>				
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
<b>4 RECEITA LÍQUIDA REAL CORRIGIDA</b>	<b>7.751.701.719</b>	<b>8.331.405.003</b>	<b>8.758.904.765</b>	<b>9.192.747.876</b>
<b>5 RELAÇÃO DÍVIDA FINANCEIRA / RLR CORRIGIDA</b>				
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

CLASSIFI- CAÇÃO	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

*gr*

Setor Protocolo Legisla  
 PL Nº 987/2007  
 Folha Nº 83 *Lucia*

**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

Classifi- cação	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 Francesca 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
	<b>Total</b>		<b>303.624,66</b>	<b>793.045,14</b>	<b>764.811,20</b>	<b>351.609,43</b>	<b>4.422,77</b>	<b>2.217.513,19</b>

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 Contratante, enquadrada na excepcionalidade prevista no § 8º do art 7º da resolução SF nº 43/01

2 - A Contratante, não enquadrada na excepcionalidade prevista no § 8º do art 7º da resolução SF nº 43/01

3 - Em execução

4 - A Contratante, não enquadrada nas exceções 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

Setor Protocolo Legislativo

PL nº 987, 2008

Fl. nº 84 Luana

*gr*

**TERMO DE ENTENDIMENTO TÉCNICO ENTRE O  
GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL  
E A SECRETARIA DO TESOIRO NACIONAL**

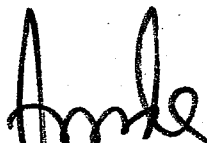
Setor Protocolo Legislativo

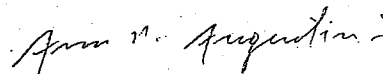
PL Nº 987 / 2008

Folha Nº 85 *Luciana*

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 TESOUREIRO – 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

## **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 ARRECAÇÃO 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 $A > B \Rightarrow$ <b>Perda</b> – Será contabilizada como <b>Despesa</b> , discriminada como outras despesas correntes, no Anexo I - Planilha Gerencial
		Se $A < B \Rightarrow$ <b>Ganho</b> – Será contabilizado como <b>Receita</b> , 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/ConsultaFundo.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.

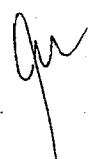
Independentemente de haver revisão do Programa, o limite a contratar, em reais, para o montante das operações de crédito, internas e externas, que não tenham sido objeto de deferimento de pleitos perante a STN<sup>1</sup>, será atualizado anualmente, após a divulgação do IGP-DI de dezembro.

Por ocasião da revisão do Programa, os limites a contratar das operações objeto de deferimento de pleitos perante a STN<sup>1</sup> 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 STN<sup>1</sup> não poderão ser redistribuídas.

Para fins de instrução de pleitos perante a STN<sup>1</sup>, 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 COFIEX. Em caso de divergência, o DF obrigar-se-á 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.



<sup>1</sup> Referem-se aos pleitos de verificação de limites e de condições de autorização previstas nas resoluções n<sup>os</sup> 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
<b>TOTAL</b>	<b>683.057</b>	<b>764.921</b>	<b>742.497</b>	<b>(22.424)</b>

\* 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
<b>SUB-TOTAL</b>	-	<b>1.079.531</b>
AUMENTO NO VALOR DAS OPERAÇÕES ANTERIORMENTE PREVISTAS	-	(22.424)
<b>TOTAL*</b>	-	<b>1.057.108</b>

\*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 Metropolitan 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 987/2008

Folha Nº 98 *Luciana*



**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.

*gr*

*D*

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

Setor Protocolo Legislativo  
*PL* Nº *987/2008*  
Folha Nº *100 Luciana*