



Governo do Distrito Federal
Gabinete do Governador

Consultoria Jurídica

Mensagem Nº 241/2024- GAG/CJ

Brasília, 20 de setembro de 2024.

A Sua Excelência o Senhor
WELLINGTON LUIZ
Presidente da Câmara Legislativa do Distrito Federal

Excelentíssimo Senhor Presidente da Câmara Legislativa do Distrito Federal,

Dirijo-me a Vossa Excelência e aos demais Deputados Distritais para submeter à apreciação dessa Casa o anexo Projeto de Lei, que autoriza o Poder Executivo a contratar operação com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, com a garantia da União e dá outras providências.

A justificação para a apreciação do projeto ora proposto encontra-se na Exposição de Motivos do Senhor Secretário de Estado de Economia do Distrito Federal.

Considerando que a matéria necessita de apreciação com a máxima brevidade, solicito, com fundamento no art. 73 da Lei Orgânica do Distrito Federal, que a presente proposição seja apreciada em regime de urgência.

Por oportuno, renovo a Vossa Excelência e a Vossos Pares protestos do mais elevado respeito e consideração.

Atenciosamente,

IBANEIS ROCHA

Governador



Documento assinado eletronicamente por **IBANEIS ROCHA BARROS JÚNIOR - Matr.1689140-6, Governador(a) do Distrito Federal**, em 20/09/2024, às 15:19, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.





A autenticidade do documento pode ser conferida no site:
[http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?
acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0
verificador= 151642280 código CRC= 3CA2223E.](http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0&verificador=151642280&codigo_crc=3CA2223E)

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"

Praça do Buriti, Palácio do Buriti, Térreo, Sala T32 - Bairro Zona Cívico-Administrativa - CEP 70075-900 - DF
Telefone(s): 6139611698
Sítio - www.df.gov.br

04018-00001243/2024-76

Doc. SEI/GDF 151642280



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL

PROJETO DE LEI Nº _____, DE 2024

(Autoria: Poder Executivo)

Autoriza o Poder Executivo a contratar operação de crédito com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, com a garantia da União, e dá outras providências.

A CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL decreta:

Art. 1º Fica o Poder Executivo autorizado a contratar operação de crédito interna com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, com a garantia da União, até o valor de R\$ 522.000.000,00 (quinhentos e vinte e dois milhões de reais), nos termos das Resoluções do Senado Federal nº 40 e 43, de 2001, destinados a elaboração e execução de projetos de infraestrutura e de mobilidade urbana, ao apoio, ao desenvolvimento institucional e a melhoria da gestão, observada a legislação vigente, em especial as disposições da Lei Complementar nº 101, de 04 de maio de 2000.

Art. 2º Fica o Poder Executivo autorizado a vincular, como contragarantia à garantia da União, a operação de crédito de que trata esta Lei, em caráter irrevogável e irretratável, a modo "pro solvendo", as cotas de repartição das receitas tributárias, previstas nos arts. 157, 158 e 159, complementadas pelas receitas próprias de impostos estabelecidas nos arts. 155 e 156 da Constituição Federal, nos termos do § 4º, do art. 167, bem como outras garantias em direito admitidas.

Art. 3º Os recursos provenientes da operação de crédito a que se refere esta Lei deverão ser consignados como receita no orçamento ou em créditos adicionais, nos termos do inciso II, § 1º, art. 32, da Lei Complementar nº 101/2000.

Art. 4º Os orçamentos ou os créditos adicionais deverão consignar as dotações necessárias às amortizações e aos pagamentos dos encargos anuais relativos aos contratos de financiamento a que se refere o art. 1º.

Art. 5º Fica o Chefe do Poder Executivo autorizado a abrir créditos adicionais destinados a fazer face aos pagamentos de obrigações decorrentes da operação de crédito ora autorizada.

Art. 6º Esta Lei entra em vigor na data de sua publicação.



Governo do Distrito Federal
Secretaria de Estado de Economia do Distrito Federal

Gabinete

Exposição de Motivos Nº 109/2024- SEEC/GAB

Brasília, 13 de setembro de 2024.

Ao Excelentíssimo Senhor

Ibaneis Rocha

Governador do Distrito Federal

Assunto: Minuta de Projeto de Lei (151010496).

Excelentíssimo Senhor Governador do Distrito Federal,

1. Tenho a honra de submeter à elevada consideração de Vossa Excelência, a minuta de Projeto de Lei que visa autorizar este Ente Federado a contratar operação de crédito interna, com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, no valor de até R\$ 522 milhões, destinados a elaboração e execução de projetos de infraestrutura e de mobilidade urbana, habilitados no âmbito do Novo PAC, cito: expansão da Linha 1 de Samambaia: sob execução da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal - METRO DF, no valor de R\$ 400 milhões e da implantação dos Sistemas de Transporte Coletivo de Passageiros - Corredores: Eixo Sudoeste e Eixo Norte, no valor de R\$ 61 milhões por Eixo, sob execução do Departamento de Estradas de Rodagem - DER, assim como ao apoio, ao desenvolvimento institucional e a melhoria da gestão.
2. Os recursos originários do BNDES serão revertidos em projetar e executar obras estratégicas para a população localizada em Samambaia, bem como da porção Norte (Planaltina, Sobradinho e áreas adjacentes) e Sudoeste (Recanto das Emas, Riacho Fundo I e II, Samambaia, Taguatinga, Núcleo Bandeirante) em ligação ao Plano Piloto, no intuito de mitigar as intercorrências nos modais de transporte urbano e proporcionar melhor mobilidade urbana as populações das localidades citadas.
3. Além das obras civis, ainda existe a necessidade da contratação de elaboração de projetos, supervisão e apoio à fiscalização das obras civis, no que figurará como um legado ao desenvolvimento institucional e a melhoria da gestão para as entidades executoras.
4. O montante de recursos a serem alocados nas citadas intervenções monta cerca de R\$ 580.000.000,00 (quinhentos e oitenta milhões de reais), sendo cerca de R\$ 58 milhões de reais a título de contrapartida do Tesouro Distrital (10%) e R\$ 522 milhões referente à operação de crédito junto ao BNDES (90%).
5. É importante destacar que as intervenções estão abrangidas pelo Objetivo 11. Tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis, dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável - ODS, das Nações Unidas - ONU, em específico ao 11.2, que cito:

Até 2030, proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, **melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos**, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos. (GRIFO)

6. Deste modo, as intervenções apresentadas visam, diretamente, a melhoria das condições de mobilidade dos moradores, como um componente importante para a qualidade de vida, segurança viária e expansão dos transportes públicos.

7. No que tange à competência da Câmara Legislativa para a autorização da pretensa operação de crédito, temos a previsão na Lei Orgânica do Distrito Federal, vejamos:

Art. 58. Cabe à Câmara Legislativa, com a sanção do Governador, não exigida esta para o especificado no art. 60 desta Lei Orgânica, dispor sobre todas as matérias de competência do Distrito Federal, especialmente sobre:

[...]

II – plano plurianual, diretrizes orçamentárias, orçamento anual, **operações de crédito**, dívida pública e empréstimos externos a qualquer título a ser contraídos pelo Distrito Federal; (GRIFO)

8. Ressalte-se, também, que a autorização da dessa Casa Legislativa, tem referência na Lei Complementar nº 101/2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal – LRF), artigo 32, § 1º, inciso I, sendo uma das condições indispensáveis para que este Poder Executivo firme operações de crédito, vejamos:

I - existência de prévia e expressa autorização para a contratação, no texto da lei orçamentária, em créditos adicionais ou **lei específica**; (GRIFO)

9. Concluídas as considerações, informo a necessidade de que o presente Projeto de Lei seja enviado à Câmara Legislativa do Distrito Federal - CLDF, solicitando a sua tramitação em regime de urgência para a matéria, com amparo nos arts. 150, §1º, e 73 da Lei Orgânica do Distrito Federal.

10. Tendo em vista que a competência privativa para enviar à CLDF os Projetos de Lei relativos a plano plurianual, diretrizes orçamentárias, orçamento anual, dívida pública e operações de crédito, é do Excelentíssimo Governador do Distrito Federal, nos termos do inciso VII, do art. 10, da Lei Orgânica do DF, entendendo os objetos de intervenções estar plenamente aderentes aos objetivos deste Governo, submeto a presente proposta para a elevada apreciação de Vossa Excelência.

11. São essas, Excelentíssimo Senhor Governador do Distrito Federal, as razões que justificam o encaminhamento do referido Projeto de Lei.

Respeitosamente,



Documento assinado eletronicamente por **NEY FERRAZ JÚNIOR - Matr.0281927-9, Secretário(a) de Estado de Economia do Distrito Federal**, em 16/09/2024, às 10:56, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site:
[http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?](http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0&verificador=151011158)
[acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0](http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0&verificador=151011158)
verificador= **151011158** código CRC= **AC9321AD**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"

Praça do Buriti - Anexo do Palácio do Buriti, 10º andar, Sala 1000 - Bairro Zona Cívico Administrativa - CEP
70075-900 - DF
Telefone(s): 3342-1140
Sítio - www.economia.df.gov.br

04018-00001243/2024-76

Doc. SEI/GDF 151011158



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL

SECRETARIA DE ESTADO DE ECONOMIA DO DISTRITO FEDERAL

Secretaria Executiva de Administração e Logística

Subsecretaria de Administração Geral

Declaração - SEEC/SEALOG/SUAG

DECLARAÇÃO

Atendendo ao disposto no Inciso III, do Art. 3º, do Decreto nº 43.130, de 23 de março de 2022, **DECLARO** que a promulgação da Lei, conforme minuta constante no Despacho – SEEC/SEFIN/SUCAP (149535291) e conforme Declaração - SEEC/SEFIN/SUTES (143186326), **não gerará impacto orçamentário - financeiro** aos cofres públicos do Distrito Federal, bem como aos seus órgãos e entidades.



Documento assinado eletronicamente por **MAGDA DOS SANTOS VOLPE - Matr.0281983-X, Subsecretário(a) de Administração Geral**, em 05/09/2024, às 18:18, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site:
http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0
verificador= **150469248** código CRC= **BC42DBD7**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"

Praça do Buriti - Anexo do Palácio do Buriti, 10º andar, Sala 1000 - Bairro Zona Cívico Administrativa - CEP 70075-900 - DF

3414-6212/6166

04018-00001243/2024-76

Doc. SEI/GDF 150469248



Governo do Distrito Federal
Secretaria de Estado de Economia do Distrito Federal
Secretaria Executiva de Finanças
Subsecretaria de Captação de Recursos

Despacho- SEEC/SEFIN/SUCAP

Brasília, 27 de agosto de 2024.

À Secretaria Executiva de Finanças (SEEC/SEFIN),

Assunto: Submissão de projeto de lei autorizativa - operação de crédito interna: Novo PAC R\$ 522 milhões

Urgente: operação de crédito

1. Trata-se de readequação do valor do projeto de lei autorizativa da operação de crédito, de: R\$ 800 milhões, para: R\$ 522 milhões, bem como da exposição de motivos, em razão da definição das instâncias superiores em relação às demais pretensas operações de crédito em curso neste exercício financeiro.

2. Nesse sentido, fazemos referência ao contido no Memorando Nº 68/2024 - SEEC/SEFIN/SUCAP/COF (149070311), da Coordenação de Financiamentos desta Subsecretaria, que, considerando as alterações necessárias no valor dos projetos, conforme especificado abaixo, para a readequação do valor a ser contratado em R\$ 522 milhões, junto ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, apresenta nova minuta do projeto de lei, para os fins a que se destina.

- Expansão da Linha 1 de Samambaia - METRO DF (R\$ 400 milhões);
- Implantação do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros - Corredor Eixo Sudoeste (BRT - SW) - DER (R\$ 61 milhões); e
- Implantação do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros - Corredor Eixo Norte (BRT - N) - DER (R\$ 61 milhões).

3. Diante disso, foi instruído este processo com fins de obtenção da necessária autorização em lei específica para avanço das demais etapas de contratação, no que listamos os requisitos para a apresentação da proposta de projeto de lei (Anexo II), e a exposição de motivos (Anexo I), em atendimento ao disposto no art. 93, da Lei nº 7.171, de 1º de agosto de 2023, com as alterações devidas, apresentadas no quadro abaixo:

3.1. Quadro - Atendimento do art. 93, da Lei nº 7.171, de 1º de agosto de 2023

Dispositivo legal (art. 93, da Lei nº 7.171, de 1º de agosto de 2023)	Atendimento via o documento Id.Sei
I – cópia da última revisão do Programa de Reestruturação e Ajuste Fiscal – PAF/DF: atendimento via o documento	143166035
II – documento que demonstre a adequação orçamentária da operação;	143695900; 143695792 e 143695558.
III – documento que evidencie as condições contratuais;	142663685
IV – demonstrativo atualizado da observância dos limites e condições de endividamento fixado pelas Resoluções do Senado Federal nº 40 e 43, de 2001;	143162233
V – demonstrativo do comprometimento de receitas, bens e direitos com a garantia e contragarantia das operações de crédito;	143165079
VI – cópia da carta-consulta referente ao empréstimo, ou instrumento similar, no formato requerido pelo agente financiador.	Linha 1 METRÔ (145149026) e Corredores: EIXO Sudoeste e Norte (149424492).

4. Dessa forma, encaminhamos os autos à consideração de Vossa Senhoria, especialmente quanto aos anexos I e II, com sugestão de direcionamento à SEEC/AJL, para os andamentos processuais necessários, com o objetivo de submissão à Câmara Legislativa do Distrito Federal - CLDF da presente proposição, conforme sugestões de minutas apresentadas abaixo, assim como ressaltamos que a apresentação dos documentos listados no Quadro devem compor o anexo a Mensagem do Exmo. Governador à CLDF.

5. Esta Subsecretaria fica à disposição para os esclarecimentos que se façam necessários, por meio do telefone (61) 9 8521-1270 - Paulo Roberto Magalhães, Coordenador da Coordenação de Financiamentos - SEEC/SEFIN/SUCAP/COF.

Despacho - SEEC/SEFIN

1. De acordo,
2. Encaminhem-se os autos para SEEC/AJL.

Anexo I

Minuta: Exposição de Motivos

"Excelentíssimo Senhor Governador do Distrito Federal,

Tenho a honra de submeter à elevada consideração de Vossa Excelência, a minuta de Projeto de Lei que visa autorizar este Ente Federado a contratar operação de crédito interna, com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, no valor de até **R\$ 522 milhões**, destinados a elaboração e execução de projetos de infraestrutura e de mobilidade urbana, habilitados no âmbito do Novo PAC, cito: expansão da Linha 1 de Samambaia: sob execução da Companhia do Metropolitan do Distrito Federal - METRO DF, no valor de R\$ 400 milhões e da implantação dos Sistemas de Transporte Coletivo de Passageiros - Corredores: Eixo Sudoeste e Eixo Norte, no valor de R\$ 61 milhões por Eixo, sob execução do Departamento de Estradas de Rodagem - DER, assim como ao apoio, ao desenvolvimento institucional e a melhoria da gestão.

Os recursos originários do BNDES serão revertidos em projetar e executar obras estratégicas para a população localizada em Samambaia, bem como da porção Norte (Planaltina, Sobradinho e áreas adjacentes) e Sudoeste (Recanto das Emas, Riacho Fundo I e II, Samambaia, Taguatinga, Núcleo Bandeirante) em ligação ao Plano Piloto, no intuito de mitigar as intercorrências nos modais de transporte urbano e proporcionar melhor mobilidade urbana as populações das localidades citadas.

Além das obras civis, ainda existe a necessidade da contratação de elaboração de projetos, supervisão e apoio à fiscalização das obras civis, no que figurará como um legado ao desenvolvimento institucional e a melhoria da gestão para as entidades executoras.

O montante de recursos a serem alocados nas citadas intervenções monta cerca de R\$ 580.000.000,00 (quinhentos e oitenta milhões de reais), sendo cerca de R\$ 58 milhões de reais a título de contrapartida do Tesouro Distrital (10%) e R\$ 522 milhões referente à operação de crédito junto ao BNDES (90%).

É importante destacar que as intervenções estão abrangidas pelo Objetivo 11. Tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis, dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável - ODS, das Nações Unidas - ONU, em específico ao 11.2, que cito:

Até 2030, proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, **melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos**, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos. (GRIFO)

Deste modo, as intervenções apresentadas visam, diretamente, a melhoria das condições de mobilidade dos moradores, como um componente importante para a qualidade de vida, segurança viária e expansão dos transportes públicos.

No que tange à competência da Câmara Legislativa para a autorização da pretensa operação de crédito, temos a previsão na Lei Orgânica do Distrito Federal, vejamos:

Art. 58. Cabe à Câmara Legislativa, com a sanção do Governador, não exigida esta para o especificado no art. 60 desta Lei Orgânica, dispor sobre todas as matérias de competência do Distrito Federal, especialmente sobre:

[...]

II – plano plurianual, diretrizes orçamentárias, orçamento anual, **operações de crédito**, dívida pública e empréstimos externos a qualquer título a ser contraídos pelo Distrito Federal; (GRIFO)

Ressalte-se, também, que a autorização da dessa Casa Legislativa, tem referência na Lei Complementar nº 101/2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal – LRF), artigo 32, § 1º, inciso I, sendo uma das condições indispensáveis para que este Poder Executivo firme operações de crédito, vejamos:

I - existência de prévia e expressa autorização para a contratação, no texto da lei orçamentária, em créditos adicionais ou **lei específica**; (GRIFO)

Concluídas as considerações, informo a necessidade de que o presente Projeto de Lei seja enviado à Câmara Legislativa do Distrito Federal - CLDF, solicitando a sua tramitação em regime de urgência para a matéria, com amparo nos arts. 150, §1º, e 73 da Lei Orgânica do Distrito Federal.

Tendo em vista que a competência privativa para enviar à CLDF os Projetos de Lei relativos a plano plurianual, diretrizes orçamentárias, orçamento anual, dívida pública e operações de crédito, é do Excelentíssimo Governador do Distrito Federal, nos termos do inciso VII, do art. 10, da Lei Orgânica do DF, entendendo os objetos de intervenções estar plenamente aderentes aos objetivos deste Governo, submeto a presente proposta para a elevada apreciação de Vossa Excelência.

São essas, Excelentíssimo Senhor Governador do Distrito Federal, as razões que justificam o encaminhamento do referido Projeto de Lei.

Respeitosamente,

NEY FERRAZ JÚNIOR

Secretário de Estado"

Anexo II

Minuta: Lei Autorizativa

"Projeto de Lei nº XX, XX de XXXXXXXXXX de 2024

(Autoria: Poder Executivo)

Autoriza o Poder Executivo a contratar operação com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, com a garantia da União e dá outras providências.

A CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL aprova e eu, Chefe do Poder Executivo, sanciono a seguinte lei:

Art. 1º Fica o Poder Executivo autorizado a contratar operação de crédito interna com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, com garantia da União, até o valor de R\$ 522.000.000,00 (quinhentos e vinte e dois milhões de reais), nos termos das Resoluções do Senado Federal nº 40 e 43, de 2001, destinados a elaboração e execução de projetos de infraestrutura e de mobilidade urbana, ao apoio, ao desenvolvimento institucional e a melhoria da gestão, observada a legislação vigente, em especial as disposições da Lei Complementar nº 101, de 04 de maio de 2000.

Art. 2º Fica o Poder Executivo autorizado a vincular, como contragarantia à garantia da União, a operação de crédito de que trata esta lei, em caráter irrevogável e irretratável, a modo "pro solvendo", as cotas de repartição das receitas tributárias, previstas nos arts. 157, 158 e 159, complementadas pelas receitas próprias de impostos estabelecidas nos arts. 155 e 156 da Constituição Federal, nos termos do § 4º, do art. 167, bem como outras garantias em direito admitidas.

Art. 3º Os recursos provenientes da operação de crédito a que se refere esta lei deverão ser consignados como receita no orçamento ou em créditos adicionais, nos termos do inc. II, § 1º, art. 32, da Lei Complementar nº 101/2000.

Art. 4º Os orçamentos ou os créditos adicionais deverão consignar as dotações necessárias às amortizações e aos pagamentos dos encargos anuais, relativos aos contratos de financiamento a que se refere o artigo primeiro.

Art. 5º Fica o Chefe do Poder Executivo autorizado a abrir créditos adicionais destinados a fazer face aos pagamentos de obrigações decorrentes da operação de crédito ora autorizada.

Art. 6º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, de de 2024
135º da República e 65º de Brasília
IBANEIS ROCHA"



Documento assinado eletronicamente por **SADI PERES MARTINS - Matr.0079206-3**,
Subsecretário(a) de Captação de Recursos, em 27/08/2024, às 20:28, conforme art. 6º do
Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal
nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **THIAGO ROGERIO CONDE - Matr.0187361-X**,
Secretário(a) Executivo(a) de Finanças, em 28/08/2024, às 18:23, conforme art. 6º do Decreto nº
36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180,
quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site:
[http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?](http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0&verificador=149535291)
[acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0](http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0&verificador=149535291)
[verificador= 149535291](http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0&verificador=149535291) código CRC= **AD2F0EB8**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"

Praça do Buriti - Anexo do Palácio do Buriti, 10º andar, Sala 1000 - Bairro Zona Cívico Administrativa - CEP
70075-900 - DF

Telefone(s): 3414-6123

Sítio - www.economia.df.gov.br



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL

SECRETARIA DE ESTADO DE ECONOMIA DO DISTRITO FEDERAL

Secretaria Executiva de Finanças

Subsecretaria do Tesouro

Declaração - SEEC/SEFIN/SUTES

DECLARAÇÃO

Atendendo ao disposto na alínea "a", Inc. III, do art. 3º, do Decreto nº 43.130, de 23 de março de 2022, DECLARO que a publicação da lei autorizativa da pretensa operação de crédito, a ser operacionalizada pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, no âmbito do NOVO PAC (Decreto nº 11.632/2023 142659570), para o suporte financeiro às intervenções públicas na Função 26 - Transporte, pelo Departamento de Estradas de Rodagem - DER: Corredor BTR Eixo Norte (R\$ 400 milhões) e Companhia do Metropolitano - METRÔ: Expansão da linha Samambaia (R\$ 400 milhões), não gerará impacto orçamentário e financeiro, até que o contrato seja efetivamente assinado entre o mutuário - Distrito Federal e o agente financeiro - BNDES.

FABRÍCIO DE OLIVEIRA BARROS

Subsecretário do Tesouro



Documento assinado eletronicamente por **FABRÍCIO DE OLIVEIRA BARROS - Matr.0190673-9, Subsecretário(a) do Tesouro do Distrito Federal**, em 11/06/2024, às 17:40, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site:
http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0
verificador= **143186326** código CRC= **969ACC5C**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"

Praça do Buriti - Anexo do Palácio do Buriti, 10º andar, Sala 1000 - Bairro Zona Cívico Administrativa - CEP 70075-900 - DF

3312-5812/5804/5837/5902

04018-00001243/2024-76

Doc. SEI/GDF 143186326



Governo do Distrito Federal
Secretaria de Estado de Economia do Distrito Federal

Gabinete

Ofício Nº 6359/2024 - SEEC/GAB

Brasília-DF, 13 de setembro de 2024.

A Sua Excelência o Senhor
GUSTAVO DO VALE ROCHA
Secretário de Estado-Chefe
Casa Civil do Distrito Federal

com cópia

A Sua Excelência o Senhor
MÁRCIO WANDERLEY DE AZEVEDO
Consultor Jurídico
Consultoria Jurídica
Gabinete do Governador

Assunto: Minuta de Projeto de Lei (151010496).

Senhor Secretário,

1. Ao cumprimentá-lo, trata-se de minuta de Projeto de Lei (151010496), autoriza o Poder Executivo a contratar operação com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, com a garantia da União e dá outras providências.

2. Em observância ao disposto no art. 3º do [Decreto nº 43.130, de 23 de março de 2022](#), destaco que os autos estão instruídos com os seguintes documentos:

- Exposição de Motivos Nº 109/2024– SEEC/GAB (151011158);
- Nota Jurídica N.º 272/2024 - SEEC/AJL/ULIC (149778606) e Despacho SEEC/AJL/ULIC (150928360);
- Declaração do Ordenador de Despesa (143186326); e
- Despacho SEEC/SEFIN/SUCAP (150874409).

3. Observo que consta dos autos minuta de Mensagem (151012188) a ser encaminhada à Câmara Legislativa do Distrito Federal.

4. Ante o exposto, encaminho a minuta de Projeto de Lei (151010496), para conhecimento e providências, a fim de subsidiar a deliberação do Excelentíssimo Senhor Governador.

Atenciosamente,



Documento assinado eletronicamente por **NEY FERRAZ JÚNIOR - Matr.0281927-9, Secretário(a) de Estado de Economia do Distrito Federal**, em 16/09/2024, às 10:56, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site:
http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0
verificador= **151013161** código CRC= **A179903A**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"

Praça do Buriti - Anexo do Palácio do Buriti, 10º andar, Sala 1000 - Bairro Zona Cívico Administrativa - CEP 70075-900 - DF

Telefone(s): 3342-1140

Sítio - www.economia.df.gov.br

04018-00001243/2024-76

Doc. SEI/GDF 151013161



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL

SECRETARIA DE ESTADO DE ECONOMIA DO DISTRITO FEDERAL

Assessoria Jurídico-Legislativa

Unidade de Licitações, Contratos, Convênios e Instrumentos Congêneres

Nota Jurídica N.º 272/2024 - SEEC/AJL/ULIC

Brasília-DF, 29 de agosto de 2024.

EMENTA: ADMINISTRATIVA MINUTA DE PROJETO DE LEI VISA AUTORIZAR O PODER EXECUTIVO A CONTRATAR OPERAÇÃO DE CRÉDITO INTERNO, COM O BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL - BNDES, NO VALOR DE ATÉ R\$ 522 MILHÕES. REGULARIDADE JURÍDICA.

À Chefe da Unidade de Licitações, Contratos, Convênios e Instrumentos Congêneres,

1. RELATÓRIO

1.1. Em cumprimento ao disposto no inciso II, art. 3º, do [Decreto n.º 43.130, de 23 de março de 2022](#), vieram os autos do processo em epígrafe à Assessoria-Jurídico Legislativa (AJL) para análise e manifestação acerca da regularidade jurídica do Projeto de Lei (PL) que visa autorizar este Ente Federado a contratar operação de crédito interno, com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, no valor de até R\$ 522.000.000,00 (quinhentos e vinte e dois milhões de reais).

1.2. O Projeto de Lei em comento, encaminhado pela Subsecretaria de Captação de Recursos desta Pasta através do Despacho SEEC/SEFIN/SUCAP (149535291), objetiva viabilizar a elaboração e execução de projetos de infraestrutura e de mobilidade urbana, habilitados no âmbito do Novo PAC: expansão da Linha 1 de Samambaia: sob execução da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal, no valor de R\$ 400 milhões, e a implantação dos Sistemas de Transporte Coletivo de Passageiros - Corredores: Eixo Sudoeste e Eixo Norte, no valor de R\$ 61 milhões por eixo, sob execução do Departamento de Estradas de Rodagem - DER.

1.3. Os autos foram instruídos com os seguintes documentos:

- a) Memorando nº 68/2024 - SEEC/SEFIN/SUCAP/COF da Coordenação de Financiamentos (149070311);
- b) Cópia da última revisão do Programa de Reestruturação e de Ajuste Fiscal do Distrito Federal - PAF/DF (143166035);
- c) Documento que demonstra a adequação orçamentária da operação (143695900; 143695792 e 143695558);
- d) Documento que evidencia as condições contratuais (142663685);
- e) Demonstrativo atualizado da observância dos limites e condições de endividamento fixado pelas Resoluções do Senado Federal nº 40 e 43, de 2001 (143162233);
- f) Demonstrativo do comprometimento de receitas, bens e direitos com a garantia e contragarantia das operações de crédito (143165079);
- g) Cópia da carta-consulta referente ao empréstimo, ou instrumento similar, no formato

requerido pelo agente financiador (Linha 1 METRÔ 145149026 e Corredores: Eixo Sudoeste e Norte 149424492).

h) Declaração - SEEC/SEFIN/SUTES (143186326), atestando que a publicação da lei autorizativa não gerará impacto orçamentário e financeiro, até que o contrato seja efetivamente assinado entre o mutuário - Distrito Federal e o agente financeiro - BNDES;

i) Minuta da Exposição de Motivos e do Projeto de Lei (149535291).

1.4. É o que importa relatar.

2. PRELIMINARES

2.1. Cumpre registrar que o [Decreto nº 43.130, de 23 de março de 2022](#) dispõe sobre as normas e as diretrizes para elaboração, alteração, encaminhamento e exame de propostas de decreto e projeto de lei no âmbito da Administração Direta e Indireta do Distrito Federal. Assim sendo, a presente análise ocorrerá sob a luz desse normativo.

2.2. Inicialmente, ressaltamos que a presente manifestação, como espécie de ato administrativo enunciativo, possui natureza meramente opinativa, não tendo o condão de vincular as autoridades competentes, a quem cabe decidir, dentro das respectivas alçadas, acerca da proposição do normativo ora examinado.

2.3. Salientamos que a presente análise parte da premissa de que as documentações e as informações carreadas aos autos são idôneas, restringindo-se a nossa manifestação aos aspectos jurídicos da proposição em apreço, não abarcando questões técnicas, econômicas, procedimentais, ou relativas a sua oportunidade e conveniência, recomendando, em relação a esses pontos, que sejam ouvidos os órgãos técnicos e (ou) gestores competentes.

2.4. Feitas essas ressalvas, passamos à análise jurídica.

3. FUNDAMENTAÇÃO JURÍDICA

3.1. DA NATUREZA JURÍDICA DO PROJETO DE LEI

3.1.1. Com relação ao ato administrativo analisado, vale destacar sua natureza e verificar se há regularidade jurídica e formal.

3.1.2. O projeto de lei é uma proposta que surge a partir de uma ideia, resolução de algum problema, sugestão de melhorias, que pode se transformar em lei caso seja aprovada pelo Poder Legislativo.

3.1.3. O [Manual de Comunicação Oficial do Governo do Distrito Federal](#) esclarece que ato normativo "*Trata-se de manifesto unilateral da administração pública, com o objetivo de aplicar a legislação e regulamentar as obrigações e os direitos dos agentes públicos e de disciplinar, de forma geral e abstrata, o funcionamento interno dos órgãos e das entidades*".

3.1.4. No caso dos autos, verifica-se, ainda, que a existência expressa de autorização legal é condição *sine qua non* para as operações de crédito interno com garantia da União, conforme aduz o [Manual para Instrução de Pleitos](#), que estabelece os procedimentos de instrução dos pedidos de verificação de limites e condições para contratação de operações de crédito e para obtenção e concessão de garantia dirigidos ao Ministério da Fazenda.

3.2. DA COMPETÊNCIA PARA EDIÇÃO DO ATO NORMATIVO

3.2.1. No que tange à competência para expedir atos normativos no âmbito do Distrito Federal, é importante mencionar a previsão contida no art. 100 da [Lei Orgânica do Distrito Federal](#), que atribui competência ao Excelentíssimo Governador do Distrito Federal, *in verbis*:

Art. 69. O processo legislativo compreende a elaboração de:

I - emendas à Lei Orgânica;

II - leis complementares;

III - leis ordinárias;

IV - decretos legislativos;

V - resoluções.

Parágrafo único. Lei complementar disporá sobre elaboração, redação, alteração e consolidação das leis do Distrito Federal.

Art. 100. Compete privativamente ao Governador do Distrito Federal:

I - representar o Distrito Federal perante o Governo da União e das Unidades da Federação, bem como em suas relações jurídicas, políticas, sociais e administrativas;

II - nomear, observado o disposto no caput do art. 244 e em seu parágrafo único, os membros do Conselho de Educação do Distrito Federal;

III - nomear e exonerar Secretários de Estado do Distrito Federal. ([Inciso alterado\(a\) pelo\(a\) Emenda à Lei Orgânica 44 de 29/11/2005](#))

IV - exercer, com auxílio dos Secretários de Estado do Distrito Federal, a direção superior da administração do Distrito Federal; ([Inciso alterado\(a\) pelo\(a\) Emenda à Lei Orgânica 44 de 29/11/2005](#))

V - exercer o comando superior da Polícia Militar e do Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal, e promover seus oficiais;

VI - iniciar o processo legislativo, na forma e nos casos previstos nesta Lei Orgânica;

VII - sancionar, promulgar e fazer publicar as leis, bem como expedir decretos e regulamentos para sua fiel execução;

(...) (g.n.)

3.2.2. Dessa forma, mostra-se consentânea a proposição do ato sob análise pelo Governador do Distrito Federal.

3.3. **DO MÉRITO DA PROPOSTA**

3.3.1. Nos termos do art. 3º do [Decreto nº 43.130, de 23 de março de 2022](#), os processos administrativos que tenham por objeto a proposição de projeto de lei, devem ser instruídos, entre outras, com as seguintes informações:

Art. 3º A proposição de projeto de lei ou de decreto será atuada pelo órgão ou entidade proponente e encaminhada pelo respectivo Secretário de Estado, ou pelo Secretário de Estado ao qual o órgão ou entidade esteja vinculado, à Casa Civil do Distrito Federal, para análise de conveniência e oportunidade, acompanhada de:

I - exposição de motivos assinada pela autoridade máxima do órgão ou entidade proponente, devendo conter os seguintes requisitos, de forma individualizada:

a) justificativa e fundamento claro e objetivo da proposição;

- b) a síntese do problema cuja proposição visa a solucionar;
- c) a identificação das normas afetadas pela proposição;
- d) a necessidade de que a matéria seja disciplinada por ato do Governador e não por ato do Secretário de Estado do Distrito Federal proponente;
- e) a conveniência e a oportunidade de adoção da medida;
- f) no caso de proposição de projeto de lei, as razões para requerer à Câmara Legislativa do Distrito Federal a apreciação em caráter de urgência de projeto de lei, se for o caso.

II - manifestação da assessoria jurídica do órgão ou entidade proponente que deve abranger:

- a) os dispositivos constitucionais ou legais que fundamentam a validade da proposição;
- b) as consequências jurídicas dos principais pontos da proposição;
- c) as controvérsias jurídicas que envolvam a matéria;
- d) os fundamentos que sustentam a competência do Governador para disciplinar a matéria;
- e) as normas a serem revogadas com edição do ato normativo;
- f) a demonstração de que a proposta não invade a competência, material ou formal, da União ou de outro ente Federativo, bem como a indicação de que a iniciativa é também do Poder Executivo do Distrito Federal, nas hipóteses de competência concorrente.
- g) a análise de constitucionalidade, legalidade e legística;
- h) em ano eleitoral, a análise da viabilidade jurídica da proposta sob o aspecto da legislação eleitoral, inclusive no tocante às vedações previstas na Lei 9.504, de 30 de setembro de 1997, na Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000 e outras normas aplicáveis, inclusive a jurisprudência e regulamentações do Tribunal Superior Eleitoral.

III - declaração do ordenador de despesas:

- a) informando que a medida não gera impacto orçamentário-financeiro aos cofres públicos do Distrito Federal, bem como aos seus órgãos e entidades;
- b) no caso em que a proposta implicar renúncia de receita, criação, aperfeiçoamento ou expansão da ação governamental, ou aumento de despesas, informando, cumulativamente:
 1. a estimativa do impacto orçamentário-financeiro no exercício em que entrar em vigor e nos dois subsequentes, da qual deverá constar, de forma clara e detalhada, as premissas e as metodologias de cálculo utilizadas;
 2. a adequação orçamentária e financeira com a Lei Orçamentária Anual, compatibilidade com o Plano Plurianual e com a Lei de Diretrizes Orçamentárias.

- c) quando se tratar de despesa obrigatória de caráter continuado, deverá ser demonstrada a origem dos recursos para seu custeio;

IV - manifestação técnica sobre o mérito da proposição, contendo:

- a) a análise do problema que o ato normativo visa solucionar, identificando a natureza, o alcance, as causas da necessidade e as razões para que o Poder Executivo intervenha no problema;
- b) os objetivos das ações previstas na proposta, com os resultados e os impactos esperados com a medida;
- c) as metas e os indicadores para acompanhamento e avaliação dos

resultados;

d) a enumeração das alternativas disponíveis, considerando a situação fático-jurídica do problema que se pretende resolver;

e) nas hipóteses de proposta de implementação de política pública, deverá ser demonstrada a relação existente entre a causa do problema, as ações propostas e os resultados esperados;

f) o prazo para implementação, quando couber;

g) a análise do impacto da medida sobre outras políticas públicas, inclusive quanto à interação ou à sobreposição, se for o caso;

h) a descrição histórica das políticas anteriormente adotadas para o mesmo problema, as necessidades e as razões pelas quais foram descontinuadas, se for o caso;

i) a metodologia utilizada para a análise prévia do impacto da proposta, bem como das informações técnicas que apoiaram a elaboração dos pareceres de mérito;

§ 1º Todos os documentos, manifestações e pareceres aos quais o interessado fizer referência em sua fundamentação devem ser acostados à proposição de projeto de lei ou de decreto.

§ 2º A proposição que se enquadre na alínea "b" do inciso III deste artigo poderá ser submetida previamente à Secretaria de Estado de Economia, para análise quanto ao impacto orçamentário e financeiro da medida.

§ 3º A não apresentação da manifestação técnica ou inobservância de qualquer das alíneas elencadas no inciso IV deste artigo deve ser devidamente justificada e fundamentada nos autos do processo.

§ 4º A proposta, consistente em minuta de projeto de lei de concessão, ampliação ou prorrogação de benefício tributário, deverá seguir o procedimento disciplinado no Decreto nº 41.496, de 18 de novembro de 2020, ou suas alterações, antes de ser encaminhada para a Casa Civil do Distrito Federal.

§ 5º O descumprimento das disposições deste artigo ensejará a restituição dos autos ao proponente para a adequação proposição.

3.3.2. Conforme se depreende do artigo 3º do [Decreto nº 43.130/2022](#), acima transcrito, a proposição deve ser encaminhada via Sistema Eletrônico de Informação - SEI-GDF, pela autoridade máxima do órgão ou entidade, ao Gabinete da Casa Civil, acompanhada de: **(I)** Exposição de Motivos assinada pela autoridade máxima do órgão ou entidade proponente; **(II)** manifestação da assessoria jurídica do órgão ou entidade proponente; **(III)** declaração do ordenador de despesas; e **(IV)** manifestação técnica sobre o mérito da proposição.

3.3.3. Nesse sentido, é com base no comando normativo supracitado que se procede ao exame da proposta apresentada (149535291).

3.4. **Exposição de Motivos**

3.4.1. A exposição de motivos é o documento necessário para a instrução dos processos de proposição de decretos e projetos de lei, conforme o art. 3º, I, do Decreto nº 43.130, de 2022. Ela é o documento elaborado pelo órgão ou entidade proponente e assinado pela sua autoridade máxima e endereçado ao Governador, trazendo as justificativas para a edição do ato que se propõe.

3.5. Por ocasião da Exposição de Motivos, a proposição é justificada nos seguintes termos (149535291):

"Excelentíssimo Senhor Governador do Distrito Federal,

Tenho a honra de submeter à elevada consideração de Vossa Excelência, a minuta de Projeto de Lei que visa autorizar este Ente Federado a contratar operação de crédito interna, com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, no valor de até **R\$ 522 milhões**, destinados a elaboração e execução de projetos de infraestrutura e de mobilidade urbana, habilitados no âmbito do Novo PAC, cito: expansão da Linha 1 de Samambaia: sob execução da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal - METRO DF, no valor de R\$ 400 milhões e da implantação dos Sistemas de Transporte Coletivo de Passageiros - Corredores: Eixo Sudoeste e Eixo Norte, no valor de R\$ 61 milhões por Eixo, sob execução do Departamento de Estradas de Rodagem - DER, assim como ao apoio, ao desenvolvimento institucional e a melhoria da gestão.

Os recursos originários do BNDES serão revertidos em projetar e executar obras estratégicas para a população localizada em Samambaia, bem como da porção Norte (Planaltina, Sobradinho e áreas adjacentes) e Sudoeste (Recanto das Emas, Riacho Fundo I e II, Samambaia, Taguatinga, Núcleo Bandeirante) em ligação ao Plano Piloto, no intuito de mitigar as intercorrências nos modais de transporte urbano e proporcionar melhor mobilidade urbana as populações das localidades citadas.

Além das obras civis, ainda existe a necessidade da contratação de elaboração de projetos, supervisão e apoio à fiscalização das obras civis, no que figurará como um legado ao desenvolvimento institucional e a melhoria da gestão para as entidades executoras.

O montante de recursos a serem alocados nas citadas intervenções monta cerca de R\$ 580.000.000,00 (quinhentos e oitenta milhões de reais), sendo cerca de R\$ 58 milhões de reais a título de contrapartida do Tesouro Distrital (10%) e R\$ 522 milhões referente à operação de crédito junto ao BNDES (90%).

É importante destacar que as intervenções estão abrangidas pelo Objetivo 11. Tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis, dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável - ODS, das Nações Unidas - ONU, em específico ao 11.2, que cito:

Até 2030, proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, **melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos**, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos. (GRIFO)

Deste modo, as intervenções apresentadas visam, diretamente, a melhoria das condições de mobilidade dos moradores, como um componente importante para a qualidade de vida, segurança viária e expansão dos transportes públicos.

No que tange à competência da Câmara Legislativa para a autorização da pretensa operação de crédito, temos a previsão na Lei Orgânica do Distrito Federal, vejamos:

Art. 58. Cabe à Câmara Legislativa, com a sanção do Governador, não exigida esta para o especificado no art. 60 desta Lei Orgânica, dispor sobre todas as matérias de competência do Distrito Federal, especialmente sobre:

[...]

II – plano plurianual, diretrizes orçamentárias, orçamento

anual, **operações de crédito**, dívida pública e empréstimos externos a qualquer título a ser contraídos pelo Distrito Federal; (GRIFO)

Ressalte-se, também, que a autorização da dessa Casa Legislativa, tem referência na Lei Complementar nº 101/2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal – LRF), artigo 32, § 1º, inciso I, sendo uma das condições indispensáveis para que este Poder Executivo firme operações de crédito, vejamos:

I - existência de prévia e expressa autorização para a contratação, no texto da lei orçamentária, em créditos adicionais ou lei específica; (grifo)

Concluídas as considerações, informo a necessidade de que o presente Projeto de Lei seja enviado à Câmara Legislativa do Distrito Federal - CLDF, solicitando a sua tramitação em regime de urgência para a matéria, com amparo nos arts. 150, §1º, e 73 da Lei Orgânica do Distrito Federal.

Tendo em vista que a competência privativa para enviar à CLDF os Projetos de Lei relativos a plano plurianual, diretrizes orçamentárias, orçamento anual, dívida pública e operações de crédito, é do Excelentíssimo Governador do Distrito Federal, nos termos do inciso VII, do art. 10, da Lei Orgânica do DF, entendendo os objetos de intervenções estar plenamente aderentes aos objetivos deste Governo, submeto a presente proposta para a elevada apreciação de Vossa Excelência.

São essas, Excelentíssimo Senhor Governador do Distrito Federal, as razões que justificam o encaminhamento do referido Projeto de Lei.

Respeitosamente,

NEY FERRAZ JÚNIOR

Secretário de Estado"

3.5.1. Observa-se que a exposição de motivos justifica e fundamenta a proposição, demonstra a síntese do problema cuja proposição visa solucionar, a necessidade de que a matéria seja disciplinada por ato do Governador, bem como a conveniência e a oportunidade de adoção da medida, em atenção ao art. 3º, inciso I, do [Decreto nº 43.130, de 23 de março de 2022](#).

3.5.2. **Manifestação da assessoria jurídica**

3.5.3. A proposição de decreto ou projeto de lei também deve ser acompanhada de manifestação da assessoria jurídica do órgão ou entidade proponente. A manifestação jurídica sobre a proposição deve abranger além dos aspectos relativos ao cumprimento da instrução processual, estabelecida no art. 3º do Decreto nº 43.130, de 2022, todos os aspectos jurídicos relacionados.

3.5.4. Diante do exposto, a presente Nota Jurídica atende a exigência estabelecida no art. 3º, inciso II, do [Decreto nº 43.130, de 23 de março de 2022](#).

3.6. **Declaração do Ordenador de Despesas**

3.6.1. A proposição de projeto de lei deve vir acompanhada de declaração do ordenador de despesa do órgão ou entidade proponente, conforme o art. 3º, III, do Decreto nº 43.130, de 2022.

3.6.2. É importante ressaltar que a declaração é devida mesmo quando a medida não cause qualquer impacto orçamentário-financeiro aos cofres públicos do Distrito Federal ou aos seus órgãos e entidades. Nesse caso, a declaração que acompanha a proposição deve informar que a proposta não implica em renúncia de receita, criação, aperfeiçoamento ou expansão da ação governamental,

ou aumento de despesas.

3.6.3. Nesse aspecto, ressalta-se, ainda, que o impacto orçamentário financeiro deve abranger os cofres do Distrito Federal como um todo, e não simplesmente o orçamento do órgão ou entidade proponente. Além disso, deve considerar as consequências práticas geradas pela medida, e não a mera edição do ato normativo.

3.6.4. Verifica-se a presença de Declaração (143186326) elaborada pela Subsecretaria do Tesouro (antes da readequação do valor para R\$ 522 milhões), atestando que a lei autorizativa da pretensa operação de crédito não gerará impacto orçamentário e financeiro, até que o contrato seja efetivamente assinado entre o mutuário - Distrito Federal e o agente financeiro - BNDES, entretanto, **recomendamos o encaminhamento dos autos à Subsecretaria de Administração Geral (SUAG), para manifestação do ordenador de despesas.**

3.7. **Manifestação técnica sobre o mérito da proposição**

3.7.1. A manifestação técnica sobre o mérito do projeto de lei compreende a análise completa de todos os estudos relativos ao normativo que se pretende editar.

3.7.2. Conforme o inciso IV, do art. 3º, do [Decreto nº 43.130, de 23 de março de 2022](#), a manifestação deve conter a análise do problema que o ato normativo visa solucionar, identificando a natureza, o alcance, as causas da necessidade e as razões para que o Poder Executivo intervenha no problema, os objetivos das ações previstas na proposta, com os resultados e os impactos esperados com a medida, as metas e os indicadores para acompanhamento e avaliação dos resultados, a enumeração das alternativas disponíveis, considerando a situação fático-jurídica do problema que se pretende resolver e a metodologia utilizada para a análise prévia do impacto da proposta, bem como as informações técnicas que apoiaram a elaboração dos pareceres de mérito.

3.7.3. Observa-se que o Projeto de Lei em comento tem como finalidade precípua a obtenção de autorização de autorização legislativa para a contratação de operação de crédito perante o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, no âmbito do Novo PAC, no valor de até R\$ 522.000.000,00 (quinhentos e vinte e dois milhões de reais), com garantia da União, destinados a:

- Expansão da Linha 1 de Samambaia - METRO DF (R\$ 400 milhões);
- Implantação do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros - Corredor Eixo Sudoeste (BRT - SW) - DER (R\$ 61 milhões); e
- Implantação do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros - Corredor Eixo Norte (BRT - N) - DER (R\$ 61 milhões).

3.8. No que concerne ao mérito da proposição, cumpre registrar que a contratação de crédito interno submete-se à legislação de regência específica, da qual se destacam os seguintes dispositivos:

Constituição Federal

Art. 52. Compete privativamente ao Senado Federal:

[...];

VII - dispor sobre limites globais e condições para as operações de crédito externo e interno da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, de suas autarquias e demais entidades controladas pelo Poder Público federal;

VIII - dispor sobre limites e condições para a concessão de garantia da União em operações de crédito externo e interno;

[...].

Art. 167. São vedados:

[...]

III - a realização de operações de créditos que excedam o montante das despesas de capital, ressalvadas as autorizadas mediante créditos suplementares ou especiais com finalidade precisa, aprovados pelo Poder Legislativo por maioria absoluta;

[...]

§ 4º É permitida a vinculação de receitas próprias geradas pelos impostos a que se referem os arts. 155 e 156, e dos recursos de que tratam os arts. 157, 158 e 159, I, a e b, e II, **para a prestação de garantia ou contragarantia à União e para pagamento de débitos para com esta.** (grifou-se)

Lei Orgânica do Distrito Federal

Art. 58. Cabe à Câmara Legislativa, com a sanção do Governador, não exigida esta para o especificado no art. 60 desta Lei Orgânica, dispor sobre todas as matérias de competência do Distrito Federal, especialmente sobre:

[...];

II – plano plurianual, diretrizes orçamentárias, orçamento anual, **operações de crédito**, dívida pública e empréstimos externos a qualquer título a serem contraídos pelo Distrito Federal; (grifou-se)

[...].

Art. 151. São vedados:

[...];

III – a realização de operações de crédito que excedam ao montante das despesas de capital, ressalvadas as autorizadas mediante créditos suplementares ou especiais com finalidade precisa, aprovados pela Câmara Legislativa, por maioria absoluta;

[...].

Lei de Responsabilidade Fiscal

Art. 29. Para os efeitos desta Lei Complementar, são adotadas as seguintes definições:

[...];

III - operação de crédito: compromisso financeiro assumido em razão de mútuo, abertura de crédito, emissão e aceite de título, aquisição financiada de bens, recebimento antecipado de valores provenientes da venda a termo de bens e serviços, arrendamento mercantil e outras operações assemelhadas, inclusive com o uso de derivativos financeiros;

[...].

Art. 32. O Ministério da Fazenda verificará o cumprimento dos limites e condições relativos à realização de operações de crédito de cada ente da Federação, inclusive das empresas por eles controladas, direta ou indiretamente.

§ 1º O ente interessado formalizará seu pleito fundamentando-o em parecer de seus órgãos técnicos e jurídicos, demonstrando a relação custo-benefício, o interesse econômico e social da operação e o atendimento

das seguintes condições:

I - existência de prévia e expressa autorização para a contratação, no texto da lei orçamentária, em créditos adicionais ou lei específica; (grifou-se)

II - inclusão no orçamento ou em créditos adicionais dos recursos provenientes da operação, exceto no caso de operações por antecipação de receita;

III - observância dos limites e condições fixados pelo Senado Federal;

IV - autorização específica do Senado Federal, quando se tratar de operação de crédito externo;

V - atendimento do disposto no inciso III do art. 167 da Constituição;

VI - observância das demais restrições estabelecidas nesta Lei Complementar.

[...].

Lei nº 7.313, de 27 de julho de 2023 (LDO 2024)

Art. 93. Os projetos de lei visando à autorização da contratação de operação de crédito interna ou externa pelo Governo do Distrito Federal devem ser acompanhados de:

I – cópia da última revisão do Programa de Reestruturação e Ajuste Fiscal – PAF/DF;

II – documento que demonstre a adequação orçamentária da operação;

III – documento que evidencie as condições contratuais;

IV – demonstrativo atualizado da observância dos limites e condições de endividamento fixado pelas Resoluções do Senado Federal nº 40 e 43, de 2001;

V – demonstrativo do comprometimento de receitas, bens e direitos com a garantia e contragarantia das operações de crédito;

VI – cópia da carta-consulta referente ao empréstimo, ou instrumento similar, no formato requerido pelo agente financiador.

Parágrafo único. Em caso de alterações em condições de leis já aprovadas, devem ser encaminhados apenas os documentos que fundamentem a referida alteração.

3.9. As operações de crédito dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios subordinam-se, ainda, à observância e ao cumprimento das condições e exigências estipuladas pela Resolução nº 43, de 2001, do Senado Federal. Outrossim, a concessão de garantias pela União subordina-se ao cumprimento dos limites e condições estabelecidos na Resolução nº 48, de 2007, do Senado Federal, e também estão sujeitas a autorização específica do Senado Federal. Assim, confira-se:

Resolução do Senado Federal nº 43, de 2001

Art. 1º Subordinam-se às normas estabelecidas nesta Resolução as operações de crédito interno e externo dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios, inclusive a concessão de garantia.

Art. 3º Constitui operação de crédito, para os efeitos desta Resolução, os compromissos assumidos com credores situados no País ou no exterior, em razão de mútuo, abertura de crédito, emissão e aceite de título, aquisição financiada de bens, recebimento antecipado de valores provenientes da venda a termo de bens e serviços, arrendamento mercantil e outras operações assemelhadas, inclusive com o uso de

derivativos financeiros.

[...]

Art. 5º É vedado aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios:

I - recebimento antecipado de valores de empresa em que o Poder Público detenha, direta ou indiretamente, a maioria do capital social com direito a voto, salvo lucros e dividendos, na forma da legislação;

II - assunção direta de compromisso, confissão de dívida ou operação assemelhada, com fornecedor de bens, mercadorias ou serviços, mediante emissão, aceite ou aval de títulos de crédito, não se aplicando esta vedação a empresas estatais dependentes;

III - assunção de obrigação, sem autorização orçamentária, com fornecedores para pagamento a posteriori de bens e serviços;

IV - realizar operação de crédito que represente violação dos acordos de refinanciamento ou dos programas de acompanhamento e transparência fiscal firmados com a União; (Redação dada pela Resolução n.º 15, de 2021)

V - conceder qualquer subsídio ou isenção, redução da base de cálculo, concessão de crédito presumido, incentivos, anistias, remissão, reduções de alíquotas e quaisquer outros benefícios tributários, fiscais ou financeiros, não autorizados na forma de lei específica, estadual ou municipal, que regule exclusivamente as matérias retro enumeradas ou o correspondente tributo ou contribuição.

VI - em relação aos créditos decorrentes do direito dos Estados, dos Municípios e do Distrito Federal, de participação governamental obrigatória, nas modalidades de royalties, participações especiais e compensações financeiras, no resultado da exploração de petróleo e gás natural, de recursos hídricos para fins de energia elétrica e de outros recursos minerais no respectivo território, plataforma continental ou zona econômica exclusiva:

a) ceder direitos relativos a período posterior ao do mandato do chefe do Poder Executivo, exceto para capitalização de Fundos de Previdência ou para amortização extraordinária de dívidas com a União;

b) dar em garantia ou captar recursos a título de adiantamento ou antecipação, cujas obrigações contratuais respectivas ultrapassem o mandato do chefe do Poder Executivo.

VII - em relação aos créditos inscritos em dívida ativa: (Redação dada pela Resolução n.º 17, de 2015)

a) ceder o fluxo de recebimentos relativos aos direitos creditórios da dívida ativa de forma não definitiva ou com cláusula revogatória; (Redação dada pela Resolução n.º 17, de 2015)

b) ceder o fluxo de recebimentos relativos aos direitos creditórios da dívida ativa com assunção, pelo Estado, pelo Distrito Federal ou pelo Município, perante o cessionário, de responsabilidade pelo efetivo pagamento a cargo do contribuinte ou de qualquer outra espécie de compromisso financeiro que possa, nos termos da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000, caracterizar operação de crédito. (Redação dada pela Resolução n.º 17, de 2015)

[...].

Art. 7º As operações de crédito interno e externo dos Estados, do Distrito Federal, dos Municípios observarão, ainda, os seguintes limites:

I - o montante global das operações realizadas em um exercício financeiro

não poderá ser superior a 16% (dezesesseis por cento) da receita corrente líquida, definida no art. 4º;

II - o comprometimento anual com amortizações, juros e demais encargos da dívida consolidada, inclusive relativos a valores a desembolsar de operações de crédito já contratadas e a contratar, não poderá exceder a 11,5% (onze inteiros e cinco décimos por cento) da receita corrente líquida;

III - o montante da dívida consolidada não poderá exceder o teto estabelecido pelo Senado Federal, conforme o disposto pela Resolução que fixa o limite global para o montante da dívida consolidada dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios.

§ 1º O limite de que trata o inciso I, para o caso de operações de crédito com liberação prevista para mais de um exercício, será calculado levando em consideração o cronograma anual de ingresso, projetando-se a receita corrente líquida de acordo com os critérios estabelecidos no § 6º deste artigo.

§ 2º O disposto neste artigo não se aplica às operações de concessão de garantias e de antecipação de receita orçamentária, cujos limites são definidos pelos arts. 9º e 10, respectivamente.

§ 3º São excluídas dos limites de que trata o caput as operações de crédito contratadas pelos Estados e pelos Municípios, com a União, organismos multilaterais de crédito ou instituições oficiais federais de crédito ou de fomento, com a finalidade de financiar projetos de investimento para a melhoria da administração das receitas e da gestão fiscal, financeira e patrimonial, no âmbito de programa proposto pelo Poder Executivo Federal.

§ 4º O cálculo do comprometimento a que se refere o inciso II do caput será feito pela média anual, nos 5 (cinco) exercícios financeiros subsequentes, incluído o da própria apuração, da relação entre o comprometimento previsto e a receita corrente líquida projetada ano a ano.

§ 5º Os entes da Federação que apresentarem a média anual referida no § 6º superior a 10% (dez por cento) deverão apresentar tendência não crescente quanto ao comprometimento de que trata o inciso II do caput.

§ 6º Para os efeitos deste artigo, a receita corrente líquida será projetada mediante a aplicação de fator de atualização a ser divulgado pelo Ministério da Fazenda, sobre a receita corrente líquida do período de 12 (doze) meses findos no mês de referência.

§ 7º O disposto neste artigo não se aplica às operações de reestruturação e recomposição do principal de dívidas.

§ 8º O disposto no inciso II do caput não se aplica às operações de crédito que, na data da publicação desta Resolução estejam previstas nos Programas de Ajuste dos Estados, estabelecidos nos termos da Lei nº 9.496, de 11 de setembro de 1997, e, no caso dos Municípios, nos contratos de refinanciamento de suas respectivas dívidas com a União, ou aquelas que, limitadas ao montante global previsto, vierem a substituí-las.

[...]

Art. 15. É vedada a contratação de operação de crédito nos 2 (dois) quadrimestres anteriores ao final do mandato do chefe do Poder Executivo do Estado, do Distrito Federal ou do Município.

[...]

Art. 18. A concessão de garantia, pelos Estados, pelo Distrito Federal e pelos Municípios, a operações de crédito interno e externo exigirá:

I - o oferecimento de contragarantias, em valor igual ou superior ao da garantia a ser concedida;

II - a adimplência do tomador relativamente a suas obrigações para com o garantidor e as entidades por ele controladas.

[...].

§ 4º O Estado, o Distrito Federal ou o Município que tiver dívida honrada pela União ou por Estado, em decorrência de garantia prestada em operação de crédito, não poderá contratar novas operações de crédito até a total liquidação da mencionada dívida.

Resolução do Senado Federal nº 48, de 2007

Art. 1º Subordinam-se às normas estabelecidas nesta Resolução as operações de crédito interno e externo da União, inclusive a concessão de garantias.

3.10. Em cumprimento aos requisitos elencados no art. 93 da LDO 2024, foram juntados aos autos: Cópia da última revisão do Programa de Reestruturação e Ajuste Fiscal - PAF/DF (143166035); Documento que demonstra a adequação orçamentária da operação (143695900; 143695792 e 143695558); Documento que evidencia as condições contratuais (142663685); demonstrativo atualizado da observância dos limites e condições de endividamento fixado pelas Resoluções do Senado Federal nº 40 e 43, de 2001 (143162233); Demonstrativo do comprometimento de receitas, bens e direitos com a garantia e contragarantia das operações de crédito (143165079); e Cópia da carta-consulta referente ao empréstimo, ou instrumento similar, no formato requerido pelo agente financiador (Linha 1 Metrô 145149026 e Corredores: Eixo Sudoeste e Norte 149424492).

3.11. Destarte, em que pese a juntada de documentos que demonstram as ações previstas na proposta, com os resultados e os impactos esperados com a medida, não há parecer técnico acerca do ato proposto.

3.12. **Minuta proposta**

3.12.1. Abordados os requisitos de instrução dos autos, passa-se à análise específica da minuta proposta.

3.12.2. No que concerne aos aspectos formais, verifica-se que a minuta em apreço (149535291) está de acordo com a legislação aplicável, bem como com os ditames do Decreto nº 43.130 de 23 de março de 2022 (Dispõe sobre as normas e as diretrizes para elaboração, alteração, encaminhamento e exame de propostas de decreto e projeto de lei no âmbito da Administração Direta e Indireta do Distrito Federal), Lei Complementar nº 13, de 3 de setembro de 1996 (Regulamenta o art. 69 da Lei Orgânica, dispendo sobre a elaboração, redação, alteração e consolidação das leis do Distrito Federal), e aos padrões definidos no Manual de Comunicação Oficial do Governo do Distrito Federal, merecendo ajuste apenas na fórmula de promulgação, de modo que conste "O GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL, FAÇO SABER QUE A CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL DECRETA E EU SANCIONO A SEGUINTE LEI" ao invés de "A CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL APROVA E EU, CHEFE DO PODER EXECUTIVO, SANCIONO A SEGUINTE LEI".

4. CONCLUSÃO

4.1. Consigna-se, por fim, que são de responsabilidade da unidade interessada, por extrapolar os limites de competência desta área jurídica, as análises dos cálculos, as considerações de ordem técnica, financeira ou orçamentária, além dos juízos de conveniência e oportunidade do ato normativo proposto.

4.2. Diante desse contexto, entende-se que a minuta do projeto de lei (149535291), no que diz respeito ao aspecto formal, encontra-se em conformidade com a ordem jurídica vigente. No entanto, é pertinente a remessa dos autos ao proponente, para complementação e adequação da proposição, conforme as orientações jurídicas anotadas.

4.3. É o entendimento que se submete à consideração superior.

LUANA SILVA DA FONSECA

Assessora Especial da Unidade de Licitações Contratos, Convênios e Instrumentos Congêneres
Assessoria Jurídico-Legislativa

Por aderir aos seus fundamentos e conclusões, **aprovo a presente Nota Jurídica.**

À Chefe da Assessoria-Jurídico Legislativa.

AMANDA ELIAS CASTRO - OAB/MG 155.694

Chefe da Unidade de Licitações, Contratos, Convênios e Instrumentos Congêneres
Assessoria Jurídico-Legislativa

Endosso o entendimento da chefia da ULIC à **presente Nota Jurídica**. Dessa forma, afianço o entendimento lançado, que exterioriza a opinião desta Assessoria Jurídico-Legislativa acerca da(s) questão(ões) analisada(s), cabendo aos gestores zelarem pela correta instrução processual e pela observância às normas legais de regência e às recomendações constantes do mencionado opinativo.

À Secretaria Executiva de Finanças, para ciência e providências decorrentes.

LUCIANA ABDALLA NOVANTA SAENGER

Chefe da Assessoria Jurídico-Legislativa
Secretaria de Estado de Economia do Distrito Federal



Documento assinado eletronicamente por **LUCIANA ABDALLA NOVANTA SAENGER - Matr.0282508-2, Chefe da Assessoria Jurídico-Legislativa**, em 02/09/2024, às 14:25, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **AMANDA ELIAS CASTRO - Matr.0281999-6, Chefe da Unidade de Licitações, Contratos, Convênios e Instrumentos Congêneres**, em 02/09/2024, às 14:30, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **LUANA SILVA DA FONSECA - Matr.0283484-7, Assessor(a) Especial.**, em 02/09/2024, às 14:57, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de



A autenticidade do documento pode ser conferida no site:
http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0verificador=149778606 código CRC= **D9D36E36**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"

Praça do Buriti - Anexo do Palácio do Buriti, 10º andar, Sala 1000 - Bairro Zona Cívico Administrativa - CEP 70075-900 - DF

3313-8409 / 3414-6280

04018-00001243/2024-76

Doc. SEI/GDF 149778606



Ao Gabinete/SEEC,

Assunto: Complemento de informações para submissão do projeto de lei - Nota Jurídica nº 272/2024 - SEEC/AJL/ULIC (149778606).

1. Trata-se de proposta de Projeto de Lei que visa autorizar este Ente Federado a contratar operação de crédito interno com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, no valor de até R\$ 522.000.000,00 (quinhentos e vinte e dois milhões de reais).

2. O Projeto de Lei em comento, encaminhado pela Subsecretaria de Captação de Recursos desta Pasta através do Despacho SEEC/SEFIN/SUCAP (149535291), objetiva viabilizar a elaboração e execução de projetos de infraestrutura e de mobilidade urbana, habilitados no âmbito do Novo PAC: expansão da Linha 1 de Samambaia: sob execução da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal, no valor de R\$ 400 milhões, e a implantação dos Sistemas de Transporte Coletivo de Passageiros - Corredores: Eixo Sudoeste e Eixo Norte, no valor de R\$ 61 milhões por eixo, sob execução do Departamento de Estradas de Rodagem - DER.

3. Ressalta-se que a manifestação desta unidade técnica foi consubstanciada por ocasião da Nota Jurídica nº 272/2024 - SEEC/AJL/ULIC (149778606), assim ementada:

ADMINISTRATIVO. MINUTA DE PROJETO DE LEI PARA AUTORIZAR O PODER EXECUTIVO A CONTRATAR OPERAÇÃO DE CRÉDITO INTERNO, COM O BANCO NACIONAL DE DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E SOCIAL - BNDES, NO VALOR DE ATÉ R\$ 522 MILHÕES. REGULARIDADE JURÍDICA.

4. Dentre as recomendações lançadas no opinativo supracitado, destaca-se:

- I - Manifestação do ordenador de despesas quanto ao impacto orçamentário-financeiro da proposta apresentada, em atenção ao art. 3º, III, do [Decreto nº 43.130, de 23 de março de 2022](#).
- II - Manifestação técnica sobre o mérito da proposição, em atenção ao art. 3º, IV, do [Decreto nº 43.130, de 23 de março de 2022](#).
- III - Ajuste na fórmula de promulgação da proposta.

5. Em seguida, os autos foram encaminhados à Secretaria Executiva de Finanças, para conhecimento e providências decorrentes.

6. Acerca do solicitado, foram juntados os seguintes documentos: Nota Técnica nº 1/2024 - DER-DF/PRESI/COPLAN (150442279); Plano Estratégico do Distrito Federal 2019-2060 (150465900); Nota Técnica nº 2/2024 - METRO-DF/DTE/SPR (150460489); Carta de Detalhamento de Projeto - BNDES (150461167); Quadro de Uso de Fontes - FINEM (150461522); Relatório Síntese Brasília - Plano de desenvolvimento do transporte público sobre trilhos do Distrito Federal (150551608); e Declaração de Impacto Orçamentário-Financeiro (150469248).

7. Ato contínuo, a Subsecretaria de Captação de Recursos atestou o cumprimento das recomendações desta AJL, por meio do Despacho SEEC/SEFIN/SUCAP (150874409):

1. Em atenção ao Despacho - SEEC/SEFIN (150760811), restituímos os autos após manifestação da Coordenação de Financiamentos desta Subsecretaria, por meio do Memorando Nº 80/2024 - SEEC/SEFIN/SUCAP/COF (150541305), que informa que consoante apontamentos realizados na Nota Jurídica N.º 272/2024 - SEEC/AJL/ULIC (149778606), foram acostados aos autos os documentos listados no quadro abaixo, para fins de atendimento aos citados incisos III e IV, do art. 3º, do [Decreto nº 43.130, de 23 de março de 2022](#).

Quadro - Complemento de documentos para análise da Assessoria Jurídico-Legislativa (Nota Jurídica N.º 272/2024 - SEEC/AJL/ULIC)

Dispositivo da norma	Unidade/Entidade emissora	Documentos acostados para atendimento
Inc. III, art. 3º, Dec. 43.130/2022	SEEC/SEALOG/SUAG	Declaração de não geração de impacto orçamentário-financeiro derivado da proposição do projeto de lei (150469248).
Inc. IV, art. 3º, Dec. 43.130/2022	DER/PRESI	Nota Técnica N.º 1/2024 - DER-DF/PRESI/COPLAN (150442279) e Plano Estratégico do DF (150465900).
	METRO/PRESI	Nota Técnica N.º 2/2024 - METRO-DF/DTE/SPR (150460489); Detalhamento do Projeto (150461167); Quadro de Usos e Fontes (150461522) e Relatório Síntese Brasília PDDT-PET (150551608).

2. Em referência ao subtópico 3.11, da Nota Jurídica N.º 272/2024 - SEEC/AJL/ULIC, oportuno mencionar que a Nota Técnica N.º 1/2024 - DER-DF/PRESI/COPLAN e a Nota Técnica N.º 2/2024 - METRO-DF/DTE/SPR se referem ao Decreto nº 43.130/2022, para fins de instrução processual para a proposição do presente projeto de lei autorizativo da operação, que posterior a publicação da lei será elaborada e apresentada a minuta de parecer técnico, em processo próprio, tendo como referência o dispositivo legal do §1º, do art. 32, da Lei Complementar nº 101/2000, no modelo estabelecido no Manual de Instruções para Pleitos - MIP, da Secretaria do Tesouro Nacional - STN, para composição de análise de Pedidos de Verificação de Limites e Condições (PVL), no Sistema SADIPEM/STN.

3. Por fim, acatamos a sugestão dada no subitem 3.12.2, Nota Jurídica N.º 272/2024 - SEEC/AJL/ULIC, para a substituição textual de: A CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL aprova e eu, Chefe do Poder Executivo, sanciono a seguinte lei; Por: O GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL, FAÇO SABER QUE A CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL DECRETA E EU SANCIONO A SEGUINTE LEI, na minuta reapresentada ao fim desde Memorando (**Anexo II**), em que também consta a reprodução da exposição de motivos (**Anexo I**), nos mesmos termos apresentados no Memorando Nº 64/2024 - SEEC/SEFIN/SUCAP/COF (147958714).

4. Nessa toada, sugerimos a devolutiva dos autos àquela SEEC/AJL/ULIC, para fins de análise de atendimento das pontuações realizadas, no intuito de avanço nas tramitações necessárias para os fins a que se destina.

8. Diante do exposto, com o atendimento das recomendações lançadas no bojo da Nota Jurídica nº 272/2024 - SEEC/AJL/ULIC (149778606), esta Assessoria Jurídico-Legislativa não vislumbra óbice jurídico para que a proposição, na forma da minuta proposta (150874409), seja submetida à subscrição do Senhor Secretário desta Pasta.

9. É o entendimento que se submete à consideração superior.

LUANA SILVA DA FONSECA

Assessora Especial da Unidade de Licitações, Contratos, Convênios e Instrumentos Congêneres
Assessoria Jurídico-Legislativa

Ciente e de acordo. Encaminhe-se os autos ao Gabinete/SEEC, para as providências pertinentes.

LUCIANA ABDALLA NOVANTA SAENGER

Chefe da Assessoria Jurídico-Legislativa
Secretaria de Estado de Economia Distrito Federal



Documento assinado eletronicamente por **LUCIANA ABDALLA NOVANTA SAENGER - Matr.0282508-2, Chefe da Assessoria Jurídico-Legislativa**, em 12/09/2024, às 16:34, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **LUANA SILVA DA FONSECA - Matr.0283484-7, Assessor(a) Especial**, em 12/09/2024, às 16:54, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site:
http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0
verificador= **150928360** código CRC= **88B852B3**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"

Praça do Buriti - Anexo do Palácio do Buriti, 10º andar, Sala 1000 - Bairro Zona Cívica Administrativa - CEP 70075-900 - DF
Telefone(s): 3313-8409 / 3414-6280
Site - www.economia.df.gov.br



Governo do Distrito Federal
Secretaria de Estado de Economia do Distrito Federal
Secretaria Executiva de Finanças
Subsecretaria de Captação de Recursos

Despacho SEEC/SEFIN/SUCAP

Brasília, 11 de setembro de 2024.

CRÉDITO

URGENTE - OPERAÇÃO DE

À Secretaria Executiva de Finanças (SEEC/SEFIN),

Assunto: Complemento de informações para submissão do projeto de lei - Nota Jurídica N.º 272/2024 - SEEC/AJL/ULIC (149778606).

1. Em atenção ao Despacho - SEEC/SEFIN (150760811), restituímos os autos após manifestação da Coordenação de Financiamentos desta Subsecretaria, por meio do Memorando N.º 80/2024 - SEEC/SEFIN/SUCAP/COF (150541305), que informa que consoante apontamentos realizados na Nota Jurídica N.º 272/2024 - SEEC/AJL/ULIC (149778606), foram acostados aos autos os documentos listados no quadro abaixo, para fins de atendimento aos citados incisos III e IV, do art. 3º, do [Decreto nº 43.130, de 23 de março de 2022](#).

Quadro - Complemento de documentos para análise da Assessoria Jurídico-Legislativa (Nota Jurídica N.º 272/2024 - SEEC/AJL/ULIC)

Dispositivo da norma	Unidade/Entidade emissora	Documentos acostados para atendimento
Inc. III, art. 3º, Dec. 43.130/2022	SEEC/SEALOG/SUAG	Declaração de não geração de impacto orçamentário-financeiro derivado da proposição do projeto de lei (150469248).
Inc. IV, art. 3º, Dec. 43.130/2022	DER/PRESI	Nota Técnica N.º 1/2024 - DER-DF/PRESI/COPLAN (150442279) e Plano Estratégico do DF (150465900).
	METRO/PRESI	Nota Técnica N.º 2/2024 - METRO-DF/DTE/SPR (150460489); Detalhamento do Projeto (150461167); Quadro de Usos e Fontes (150461522) e Relatório Síntese Brasília PDTT-PET (150551608).

2. Em referência ao subtópico 3.11, da Nota Jurídica N.º 272/2024 - SEEC/AJL/ULIC, oportuno mencionar que a Nota Técnica N.º 1/2024 - DER-DF/PRESI/COPLAN e a Nota Técnica N.º 2/2024 - METRO-DF/DTE/SPR se referem ao Decreto nº 43.130/2022, para fins de instrução processual para a proposição do presente projeto de lei autorizativo da operação, que posterior a publicação da lei será elaborada e apresentada a minuta de parecer técnico, em processo próprio, tendo como referência o dispositivo legal do §1º, do art. 32, da Lei Complementar nº 101/2000, no modelo estabelecido no Manual de Instruções para Pleitos - MIP, da Secretaria do Tesouro Nacional - STN, para composição de análise de Pedidos de Verificação de Limites e Condições (PVL), no Sistema SADIPEM/STN.

3. Por fim, acatamos a sugestão dada no subitem 3.12.2, Nota Jurídica N.º 272/2024 - SEEC/AJL/ULIC, para a substituição textual de: A CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL aprova e eu, Chefe do Poder Executivo, sanciono a seguinte lei; Por: O GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL, FAÇO SABER QUE A CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL DECRETA E EU SANCIONO A SEGUINTE LEI, na minuta reapresentada ao fim desde Memorando (**Anexo II**), em que também consta a reprodução da exposição de motivos (**Anexo I**), nos mesmos termos apresentados no Memorando N.º

4. Nessa toada, sugerimos a devolutiva dos autos àquela SEEC/AJL/ULIC, para fins de análise de atendimento das pontuações realizadas, no intuito de avanço nas tramitações necessárias para os fins a que se destina.

ANEXO I

Minuta: Exposição de Motivos

"Excelentíssimo Senhor Governador do Distrito Federal,

Tenho a honra de submeter à elevada consideração de Vossa Excelência, a minuta de Projeto de Lei que visa autorizar este Ente Federado a contratar operação de crédito interna, com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, no valor de até **R\$ 522 milhões**, destinados a elaboração e execução de projetos de infraestrutura e de mobilidade urbana, habilitados no âmbito do Novo PAC, cito: expansão da Linha 1 de Samambaia: sob execução da Companhia do Metropolitan do Distrito Federal - METRO DF, no valor de R\$ 400 milhões e da implantação dos Sistemas de Transporte Coletivo de Passageiros - Corredores: Eixo Sudoeste e Eixo Norte, no valor de R\$ 61 milhões por Eixo, sob execução do Departamento de Estradas de Rodagem - DER, assim como ao apoio, ao desenvolvimento institucional e a melhoria da gestão.

Os recursos originários do BNDES serão revertidos em projetar e executar obras estratégicas para a população localizada em Samambaia, bem como da porção Norte (Planaltina, Sobradinho e áreas adjacentes) e Sudoeste (Recanto das Emas, Riacho Fundo I e II, Samambaia, Taguatinga, Núcleo Bandeirante) em ligação ao Plano Piloto, no intuito de mitigar as intercorrências nos modais de transporte urbano e proporcionar melhor mobilidade urbana as populações das localidades citadas.

Além das obras civis, ainda existe a necessidade da contratação de elaboração de projetos, supervisão e apoio à fiscalização das obras civis, no que figurará como um legado ao desenvolvimento institucional e a melhoria da gestão para as entidades executoras.

O montante de recursos a serem alocados nas citadas intervenções monta cerca de R\$ 580.000.000,00 (quinhentos e oitenta milhões de reais), sendo cerca de R\$ 58 milhões de reais a título de contrapartida do Tesouro Distrital (10%) e R\$ 522 milhões referente à operação de crédito junto ao BNDES (90%).

É importante destacar que as intervenções estão abrangidas pelo Objetivo 11. Tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis, dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável - ODS, das Nações Unidas - ONU, em específico ao 11.2, que cito:

Até 2030, proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, **melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos**, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos. (GRIFO)

Deste modo, as intervenções apresentadas visam, diretamente, a melhoria das condições de mobilidade dos moradores, como um componente importante para a qualidade de vida, segurança viária e expansão dos transportes públicos.

No que tange à competência da Câmara Legislativa para a autorização da pretensa operação de crédito, temos a previsão na Lei Orgânica do Distrito Federal, vejamos:

Art. 58. Cabe à Câmara Legislativa, com a sanção do Governador, não exigida esta para

o especificado no art. 60 desta Lei Orgânica, dispôr sobre todas as matérias de competência do Distrito Federal, especialmente sobre:

[...]

II – plano plurianual, diretrizes orçamentárias, orçamento anual, **operações de crédito**, dívida pública e empréstimos externos a qualquer título a ser contraídos pelo Distrito Federal; (GRIFO)

Ressalte-se, também, que a autorização da dessa Casa Legislativa, tem referência na Lei Complementar nº 101/2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal – LRF), artigo 32, § 1º, inciso I, sendo uma das condições indispensáveis para que este Poder Executivo firme operações de crédito, vejamos:

I - existência de prévia e expressa autorização para a contratação, no texto da lei orçamentária, em créditos adicionais ou **lei específica**; (GRIFO)

Concluídas as considerações, informo a necessidade de que o presente Projeto de Lei seja enviado à Câmara Legislativa do Distrito Federal - CLDF, solicitando a sua tramitação em regime de urgência para a matéria, com amparo nos arts. 150, §1º, e 73 da Lei Orgânica do Distrito Federal.

Tendo em vista que a competência privativa para enviar à CLDF os Projetos de Lei relativos a plano plurianual, diretrizes orçamentárias, orçamento anual, dívida pública e operações de crédito, é do Excelentíssimo Governador do Distrito Federal, nos termos do inciso VII, do art. 10, da Lei Orgânica do DF, entendendo os objetos de intervenções estar plenamente aderentes aos objetivos deste Governo, submeto a presente proposta para a elevada apreciação de Vossa Excelência.

São essas, Excelentíssimo Senhor Governador do Distrito Federal, as razões que justificam o encaminhamento do referido Projeto de Lei.

Respeitosamente,

NEY FERRAZ JÚNIOR
Secretário de Estado"

ANEXO II

Minuta substitutiva: Lei Autorizativa

Projeto de Lei nº XX, XX de XXXXXXXXXX de 2024

(Autoria: Poder Executivo)

Autoriza o Poder Executivo a contratar operação com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, com a garantia da União 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 Fica o Poder Executivo autorizado a contratar operação de crédito interna com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, com garantia da União, até o valor de R\$ 522.000.000,00 (quinhentos e vinte e dois milhões de reais), nos termos das Resoluções do Senado Federal nº 40 e 43, de 2001, destinados a elaboração e execução de projetos de infraestrutura e de mobilidade urbana, ao apoio, ao desenvolvimento institucional e a melhoria da gestão, observada a legislação vigente, em especial as disposições da Lei Complementar nº 101, de 04 de maio de 2000.

Art. 2º Fica o Poder Executivo autorizado a vincular, como contragarantia à garantia da União, a operação de crédito de que trata esta lei, em caráter irrevogável e irretratável, a modo "pro solvendo", as cotas de repartição das receitas tributárias, previstas nos arts. 157, 158 e 159, complementadas pelas receitas próprias de impostos estabelecidas nos arts. 155 e 156 da

Constituição Federal, nos termos do § 4º, do art. 167, bem como outras garantias em direito admitidas.

Art. 3º Os recursos provenientes da operação de crédito a que se refere esta lei deverão ser consignados como receita no orçamento ou em créditos adicionais, nos termos do inc. II, § 1º, art. 32, da Lei Complementar nº 101/2000.

Art. 4º Os orçamentos ou os créditos adicionais deverão consignar as dotações necessárias às amortizações e aos pagamentos dos encargos anuais, relativos aos contratos de financiamento a que se refere o artigo primeiro.

Art. 5º Fica o Chefe do Poder Executivo autorizado a abrir créditos adicionais destinados a fazer face aos pagamentos de obrigações decorrentes da operação de crédito ora autorizada.

Art. 6º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, de de 2024
135º da República e 65º de Brasília
IBANEIS ROCHA

Despacho - SEEC/SEFIN

1. De acordo,
2. Encaminhem-se os autos para SEEC/AJL/ULIC.



Documento assinado eletronicamente por **SADI PERES MARTINS - Matr.0079206-3**, **Subsecretário(a) de Captação de Recursos**, em 12/09/2024, às 09:30, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **THIAGO ROGERIO CONDE - Matr.0187361-X**, **Secretário(a) Executivo(a) de Finanças**, em 12/09/2024, às 10:36, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site:
http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0&verificador=150874409 código CRC= **EC537772**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"
Praça do Buriti - Anexo do Palácio do Buriti, 10º andar, Sala 1000 - Bairro Zona Cívico Administrativa - CEP
70075-900 - DF
Telefone(s): 3414-6123
Sítio - www.economia.df.gov.br



Governo do Distrito Federal
Secretaria de Estado de Economia do Distrito Federal
Subsecretaria de Captação de Recursos
Coordenação de Financiamentos

Memorando Nº 68/2024 - SEEC/SEFIN/SUCAP/COF

Brasília-DF, 21 de agosto de 2024.

À SEEC/SEFIN/SUCAP,

Assunto: submissão de projeto de lei autorizativa - operação de crédito interna: Novo PAC R\$ 522 milhões

Urgente: operação de crédito

1. Retornam os autos para a readequação do valor do projeto de lei autorizativa da operação de crédito, de: R\$ 800 milhões, para: R\$ 522 milhões, bem como da exposição de motivos, em razão da definição das instâncias superiores em relação as demais pretensas operações de crédito em curso neste exercício financeiro.

2. Destarte, considerando as alterações necessárias no valor dos projetos, conforme especificado abaixo, para a readequação do valor a ser contrato em R\$ 522 milhões, junto ao Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, apresentamos nova minuta do projeto de lei, para os fins a que se destina.

- Expansão da Linha 1 de Samambaia - METRO DF (R\$ 400 milhões);
- Implantação do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros - Corredor Eixo Sudoeste (BRT - SW) - DER (R\$ 61 milhões); e
- Implantação do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros - Corredor Eixo Norte (BRT - N) - DER (R\$ 61 milhões).

3. Diante disso, foi instruído este processo com fins de obtenção da necessária autorização em lei específica para avanço das demais etapas de contratação, no que listamos os requisitos para a apresentação da proposta de projeto de lei (Anexo II), e a exposição de motivos (Anexo I), em atendimento ao disposto no art. 93, da Lei nº 7.171, de 1º de agosto de 2023, com as alterações devidas, apresentadas no quadro abaixo:

Quadro - Atendimento do art. 93, da Lei nº 7.171, de 1º de agosto de 2023

Dispositivo legal (art. 93, da Lei nº 7.171, de 1º de agosto de 2023)	Atendimento via o documento Id.Sei
I – cópia da última revisão do Programa de Reestruturação e Ajuste Fiscal – PAF/DF: atendimento via o documento	143166035
II – documento que demonstre a adequação orçamentária da operação;	143695900; 143695792 e 143695558.
III – documento que evidencie as condições contratuais;	142663685
IV – demonstrativo atualizado da observância dos limites e condições de endividamento fixado pelas Resoluções do Senado Federal nº 40 e 43, de 2001;	143162233

V – demonstrativo do comprometimento de receitas, bens e direitos com a garantia e contragarantia das operações de crédito;	143165079
VI – cópia da carta-consulta referente ao empréstimo, ou instrumento similar, no formato requerido pelo agente financiador.	Linha 1 METRÔ (145149026) e Corredores: EIXO Sudoeste e Norte (149424492).

4. Sendo assim, submetemos à consideração superior os anexos I e II, com sugestão de direcionamento à SEEC/AJL, para os andamentos processuais necessários, com o objetivo de submissão à Casa Legislativa do Distrito Federal da presente proposição, no que ressaltamos que a apresentação dos documentos listados no Quadro devem compor o anexo a Mensagem do Exmo. Governador à CLDF.

Anexo I

Minuta: Exposição de Motivos

Excelentíssimo Senhor Governador do Distrito Federal,

Tenho a honra de submeter à elevada consideração de Vossa Excelência, a minuta de Projeto de Lei que visa autorizar este Ente Federado a contratar operação de crédito interna, com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, no valor de até **R\$ 522 milhões**, destinados a elaboração e execução de projetos de infraestrutura e de mobilidade urbana, habilitados no âmbito do Novo PAC, cito: expansão da Linha 1 de Samambaia: sob execução da Companhia do Metropolitan do Distrito Federal - METRO DF, no valor de R\$ 400 milhões e da implantação dos Sistemas de Transporte Coletivo de Passageiros - Corredores: Eixo Sudoeste e Eixo Norte, no valor de R\$ 61 milhões por Eixo, sob execução do Departamento de Estradas de Rodagem - DER, assim como ao apoio, ao desenvolvimento institucional e a melhoria da gestão.

Os recursos originários do BNDES serão revertidos em projetar e executar obras estratégicas para a população localizada em Samambaia, bem como da porção Norte (Planaltina, Sobradinho e áreas adjacentes) e Sudoeste (Recanto das Emas, Riacho Fundo I e II, Samambaia, Taguatinga, Núcleo Bandeirante) em ligação ao Plano Piloto, no intuito de mitigar as intercorrências nos modais de transporte urbano e proporcionar melhor mobilidade urbana as populações das localidades citadas.

Além das obras civis, ainda existe a necessidade da contratação de elaboração de projetos, supervisão e apoio à fiscalização das obras civis, no que figurará como um legado ao desenvolvimento institucional e a melhoria da gestão para as entidades executoras.

O montante de recursos a serem alocados nas citadas intervenções monta cerca de R\$ 580.000.000,00 (quinhentos e oitenta milhões de reais), sendo cerca de R\$ 58 milhões de reais a título de contrapartida do Tesouro Distrital (10%) e R\$ 522 milhões referente à operação de crédito junto ao BNDES (90%).

É importante destacar que as intervenções estão abrangidas pelo Objetivo 11. Tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis, dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável - ODS, das Nações Unidas - ONU, em específico ao 11.2, que cito:

Até 2030, proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, **melhorando a segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos**, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos. (GRIFO)

Deste modo, as intervenções apresentadas visam, diretamente, a melhoria das condições de mobilidade dos moradores, como um componente importante para a qualidade de vida,

segurança viária e expansão dos transportes públicos.

No que tange à competência da Câmara Legislativa para a autorização da pretensa operação de crédito, temos a previsão na Lei Orgânica do Distrito Federal, vejamos:

Art. 58. Cabe à Câmara Legislativa, com a sanção do Governador, não exigida esta para o especificado no art. 60 desta Lei Orgânica, dispor sobre todas as matérias de competência do Distrito Federal, especialmente sobre:

[...]

II – plano plurianual, diretrizes orçamentárias, orçamento anual, **operações de crédito**, dívida pública e empréstimos externos a qualquer título a ser contraídos pelo Distrito Federal; (GRIFO)

Ressalte-se, também, que a autorização da dessa Casa Legislativa, tem referência na Lei Complementar nº 101/2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal – LRF), artigo 32, § 1º, inciso I, sendo uma das condições indispensáveis para que este Poder Executivo firme operações de crédito, vejamos:

I - existência de prévia e expressa autorização para a contratação, no texto da lei orçamentária, em créditos adicionais ou **lei específica**; (GRIFO)

Concluídas as considerações, informo a necessidade de que o presente Projeto de Lei seja enviado à Câmara Legislativa do Distrito Federal - CLDF, solicitando a sua tramitação em regime de urgência para a matéria, com amparo nos arts. 150, §1º, e 73 da Lei Orgânica do Distrito Federal.

Tendo em vista que a competência privativa para enviar à CLDF os Projetos de Lei relativos a plano plurianual, diretrizes orçamentárias, orçamento anual, dívida pública e operações de crédito, é do Excelentíssimo Governador do Distrito Federal, nos termos do inciso VII, do art. 10, da Lei Orgânica do DF, entendendo os objetos de intervenções estar plenamente aderentes aos objetivos deste Governo, submeto a presente proposta para a elevada apreciação de Vossa Excelência.

São essas, Excelentíssimo Senhor Governador do Distrito Federal, as razões que justificam o encaminhamento do referido Projeto de Lei.

Respeitosamente,

NEY FERRAZ JÚNIOR

Secretário de Estado

Anexo II

Minuta: Lei Autorizativa

Projeto de Lei nº XX, XX de XXXXXXXXXXXX de 2024

(Autoria: Poder Executivo)

Autoriza o Poder Executivo a contratar operação com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, com a garantia da União e dá outras providências.

A CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL aprova e eu, Chefe do Poder Executivo, sanciono a seguinte lei:

Art. 1º Fica o Poder Executivo autorizado a contratar operação de crédito interna com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, com garantia da União, até o valor de R\$ 522.000.000,00 (quinhentos e vinte e dois milhões de reais), nos termos das Resoluções do Senado Federal nº 40 e 43, de 2001, destinados a elaboração e execução de projetos de infraestrutura e de mobilidade urbana, ao apoio, ao desenvolvimento institucional e a melhoria da gestão, observada a legislação vigente, em especial as disposições da Lei Complementar nº 101, de 04 de maio de 2000.

Art. 2º Fica o Poder Executivo autorizado a vincular, como contragarantia à garantia da União, a operação de crédito de que trata esta lei, em caráter irrevogável e irretratável, a modo “pro

solvendo”, as cotas de repartição das receitas tributárias, previstas nos arts. 157, 158 e 159, complementadas pelas receitas próprias de impostos estabelecidas nos arts. 155 e 156 da Constituição Federal, nos termos do § 4º, do art. 167, bem como outras garantias em direito admitidas.

Art. 3º Os recursos provenientes da operação de crédito a que se refere esta lei deverão ser consignados como receita no orçamento ou em créditos adicionais, nos termos do inc. II, § 1º, art. 32, da Lei Complementar nº 101/2000.

Art. 4º Os orçamentos ou os créditos adicionais deverão consignar as dotações necessárias às amortizações e aos pagamentos dos encargos anuais, relativos aos contratos de financiamento a que se refere o artigo primeiro.

Art. 5º Fica o Chefe do Poder Executivo autorizado a abrir créditos adicionais destinados a fazer face aos pagamentos de obrigações decorrentes da operação de crédito ora autorizada.

Art. 6º Esta lei entra em vigor na data de sua publicação.

Brasília, de de 2024
135º da República e 65º de Brasília
IBANEIS ROCHA

Atenciosamente,



Documento assinado eletronicamente por **PAULO ROBERTO MAGALHÃES CORDEIRO** - **Matr.0127114-8, Coordenador(a) de Financiamentos**, em 27/08/2024, às 10:20, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site:
http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0verificador=149070311 código CRC= **98704D56**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"

Praça do Buriti - Anexo do Palácio do Buriti, 10º andar, Sala 1000 - Bairro Zona Cívico Administrativa - CEP 70075-900 - DF
Telefone(s): 3414-6247 / 3414-6272
Sítio - www.economia.df.gov.br

Produto

Nome	BNDES Finem e produtos assemelhados: Financiamento a projetos de investimento
Objetivo	Este roteiro deve ser preenchido quando for solicitado o financiamento a determinado projeto, com início e fim determinados. Podem estar incluídos neste projeto a aquisição de máquinas e equipamentos novos com código FINAME, giro associado, entre outros itens intrínsecos à realização de um projeto.

Contato

Usuário Solicitante	Maria Dulce Catarcione de Castro
Razão social	GDF
CNPJ	00.394.601/0001-26
Telefone	(61) 3414-6272
Celular	(61) 9 9329-9668
Email	ducartacione@gmail.com

Contatos Adicionais

Não há informações

Clientes

Razão Social	CNPJ
GDF	00.394.601/0001-26

Conta Bancária

Dados referentes à conta bancária não informados.

Caracterização do Cliente / Grupo Econômico

Anexo(s)	CARTA CONSULTA PAC_BNDES_BRT Norte_Sudoeste_versão 1.docx
----------	---

Projeto

Nome do projeto	Operação de Crédito BRT Eixo Norte e Sudoeste
CNAE do Projeto	49.21-3-01
Descrição CNAE	Transporte rodoviário coletivo de passageiros, com itinerário fixo, municipal
Investimento total do projeto	135.555.000,00
Financiamento pleiteado ao BNDES	122.000.000,00
Resumo do projeto	O projeto resume-se na construção de infraestrutura para viabilizar as atividades do BRT para os eixos Norte e Sudoeste.

Detalhamento

Anexo(s)	Minuta Consulta_previa_BNDES_BRT-NORTE_SUDOSTE (4).docx
----------	---

Quadro de Usos e Fontes - QUF

Anexo(s)	Anexo(s) não informado(s).
----------	----------------------------

Geração de Empregos

Empregos Diretos		
Número de empregos antes	Número de empregos durante	Número de empregos depois
0	400	50
Empregos Indiretos		
Não possui ou não foram apresentadas as informações sobre empregos indiretos		
Comentários		
Data da apuração: 05/08/2024 - Fonte da informação: Departamento de Estradas e Rodagem - DER.		

Local de implantação do projeto

Este projeto está dispensado de informar sua localização nesta fase.

Rateio por UF

Dados sobre o rateio por UF não informados.

Garantias

Tipo	
Aval da União	
Detalhamento das garantias	
Garantias da União	
Anexo(s)	Anexo(s) não informado(s).

Econômico financeiro

Projeções Financeiras	Anexo(s) não informado(s).
-----------------------	----------------------------

Regularidade Socioambiental

Anexo(s)	Eixo Norte_LI nº 56-2023.pdf, Eixo sudoeste_Licença Prévia - LP.pdf
----------	---

QASP - Questionário de Avaliação Socioambiental do Projeto

Anexo(s)	Anexo(s) não informado(s).
----------	----------------------------

QSAC - Questionário de Avaliação da Gestão Socioambiental e Climática da Empresa do Ente Público

Anexo(s)	Anexo(s) não informado(s).
----------	----------------------------

Solicitações setoriais

Não há solicitações setoriais para meu projeto

Análise Jurídica

Análise jurídica - Cliente(s) e Interviente(s)	Anexo(s) não informado(s).
--	----------------------------

Análise Jurídica - Projeto	Anexo(s) não informado(s).
Documentos para contratação da operação	Anexo(s) não informado(s).

Outros documentos

Nenhum anexo informado.

I- DESCRIÇÃO DO PROJETO**ATENÇÃO**

Para linhas PMAE, PMAT ou Segurança Pública, preencher **apenas** a partir da página 3.

Descrição e objetivo do projeto

- a) **Diagnóstico** – Apresentar a situação problema, incluindo seu contexto geral e problemas específicos que se busca enfrentar;

Introdução:

O Distrito Federal (DF) é uma das unidades federativas do Brasil situada na Região Centro-Oeste, onde está localizada a capital federal do Brasil, Brasília, que é também a sede de governo do DF. Atualmente, conta com 2,8 milhões de habitantes em uma área de 5,7 mil km², distribuídos em 35 regiões administrativas. Apesar de apresentar um IDH de 0,824, o DF é a 4^a unidade federativa mais desigual do país, com índice Gini¹ de 0,566 (PNAD, 2021). Dados preliminares do Censo 2022 do IBGE mostram que o DF abriga a maior favela brasileira, o Sol Nascente, que ultrapassou a Rocinha, no Rio de Janeiro, com 32.081 habitações. Enquanto o DF tem a maior renda domiciliar per capita do Brasil, algumas regiões administrativas sequer alcançam o valor de 1 salário mínimo, como Planaltina (R\$ 1.309); Sol Nascente e Pôr do Sol (R\$ 916); e a Estrutural (R\$ 695).

Em pesquisa nas cidades brasileiras, coordenada pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), apresentada na publicação *Texto Para Discussão 2535 - DESIGUALDADES SOCIOESPACIAIS DE ACESSO A OPORTUNIDADES NAS CIDADES BRASILEIRAS – 2019* (<http://www.ipea.gov.br/portal/publicacoes>), que visa compreender a condições de transporte e de desigualdades de acesso a oportunidades nas cidades brasileiras, os resultados revelam dois padrões gerais em todas as vinte cidades estudadas: 1- A concentração de atividades nas áreas urbanas centrais aliada à performance/conectividade das redes de transporte leva a áreas de alta acessibilidade próximas ao centro das cidades, em contraste com regiões de periferia marcadas por desertos de oportunidades;

¹ Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua de 2021. O Índice de Gini mede a desigualdade socioeconômica da população, quanto mais próximo de 1, menos igualdade.

2- A população branca e de alta renda tem em média mais acesso a oportunidades de trabalho, saúde e educação do que a população negra e pobre, independentemente do meio de transporte considerado.

Conclusivamente, nestas pesquisas as maiores desigualdades são registradas no espaço intraurbano de cada cidade: “Essa persistente desigualdade nas cidades brasileiras é causa e, ao mesmo tempo, reflexo da segregação espacial e de questões estruturais geradas pela desigual distribuição espacial do sistema de transporte, da infraestrutura e do desenvolvimento urbano”.

A desigualdade econômica no DF se reflete na distribuição geográfica da população desde a época do seu surgimento. Brasília foi uma cidade planejada e construída para ser a capital política e administrativa do Governo Federal. Seu planejamento, dentro do paradigma do modernismo da época, estabeleceu um padrão de ocupação disperso associado à expansão da rede rodoviária, priorizando o uso do automóvel. Concentrou investimentos e oportunidades no seu centro geográfico, enquanto as áreas periféricas se tornaram alternativa de moradia para uma parcela da população de mais baixa renda. O processo de crescimento urbano ocorreu principalmente nessas áreas, principalmente após o tombamento do Plano Piloto pela Unesco, limitando qualquer crescimento vegetativo.

Brasília tornou-se uma peculiar formação metropolitana, composta por um sistema urbano interligado, de caráter esparso e polinucleado, dominado por um centro, o Plano Piloto, com diversos assentamentos periféricos, as cidades-satélites, que se desenvolveram de maneira menos controlada e receberam muito menos recursos em infraestrutura urbana. A consequência deste processo é o surgimento de cidades dormitórios adensados, com população de baixa renda que se desloca diariamente para o Plano Piloto para acessar empregos², hospitais, escolas, universidades, centros de negócios, compras, lazer, serviços especializados, dentre outros. A falta de cobertura de uma rede de transporte eficiente, contudo, dificulta a sua inserção no mercado de trabalho e aumentando o círculo vicioso de pobreza.

A característica das viagens pendulares e a alta dependência do transporte individual motorizado só se intensificou ao longo dos anos. Na última década, a taxa de crescimento da frota de veículos foi 10 vezes superior à taxa de crescimento da população, totalizando 2 milhões de automóveis e uma população de 2,8 milhões de habitantes. O índice de motorização passou de 47,2 automóveis por 100 habitantes em 2010 para 71,7 em 2022, mais que o dobro da média do país, que é de 31,5 automóveis por 100 habitantes. Esse aumento vem resultando em congestionamento e acesso reduzido a empregos, um alto número de acidentes de trânsito e mortes, além do aumento da poluição e das emissões de gases de efeito estufa (GEE).

De acordo com o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (PDTU/DF), cerca de 52% das viagens no DF são realizadas por automóvel e moto, enquanto que em cidades como São Paulo esse número é em torno de 30% (Pesquisa O.D. 2017, Metrô de São Paulo). O Metrô do DF transporta apenas 2% das viagens motorizadas, enquanto que ônibus e micro-ônibus são responsáveis

² O Plano Piloto representa 47,72% dos postos de trabalho existentes no Distrito Federal, constituindo-se na maior região empregadora da capital. (Fonte: Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios do Distrito Federal – PDAD-2011).

por 40% dos deslocamentos. Esses dados demonstram a necessidade urgente de fortes investimentos na melhoria do sistema de transporte coletivo, tornando-o mais eficiente e atrativo para os usuários e revertendo a tendência de migração para o transporte individual. Isso é fundamental para a melhoria da qualidade de vida da população, redução das externalidades negativas do transporte e desenvolvimento econômico da região.

Contextualização:

A implantação do corredor exclusivo BRT Norte está prevista no PDTU e no PPA do Governo do Distrito Federal - GDF, e para sua realização, duas contratações se fizeram necessárias:

- a) Obras Rodoviárias e Civas;
- b) Supervisão e apoio à Fiscalização.

O empreendimento faz parte do Objetivo Estratégico do Distrito Federal, no Eixo Mobilidade, constante à fl. 148 do Plano Estratégico 2019-2060, que visa desenvolver infraestrutura de qualidade, confiável, sustentável e resiliente, incluindo infraestrutura regional e transfronteiriça, para apoiar o desenvolvimento econômico e o bem-estar humano, com foco no acesso equitativo e a preços acessíveis para todos. Tem como meta sua implantação até 2030.

Quanto aos problemas específicos, listamos:

- Polo gerador de tráfego de veículos de transporte individual;
- Não atendimento à população local;
- Maior emissão de gases poluentes;
- Baixa integração intermodal.

b) **Objetivo(s)** do Projeto

Solução proposta

Com o objetivo de melhorar urgentemente a mobilidade da população de baixa renda, o Governo do Distrito Federal tem se empenhado em projetos de sistemas de transporte em massa, como o *Bus Rapid Transit* (BRT). O modelo de BRT expresso, semelhante ao adotado no Eixo Sul do DF, oferece serviços de transporte de alta qualidade, reduzindo o tempo de deslocamento das viagens e atendendo às necessidades da população a um custo acessível. Esse sistema é caracterizado pela sua implementação econômica e flexível, proporcionando serviços de transporte comparáveis aos oferecidos pelos metrô ou trens leves, mas com um custo de desenvolvimento e operação até 75 vezes menor. Além disso, devido à maior eficiência e velocidade operacional, os BRTs podem reduzir as emissões totais de um serviço regular de ônibus em até 20%.

O modelo de BRT oferece faixas exclusivas e estações de pré-pagamento para o embarque e

desembarque de passageiros de maneira mais eficiente, garantindo um transporte de alta capacidade com maior velocidade média.

O projeto completo inclui a implantação de 35,26 km de corredores exclusivos de ônibus, 22 estações e quatro terminais que contarão com integração tarifária através do Sistema de Bilhetagem Eletrônica, permitindo ao usuário realizar até dois transbordos, um subsequente ao outro, no intervalo máximo de até três horas. Cerca de 86 linhas que atendem a Planaltina, Sobradinho I e II, Varjão, Arapoanga e Fercal serão desativadas, dando lugar a um sistema tronco-alimentado com linhas troncais (Expressas e Paradoras) e linhas alimentadoras. As linhas troncais expressas serão operadas por ônibus articulados de piso baixo, enquanto as linhas paradoras serão operadas com ônibus padron's. O projeto também prevê melhorias na acessibilidade, incluindo a implantação de ciclovias e melhorias nas calçadas para facilitar o acesso às estações e terminais, além de bicicletários para permitir a integração entre os modos de transporte.

Tendo em vista o alto valor de investimento e a margem fiscal do GDF, optou-se em fazer por etapas a implantação do BRT Expresso DF Eixo Norte, sendo que cada etapa terá funcionalidade, conforme exigido no programa de financiamento do BNDES.

Nesta primeira Etapa de implantação está prevista a execução do pavimento em concreto do corredor do BRT com toda a infraestrutura rodoviária de parte do Sub trecho 07, entre as estacas 1695 a 1783 do projetos existente - 1,76 km, iniciando no acesso ao Terminal Asa Norte - TAN até a interseção com a DF-007. Estão inclusos neste trecho o viaduto de acesso ao TAN, a ponte sobre o córrego Bananal e o retorno Parque Ecológico.

c) **Descrever os investimentos previstos**¹ no projeto. Tópicos a abordar:

d) **Execução da infraestrutura**

- **Implantação de corredor exclusivo em pavimento de concreto, sistema de drenagem pluvial, OAEs e sinalização – 1,3 km.**

A implantação do trecho do corredor de ônibus desta primeira Etapa da obra faz parte do projeto existente no DER-DF do sistema de transporte coletivo de passageiros entre as cidades de Planaltina, Sobradinho e Brasília - Corredor Eixo Norte (BRT) desenvolvido de acordo com as diretrizes do Plano Diretor de Transporte Urbano – PDTU, conforme Lei Nº 4.566, de 04 de maio de 2011.

Esta etapa de implantação do corredor possui uma extensão total de 1,76 km de faixa exclusiva em pavimento de concreto, incluindo 3 OAEs que garantem o acesso dos ônibus ao Terminal Asa Norte. Também, será implantado todo o sistema de drenagem, que permitirá a captação e condução das águas que se precipitam sobre a área do corredor e que possam comprometer as condições da plataforma e a operacionalização do sistema, encaminhando-as para um local de deságue seguro, conforme o projeto existente. Por fim, para complementar a infraestrutura, serão executadas a sinalização viária horizontal, vertical, painéis de mensagens variáveis (PMV), e semafóricas, sendo estas últimas consideradas para

operação comandada remotamente pelo CCO.

- **Gestão do Programa**
 - **Supervisão técnica e ambiental**

Devido à grande complexidade na execução da obra principal que compõe este Programa, torna-se necessária a contratação de 1 (uma) empresa especializada para a supervisão das obras a serem executadas.

Os serviços de supervisão das obras serão financiados com recursos do BNDES. A empresa contará com o apoio do Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal. Compreenderão trabalhos de apoio ao acompanhamento da qualidade dos serviços, fidelidade no seguimento das soluções de projeto, aplicação de materiais e uso dos métodos construtivos, perfazendo assim um perfil altamente técnico aos trabalhos. Também deverão ser acompanhadas a acuidade dos trabalhos de sondagem, a escavação e o uso compatível com os materiais e equipamentos, além do monitoramento dos impactos ambientais e suas respectivas medidas mitigadoras, de controle e redução dos riscos ambientais decorrentes da implantação e operação das obras do Programa.

Os serviços de supervisão, fiscalização e acompanhamento de obras contemplam as seguintes atividades básicas de campo:

- a) Controle da qualidade técnica dos serviços contratados;
- b) Acompanhamento do atendimento dos serviços contratados às especificações dos projetos;
- c) Verificações técnicas, ambientais e administrativas, relacionadas às atividades do canteiro de obras e das frentes de serviços;
- d) Verificação do cumprimento, no âmbito dos contratos dos requisitos de funcionalidade técnica requeridos em projeto;
- e) Verificação do cumprimento, no âmbito dos contratos de obras, da legislação trabalhista, de segurança do trabalho e meio ambiente;
- f) Controle dos faturamentos da obra, verificando os quantitativos efetivamente medidos;
- g) Acompanhamento da evolução física e financeira dos contratos;
- h) Acompanhamento por meio de relatórios mensais que reflitam indicadores de custo, desempenho e avanço físico dos empreendimentos, apontando os caminhos críticos e as alternativas de solução para os problemas decorrentes da execução contratual;

- i) Acompanhamento e monitoramento das condicionantes ambientais indicadas na licença ambiental de instalação;
- j) Elaboração e apresentação, após a conclusão de cada etapa de obra, o projeto "como construído", de maneira que representem a última versão emitida do projeto e que sejam condizentes com a real implantação da obra.

- Local dos investimentos previstos e critério de escolha da locação (quando aplicável);

Tem início no acesso ao Terminal Asa Norte – TAN até o retorno após o córrego Bananal, sentido Brasília-Planaltina, na DF-003.

- Como foram obtidos os orçamentos do projeto;

Para a elaboração do orçamento foram considerados os quantitativos das planilhas de serviços e quantitativos (PSQ) e o orçamento estimativo do projeto existente do BRT Norte, elaborado entre os anos de 2012 à 2019, aplicando as devidas correções monetárias para a data base de junho/2024.

Para a formação dos preços, foram preferencialmente adotadas, como bases referenciais, as tabelas públicas do SINAPI - Sistema Nacional de Pesquisa de Custos e Índices da Construção Civil para serviços referentes à construção civil e SICRO para serviços de infraestrutura. Adotaram-se ainda preços de cotações obtidas por meio de consulta ao mercado fornecedor.

- Valor do empreendimento:

OBJETO PARA O QUAL SE BUSCA FINANCIAMENTO:	
Etapa 1	
BRT NORTE PARTE DO SUB TRECHO 07	Valor estimado necessário (Em R\$ 1,00)
	67.777.777,00
Sendo	
Financiamento BNDES	61.000.000,00
Contrapartida financeira GDF (Fonte 100) *	6.777.777,00

*Tendo em vista que não há regulamentação do novo PAC, quanto a contrapartida, conforme orientação da SUCAP foi estabelecido o percentual estimativo de 10%. Esclarece-se ainda que a contrapartida financeira já tem previsão na LOA 2024, conforme documentação enviada anteriormente à SUCAP.

- Situação ambiental² – Apresentar contexto ambiental local (área de preservação / pontos sensíveis) e a situação do licenciamento;

Projeto	Documento (Licença, Outorga, Declaração de Dispensa, autorização, etc)	Número	Órgão Emissor	Data da Emissão	Data de Validade	Publicação DOE	Publicação Jornal e/ou meio eletrônico
BRT Norte	LI 56/2023	56/2023	IBRAM	27/11/2023	27/11/2029	08/12/2023	08/12/2023
BRT Norte	OUTORGA	336/2023	ADASA	13/12/2023	15/12/2026	15/12/2023	-

- DER-DF já elaborou o Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e o Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) e possui a licença ambiental de instalação – LI.

- Os empreendimentos identificados preliminarmente são de baixo impacto, a saber:

- Sobre o meio físico

- Degradação e alteração da paisagem por uso de áreas de empréstimo, bota-fora, jazidas e resíduos sólidos;
- Impermeabilização da camada superficial do solo
- Movimentação de terra
- Supressão da vegetação
- Acúmulo e Produção Resíduos
- Aumento de escoamento superficial e assoreamento de corpos hídricos
- Desenvolvimento e ampliação de processos erosivos
- Produção de ruídos e poeira

- Sobre o meio biótico

Atropelamento e afugentamento da fauna silvestre e exótica;

Supressão de Vegetação

- Sobre o meio socioeconômico

- Geração de empregos diretos e indiretos
- Interrupção eventual do tráfego para execução de obras
- Valorização imobiliária dos imóveis e glebas lindeiras ao empreendimento
- Geração de Expectativa na população
- Diminuição no acidente de trânsito

- Melhoria do escoamento do transporte coletivo
- Transporte de Material para Construção do empreendimento

As ações mitigadoras, preventivas e corretivas relacionadas aos riscos e impactos são apresentadas nos programas ambientais do PBA- Plano Básico Ambiental aprovado pelo IBRAM, a saber:

1. Controle e Monitoramento de Processos Erosivos e Assoreamento
 2. Controle e Monitoramento de Estabilização de Taludes
 3. Controle e Monitoramento de Emissão de Ruídos
 4. Controle e Monitoramento de Emissão Atmosférica
 5. Controle e Monitoramento de Supressão de Vegetação
 6. Controle e Monitoramento de Intervenção em AP
 7. - Controle e Monitoramento de Intervenção em Unidade de Conservação
 8. Controle e Monitoramento de Proteção a Fauna
 9. Controle e Monitoramento de Desvio e Interrupção de Tráfego
 10. Controle e Monitoramento de Qualidade dos Corpos Hídricos
 11. Controle e Monitoramento de Gerenciamento de Resíduos
 12. Controle e Monitoramento de Gerenciamento de Efluentes Líquidos
 13. Controle e Monitoramento de Sinalização Viária
 14. Controle e Monitoramento de Saúde e Segurança do Trabalho
 15. Controle e Monitoramento de Comunicação Social
 16. Controle e Monitoramento Arqueológico
- Situação fundiária² – Caso ação envolva imóveis, informar situação fundiária, desapropriações previstas e seu status (caso existam); As obras de implantação do corredor serão nas faixas de domínio da Rodovia BR-020, que possui o Convênio de Delegação Nº 873/2014-00, entre o DNIT e o DER-DF (documento em anexo) e o Terminal Asa Norte será no lote da SEMOB, já destinado para o terminal. Portanto, as ações previstas na presente iniciativa independem de desapropriações.

As obras para o BRT e acessos e ciclovias em sua íntegra, incluindo os desvios de obra, serão realizadas em vias estaduais com faixas de domínio bem estabelecidas. Qualquer ocupação dentro da faixa de domínio é uma autorização ou termo de permissão de uso não qualificada de natureza precária, regulamentada pela LEI Nº 5795, 27 DE DEZEMBRO DE 2006, e DECRETO Nº 27.365, DE 1º DE NOVEMBRO DE 2006, podendo ser retirada a qualquer momento sem indenização pelo DER-DF. Caso o Projeto eventualmente inclua alguma obra de duplicação ou alargamento que ultrapasse os limites da faixa de domínio da BR-020, o procedimento de Declaração de Utilidade Pública e indenização dos proprietários afetados será priorizada pela administração do estado, e deverá seguir princípios e critérios estipulados pelos Padrões Ambientais e Sociais do BIRD.

Nos estudos realizados não foram identificadas interferências em populações indígenas, quilombolas e outras, decorrentes da implementação do projeto.

No projeto executivo foram identificadas interferências com redes de água, esgoto, distribuição de energia elétrica e postes de iluminação pública. Todas as interferências foram devidamente tratadas e contempladas no cronograma e orçamento da obra, de forma a não inviabilizar a obra.

- Caso seja prevista aquisição de máquinas e equipamentos, informar se os mesmos são nacionais e credenciados no BNDES;

Não está prevista a aquisição de máquinas para uso no período da obra.

- Situação atual e prazos para elaboração de termos de referência, publicação de editais e contratações;

O Estudo Técnico Preliminar e o Projeto Básico para atendimento à Lei 14.133, está em fase de elaboração, com previsão de finalização para novembro de 2024.

e) Relacionamento com instrumentos de planejamento e demais iniciativas

- Indicar alinhamento e dotação no PPA e LOA
Plano plurianual do distrito federal PPA 2024-2027
Relatório do PPA 2024-2027

Objetivo

O objetivo geral do projeto é melhorar o serviço de transporte público e a mobilidade da população de baixa renda ao longo do corredor de ônibus na região norte do Distrito Federal.

Unidade responsável: 26205 - Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal

Caracterização

O objetivo em epígrafe, sob responsabilidade do Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal (DER-DF), abarca quatro elementos, os quais estão diretamente ligados à atividade metroviária, vejamos:

1. Reduzir os tempos de viagem, através da implantação de corredores exclusivos de ônibus, melhoria de tempos de parada e eliminação de gargalos operacionais
2. Promover a melhoria na acessibilidade e circulação com conforto e segurança aos usuários de transporte público.
3. Reduzir o número de acidentes no trânsito urbano na área de influência do projeto proposto;
4. Melhorar as condições de espera e a operação dos pontos de embarque e desembarque de passageiros com implantação de estações e terminais;
5. Reduzir a emissão de gases de efeito estufa e poluentes locais pelo aumento de velocidade operacional dos ônibus e redução do número de ônibus e viagens, consequência da tronco-alimentação

METAS 2024 - 2027

- Apontar outras iniciativas com potencial sinergia / interface com projeto

Iniciativa	Área de Concentração / Objetivos	Possível Sinergia?
Modernização do Sistema de Informação e Controle	Modernizar o atual Sistema de Informação Visual e Controle Operacional da SEMOB, com a implantação de Centro de Controle Operacional – CCO, integrando os sistemas BRTs do DF.	Sim
Aquisição de frota de ônibus com abertura das portas para os dois lados	Flexibiliza a utilização da frota como alimentadores e/ou BRT, melhorando a eficiência do transporte público.	Sim
PPA 2024-2027 OBJETIVO O329 - Ampliação do acesso e da atratividade do Transporte Público Coletivo	Tornar o transporte público coletivo mais atrativo, ampliando a integrando os diferentes modos de transportes, com oferta de novos serviços, de regularidade, confiabilidade e pleno acesso dos usuários do bilhete único.	Sim

LOA

Conforme detalhamento abaixo há previsão de recursos orçamentários na LOA 2024.

3126

Unidade Orçamentária: 26205 - DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM Exercício: 2024

Mês de Referência: 7 - Julho

Tipo de Programa: Todos R\$ 1,00

Programa de Trabalho: Todos

Natur.	Fonte	ID	Lei	Alteração	Contingenciado	Cota	Bloqueado	Despesa Autorizada	Empenhado	Disponível	Liquidado
Esfera	1	FISCAL			Programa Trabalho	26.453.6216.3126.0003		(*) IMPLANTAÇÃO DO CORREDOR DE TRANSPORTE COLETIVO DO EIXO NORTE-EIXO NORTE-DISTRITO FEDERAL			
	449051	135	0	100.000.000,00	-2.000.000,00	98.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
	449051	335	0	0,00	141.110.000,00	0,00	0,00	0,00	141.110.000,00	0,00	141.110.000,00
SUBTOTAL				100.000.000,00	139.110.000,00	98.000.000,00	0,00	0,00	141.110.000,00	0,00	141.110.000,00

f) Avaliação de impactos do projeto. Tópicos a abordar:

Atualmente, o conjunto de linhas que atualmente atendem as Regiões Administrativas diretamente beneficiadas são as de Planaltina, Sobradinho I e II, Varjão, Arapoanga e Fercal, realiza diariamente 627 viagens em dias úteis, 341 aos sábados e 185 aos domingos. As linhas de ônibus transportam 1,8 milhões de passageiros por mês.

No PDAD de 2021, a população dessas Regiões Administrativas são de 404.934 hab.. Quanto às características da população, observa-se uma semelhança entre as regiões, com exceção de Sobradinho que apresenta os melhores índices, se aproximando da média do DF, a saber:

- **População em idade ativa (PIA) e economicamente ativa:** DF – 58,90%; Sobradinho – 55,70%; Demais regiões – 62,36%.
- **Remuneração do trabalho principal:** DF – R\$ 3.801,00; Sobradinho – R\$ 3.638,34; Demais regiões – R\$ 1.984,52.
- **Renda Domiciliar:** DF – R\$ 6.938,40; Sobradinho – R\$ 6.010,80; Demais regiões – R\$ 2.857,26.
- **Renda per capita:** DF – R\$ 3.002,00; Sobradinho – R\$ 2.619,00; Demais regiões – R\$ 1.172,12.
- **IDH:** DF – 0,824; Sobradinho – 0,775; Demais regiões – 0,720%.
- **População que estudam:** DF – 51%; Sobradinho – 49%; Demais regiões – 63%.
- **Habitantes por automóvel:** DF – 3,73; Sobradinho – 2,80; Demais regiões – 5,80.

Aproximadamente 36 mil usuários se deslocam diariamente por ônibus nesse eixo, que poderá reduzir até 35 minutos na viagem de Planaltina até o Plano Piloto.

Além disso, toda a população do DF será beneficiada pelos benefícios indiretos do projeto, como redução de emissões, acidentes, congestionamento, ruído, dentre outros, totalizando 2,8 milhões de beneficiários indiretos.

Avaliação				
Indicador	Situação Atual		Meta	
	Valor	Ano	Valor	Ano
Tempo de viagem	1h 24min	2024	47min	2029
Redução de emissão de gases de efeito estufa e poluentes	-	2024	20%	2029
Acréscimo de Passageiros/dia	-	2024	9 mil passageiros/dia	2029
Índice de Gini de Planaltina ano 2022. Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua de 2021. O Índice de Gini mede a desigualdade socioeconômica da população, quanto mais próximo de 1, menos igualdade.	0,45	2022	0,43	2029
Índice de bem-estar urbano (IBEU) Planaltina ano 2022. Índice composto por cinco dimensões que abordam aspectos da mobilidade, das condições ambientais e habitacionais, da infraestrutura e dos serviços coletivos. Publicação do IBEU-DF 2022 elaborado pelo IPEDF.	0,65	2022	0,72	2029

VII - Aderência ao Programa BNDES INVESTIMENTOS DE IMPACTO

Conforme já citado no diagnóstico, a desigualdade econômica no DF se reflete na distribuição geográfica da população desde a época do seu surgimento, priorizando o uso do automóvel. Concentrou investimentos e oportunidades no Plano Piloto, enquanto que as áreas periféricas se tornaram alternativa de moradia (cidades dormitórios) para uma parcela da população de mais baixa renda e a falta de cobertura de uma rede de transporte eficiente, contudo, dificulta a sua inserção no mercado de trabalho, aumentando o círculo vicioso de pobreza.

Aliado à desigualdade social, a tendência de crescimento da frota de veículo individuais, já demonstrada anteriormente, resulta em congestionamento e acesso reduzido a empregos, um alto número de acidentes de trânsito e mortes, além do aumento da poluição e das emissões de gases de efeito estufa.

Com 52% das viagens no DF realizadas por automóvel e 40% dos deslocamentos por ônibus/micro-ônibus, demonstram a necessidade urgente de fortes investimentos na melhoria do sistema de transporte coletivo. Isso é fundamental para a melhoria da qualidade de vida da população, redução das externalidades negativas do transporte e desenvolvimento econômico da região.

Com a implantação do Corredor de Transporte BRT Eixo Norte, aproximadamente 36 mil usuários que se deslocam diariamente por ônibus nesse eixo serão diretamente beneficiados por um serviço mais eficiente, que poderá reduzir até 35 minutos na viagem de Planaltina até o Plano Piloto. Atualmente, 239 veículos operam essas linhas, realizando uma média de 627 viagens em dias úteis e transportando 1,8 milhões de passageiros por mês.

Além disso, o projeto gera outros benefícios indiretos que impactam toda a população, incluindo:

- i. Aumento do acesso a oportunidades de emprego e serviços e aumento da produtividade devido às melhorias na mobilidade urbana;
- ii. Redução das emissões de gases de efeito estufa e poluentes locais devido ao aumento da velocidade operacional dos ônibus e à redução do número de ônibus e viagens, como resultado da tronco-alimentação;
- iii. Melhoria na saúde da população, tanto pela redução de doenças respiratórias devido à melhoria da qualidade do ar; quanto pela redução de doenças cardiovasculares e obesidade promovidas pela mobilidade ativa (deslocamento a pé ou de bicicleta), diminuindo o sedentarismo;
- iv. Redução do número de acidentes no trânsito urbano, graças a travessias seguras e sinalização adequada;
- v. Redução dos congestionamentos e da poluição sonora, por meio da potencial migração modal de usuários do transporte individual motorizado (automóveis e motocicletas) para o transporte público.

Aderência ao programa do BNDES:

- a) **Projetos voltados para adaptação e/ou mitigação das mudanças climáticas:** projetos destinados à diminuição da vulnerabilidade socioambiental e climática da população; ao ordenamento da ocupação do solo urbano e rural; e à conservação e proteção da vegetação nativa, dos recursos hídricos e da vida humana. Os projetos devem contemplar grupos de pessoas ou regiões com alto risco hidrológico, de movimento de massa e/ou de estresse hídrico, por meio de investimentos em:

(a.2) Ampliação, adaptação e modernização da infraestrutura e dos serviços públicos para aumento da resiliência das cidades e para desenvolvimento de processos sustentáveis de urbanização.

- a) **Geração de Empregos:** apresentar o número de empregos diretos e indiretos gerados antes, durante e depois da implantação do projeto.

Empregos Diretos			Empregos Indiretos ³
Antes ⁴	Durante ⁵	Depois ⁶	
0	400	50	150

³ Corresponde ao melhor entendimento do cliente na geração de postos de trabalho em outras empresas que surgem devido ao projeto

⁴ Informar dados apresentados a bases oficiais como eSocial, RAIS ou CAGED, indicando a data base de apuração.

⁵ Informar a estimativa total de emprego durante o projeto, considerando o número de empregos antes, mais a estimativa de contratações por tempo determinado necessárias apenas para a execução do projeto (por exemplo, equipes para obras civis e instalações). Caso não haja contratações temporárias, repetir o valor informado no ANTES.

⁶ Informar estimativa sobre os dados que serão apresentados a bases oficiais como eSocial, RAIS ou CAGED após a conclusão do projeto.

CORREDOR - BRT EIXO SUDOESTE**I- DESCRIÇÃO DO PROJETO****ATENÇÃO**

Para linhas PMAE, PMAT ou Segurança Pública, preencher **apenas** a partir da página 3.

Descrição e objetivo do projeto

- g) **Diagnóstico** – Apresentar a situação problema, incluindo seu contexto geral e problemas específicos que se busca enfrentar;

Introdução:

O Distrito Federal (DF) é uma das unidades federativas do Brasil situada na Região Centro-Oeste, onde está localizada a capital federal do Brasil, Brasília, que é também a sede de governo do DF. Atualmente, conta com 2,8 milhões de habitantes em uma área de 5,7 mil km², distribuídos em 35 regiões administrativas. Apesar de apresentar um IDH de 0,824, o DF é a 4^a unidade federativa mais desigual do país, com índice Gini⁷ de 0,566 (PNAD, 2021). Dados preliminares do Censo 2022 do IBGE mostram que o DF abriga a maior favela brasileira, o Sol Nascente, que ultrapassou a Rocinha, no Rio de Janeiro, com 32.081 habitações. Enquanto o DF tem a maior renda domiciliar per capita do Brasil, algumas regiões administrativas sequer alcançam o valor de 1 salário mínimo, como Planaltina (R\$ 1.309); Sol Nascente e Pôr do Sol (R\$ 916); e a Estrutural (R\$ 695).

Em pesquisa nas cidades brasileiras, coordenada pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), apresentada na publicação *Texto Para Discussão 2535 - DESIGUALDADES SOCIOESPACIAIS DE ACESSO A OPORTUNIDADES NAS CIDADES BRASILEIRAS – 2019* (<http://www.ipea.gov.br/portal/publicacoes>), que visa compreender a condições de transporte e de desigualdades de acesso a oportunidades nas cidades brasileiras, os resultados revelam dois padrões gerais em todas as vinte cidades estudadas: 1- A concentração de atividades nas áreas urbanas centrais aliada à performance/conectividade das redes de transporte leva a áreas de alta acessibilidade próximas ao centro das cidades, em contraste com regiões de periferia marcadas por desertos de oportunidades;

⁷ Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua de 2021. O Índice de Gini mede a desigualdade socioeconômica da população, quanto mais próximo de 1, menos igualdade.

2- A população branca e de alta renda tem em média mais acesso a oportunidades de trabalho, saúde e educação do que a população negra e pobre, independentemente do meio de transporte considerado.

Conclusivamente, nestas pesquisas as maiores desigualdades são registradas no espaço intraurbano de cada cidade: “Essa persistente desigualdade nas cidades brasileiras é causa e, ao mesmo tempo, reflexo da segregação espacial e de questões estruturais geradas pela desigual distribuição espacial do sistema de transporte, da infraestrutura e do desenvolvimento urbano”.

A desigualdade econômica no DF se reflete na distribuição geográfica da população desde a época do seu surgimento. Brasília foi uma cidade planejada e construída para ser a capital política e administrativa do Governo Federal. Seu planejamento, dentro do paradigma do modernismo da época, estabeleceu um padrão de ocupação disperso associado à expansão da rede rodoviária, priorizando o uso do automóvel. Concentrou investimentos e oportunidades no seu centro geográfico, enquanto as áreas periféricas se tornaram alternativa de moradia para uma parcela da população de mais baixa renda. O processo de crescimento urbano ocorreu principalmente nessas áreas, principalmente após o tombamento do Plano Piloto pela Unesco, limitando qualquer crescimento vegetativo.

Brasília tornou-se uma peculiar formação metropolitana, composta por um sistema urbano interligado, de caráter esparso e polinucleado, dominado por um centro, o Plano Piloto, com diversos assentamentos periféricos, as cidades-satélites, que se desenvolveram de maneira menos controlada e receberam muito menos recursos em infraestrutura urbana. A consequência deste processo é o surgimento de cidades dormitórios adensados, com população de baixa renda que se desloca diariamente para o Plano Piloto para acessar empregos⁸, hospitais, escolas, universidades, centros de negócios, compras, lazer, serviços especializados, dentre outros. A falta de cobertura de uma rede de transporte eficiente, contudo, dificulta a sua inserção no mercado de trabalho e aumentando o círculo vicioso de pobreza.

A característica das viagens pendulares e a alta dependência do transporte individual motorizado só se intensificou ao longo dos anos. Na última década, a taxa de crescimento da frota de veículos foi 10 vezes superior à taxa de crescimento da população, totalizando 2 milhões de automóveis e uma população de 2,8 milhões de habitantes. O índice de motorização passou de 47,2 automóveis por 100 habitantes em 2010 para 71,7 em 2022, mais que o dobro da média do país, que é de 31,5 automóveis por 100 habitantes. Esse aumento vem resultando em congestionamento e acesso reduzido a empregos, um alto número de acidentes de trânsito e mortes, além do aumento da poluição e das emissões de gases de efeito estufa (GEE).

De acordo com o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (PDTU/DF), cerca de 52% das viagens no DF são realizadas por automóvel e moto, enquanto que em cidades como São Paulo esse número é em torno de 30% (Pesquisa O.D. 2017, Metrô de São Paulo). O Metrô do DF transporta apenas 2% das viagens motorizadas, enquanto que ônibus e micro-ônibus são responsáveis

⁸ O Plano Piloto representa 47,72% dos postos de trabalho existentes no Distrito Federal, constituindo-se na maior região empregadora da capital. (Fonte: Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios do Distrito Federal – PDAD-2011).

por 40% dos deslocamentos. Esses dados demonstram a necessidade urgente de fortes investimentos na melhoria do sistema de transporte coletivo, tornando-o mais eficiente e atrativo para os usuários e revertendo a tendência de migração para o transporte individual. Isso é fundamental para a melhoria da qualidade de vida da população, redução das externalidades negativas do transporte e desenvolvimento econômico da região.

Contextualização:

A implantação do corredor exclusivo BRT Sudoeste está prevista no PDTU e no PPA do Governo do Distrito Federal - GDF, e para sua realização, duas contratações se fizeram necessárias:

c) Obras Rodoviárias e Civas;

d) Supervisão e apoio à Fiscalização.

O empreendimento faz parte do Objetivo Estratégico do Distrito Federal, no Eixo Mobilidade, constante à fl. 147 do Plano Estratégico 2019-2060, que visa desenvolver a integração entre os modais de transporte, investindo em infraestrutura de qualidade, confiável, sustentável e resiliente, em abrangência regional e transfronteiriça, para apoiar o desenvolvimento econômico e o bem-estar humano, com foco no acesso equitativo e a preços acessíveis para todos. Tem como meta sua implantação até 2030.

Quanto aos problemas específicos, listamos:

- Polo gerador de tráfego de veículos de transporte individual;
- Não atendimento à população local;
- Maior emissão de gases poluentes;
- Baixa integração intermodal.

h) **Objetivo(s)** do Projeto

Solução proposta

Com o objetivo de melhorar urgentemente a mobilidade da população de baixa renda, o Governo do Distrito Federal tem se empenhado em projetos de sistemas de transporte em massa, como o *Bus Rapid Transit* (BRT). O modelo de BRT expresso, semelhante ao adotado no Eixo Sul do DF, oferece serviços de transporte de alta qualidade, reduzindo o tempo de deslocamento das viagens e atendendo às necessidades da população a um custo acessível. Esse sistema é caracterizado pela sua implementação econômica e flexível, proporcionando serviços de transporte comparáveis aos oferecidos pelos metrô ou trens leves, mas com um custo de desenvolvimento e operação até 75 vezes menor. Além disso, devido à maior eficiência e velocidade operacional, os BRTs podem reduzir as emissões totais de um serviço regular de ônibus em até 20%.

O modelo de BRT oferece faixas exclusivas e estações de pré-pagamento para o embarque e desembarque de passageiros de maneira mais eficiente, garantindo um transporte de alta capacidade com maior velocidade média.

A solução proposta foi desenvolvida com base nos projetos do Corredor Eixo Sudoeste - BRT, cuja últimas revisões foram feitas no ano de 2021. Assim, dando continuidade aos estudos feitos à época, o BRT Eixo Sudoeste tem previsão de implantação em uma rodovia que proporciona não apenas a interligação de diversas áreas do Distrito Federal, mas também de acesso a diversas zonas residenciais, comerciais e industriais, além de proporcionar o acesso ao Distrito Federal pela BR-060, principal rodovia de ligação do Distrito Federal com a porção sudoeste do Brasil, passando por importantes cidades como Anápolis/GO, Goiânia/GO, Rio Verde/GO, Jataí/GO e seguindo para o Mato Grosso e Mato Grosso do Sul.

Configura-se, assim, uma importante rodovia cuja necessidade de tráfego diário seja célere e, ao mesmo tempo e tão importante quanto, seja também seguro, para atender tanto à população das diversas cidades satélites do Distrito Federal como ao comércio e às indústrias de forma geral. Para atender todas as necessidades de uma rodovia com funcionamento tão importante e complexo, o projeto do BRT Eixo Sudoeste prevê a implantação não apenas de um novo eixo rodoviário para atender o Trânsito Rápido de Ônibus (Bus Rapid Transit – BRT), mas de todo um conjunto intrínseco de obras para tornar o BRT fruível e fluido, incluindo soluções de melhorias de acesso à essa rodovia bem como às zonas comerciais e residenciais lindeiras, ao mesmo tempo que torna o trânsito mais fluido e seguro no eixo principal, tanto para os veículos em geral como, principalmente, para o transporte público de passageiros, este sim, sendo o escopo principal do projeto que, realizado, promoverá automaticamente todas as demais melhorias através de obras complementares e correcionais.

Além disso são previstas obras de acessibilidade como ciclovias, calçadas e passarelas, de modo que o projeto seja também viável na dimensão do pedestre e daqueles que fazem uso de transportes não motorizados. Novas Construções e Adaptações O BRT Sudoeste, além da via exclusiva do sistema Bus Rapid Transit, contará com diversas outras obras adaptativas e de melhorias, compostas de:

- Obras de Artes Especiais, compreendendo viadutos e trincheiras;
- Estações de ônibus exclusivas para o BRT Sudoeste;
- Passarelas, paradas de ônibus, ciclovias, calçadas e paisagismo e
- Recuperação de pavimentos rodoviários e de paradas de ônibus no Trecho 2.

Caracterização:

Os trechos que receberão a implantação do BRT Eixo Sudoeste hoje são caracterizados da seguinte forma:

- **Trecho 1**

Rodovia de pista dupla, cada uma com três faixas de rolagem e uma faixa de acostamento em quase a totalidade do trecho.

Com relação às faixas de rolagem, uma delas é de uso exclusivo de ônibus, táxis e veículos escolares devidamente identificados, conforme o Art. 1º da Instrução n.º 38 de 14/03/2013 do DER-DF. Assim, cada pista da rodovia, em ambos os sentidos, fica reduzida a duas faixas para uso geral durante os dias úteis da semana.

Essa instrução, assim como outras que atribuíram faixas exclusivas a outras rodovias do Distrito Federal, tem a intenção primária de melhorar a circulação do transporte público nos trechos atribuídos.

- **Trecho 2**

Rodovia de pista dupla, cada uma com duas faixas de rolagem e uma faixa de acostamento, esta última em quase a totalidade do trecho.

Este trecho encontra-se com o revestimento bastante danificado, apresentando as condições para redução na velocidade média do tráfego e para a insegurança para os motoristas.

As intervenções para a implantação do BRT Sudoeste neste trecho visam, além da melhoria do transporte público, promover maior fluidez e segurança no tráfego geral, com a implantação de quatro obras de artes especiais, entre viadutos e trincheiras.

- **Trecho 3**

Este é um trecho a ser implantado sobre vias existentes.

Essa parte do projeto é composta de viadutos, alças e agulhas que fazem a ligação da rodovia DF-003 (EPIA) com a rodovia DF-075 (EPNB) e dão acesso a área residencial e a um movimentado comércio em ambos os lados da rodovia DF-003 (EPIA), através de marginais com diversos acessos em ambos os sentidos dessa rodovia.

A premissa da implantação desse trecho é permitir a ligação do BRT Sudoeste à rodovia DF-003 (EPIA) de modo eficiente e seguro, sem alteração do traçado existente e sem maior interferência no fluxo de tráfego existente.

- Extensão da intervenção: Aproximadamente 22,5 km.
- Extensão total de ciclovias: 27,82 km.
- Extensão total de calçadas: 27,00 km.
- Total de estações para o BRT: 18 estações.
- Total de passarelas: 18 passarelas (uma para cada estação).
- Total de obras de artes especiais: 22 OAEs, sendo: 15 viadutos; 5 trincheiras e (alargamento) de 2 pontes.

Tendo em vista o alto valor de investimento e a margem fiscal do GDF, optou-se em fazer por etapas a implantação do BRT Expresso DF Eixo Sudoeste, sendo que cada etapa terá funcionalidade, conforme exigido no programa de financiamento do BNDES.

Nesta primeira Etapa de implantação está prevista a execução do pavimento em concreto do corredor

do BRT com toda a infraestrutura rodoviária do entroncamento da DF-075 (EPNB) com a DF-003 (EPIA) até o viaduto da linha férrea, na DF-075 (EPNB), totalizando 2,5 km. Estão inclusos neste trecho quatro OAEs:

- OAE-01 - OBRA DE ARTES ESPECIAIS - VIADUTO EPIA - EPNB;
- OAE-02 - OBRA DE ARTES ESPECIAIS - AMPLIAÇÃO VICENTE PIRES;
- OAE-04 - OBRA DE ARTES ESPECIAIS - TRINCHEIRA EPNB / FCA; e
- OAE-05 - OBRA DE ARTES ESPECIAIS - VIADUTO EPNB / FCA.

i) **Descrever os investimentos previstos**¹ no projeto. Tópicos a abordar:

j) **Execução da infraestrutura**

- **Implantação de corredor exclusivo em pavimento de concreto, sistema de drenagem pluvial, OAEs, sinalização e paisagismo – 2,5 km.**

A implantação do trecho do corredor de ônibus desta primeira Etapa da obra faz parte do projeto existente no DER-DF do sistema de transporte coletivo de passageiros entre as cidades do Recanto das Emas (I e II), Riacho Fundo (I e II), Samambaia, Taguatinga, Núcleo Bandeirante e o Plano Piloto, nas rodovias distritais DF-001(EPCT) e DF-075 (EPNB) - Corredor Eixo Sudoeste (BRT) desenvolvido de acordo com as diretrizes do Plano Diretor de Transporte Urbano – PDTU, conforme Lei Nº 4.566, de 04 de maio de 2011.

Esta etapa de implantação do corredor possui uma extensão total de 2,5 km de faixa exclusiva em pavimento de concreto, incluindo 4 OAEs que garantem o acesso dos ônibus ao Trecho 3 do BRT Sul, na DF-003. Também, será implantado todo o sistema de drenagem, que permitirá a captação e condução das águas que se precipitam sobre a área do corredor e que possam comprometer as condições da plataforma e a operacionalização do sistema, encaminhando-as para um local de deságue seguro, conforme o projeto existente. Por fim, para complementar a infraestrutura, serão executadas a sinalização viária horizontal, vertical, painéis de mensagens variáveis (PMV), e semafóricas, sendo estas últimas consideradas para operação comandada remotamente pelo CCO.

- **Gestão do Programa (Supervisão técnica e ambiental)**

Devido à grande complexidade na execução da obra principal que compõe este Programa, torna-se necessária a contratação de 1 (uma) empresa especializada para a supervisão das obras a serem executadas.

Os serviços de supervisão das obras serão financiados com recursos do BNDES. A empresa contará com o apoio do Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal. Compreenderão trabalhos de apoio ao acompanhamento da qualidade dos serviços, fidelidade

no seguimento das soluções de projeto, aplicação de materiais e uso dos métodos construtivos, perfazendo assim um perfil altamente técnico aos trabalhos. Também deverão ser acompanhadas a acuidade dos trabalhos de sondagem, a escavação e o uso compatível com os materiais e equipamentos, além do monitoramento dos impactos ambientais e suas respectivas medidas mitigadoras, de controle e redução dos riscos ambientais decorrentes da implantação e operação das obras do Programa.

Os serviços de supervisão, fiscalização e acompanhamento de obras contemplam as seguintes atividades básicas de campo:

- a) Controle da qualidade técnica dos serviços contratados;
- b) Acompanhamento do atendimento dos serviços contratados às especificações dos projetos;
- c) Verificações técnicas, ambientais e administrativas, relacionadas às atividades do canteiro de obras e das frentes de serviços;
- d) Verificação do cumprimento, no âmbito dos contratos dos requisitos de funcionalidade técnica requeridos em projeto;
- e) Verificação do cumprimento, no âmbito dos contratos de obras, da legislação trabalhista, de segurança do trabalho e meio ambiente;
- f) Controle dos faturamentos da obra, verificando os quantitativos efetivamente medidos;
- g) Acompanhamento da evolução física e financeira dos contratos;
- h) Acompanhamento por meio de relatórios mensais que reflitam indicadores de custo, desempenho e avanço físico dos empreendimentos, apontando os caminhos críticos e as alternativas de solução para os problemas decorrentes da execução contratual;
- i) Acompanhamento e monitoramento das condicionantes ambientais indicadas na licença ambiental de instalação;
- j) Elaboração e apresentação, após a conclusão de cada etapa de obra, o projeto "como construído", de maneira que representem a última versão emitida do projeto e que sejam condizentes com a real implantação da obra.

- **Local dos investimentos previstos e critério de escolha da locação (quando aplicável)**

Do entroncamento da DF-075 (EPNB) com a DF-003 (EPIA) até o viaduto da linha férrea, na DF-075 (EPNB)

- **Como foram obtidos os orçamentos do projeto;**

Para a elaboração do orçamento foram considerados os quantitativos das planilhas de serviços

e quantitativos (PSQ) e o orçamento estimativo do projeto existente do BRT Sudoeste, elaborado em maio de 2021, aplicando as devidas correções monetárias para a data base de junho/2024.

Para a formação dos preços, foram preferencialmente adotadas, como bases referenciais, as tabelas públicas do SINAPI - Sistema Nacional de Pesquisa de Custos e Índices da Construção Civil para serviços referentes à construção civil e SICRO para serviços de infraestrutura. Adotaram-se ainda preços de cotações obtidas por meio de consulta ao mercado fornecedor.

- Valor do empreendimento:

OBJETO PARA O QUAL SE BUSCA FINANCIAMENTO:	
BRT NORTE SUB TRECHO 07 COMPLETO	
BRT NORTE SUB TRECHO 06 PARCIAL	
BRT NORTE SUB TRECHO 07 COMPLETO BRT NORTE SUB TRECHO 06 PARCIAL	Valor estimado necessário (Em R\$ 1,00)
	67.777.777,00
Sendo	
Financiamento BNDES	61.000.000,00
Contrapartida financeira GDF (Fonte 100) *	6.777.777,00

*Tendo em vista que não há regulamentação do novo PAC, quanto a contrapartida, conforme orientação da SUCAP foi estabelecido o percentual estimativo de 10%. Esclarece-se ainda que a contrapartida financeira já tem previsão na LOA 2024, conforme documentação enviada anteriormente a SUCAP.

- Situação ambiental² – Apresentar contexto ambiental local (área de preservação / pontos sensíveis) e a situação do licenciamento;

Projeto	Documento (Licença, Outorga, Declaração de Dispensa, autorização, etc)	Número	Órgão Emissor	Data da Emissão	Data de Validade	Publicação DOE	Publicação Jornal e/ou meio eletrônico
BRT Sudoeste	LP 33/2022	33/2022	IBRAM	29/12/2022	29/12/2027	05/01/2023	17/01/2023

k) Relacionamento com instrumentos de planejamento e demais iniciativas

- Indicar alinhamento e dotação no PPA e LOA
Plano plurianual do distrito federal PPA 2024-2027
Relatório do PPA 2024-2027

Objetivo

O objetivo geral do projeto é melhorar o serviço de transporte público e a mobilidade da população de baixa renda ao longo do corredor de ônibus na região norte do Distrito Federal.

Unidade responsável: 26205 - Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal

Caracterização

O objetivo em epígrafe, sob responsabilidade do Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal (DER-DF), abarca quatro elementos, os quais estão diretamente ligados à atividade metroviária, vejamos:

6. Reduzir os tempos de viagem, através da implantação de corredores exclusivos de ônibus, melhoria de tempos de parada e eliminação de gargalos operacionais
7. Promover a melhoria na acessibilidade e circulação com conforto e segurança aos usuários de transporte público.
8. Reduzir o número de acidentes no trânsito urbano na área de influência do projeto proposto;
9. Melhorar as condições de espera e a operação dos pontos de embarque e desembarque de passageiros com implantação de estações e terminais;
10. Reduzir a emissão de gases de efeito estufa e poluentes locais pelo aumento de velocidade operacional dos ônibus e redução do número de ônibus e viagens, consequência da tronco-alimentação.

METAS 2024 - 2027

- Apontar outras iniciativas com potencial sinergia / interface com projeto

Iniciativa	Área de Concentração / Objetivos	Possível Sinergia?
Modernização do Sistema de Informação e Controle	Modernizar o atual Sistema de Informação Visual e Controle Operacional da SEMOB, com a implantação de Centro de Controle Operacional – CCO, integrando os sistemas BRTs do DF.	Sim
Aquisição de frota de ônibus com abertura das portas para os dois lados	Flexibiliza a utilização da frota como alimentadores e/ou BRT, melhorando a eficiência do transporte público.	Sim
PPA 2024-2027 OBJETIVO O329 - Ampliação do acesso e da atratividade do Transporte Público Coletivo	Tornar o transporte público coletivo mais atrativo, ampliando e integrando os diferentes modos de transportes, com oferta de novos serviços, de regularidade, confiabilidade e pleno acesso dos usuários do bilhete único.	Sim

Conforme detalhamento abaixo há previsão de recursos orçamentários na LOA 2024.

Unidade Orçamentária: 26205 - DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM Exercício: 2024
 Mês de Referência: 7 - Julho
 Tipo de Programa: Todos R\$ 1,00
 Programa de Trabalho: Todos

Natur.	Fonte	ID	Lei	Alteração	Contingenciado	Cota	Bloqueado	Despesa Autorizada	Empenhado	Disponível	Liquidado
Esfera	1	FISCAL		Programa Trabalho	26.453.8216.3126.0003		(*) IMPLANTAÇÃO DO CORREDOR DE TRANSPORTE COLETIVO DO EIXO NORTE-EIXO NORTE-DISTRITO FEDERAL				
449051	135	0	100.000.000,00	-2.000.000,00	98.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
449051	335	0	0,00	141.110.000,00	0,00	0,00	0,00	141.110.000,00	0,00	141.110.000,00	0,00
SUBTOTAL			100.000.000,00	139.110.000,00	98.000.000,00	0,00	0,00	141.110.000,00	0,00	141.110.000,00	0,00

l) Avaliação de impactos do projeto. Tópicos a abordar:

Indicador	Avaliação			
	Situação Atual		Meta	
	Valor	Ano	Valor	Ano
Tempo de viagem	1h 10min	2024	30min	2029
Redução de emissão de gases de efeito estufa e poluentes	-	2024	20%	2029
Acréscimo de Passageiros/dia	-	2024	9 mil passageiros/dia	2029

VII - Aderência ao Programa BNDES INVESTIMENTOS DE IMPACTO

Conforme já citado no diagnóstico, a desigualdade econômica no DF se reflete na distribuição geográfica da população desde a época do seu surgimento, priorizando o uso do automóvel. Concentrou investimentos e oportunidades no Plano Piloto, enquanto que as áreas periféricas se tornaram alternativa de moradia (cidades dormitórios) para uma parcela da população de mais baixa renda e a falta de cobertura de uma rede de transporte eficiente, contudo, dificulta a sua inserção no mercado de trabalho e aumentando o círculo vicioso de pobreza.

Aliado à desigualdade social, a tendência de crescimento da frota de veículo individuais, já demonstrada anteriormente, resulta em congestionamento e acesso reduzido a empregos, um alto número de acidentes de trânsito e mortes, além do aumento da poluição e das emissões de gases de efeito estufa.

Com 52% das viagens no DF realizadas por automóvel e 40% dos deslocamentos por ônibus/micro-ônibus, demonstram a necessidade urgente de fortes investimentos na melhoria do sistema de transporte coletivo. Isso é fundamental para a melhoria da qualidade de vida da população, redução das externalidades negativas do transporte e desenvolvimento econômico da região.

Com a implantação do Corredor de Transporte BRT Eixo Sudoeste, aproximadamente 143.113 mil usuários que se deslocam diariamente por ônibus nesse eixo serão diretamente beneficiados por um serviço mais eficiente, que poderá reduzir até 22 minutos na viagem de Planaltina até o Plano Piloto. Atualmente, 486 veículos operam essas linhas, realizando uma média de 2.306 viagens em dias úteis.

Além disso, o projeto gera outros benefícios indiretos que impactam toda a população, incluindo:

- i. Aumento do acesso a oportunidades de emprego e serviços e aumento da produtividade devido às melhorias na mobilidade urbana;
- ii. Redução das emissões de gases de efeito estufa e poluentes locais devido ao aumento da velocidade operacional dos ônibus e à redução do número de ônibus e viagens, como resultado da tronco-alimentação;
- iii. Melhoria na saúde da população, tanto pela redução de doenças respiratórias devido à melhoria da qualidade do ar; quanto pela redução de doenças cardiovasculares e obesidade promovidas pela mobilidade ativa (deslocamento a pé ou de bicicleta), diminuindo o sedentarismo;
- iv. Redução do número de acidentes no trânsito urbano, graças a travessias seguras e sinalização adequada;
- v. Redução dos congestionamentos e da poluição sonora, por meio da potencial migração modal de usuários do transporte individual motorizado (automóveis e motocicletas) para o transporte público.

Aderência ao programa do BNDES:

- b) **Projetos voltados para adaptação e/ou mitigação das mudanças climáticas:** projetos destinados à diminuição da vulnerabilidade socioambiental e climática da população; ao ordenamento da ocupação do solo urbano e rural; e à conservação e proteção da vegetação nativa, dos recursos hídricos e da vida humana. Os projetos devem contemplar grupos de pessoas ou regiões com alto risco hidrológico, de movimento de massa e/ou de estresse hídrico, por meio de investimentos em:

(a.2) Ampliação, adaptação e modernização da infraestrutura e dos serviços públicos para aumento da resiliência das cidades e para desenvolvimento de processos sustentáveis de urbanização.

DER-DF

- b) **Geração de Empregos:** apresentar o número de empregos diretos e indiretos gerados antes, durante e depois da implantação do projeto.

Empregos Diretos			Empregos Indiretos ⁹
Antes ¹⁰	Durante ¹¹	Depois ¹²	
0	400	50	150

⁹ Corresponde ao melhor entendimento do cliente na geração de postos de trabalho em outras empresas que surgem devido ao projeto

¹⁰ Informar dados apresentados a bases oficiais como eSocial, RAIS ou CAGED, indicando a data base de apuração.

¹¹ Informar a estimativa total de emprego durante o projeto, considerando o número de empregos antes, mais a estimativa de contratações por tempo determinado necessárias apenas para a execução do projeto (por exemplo, equipes para obras civis e instalações). Caso não haja contratações temporárias, repetir o valor informado no ANTES.

¹² Informar estimativa sobre os dados que serão apresentados a bases oficiais como eSocial, RAIS ou CAGED após a conclusão do projeto.



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL

**PROGRAMA DE REESTRUTURAÇÃO E DE AJUSTE FISCAL
DO DISTRITO FEDERAL**

PERÍODO 2023-2025

(19ª REVISÃO)

Lei nº 9.496, de 11 de novembro de 1997, alterada pela Medida Provisória nº 2192-70, de 24 de agosto de 2001, e pelas Leis Complementares nº 148, de 25 de novembro de 2014, nº 156, de 28 de dezembro de 2016 e nº 178, de 13 de janeiro de 2021

Resolução do Senado Federal nº 68/99

Contrato nº 003/99-STN/COAFI, de 29 de julho de 1999
entre a União e o Distrito Federal

Brasília - DF, 31 de outubro de 2023

SEÇÃO I - APRESENTAÇÃO

Este documento apresenta a 19ª revisão do Programa de Reestruturação e de Ajuste Fiscal (Programa) do Distrito Federal (Estado), parte integrante do Contrato nº 003/99-STN/COAFI de confissão, assunção consolidação e refinanciamento de dívidas (Contrato), de 29 de julho de 1999, firmado com a União, no âmbito da Lei nº 9.496/97 e suas alterações e da Resolução do Senado Federal nº 68/99. O Programa dá cumprimento ao disposto no referido contrato e seus aditivos posteriores. A presente revisão contempla metas ou compromissos relativos ao exercício de 2023 e estimativas para os exercícios de 2024 e 2025.

Na seção 2 é apresentado o diagnóstico sucinto da situação econômico-financeira do Estado; na seção 3 são definidos os objetivos e a estratégia do ajuste fiscal proposto pelo Estado; e na seção 4 são apresentadas metas ou compromissos estabelecidos pelo Estado em conformidade com o artigo 2º da Lei nº 9.496/97.

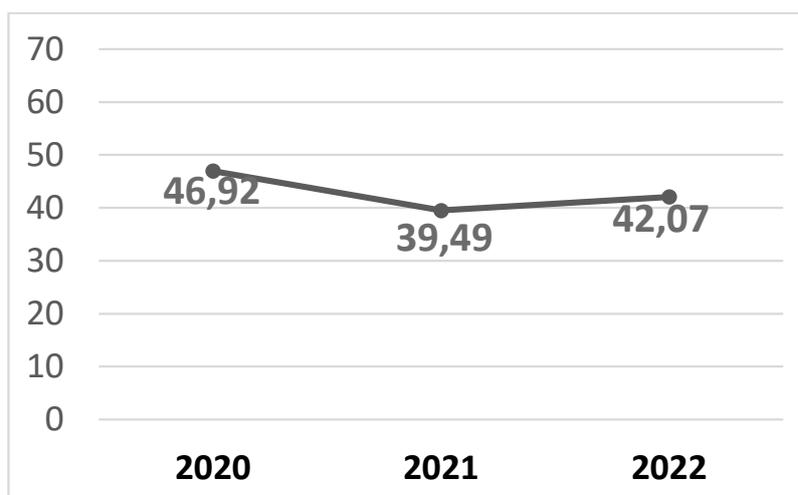
Compõem ainda o presente documento os seguintes anexos:

- Demonstrativo da Dívida Consolidada;
- Demonstrativo do Resultado Primário;
- Demonstrativo da Despesa com Pessoal;
- Demonstrativo da Receita de Arrecadação Própria; e
- Termo de Entendimento Técnico (TET) entre o Estado e a Secretaria do Tesouro Nacional (STN).

SEÇÃO II - SITUAÇÃO ECONÔMICO-FINANCEIRA DO ESTADO

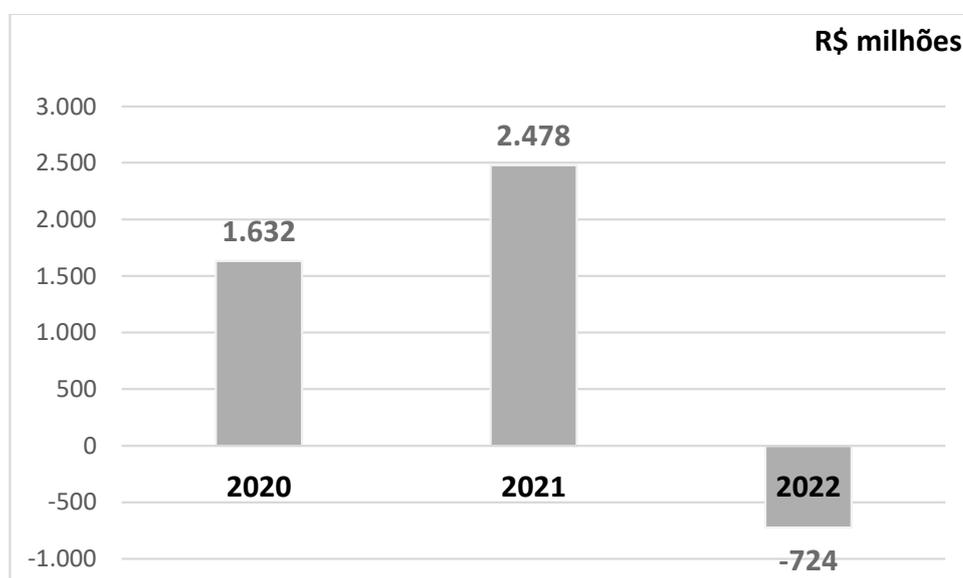
Nessa seção será analisada a evolução dos indicadores econômico-financeiros do Estado, segundo os critérios do Programa, de forma a avaliar sua situação fiscal. Para isto, utilizaremos gráficos apresentando a evolução da dívida consolidada, do resultado primário, da despesa com pessoal, da receita de arrecadação própria e de disponibilidade de caixa.

Gráfico 1 – Relação Dívida Consolidada (DC) / Receita Corrente Líquida (RCL) (%)



A evolução do Gráfico 1 indica que houve redução do endividamento em relação à RCL no triênio 2020-2022, apesar do crescimento verificado no último exercício. O patamar atual indica comprometimento da RCL de 42,07% em relação à dívida consolidada, o que demonstra cumprimento da meta estabelecida no Programa (52,20%) e do limite definido por Resolução do Senado Federal (200%).

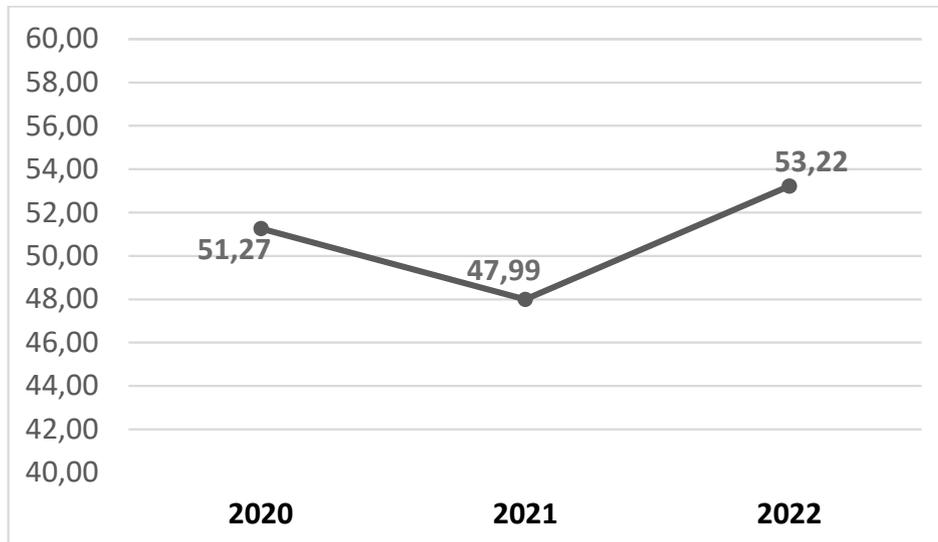
Gráfico 2 – Resultado Primário (R\$)



O Gráfico 2 demonstra que o resultado primário do Distrito Federal apresentou uma piora significativa em 2022 em relação ao ano anterior. Grande parte desse resultado se justifica pelas perdas de arrecadação impostas pelas Leis Complementares 192 e 194, ambas federais, além do aumento das despesas devido à contratação de pessoal, recomposição de perdas salariais e ampliação da realização de políticas públicas com programas sociais.

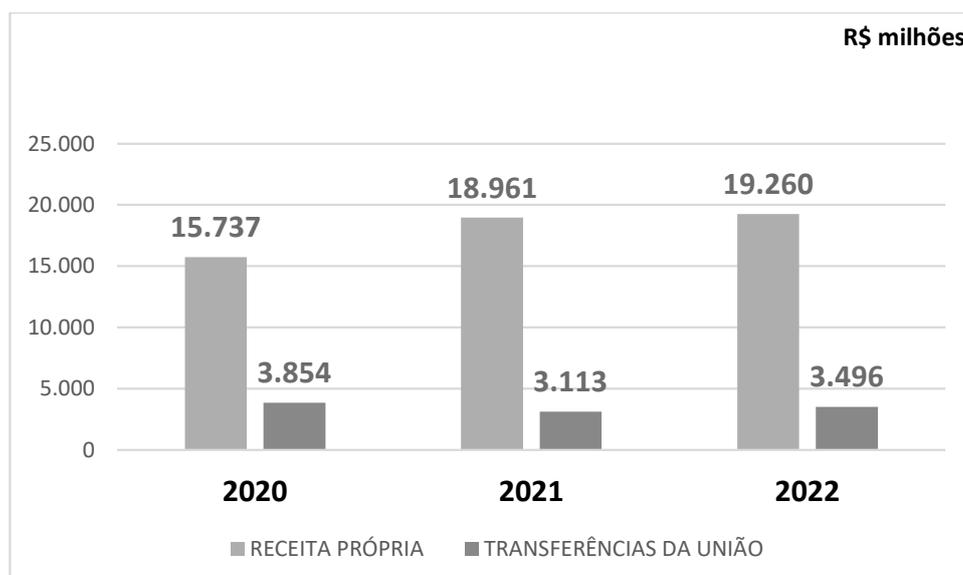
Verifica-se que em 2022, as despesas primárias superaram as receitas primárias em R\$ 724 milhões. Em que pese esse resultado, destaca-se que foi cumprida a meta estabelecida no Programa para o exercício de 2022 (déficit de R\$ 818 milhões).

Gráfico 3 – Despesa com Pessoal/RCL (%)



No Gráfico 3, verifica-se que, após sucessivas quedas verificadas entre 2019 e 2021, a relação DP/RCL voltou a apresentar crescimento. No entanto, ressalta-se que o percentual de 53,22% atingido em 2022 se encontra abaixo do limite prudencial estabelecido pela Lei de Responsabilidade Fiscal e da meta estabelecida no Programa, que é de 57% em ambos os casos.

Gráfico 4 – Receita de arrecadação própria (R\$)

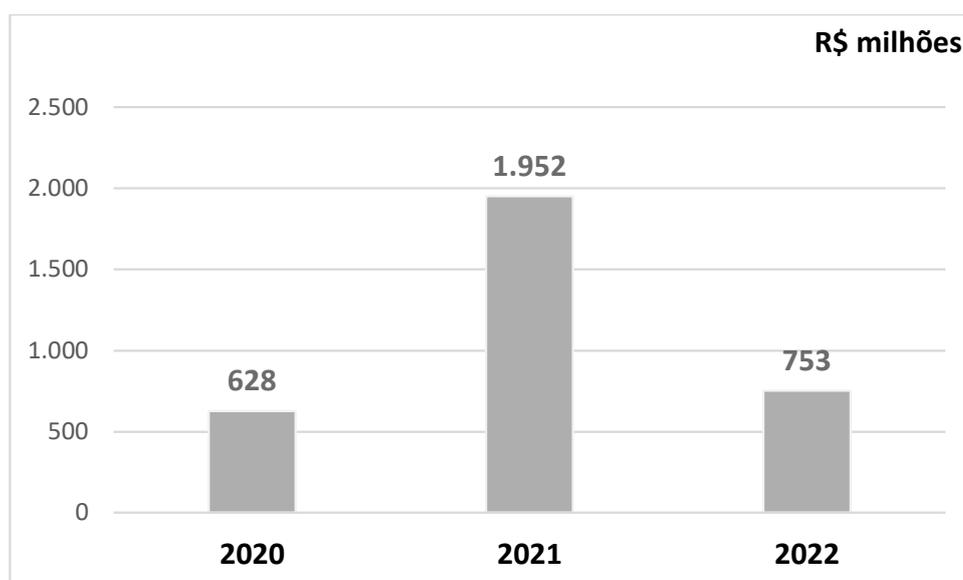


A evolução das receitas de arrecadação própria indica o grau de independência da receita estadual em relação às receitas de transferências governamentais, permitindo que o Estado

viabilize sua sustentação fiscal e financeira com base nas receitas de sua competência, evitando que flutuações nos valores dos repasses governamentais comprometam seu equilíbrio.

O Gráfico 4 demonstra que no período, o Estado vem conseguindo reduzir sua dependência de Transferências da União. Ressalta-se ainda que foi cumprida a meta de arrecadação própria prevista no Programa para o exercício de 2022 (R\$ 18,5 bilhões).

Gráfico 5 – Disponibilidade de Caixa Líquida de recursos não vinculados (R\$)



Conforme demonstrado no Gráfico 5, o Estado incorreu em disponibilidade líquida positiva de recursos não vinculados no triênio avaliado. Deste modo, houve cumprimento da meta prevista no Programa para o exercício de 2022, que consistia em alcançar disponibilidade de caixa superior ou igual às obrigações financeiras.

SEÇÃO III - OBJETIVOS E ESTRATÉGIAS

O Programa, parte integrante do contrato de renegociação da dívida do Estado com a União, tem por objetivo viabilizar a sustentabilidade fiscal e financeira do Estado em bases permanentes. Os esforços de ajuste fiscal e financeiro desenvolvidos pelo Estado são movidos também pelo objetivo de assegurar a prestação de serviços públicos em atendimento às demandas da população, ao mesmo tempo em que contribuem para a manutenção do equilíbrio macroeconômico do país. Nesse sentido, o Estado dará sequência ao Programa

iniciado em 1999 por meio do cumprimento das metas ou compromissos definidos na seção IV deste documento.

O cumprimento das metas ou compromissos do Programa também visa manter ou melhorar a classificação da capacidade de pagamento do Estado, tornando elegíveis as operações de crédito de seu interesse à concessão de garantias da União.

SEÇÃO IV - METAS E COMPROMISSOS

As descrições das metas e aspectos específicos da metodologia de apuração e avaliação estarão detalhadas na versão de 2024 do Manual de Análise da Situação Fiscal a ser publicada pela STN.

Seguem nesta seção do Programa as metas para o Distrito Federal, nos termos da Portaria STN nº 10.464, de 7 de dezembro de 2022.

META 1 - RELAÇÃO DÍVIDA CONSOLIDADA (DC) / RECEITA CORRENTE LÍQUIDA (RCL)

RELAÇÃO DC/RCL

2023	2024	2025
51,63%	52,25%	52,81%

A meta 1 do Programa, é não ultrapassar em 2023 a relação DC/RCL acima especificada.

A relação considera o estoque das dívidas suportadas pelo Estado e os efeitos financeiros das operações de crédito em execução. A projeção acima considera ainda o espaço fiscal previsto no TET.

META 2 - RESULTADO PRIMÁRIO

RESULTADO PRIMÁRIO EM R\$ MILHÕES

2023	2024	2025
-1.824	-1.325	-874

A meta 2 do Programa é superar o resultado primário previsto para o exercício de 2023, conforme acima especificado.

META 3 - DESPESA COM PESSOAL / RECEITA CORRENTE LÍQUIDA (RCL)

A meta 3 do Programa consiste em não ultrapassar em 2023 o limite de 57% para a relação Despesa com Pessoal/Receita Corrente Líquida.

META 4 - RECEITAS DE ARRECADAÇÃO PRÓPRIA

RECEITAS DE ARRECADAÇÃO PRÓPRIA EM R\$ MILHÕES

2023	2024	2025
18.627	19.825	20.577

A meta 4 do Programa é superar em 2023 o montante de receitas de arrecadação própria indicado acima.

META 5 - GESTÃO PÚBLICA

A meta 5 do Programa é alcançar em 2023 os seguintes compromissos:

- a) Divulgar, inclusive em meios eletrônicos de acesso público, os dados e informações relativos ao Programa de Reestruturação e Ajuste Fiscal do Estado, consoante o que dispõe o § 1º do art. 1º da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000.
- b) O Estado deverá rever as classificações orçamentárias e fiscais de suas empresas estatais em dependentes e não dependentes de forma a convergir para as regras previstas na Constituição, na Lei de Responsabilidade Fiscal e na Resolução do Senado nº 43, de 2001, com vistas a

garantir que todas as estatais dependentes estejam incluídas no orçamento fiscal e da seguridade social do exercício de 2025.

META 6 - DISPONIBILIDADE DE CAIXA

A meta 6 do Programa consiste em alcançar em 2023 disponibilidade de caixa bruta de recursos não-vinculados do poder executivo maior ou igual às obrigações financeiras não-vinculadas.

Este é o Programa de Reestruturação e de Ajuste Fiscal que o Governador do Distrito Federal subscreve em cumprimento ao § 3º do art. 1º da Lei nº 9.496/97 e suas alterações. O comprometimento com as metas ou compromissos considerados neste Programa não desobriga o Estado de cumprir a legislação e as regulamentações existentes.

Brasília - DF, 31 de outubro de 2023.

IBANEIS ROCHA
BARROS
JUNIOR:
53942590115

Assinado digitalmente por IBANEIS ROCHA
BARROS JUNIOR 53942590115
DN: c=BR, o=CP, ou=AC SOLLITI
Múltipla v5, ou=09461647000195,
ou=Métodoconferencia, ou=Certificado PF A3,
cn=IBANEIS ROCHA BARROS JUNIOR,
53942590115
Razão: Eu sou o autor deste documento
Localização: sua localização de assinatura aqui
Data: 2023.10.31 11:35:31-03'00"
Foxit PDF Reader Versão: 11.2.1

IBANEIS ROCHA BARROS JUNIOR

Governador do Distrito Federal

PROGRAMA DE REESTRUTURAÇÃO E DE AJUSTE FISCAL			
Anexo I - Demonstrativo da Dívida Consolidada (II RGF)			
2023 a 2025: projetado			
Saldo em 31/12 de cada exercício			
DISTRITO FEDERAL			R\$1
	2023	2024	2025
DÍVIDA CONSOLIDADA - DC (I)	14.142.262.906	15.478.434.385	16.405.902.593
Dívida Mobiliária			
Dívida Contratual	5.522.611.818	6.039.916.444	6.117.918.037
Empréstimos	4.580.686.910	5.255.795.614	5.495.258.487
Internos	3.653.291.649	4.267.429.189	4.400.897.323
Externos	927.395.261	988.366.426	1.094.361.164
Reestruturação da Dívida de Estados e Municípios	928.145.768	771.987.182	612.171.351
Financiamentos	435.272	435.272	435.272
Internos	435.272	435.272	435.272
Externos	0	0	0
Parcelamento e Renegociação de Dívidas	13.343.868	11.698.375	10.052.927
De Tributos	1.134.815	730.921	327.071
De Contribuições Previdenciárias	12.209.053	10.967.454	9.725.856
De Demais Contribuições Sociais	0	0	0
Do FGTS	0	0	0
Com Instituição Não Financeira	0	0	0
Demais Dívidas Contratuais	0	0	0
Precatórios Posteriores a 05/05/2000 (inclusive) Vencidos e Não Pagos	8.619.651.088	9.438.517.941	10.287.984.556
Outras Dívidas			
DEDUÇÕES (II)	4.637.080.592	4.888.645.986	5.417.644.053
Disponibilidade de Caixa	4.041.315.146	4.236.282.823	4.706.568.205
Disponibilidade de Caixa Bruta	5.840.111.249	6.130.638.839	6.694.550.403
(-) Restos a Pagar Processados	1.345.102.077	1.397.561.058	1.446.475.695
(-) Depósitos Restituíveis e Valores Vinculados	453.694.026	496.794.958	541.506.504
Demais Haveres Financeiros	595.765.446	652.363.163	711.075.848
DÍVIDA CONSOLIDADA LÍQUIDA (DCL) (III) = (I - II)	9.505.182.314	10.589.788.399	10.988.258.541
RECEITA CORRENTE LÍQUIDA - RCL (IV)	27.429.402.812	29.662.155.015	31.104.843.030
(-) Transferências Obrigatórias da União Relativas às Emendas Individuais	35.957.933	37.755.830	39.643.621
RECEITA CORRENTE LÍQUIDA AJUSTADA PARA CÁLCULO DOS LIMITES DE EI	27.393.444.878	29.624.399.185	31.065.199.409
% da DC sobre a RCL AJUSTADA (VII) = (I/VI)	51,63	52,25	52,81
% da DCL sobre a RCL AJUSTADA (III/VI)	34,70	35,75	35,37

23/10/2023 14:01

PROGRAMA DE REESTRUTURAÇÃO E DE AJUSTE FISCAL

Anexo II - Resultado Primário

2023 a 2025: projetado

DISTRITO FEDERAL	2023	2024	R\$ Milhões 2025
RECEITAS CORRENTES (I)	30.491	33.091	34.808
Impostos, Taxas e Contribuições de Melhoria	18.751	19.969	20.636
ICMS	7.843	8.257	8.556
IPVA	1.366	1.604	1.664
ITCD	194	183	151
IP TU	1.475	1.446	1.508
ISS	2.653	2.946	3.043
ITBI	583	623	612
IRRF	3.935	4.318	4.484
Outros impostos, taxas e contribuições de melhoria	702	591	618
Contribuições	2.392	2.679	2.893
Receita Patrimonial	1.539	1.724	1.862
Aplicações Financeiras (II)	1.166	1.306	1.411
Outras Receitas Patrimoniais	373	418	451
Transferências Correntes	5.989	6.682	7.217
Cota-Parte do FPE	866	969	1.047
Cota Parte FPM	241	271	292
Cota Parte ICMS	0	0	0
Cota Parte IPVA	0	0	0
Cota Parte ITR	2	2	2
Cota Parte do IPI - Municípios	0	0	0
Cota-Parte do IPI-Exp.	6	7	7
Royalties e Participações Especiais	0	0	0
FUNDEB	2.623	2.912	3.144
Outras Transferências Correntes	2.252	2.522	2.724
Demais Receitas Correntes	1.819	2.038	2.201
Outras Receitas Financeiras (III)	21	23	25
Receitas Correntes Restantes	1.799	2.014	2.176
RECEITAS PRIMÁRIAS CORRENTES (IV) = (I - II - III)	29.304	31.762	33.373
RECEITAS DE CAPITAL (V)	1.522	1.068	806
Operações de Crédito (VI)	1.043	749	461
Amortização de Empréstimos (VII)	48	54	58
Alienação de Bens	216	24	26
Alienação de Investimentos Temporários e Permanentes (VIII)	195	0	0
Outras Alienações de Bens	22	24	26
Transferências de Capital	213	239	258
Convênios	181	202	218
Outras Transferências de Capital	33	36	39
Outras Receitas de Capital	2	2	3
Outras Receitas de Capital Não Primárias (a)	0	0	0
Outras Receitas de Capital Primárias	2	2	3
RECEITAS PRIMÁRIAS DE CAPITAL (IX) = (V - VI - VII - VIII - a)	237	265	287
RECEITA PRIMÁRIA TOTAL (X) = (IV + IX)	29.541	32.027	33.659
RECEITA TOTAL (XI) = (I + V)	32.014	34.160	35.615
DESPESAS CORRENTES (XII)	30.021	31.876	32.790
Pessoal e Encargos Sociais	17.047	18.252	19.115
Ativo	12.054	12.905	13.513
Inativos e Pensionistas	4.993	5.347	5.602
Juros e Encargos da Dívida (XIII)	387	405	324
Outras Despesas Correntes	12.587	13.219	13.351
Transferências Constitucionais e Legais	0	0	0
Demais Despesas Correntes	12.587	13.219	13.351
DESPESAS PRIMÁRIAS CORRENTES (XIV) = (XII - XIII)	29.634	31.471	32.466
DESPESAS DE CAPITAL (XV)	2.251	2.685	2.764
Investimentos	1.706	1.855	2.041
Inversões Financeiras	35	36	37
Concessão de Empréstimos (XVI)	9	10	10
Aquisição de Título de Capital já Integralizado (XVII)	0	0	0
Aquisição de Título de Crédito (XVIII)	0	0	0
Demais Inversões Financeiras	25	26	27
Amortização da Dívida (XIX)	510	794	686
DESPESAS PRIMÁRIAS DE CAPITAL (XX) = (XV - XVI - XVII - XVIII - XIX)	1.732	1.881	2.067
RESERVA DE CONTINGÊNCIA (XXI)	0	0	0
DESPESA PRIMÁRIA TOTAL (XXII) = (XIV + XX + XXI)	31.366	33.352	34.534
DESPESA TOTAL (XXIII) = (XII + XV + XXI)	32.272	34.561	35.554
RESULTADO PRIMÁRIO (XXIV) = (X - XXII)	-1.824	-1.325	-874
Juros e Encargos da Dívida (XIII)	387	405	324
Amortização da Dívida (XIX)	510	794	686
Concessão de Empréstimos (XVI)	9	10	10
Aquisição de Título de Capital já Integralizado (XVII)	0	0	0
Aquisição de Título de Crédito (XVIII)	0	0	0
NECESSIDADE DE FINANCIAMENTO BRUTA (XXV) = (XXIV - XIII - XIX - XVI - XVII - XVIII)	-2.731	-2.533	-1.894
Aplicações Financeiras (II)	1.166	1.306	1.411
Outras Receitas Financeiras (III)	21	23	25
Amortização de Empréstimos (VII)	48	54	58
NECESSIDADE DE FINANCIAMENTO LÍQUIDA (XXVI) = (XXV + II + III + VII)	-1.496	-1.150	-400
Operações de Crédito (VI)	1.043	749	461
Alienação de Investimentos Temporários e Permanentes (VIII)	195	0	0
FONTES DE FINANCIAMENTO (XXVII) = (VI + VIII)	1.237	749	461
Outros fluxos de caixa (XXVIII)	0	0	0
FLUXO DE CAIXA (XXIX) = (XXVII + XXVI + XXVIII)	-258	-401	61
Juros e encargos ativos (XXX)	1.141	1.027	924
Juros e encargos passivos apropriados por competência (XXXI)	520	468	421
RESULTADO NOMINAL (XXXII) = (XXIV + XXX - XXXI)	-1.203	-766	-371

Receitas=(Receitas Brutas Realizadas - FUNDEB - Outras Deduções da Receita)

23/10/2023 14:01

Despesas=(Despesas Pagas + Restos a Pagar Não Processados Pagos + Restos a Pagar Processados Pagos)

PROGRAMA DE REESTRUTURAÇÃO E DE AJUSTE FISCAL / PROGRAMA DE ACOMPANHAMENTO E TRANSPARÊNCIA FISCAL			
Anexo III - Demonstrativo da Despesa com Pessoal			
2023 a 2025: projetado (Saldo em 31/12 de cada exercício)			
DISTRITO FEDERAL			R\$ Milhões
Recursos Vinculados	2023	2024	2025
DESPESA BRUTA COM PESSOAL (I)	20.634	22.155	23.218
Pessoal Ativo	14.580	15.673	16.457
Vencimentos, Vantagens e Outras Despesas Variáveis	11.489	12.350	12.968
Obrigações Patronais	3.091	3.323	3.489
Pessoal Inativo e Pensionistas	4.994	5.368	5.637
Aposentadorias, Reservas e Reformas	4.029	4.331	4.547
Pensões	965	1.038	1.089
Outras Despesas de Pessoal decorrentes de Contratos de Terceirização (§ 1º do art. 18 da LRF)	1.060	1.113	1.125
DESPESAS NÃO COMPUTADAS (§ 1º do art. 19 da LRF) (II)	5.232	5.539	5.814
Indenizações por Demissão e Incentivos à Demissão Voluntária	264	300	314
Decorrentes de Decisão Judicial de Período Anterior ao da Apuração	866	931	977
Despesas de Exercícios Anteriores de Período Anterior ao da Apuração	34	37	39
Inativos e Pensionistas com Recursos Vinculados	4.068	4.271	4.485
DESPESA LÍQUIDA COM PESSOAL (III) = (I - II)	15.402	16.616	17.404
Apuração do Cumprimento do Limite Legal	2023	2024	2025
RECEITA CORRENTE LÍQUIDA - RCL (IV)	27.429	29.662	31.105
(-) Transferências Obrigatórias da União Relativas às Emendas Individuais (art. 166-A, §1º, da CF) (V)	36	38	40
(-) Transferências obrigatórias da União relativas às emendas de bancada (§ 16, art. 166 da CF) e ao vencimento dos agentes comunitários de saúde e de combate às endemias (CF, art. 198, §11) (VI)	30	32	33
RECEITA CORRENTE LÍQUIDA AJUSTADA PARA CÁLCULO DOS LIMITES DA DESPESA COM PESSOAL (VII) = (IV - V)	27.363	29.593	31.032
RELAÇÃO DESPESAS COM PESSOAL / RCL AJUSTADA (VIII) = (III) / (VII)	56,29	56,15	56,08

PROGRAMA DE REESTRUTURAÇÃO E DE AJUSTE FISCAL

Anexo IV - Demonstrativo das Receitas de Arrecadação Própria

2023 a 2025: projetado

DISTRITO FEDERAL

	R\$ Milhões		
	2023	2024	2025
RECEITAS CORRENTES (I)	32.360	35.090	36.884
Impostos, Taxas e Contribuições de Melhoria	20.341	21.656	22.375
ICMS	9.233	9.720	10.072
IPVA	1.517	1.782	1.848
ITCD	242	229	189
IPTU	1.475	1.446	1.508
ISS	2.653	2.946	3.043
ITBI	583	623	612
IRRF (II)	3.935	4.318	4.484
Outros impostos, taxas e contribuições de melhoria	702	591	618
Contribuições	2.392	2.679	2.893
Receita Patrimonial	1.539	1.724	1.862
Aplicações Financeiras (III)	1.166	1.306	1.411
Demais Receitas Patrimoniais	373	418	451
Receita Agropecuária	0	0	0
Receita Industrial	3	3	4
Receita de Serviços	934	1.046	1.130
Transferências Correntes (IV)	6.268	6.994	7.553
Cota-Parte do FPE	1.082	1.212	1.309
Cota-Parte do FPM	302	338	365
Cota-Parte do ICMS	0	0	0
Cota-Parte do IPVA	0	0	0
Cota-Parte do ITR	2	2	3
Cota Parte do IPI - Municípios	0	0	0
Transferências da LC 61/1989 (IPI Exportação)	7	8	9
Transferências do FUNDEB	2.623	2.912	3.144
Outras Transferências Correntes	2.252	2.522	2.724
Outras Receitas Correntes	882	988	1.067
DEDUÇÕES (V)	4.930	5.428	5.779
Transferências Constitucionais e Legais	0	0	0
Contrib. do Servidor para o Plano de Previdência (VI)	2.094	2.346	2.533
Compensação Financ. entre Regimes Previdência (VII)	269	302	326
Rendimentos de Aplicações de Recursos Previdenciários	698	782	844
Dedução de Receita para Formação do FUNDEB	1.869	1.999	2.076
RECEITA CORRENTE LÍQUIDA (VIII) = (I - V)	27.429	29.662	31.105
RECEITAS DE ARRECAÇÃO PRÓPRIA (IX) = (I) - (II) - (III) - (IV) - (VI) - (VII)	18.627	19.825	20.577

Receitas=(Receitas Brutas Realizadas - Outras Deduções da Receita

23/10/2023 14:01

Transferências Constitucionais e Legais(Empenhadas)

Na Linha de Contrib. do Servidor para o Plano de Previdência também estão inclusas as Contrib. dos Militares para o Custeio das Pensões.

SECRETARIA DE ESTADO DE ECONOMIA
SECRETARIA EXECUTIVA DE FINANÇAS
SUBSECRETARIA DO TESOURO
UNIDADE DA DÍVIDA PÚBLICA

COMPROMETIMENTO DE RECEITAS COM GARANTIA E CONTRAGARANTIA AO PAGAMENTO DO SERVIÇO DA DÍVIDA CONSOLIDADA DO DF (R\$ mil)

Ano	Transferências Constitucionais		Outras Receitas	TOTAL RECEITAS (I)	Aplicações Constitucionais			Receitas - Despesas Compulsórias (III)	Comprometimento com a Dívida Contratada - por garantias - parcela gravada				Margem Disponível (IX=III-VIII)
	FPE	FPM	ICMS		Educação (25% FPE e FPM)	Saúde (12% FPE e 15% FPM)	Total (II)	(I - II)	Com FPE/FPM (IV)	Com Artigos 155 a 159 CF (V)	OUTROS (VI)	TOTAL (VII)	
2023	1.102.322	311.633	10.005.367	11.419.322	353.489	179.024	532.512	10.886.809	276.393	756.566	-	1.032.958	9.853.851
2024	1.140.977	365.522	10.510.066	12.016.565	376.625	191.746	568.371	11.448.195	310.602	826.313	2.464	1.139.379	10.308.816
2025	1.152.624	369.253	10.617.350	12.139.228	380.469	193.703	574.172	11.565.056	347.541	765.618	2.648	1.115.808	10.449.248
2026	1.164.390	373.023	10.725.730	12.263.143	384.353	195.680	580.033	11.683.110	335.135	740.394	2.815	1.078.344	10.604.765
2027	1.176.276	376.830	10.835.217	12.388.323	388.277	197.678	585.954	11.802.369	319.947	702.519	2.982	1.025.448	10.776.920
2028	1.188.283	380.677	10.945.820	12.514.781	392.240	199.696	591.936	11.922.845	319.238	550.388	-	869.626	11.053.219
2029	1.200.413	384.563	11.057.553	12.642.529	396.244	201.734	597.978	12.044.551	291.699	455.486	-	747.185	11.297.366
2030	1.212.666	388.488	11.170.427	12.771.582	400.289	203.793	604.082	12.167.500	253.927	411.533	3.482	668.942	11.498.558
2031	1.225.045	392.454	11.284.452	12.901.951	404.375	205.874	610.248	12.291.703	204.897	390.131	3.649	598.677	11.693.026
2032	1.237.550	396.460	11.399.642	13.033.652	408.503	207.975	616.478	12.417.175	158.053	368.771	3.816	530.640	11.886.535
2033	1.250.183	400.507	11.516.007	13.166.697	412.672	210.098	622.770	12.543.927	115.673	295.253	2.303	413.229	12.130.698
2034	1.262.944	404.595	11.633.560	13.301.100	416.885	212.243	629.128	12.671.973	113.573	213.580	-	327.152	12.344.820
2035	1.275.836	408.725	11.752.314	13.436.875	421.140	214.409	635.550	12.801.326	51.852	170.159	-	222.011	12.579.315
2036	1.288.860	412.898	11.872.279	13.574.036	425.439	216.598	642.037	12.931.999	50.591	110.091	-	160.683	12.771.317
2037	1.302.016	417.112	11.993.469	13.712.598	429.782	218.809	648.591	13.064.007	49.042	44.590	-	93.632	12.970.375
2038	1.315.307	421.370	12.115.896	13.852.573	434.169	221.042	655.212	13.197.362	47.361	15.033	-	62.394	13.134.967
2039	1.328.733	425.671	12.239.573	13.993.978	438.601	223.299	661.900	13.332.078	45.641	7.155	-	52.796	13.279.282
2040	1.342.297	430.017	12.364.512	14.136.826	443.078	225.578	668.657	13.468.169	43.677	-	-	43.677	13.424.492
2041	1.355.999	434.406	12.490.727	14.281.132	447.601	227.881	675.482	13.605.650	40.997	-	-	40.997	13.564.652
2042	1.369.841	438.841	12.618.230	14.426.911	452.170	230.207	682.377	13.744.533	20.806	-	-	20.806	13.723.727

Previsão do comprometimento da Dívida: Abr.2024

Notas explicativas:

1. FPE (I), FPM (II) e ICMS: Arrecadado até Abril de 2024, anualmente atualizado.
- 2 - Para projetar o FPE, FPM e ICMS de 2024 em diante, foi utilizado o mesmo índice que atualiza a Receita Corrente Líquida, do Manual de Instrução de Pleitos de Operações de Crédito (versão 2024.04.12) da Secretaria do Tesouro
3. Garantidos com FPE/FPM (IV): foram considerados os contratos onde somente estas receitas de transferências constitucionais estão explicitamente especificadas como garantias.
4. Garantidos com art. 155 a 159 (V): foram considerados os contratos cujas garantias e contragarantias estão vinculadas ao produto da arrecadação de que tratam os arts. 155 a 159 da Constituição Federal.

SECRETARIA DE ESTADO DE ECONOMIA
SECRETARIA EXECUTIVA DE FINANÇAS
SUBSECRETARIA DO TESOURO
UNIDADE DA DÍVIDA PÚBLICA

LIMITES DE ENDIVIDAMENTO DO GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL

(1) RECEITA CORRENTE LÍQUIDA (em R\$ milhões)		34.774				
(A) Parâmetros das Resoluções do Senado Federal nºs 40/01 e 43/01			(B) Valores Apurados para o DF		(C) Margem de Comprometimento (A-B)	
Descrição	Limite		Resultado obtido		Saldo do limite	
	Parâmetro em percentual	R\$ Milhões	Em %	Em R\$ Milhões	Em %	Em R\$ Milhões
(2) Limite de Dispêndio com Op. de Crédito ou Média do Comprometimento Anual (Art. 7º, Inciso II da Res. SF nº 43/2001)	11,5% da RCL média	4.121	6,44%	2.306	5,06%	1.815
(3) Limite do Fluxo das Op. de Crédito ou Montante Global de Operações de Crédito (Art. 7º, Inciso I da Res. SF nº 43/2001)	16% da RCL	5.564	0,03%	9	15,97%	5.555
(4) Limite das Garantias ou Saldo das Garantias (Art. 9º da Res. SF nº 43/2001)	22% da RCL	7.650	2,11%	729	19,89%	6.921
(5) Limite do Estoque das Op. de Crédito ou Estoque da Dívida Consolidada Líquida (Art.3º, Res. SF nº 40/2001)	200% ou 2 x RCL (2023)	69.548	19,0%	6.602	181,00%	62.946
(6) Regra de Ouro (exercício anterior) - O montante das Operações de Crédito não podem ultrapassar às Despesas de Capital (Art. 6º, § 1º, inciso I da Res. SF nº 43/2001)	100% da Despesa de Capital Realizada exercício anterior (2023)	2.342	27,33%	640	72,67%	1.702
	100% da Despesa de Capital Realizada exercício atual (2023)	1.126	0,80%	9	99,20%	1.117
(7) Regra de Ouro (exercício corrente) - O montante das Operações de Crédito não podem ultrapassar às Despesas de Capital (Art. 6º, § 1º, inciso II da Res. SF nº 43/2001)	100% da Despesa de Capital constante da LOA 2024 e alterações	3.613	22,00%	795	78,00%	2.818
(8) Limite do Estoque de Op. por ARO - Antecipação de Receita Orçamentária (Art. 10º da Res. SF nº 43/2001)	7% da RCL	2.434	-	-	7,00%	2.434

ELABORAÇÃO: UDIP/SUTES/SEFIN/SEPLAD

- 1 Receita Corrente Líquida R\$34.774 milhões, período de apuração: Janeiro a Abril de 2024.
- 2 O comprometimento anual com as amortizações, juros e demais encargos da dívida consolidada, será feito pela média anual, de todos os exercícios financeiros em que houver pagamentos previstos da operação pretendida até 31/12/2027, da relação entre o comprometimento previsto e a receita corrente líquida projetada ano a ano e não deverá exceder o limite máximo de 11,5% e limite prudencial de 10% da RCL (Art. 7º, inciso II, § 4º e § 5º da Res. 43/2001). Foi apurada a média anual de R\$2.306 milhões, comprometendo apenas 6,44% da RCL para um limite máximo de 11,5% com o Serviço Total da Dívida.
- 3 O montante global das operações de crédito realizados em um exercício não poderá ser superior a 16% da Receita Corrente Líquida - RCL (Inciso I do art.7º Res. 43/2001). Em 2023, foi utilizado 0,03% da RCL para um limite máximo de 16% com operações de crédito.
- 4 O saldo total das garantias concedidas não poderá exceder a 22% da RCL (art.9º, Res. 43/2001). Em 2023, com garantias concedidas foi utilizado 2,11% daquele limite, restando a margem de 19,89% da RCL.
- 5 A dívida consolidada líquida não excede o valor equivalente a 2 vezes a RCL (Art. 3º, Resolução 40/2001). Na apuração acima o Distrito Federal apresenta um estoque da dívida líquida de R\$6.602 milhões, que equivale a 19% do limite de duas vezes a RCL.
- 6 As operações de crédito anual não poderão exceder o montante anual das despesas de capital (Art. 6º, Inciso I, Resolução 43/2001). No exercício financeiro de 2024, as despesas de capital executadas foram de R\$2.342 milhões e R\$1.126 milhões respectivamente, enquanto as receitas de operações de crédito realizadas nos mesmos exercícios alcançaram R\$640 milhões e R\$9 milhões. O Distrito Federal tem cumprido o limite estabelecido na Resolução.
- 7 As operações de crédito anual não poderão exceder o montante anual das despesas de capital (Art. 6º, Inciso II, Resolução 43/2001). A Lei Orçamentária (com alterações) para o exercício de 2024 previu um total de R\$3.613 milhões para as despesas de capital, enquanto para as receitas de operação de crédito um total de R\$795 milhões, cumprindo assim o previsto na Resolução.
- 8 O Saldo Devedor das Operações de Crédito por antecipação de receita orçamentária não poderá exceder, no exercício em que estiver sendo apurado 7% da Receita Corrente Líquida. Até Abril de 2024, o Distrito Federal não contratou operação de crédito a título de Antecipação de Receita Orçamentária (Ar. 10º da Rec. 43/2001).
- 9 - O Distrito Federal não possui Dívida Pública Mobiliária.

Produto

Nome	BNDES Finem e produtos assemelhados: Financiamento a projetos de investimento
Objetivo	Este roteiro deve ser preenchido quando for solicitado o financiamento a determinado projeto, com início e fim determinados. Podem estar incluídos neste projeto a aquisição de máquinas e equipamentos novos com código FINAME, giro associado, entre outros itens intrínsecos à realização de um projeto.

Contato

Usuário Solicitante	Maria Dulce Catarcione de Castro
Razão social	GDF
CNPJ	00.394.601/0001-26
Telefone	(61) 3414-6272
Celular	(61) 9 9329-9668
Email	ducartacione@gmail.com

Contatos Adicionais

Não há informações

Clientes

Razão Social	CNPJ
GDF	00.394.601/0001-26

Conta Bancária

A ser aberta no momento posterior a contratação.

Caracterização do Cliente / Grupo Econômico

Anexo(s)	CARTA CONSULTA PAC_BNDES_BRT Norte_Sudoeste_versão 1.docx
----------	---

Projeto

Nome do projeto	Operação de Crédito BRT Eixo Norte e Sudoeste
CNAE do Projeto	49.21-3-01
Descrição CNAE	Transporte rodoviário coletivo de passageiros, com itinerário fixo, municipal
Investimento total do projeto	444.444.444,00
Financiamento pleiteado ao BNDES	400.000.000,00
Resumo do projeto	O projeto resume-se na construção de infraestrutura para viabilizar as atividades do BRT para os eixos Norte e Sudoeste.

Detalhamento

Anexo(s)	Mínuta Consulta_previa_BNDES_BRT-NORTE_SUDOSTE (4).docx
----------	---

Quadro de Usos e Fontes - QUF

Anexo(s)	Anexo(s) não informado(s).
----------	----------------------------

Geração de Empregos

Empregos Diretos		
Número de empregos antes	Número de empregos durante	Número de empregos depois
0	400	50
Empregos Indiretos		
Não possui ou não foram apresentadas as informações sobre empregos indiretos		
Comentários		
Data da apuração: 05/08/2024 - Fonte da informação: Departamento de Estradas e Rodagem - DER.		

Local de implantação do projeto

Dados sobre localização de implantação do projeto não informados.

Rateio por UF

Estado / Percentagem (%)
DF / 100

Garantias

Tipo	
Aval da União	
Detalhamento das garantias	
Garantias da União	
Anexo(s)	Anexo(s) não informado(s).

Econômico financeiro

Projeções Financeiras	Anexo(s) não informado(s).
------------------------------	----------------------------

Regularidade Socioambiental

Anexo(s)	Eixo Norte_LI nº 56-2023.pdf, Eixo sudoeste_Licença Prévia - LP.pdf
-----------------	---

QASP - Questionário de Avaliação Socioambiental do Projeto

Anexo(s)	Anexo(s) não informado(s).
-----------------	----------------------------

QSAC - Questionário de Avaliação da Gestão Socioambiental e Climática da Empresa do Ente Público

Anexo(s)	Anexo(s) não informado(s).
-----------------	----------------------------

Solicitações setoriais

Não há solicitações setoriais para meu projeto

Análise Jurídica

Análise jurídica - Cliente(s) e Interviente(s)	Anexo(s) não informado(s).
Análise Jurídica - Projeto	Anexo(s) não informado(s).
Documentos para contratação da operação	Anexo(s) não informado(s).

Outros documentos

Nenhum anexo informado.

I- DESCRIÇÃO DO PROJETO

ATENÇÃO

Para linhas PMAE, PMAT ou Segurança Pública, preencher **apenas** a partir da página .

Descrição e objetivo do projeto

- a) **Diagnóstico** – Apresentar a situação problema, incluindo seu contexto geral e problemas específicos que se busca enfrentar;

Introdução:

O Distrito Federal (DF) é uma das unidades federativas do Brasil situada na Região Centro-Oeste, onde está localizada a capital federal do Brasil, Brasília, que é também a sede de governo do DF. Atualmente, conta com 2,8 milhões de habitantes em uma área de 5,7 mil km², distribuídos em 35 regiões administrativas. Apesar de apresentar um IDH de 0,824, o DF é a 4ª unidade federativa mais desigual do país, com índice Gini¹ de 0,566 (PNAD, 2021). Dados preliminares do Censo 2022 do IBGE mostram que o DF abriga a maior favela brasileira, o Sol Nascente, que ultrapassou a Rocinha, no Rio de Janeiro, com 32.081 habitações. Enquanto o DF tem a maior renda domiciliar per capita do Brasil, algumas regiões administrativas sequer alcançam o valor de 1 salário mínimo, como Planaltina (R\$ 1.309); Sol Nascente e Pôr do Sol (R\$ 916); e a Estrutural (R\$ 695).

Em pesquisa nas cidades brasileiras, coordenada pelo Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), apresentada na publicação *Texto Para Discussão 2535 - DESIGUALDADES SOCIOESPACIAIS DE ACESSO A OPORTUNIDADES NAS CIDADES BRASILEIRAS – 2019*

(<http://www.ipea.gov.br/portal/publicacoes>), que visa compreender a condições de transporte e de desigualdades de acesso a oportunidades nas cidades brasileiras, os resultados revelam dois padrões gerais em todas as vinte cidades estudadas: 1- A concentração de atividades nas áreas urbanas centrais aliada à performance/conectividade das redes de transporte leva a áreas de alta acessibilidade próximas ao centro das cidades, em contraste com regiões de periferia marcadas por desertos de oportunidades; 2- A população branca e de alta renda tem em média mais acesso a oportunidades de trabalho, saúde e educação do que a população negra e pobre, independentemente do meio de transporte considerado.

Conclusivamente, nestas pesquisas as maiores desigualdades são registradas no espaço intraurbano de cada cidade: “Essa persistente desigualdade nas cidades brasileiras é causa e, ao mesmo tempo, reflexo da

¹ Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua de 2021. O Índice de Gini mede a desigualdade socioeconômica da população, quanto mais próximo de 1, menos igualdade

segregação espacial e de questões estruturais geradas pela desigual distribuição espacial do sistema de transporte, da infraestrutura e do desenvolvimento urbano.”

A desigualdade econômica no DF se reflete na distribuição geográfica da população desde a época do seu surgimento. Brasília foi uma cidade planejada e construída para ser a capital política e administrativa do Governo Federal. Seu planejamento, dentro do paradigma do modernismo da época, estabeleceu um padrão de ocupação disperso associado à expansão da rede rodoviária, priorizando o uso do automóvel. Concentrou investimentos e oportunidades no seu centro geográfico, enquanto as áreas periféricas se tornaram alternativa de moradia para uma parcela da população de mais baixa renda. O processo de crescimento urbano ocorreu principalmente nessas áreas, principalmente após o tombamento do Plano Piloto pela Unesco, limitando qualquer crescimento vegetativo.

Brasília tornou-se uma peculiar formação metropolitana, composta por um sistema urbano interligado, de caráter esparsos e polinucleado, dominado por um centro, o Plano Piloto, com diversos assentamentos periféricos, as cidades-satélites, que se desenvolveram de maneira menos controlada e receberam muito menos recursos em infraestrutura urbana. A consequência deste processo é o surgimento de cidades dormitórios adensados, com população de baixa renda que se desloca diariamente para o Plano Piloto para acessar empregos², hospitais, escolas, universidades, centros de negócios, compras, lazer, serviços especializados, dentre outros. A falta de cobertura de uma rede de transporte eficiente, contudo, dificulta sua inserção no mercado de trabalho e aumentando o círculo vicioso de pobreza.

A característica das viagens pendulares e a alta dependência do transporte individual motorizado só se intensificou ao longo dos anos. Na última década, a taxa de crescimento da frota de veículos foi 10 vezes superior à taxa de crescimento da população, totalizando 2 milhões de automóveis e uma população de 2,8 milhões de habitantes. O índice de motorização passou de 47,2 automóveis por 100 habitantes em 2010 para 71,7 em 2022, mais que o dobro da média do país, que é de 31,5 automóveis por 100 habitantes. Esse aumento vem resultando em congestionamento e acesso reduzido a empregos, um alto número de acidentes de trânsito e mortes, além do aumento da poluição e das emissões de gases de efeito estufa (GEE).

De acordo com o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (PDTU/DF), cerca de 52% das viagens no DF são realizadas por automóvel e moto, enquanto que em cidades como São Paulo esse número é em torno de 30% (Pesquisa O.D. 2017, Metrô de São Paulo). O Metrô do DF transporta apenas 2% das viagens motorizadas, enquanto que ônibus e micro-ônibus são responsáveis por 40% dos deslocamentos. Esses dados demonstram a necessidade urgente de fortes investimentos na melhoria do sistema de transporte coletivo, tornando-o mais eficiente e atrativo para os usuários e revertendo a tendência de migração para o transporte individual. Isso é fundamental para a melhoria da qualidade de vida da população, redução das externalidades negativas do transporte e desenvolvimento econômico da região.

² O Plano Piloto representa 47,72% dos postos de trabalho existentes no Distrito Federal, constituindo-se na maior região empregadora da capital. (Fonte: Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios do Distrito Federal – PDAD-2011).

Contextualização:

A implantação do corredor exclusivo BRT Norte está prevista no PDTU e no PPA do Governo do Distrito Federal - GDF, e para sua realização, duas contratações se fizeram necessárias:

- a) Obras Rodoviárias e Cíveis;
- b) Supervisão e apoio à Fiscalização.

O empreendimento faz parte do Objetivo Estratégico do Distrito Federal, no Eixo Mobilidade, constante à fl. 148 do Plano Estratégico 2019-2060, que visa desenvolver infraestrutura de qualidade, confiável, sustentável e resiliente, incluindo infraestrutura regional e transfronteiriça, para apoiar o desenvolvimento econômico e o bem-estar humano, com foco no acesso equitativo e a preços acessíveis para todos. Tem como meta sua implantação até 2030.

Quanto aos problemas específicos, listamos:

- Polo gerador de tráfego de veículos de transporte individual;
- Não atendimento à população local;
- Maior emissão de gases poluentes;
- Baixa integração intermodal.

b) **Objetivo(s)** do Projeto

Solução proposta

Com o objetivo de melhorar urgentemente a mobilidade da população de baixa renda, o Governo do Distrito Federal tem se empenhado em projetos de sistemas de transporte em massa, como o *Bus Rapid Transit* (BRT). O modelo de BRT expresso, semelhante ao adotado no Eixo Sul do DF, oferece serviços de transporte de alta qualidade, reduzindo o tempo de deslocamento das viagens e atendendo às necessidades da população a um custo acessível. Esse sistema é caracterizado pela sua implementação econômica e flexível, proporcionando serviços de transporte comparáveis aos oferecidos pelos metrô ou trens leves, mas com um custo de desenvolvimento e operação até 75 vezes menor. Além disso, devido à maior eficiência e velocidade operacional, os BRTs podem reduzir as emissões totais de um serviço regular de ônibus em até 20%.

O modelo de BRT oferece faixas exclusivas e estações de pré-pagamento para o embarque e desembarque de passageiros de maneira mais eficiente, garantindo um transporte de alta capacidade com maior velocidade média.

O projeto completo inclui a implantação de 35,26 km de corredores exclusivos de ônibus, 22 estações e quatro terminais que contarão com integração tarifária através do Sistema de Bilhetagem Eletrônica, permitindo ao usuário realizar até dois transbordos, um subsequente ao outro, no intervalo máximo de até três horas. Cerca de 86 linhas que atendem a Planaltina, Sobradinho I e II, Varjão, Arapoanga e Fercal serão desativadas, dando lugar a um sistema tronco-alimentado com linhas troncais (Expressas e Paradoras) e linhas alimentadoras. As linhas troncais expressas serão operadas por ônibus articulados de piso baixo,

enquanto as linhas paradoras serão operadas com ônibus convencionais. O projeto também prevê melhorias na acessibilidade, incluindo a implantação de ciclovias e melhorias nas calçadas para facilitar o acesso às estações e terminais, além de bicicletários para permitir a integração entre os modos de transporte.

Tendo em vista o alto valor de investimento e a margem fiscal do GDF, optou-se em fazer por etapas a implantação do BRT Expresso DF Eixo Norte, sendo que cada etapa terá funcionalidade, conforme exigido no programa de financiamento do BNDES.

Nesta primeira Etapa de implantação, temos duas situações distintas: A primeira está prevista a execução completa do pavimento em concreto do corredor do BRT com toda a infraestrutura rodoviária e as obras civis (estações) do Sub trecho 07 – 3,4 km, que inicia no Balão do Torto até o TAN; A segunda contempla três estações com passarelas do Sub trecho 06, incluindo sinalização viária de algumas faixas existentes da rodovia para uso exclusivo do BRT, do balão do Colorado até o Balão do Torto – 5,2 km.

c) Execução da infraestrutura

1. Implantação de corredor exclusivo em pavimento de concreto, sistema de drenagem pluvial, OAEs e sinalização do Balão do Torto ao TAN - 3,4 km.

A implantação do trecho do corredor de ônibus entre o Balão do Torto até o TAN faz parte do projeto existente no DER-DF do sistema de transporte coletivo de passageiros entre as cidades de Planaltina, Sobradinho e Brasília - Corredor Eixo Norte (BRT) desenvolvido de acordo com as diretrizes do Plano Diretor de Transporte Urbano – PDTU, conforme Lei Nº 4.566, de 04 de maio de 2011.

Esta etapa de implantação do corredor possui uma extensão total de 3,4 km de faixa exclusiva em pavimento de concreto, incluindo 4 OAEs que garantem os retornos da rodovia sem interrupção do corredor de ônibus (interseção em desnível). Também, será implantado todo o sistema de drenagem, que permitirá a captação e condução das águas que se precipitam sobre a área do corredor e que possam comprometer as condições da plataforma e a operacionalização do sistema, encaminhando-as para um local de deságue seguro, conforme o projeto existente. Por fim, para complementar a infraestrutura, serão executadas a sinalização viária horizontal, vertical, painéis de mensagens variáveis (PMV), e semafóricas, sendo estas últimas consideradas para operação comandada remotamente pelo CCO.

o Implantação de três estações e sinalização de uma das faixas existentes da rodovia para uso exclusivo do BRT do Balão do Colorado ao Balão do Torto – 5,2 km.

A implantação do trecho do corredor de ônibus entre o Balão do Colorado até o Balão do Torto faz parte do projeto existente no DER-DF do sistema de transporte coletivo de passageiros entre as cidades de Planaltina, Sobradinho e Brasília - Corredor Eixo Norte (BRT) desenvolvido de acordo com as diretrizes do Plano Diretor de Transporte Urbano – PDTU, conforme Lei Nº 4.566, de 04 de maio de 2011.

Esta etapa de implantação do corredor possui uma extensão total de 5,2 km de faixa exclusiva em pavimento de asfáltico existente. Serão executadas a sinalização viária horizontal, vertical, painéis de mensagens variáveis (PMV).

- o **Implantação de Estações (4 estações ao longo do trecho entre Balão do Colorado e o TAN)**

Nesta etapa, serão executadas 4 estações, uma localizada no Sub trecho 07 (Parque Capital Digital) e três no Sub trecho 06 (Taquari, Colorado e Concessionárias). As estações estarão equipadas com faixas para ultrapassagem e manobras de entrada e saída, além de oferecerem facilidades para embarque, desembarque e espera de ônibus articulados em ambos os sentidos.

Com o objetivo de melhorar a eficiência operacional dos serviços de transporte e as operações de trânsito, bem como proporcionar maior conforto e segurança aos usuários do Sistema de Transporte Público Coletivo - STPC/DF, essas estações incluem toda a infraestrutura necessária para o Sistema ITS.

Os acessos às estações ao longo da Rodovia DF-020 serão realizados por meio de passarelas.

- **Execução da Acessibilidade**

- o **Implantação de Passarelas (4 unidades)**

Em cada estação será implantada passarela em estrutura mista (concreto e aço), seguindo o padrão das passarelas já existentes do sistema BRT do Distrito Federal. As passarelas estão de acordo com as Normas Técnicas Brasileiras de acessibilidade (NBR 9050)

- o **Implantação de Baias de ônibus (8 unidades)**

Em cada estação será implantada dois abrigos de ônibus, totalizando 8 baias de ônibus que servirão de integração ao sistema de transporte, com estrutura estimulando novos usos e harmonizando o ambiente na área de influência, com aplicação de mobiliário urbano e paisagismo dando identidade ao equipamento público como parte integrante do sistema de transporte. O pavimento das baias será em concreto.

- o **Implantação de calçadas (16,0 km conectando as áreas urbanas)**

Com o objetivo de dar acessibilidade aos usuários, serão implantadas aproximadamente 2km de calçada entre a área urbana e cada estação, englobando os abrigos de ônibus e acesso às passarelas, totalizando 16 km de calçadas. As calçadas serão executadas em concreto 20 Mpa, espessura 7 cm, com armação em tela soldada e terão piso tátil direcional e de alerta em ladrilho hidráulico 25x25 cm, atendendo as Normas Técnicas Brasileiras de acessibilidade (NBR 9050).

- **Gestão do Programa**

- o **Supervisão técnica e ambiental**

Devido à grande complexidade na execução da obra principal que compõe este Programa, torna-se necessária a contratação de 1 (uma) empresa especializada para a supervisão das obras a serem executadas.

Os serviços de supervisão das obras serão financiados com recursos do BNDES. A empresa contará com o apoio do Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal. Compreenderão trabalhos de apoio ao acompanhamento da qualidade dos serviços, fidelidade no seguimento das soluções de projeto, aplicação de materiais e uso dos métodos construtivos, perfazendo assim um perfil altamente técnico aos trabalhos.

Também deverão ser acompanhadas a acuidade dos trabalhos de sondagem, a escavação e o uso compatível com os materiais e equipamentos, além do monitoramento dos impactos ambientais e suas respectivas medidas mitigadoras, de controle e redução dos riscos ambientais decorrentes da implantação e operação das obras do Programa.

Os serviços de supervisão, fiscalização e acompanhamento de obras contemplam as seguintes atividades básicas de campo:

- a) Controle da qualidade técnica dos serviços contratados;
- b) Acompanhamento do atendimento dos serviços contratados às especificações dos projetos;
- c) Verificações técnicas, ambientais e administrativas, relacionadas às atividades do canteiro de obras e das frentes de serviços;
- d) Verificação do cumprimento, no âmbito dos contratos dos requisitos de funcionalidade técnica requeridos em projeto;
- e) Verificação do cumprimento, no âmbito dos contratos de obras, da legislação trabalhista, de segurança do trabalho e meio ambiente;
- f) Controle dos faturamentos da obra, verificando os quantitativos efetivamente medidos;
- g) Acompanhamento da evolução física e financeira dos contratos;

Os serviços de supervisão, fiscalização e acompanhamento de obras contemplam as seguintes atividades básicas de campo:

- a) Controle da qualidade técnica dos serviços contratados;
 - b) Acompanhamento do atendimento dos serviços contratados às especificações dos projetos;
 - c) Verificações técnicas, ambientais e administrativas, relacionadas às atividades do canteiro de obras e das frentes de serviços;
 - d) Verificação do cumprimento, no âmbito dos contratos dos requisitos de funcionalidade técnica requeridos em projeto;
 - e) Verificação do cumprimento, no âmbito dos contratos de obras, da legislação trabalhista, de segurança do trabalho e meio ambiente;
 - f) Controle dos faturamentos da obra, verificando os quantitativos efetivamente medidos;
 - g) Acompanhamento da evolução física e financeira dos contratos;
 - h) Acompanhamento por meio de relatórios mensais que reflitam indicadores de custo, desempenho e avanço físico dos empreendimentos, apontando os caminhos críticos e as alternativas de solução para os problemas decorrentes da execução contratual;
 - i) Acompanhamento e monitoramento das condicionantes ambientais indicadas na licença ambiental de instalação;
 - j) Elaboração e apresentação, após a conclusão de cada etapa de obra, o projeto "como construído", de maneira que representem a última versão emitida do projeto e que sejam condizentes com a real implantação da obra.
- Local dos investimentos previstos e critério de escolha da locação (quando aplicável);

Tem início no Balão do Colorado até o Terminal Asa Norte – TAN, localizado no Noroeste.

- Como foram obtidos os orçamentos do projeto;

Para a elaboração do orçamento foram considerados os quantitativos das planilhas de serviços e quantitativos (PSQ) e o orçamento estimativo do projeto existente do BRT Norte, elaborado entre os anos de 2012 à 2019, aplicando as devidas correções monetárias para a data base de junho/2024.

Para a formação dos preços, foram preferencialmente adotadas, como bases referenciais, as tabelas públicas do SINAPI - Sistema Nacional de Pesquisa de Custos e Índices da Construção Civil para serviços referentes à construção civil e SICRO para serviços de infraestrutura. Adotaram-se ainda preços de cotações obtidas por meio de consulta ao mercado fornecedor.

- Valor do empreendimento: R\$ 222.222.222,00

OBJETO PARA O QUAL SE BUSCA FINANCIAMENTO: BRT NORTE SUB TRECHO 07 COMPLETO BRT NORTE SUB TRECHO 06 PARCIAL	
BRT NORTE SUB TRECHO 07 COMPLETO BRT NORTE SUB TRECHO 06 PARCIAL	Valor estimado necessário (Em R\$ 1,00)
	222.222.222,00
Sendo	
Financiamento BNDES	200.000.000,00
Contrapartida financeira GDF (Fonte 100) *	22.222.222,00

*Tendo em vista que não há regulamentação do novo PAC, quanto a contrapartida, conforme orientação da SUCAP, foi estabelecido o percentual estimativo de 10%, que é o praticado pelo agente financeiro – BNDES para a linha de financiamento. Esclarece-se ainda que a contrapartida financeira já tem previsão na LOA 2024, conforme documentação enviada anteriormente a SUCAP.

- Situação ambiental – Apresentar contexto ambiental local (área de preservação / pontos sensíveis) e a situação do licenciamento;

Projeto	Documento (Licença, Outorga, Declaração de Dispensa, autorização, etc)	Número	Órgão Emissor	Data da Emissão	Data de Validade	Publicação DOE	Publicação Jornal e/ou meio eletrônico
BRT Norte	LI 56/2023	56/2023	IBRAM	27/11/2023	27/11/2029	08/12/2023	08/12/2023
BRT e	OUTORGA	336/2023	ADASA	13/12/2023	15/12/2026	15/12/2023	-

O DER-DF já elaborou o Estudo de Impacto Ambiental (EIA) e o Relatório de Impacto Ambiental (RIMA) e possui alicença ambiental de instalação – LI.

Os empreendimentos identificados preliminarmente são de baixo impacto, a saber:

- Sobre o meio físico

- Degradação e alteração da paisagem por uso de áreas de empréstimo, bota- fora, jazidas e resíduos sólidos;
- Impermeabilização da camada superficial do solo
- Movimentação de terra
- Supressão da vegetação
- Acúmulo e Produção Resíduos
- Aumento de escoamento superficial e assoreamento de corpos hídricos
- Desenvolvimento e ampliação de processos erosivos
- Produção de ruídos e poeira

- Sobre o meio biótico

- Atropelamento e afugentamento da fauna silvestre e exótica;
- Supressão de Vegetação

- Sobre o meio socioeconômico

- Geração de empregos diretos e indiretos
- Interrupção eventual do tráfego para execução de obras
- Valorização imobiliária dos imóveis e glebas lindeiras ao empreendimento
- Geração de Expectativa na população
- Diminuição no acidente de trânsito
- Melhoria do escoamento do transporte coletivo
- Transporte de Material para Construção do empreendimento

As ações mitigadoras, preventivas e corretivas relacionadas aos riscos e impactos são apresentadas nos programas ambientais do PBA- Plano Básico Ambiental aprovado pelo IBRAM, a saber:

- 1- Controle e Monitoramento de Processos Erosivos e Assoreamento
- 2 - Controle e Monitoramento de Estabilização de Taludes
- 3 - Controle e Monitoramento de Emissão de Ruídos
- 4 - Controle e Monitoramento de Emissão Atmosférica
- 5 - Controle e Monitoramento de Supressão de Vegetação
- 6 - Controle e Monitoramento de Intervenção em APP
- 7 - Controle e Monitoramento de Intervenção em Unidade de Conservação
- 8 - Controle e Monitoramento de Proteção a Fauna
- 9 - Controle e Monitoramento de Desvio e Interrupção de Tráfego
- 10 - Controle e Monitoramento de Qualidade dos Corpos Hídricos
- 11 - Controle e Monitoramento de Gerenciamento de Resíduos
- 12 - Controle e Monitoramento de Gerenciamento de Efluentes Líquidos
- 13 - Controle e Monitoramento de Sinalização Viária
- 14 - Controle e Monitoramento de Saúde e Segurança do Trabalho
- 15 - Controle e Monitoramento

- Situação fundiária² – Caso ação envolva imóveis, informar situação fundiária, desapropriações previstas e seu status (caso existam); As obras de implantação do corredor serão nas faixas de domínio da Rodovia BR-020, que possui o Convênio de Delegação N° 873/2014-00, entre o DNIT e o DER-DF (documento em anexo) e o Terminal Asa Norte será no lote da SEMOB, já destinado para o terminal. Portanto, as ações previstas na presente iniciativa independem de desapropriações.

As obras para o BRT e acessos e ciclovias em sua íntegra, incluindo os desvios de obra, serão realizadas em vias estaduais com faixas de domínio bem estabelecidas. Qualquer ocupação dentro da faixa de domínio é uma autorização ou termo de permissão de uso não qualificada de natureza precária, regulamentada pela LEI N° 5795, 27 DE DEZEMBRO DE 2006, e DECRETO N° 27.365, DE 1° DE NOVEMBRO DE 2006, podendo ser retirada

a qualquer momento sem indenização pelo DER-DF. Caso o Projeto eventualmente inclua alguma obra de duplicação ou alargamento que ultrapasse os limites da faixa de domínio da BR-020, o procedimento de Declaração de Utilidade Pública e indenização dos proprietários afetados será priorizada pela administração do estado, e deverá seguir princípios e critérios estipulados pelos Padrões Ambientais e Sociais do BIRD.

Nos estudos realizados não foram identificadas interferências em populações indígenas, quilombolas e outras, decorrentes da implementação do projeto.

No projeto executivo foram identificadas interferências com redes de água, esgoto, distribuição de energia elétrica e postes de iluminação pública. Todas as interferências foram devidamente tratadas e contempladas no cronograma e orçamento da obra, de forma a não inviabilizar a obra.

- Caso seja prevista aquisição de máquinas e equipamentos, informar se os mesmos são nacionais e credenciados no BNDES;

Não está prevista a aquisição de máquinas para uso no período da obra.

- Situação atual e prazos para elaboração de termos de referência, publicação de editais e contratações;

O Estudo Técnico Preliminar e o Projeto Básico para atendimento à Lei 14.133, está em fase de elaboração, com previsão de finalização para novembro de 2024.

e) Relacionamento com instrumentos de planejamento e demais iniciativas

- Indicar alinhamento e dotação no PPA e LOA Plano plurianual do distrito federal PPA 2024-2027
Relatório do PPA 2024-2027

Objetivo

O objetivo geral do projeto é melhorar o serviço de transporte público e a mobilidade da população de baixa renda ao longo do corredor de ônibus na região norte do Distrito Federal.

Caracterização

O objetivo em epígrafe, sob responsabilidade do Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal (DER-DF), abarca quatro elementos, os quais estão diretamente ligados à atividade metroviária, vejamos:

1. Reduzir os tempos de viagem, através da implantação de corredores exclusivos de ônibus, melhoria de tempos de parada e eliminação de gargalos operacionais
2. Promover a melhoria na acessibilidade e circulação com conforto e segurança aos usuários de transporte público.
3. Reduzir o número de acidentes no trânsito urbano na área de influência do projeto proposto;
4. Melhorar as condições de espera e a operação dos pontos de embarque e desembarque de passageiros com implantação de estações e terminais;
5. Reduzir a emissão de gases de efeito estufa e poluentes locais pelo aumento de velocidade operacional dos ônibus e redução do número de ônibus e viagens, consequência da tronco-alimentação

METAS 2024 - 2027

- Apontar outras iniciativas com potencial sinergia / interface com projeto

Iniciativa	Area de Concentração / Objetivos	Possível Sinergia?
Modernização do Sistema de Informação e Controle	Modernizar o atual Sistema de Informação Visual e Controle Operacional da SEMOB, com a implantação de Centro de Controle Operacional – CCO, integrando os sistemas BRTs do DF.	Sim
Aquisição de frota de ônibus com abertura das portas para os dois lados	Flexibiliza a utilização da frota como alimentadores e/ou BRT, melhorando a eficiência do transporte público.	Sim
PPA 2024-2027 OBJETIVO O329 - Ampliação do acesso e da atratividade do Transporte Público Coletivo	Tornar o transporte público coletivo mais atrativo, ampliando a integrando os diferentes modos de transportes, com oferta de novos serviços, de regularidade, confiabilidade e pleno acesso dos usuários do bilhete único.	Sim

LOA

Conforme detalhamento abaixo há previsão de recursos orçamentários na LOA 2024.

Unidade Orçamentária: 26205 - DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM

Exercício: 2024

Mês de Referência: 7 - Julho

Tipo de Programa: Todos

R\$ 1,00

Programa de Trabalho: Todos

Natur.	Fonte	ID	Lei	Alteração	Contingenciado	Cota	Bloqueado	Despesa Autorizada	Empenhado	Disponível	Liquidado
Esfera	1	FISCAL			Programa Trabalho	26.453.6216.3126.0003		(*) IMPLANTAÇÃO DO CORREDOR DE TRANSPORTE COLETIVO DO EIXO NORTE-EIXO NORTE-DISTRITO FEDERAL			
449051	135	0	100.000.000,00	-2.000.000,00	98.000.000,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
449051	335	0	0,00	141.110.000,00	0,00	0,00	0,00	141.110.000,00	0,00	141.110.000,00	0,00
SUBTOTAL			100.000.000,00	139.110.000,00	98.000.000,00	0,00	0,00	141.110.000,00	0,00	141.110.000,00	0,00

f) Avaliação de impactos do projeto.

Atualmente, o conjunto de linhas que atualmente atendem as Regiões Administrativas diretamente beneficiadas são as de Planaltina, Sobradinho I e II, Varjão, Arapoanga e Fercal realiza diariamente 627 viagens em dias úteis, 341 aos sábados e 185 aos domingos. As linhas de ônibus transportam 1,8 milhões de passageiros por mês.

Atualmente, o conjunto de linhas que atualmente atendem as Regiões Administrativas diretamente beneficiadas são as de Planaltina, Sobradinho I e II, Varjão, Arapoanga e Fercal realiza diariamente 627 viagens em dias úteis, 341 aos sábados e 185 aos domingos. As linhas de ônibus transportam 1,8 milhões de passageiros por mês.

No PDAD de 2021, a população dessas Regiões Administrativas são de 404.934 hab.. Quanto às características da população, observa-se uma semelhança entre as regiões, com exceção de Sobradinho que apresenta os melhores índices, se aproximando da média do DF, a saber:

- **População em idade ativa (PIA) e economicamente ativa:** DF – 58,90%; Sobradinho – 55,70%; Demais regiões – 62,36%.
- **Remuneração do trabalho principal:** DF – R\$ 3.801,00; Sobradinho – R\$ 3.638,34; Demais regiões – R\$ 1.984,52.
- **Renda Domiciliar:** DF – R\$ 6.938,40; Sobradinho – R\$ 6.010,80; Demais regiões – R\$ 2.857,26.
- **Renda per capita:** DF – R\$ 3.002,00; Sobradinho – R\$ 2.619,00; Demais regiões – R\$ 1.172,12.
- **IDH:** DF – 0,824; Sobradinho – 0,775; Demais regiões – 0,720%.
- **População que estudam:** DF – 51%; Sobradinho – 49%; Demais regiões – 63%.
- **Habitantes por automóvel:** DF – 3,73; Sobradinho – 2,80; Demais regiões – 5,80.

Aproximadamente 36 mil usuários se deslocam diariamente por ônibus nesse eixo, que poderá reduzir até 35 minutos na viagem de Planaltina até o Plano Piloto.

Além disso, toda a população do DF será beneficiada pelos benefícios indiretos do projeto, como redução de emissões, acidentes, congestionamento, ruído, dentre outros, totalizando 2,8 milhões de beneficiários indiretos.

Avaliação				
Indicador	Situação Atual		Meta	
	Valor	Ano	Valor	Ano
Tempo de viagem	1h 24min	2024	47min	2029
Redução de emissão de gases de efeito estufa e poluentes	-	2024	20%	2029
Acréscimo de Passageiros/dia	-	2024	9 mil passageiros/dia	2029

Índice de Gini de Planaltina ano 2022. Pesquisa Nacional por Amostra de Domicílios Contínua de 2021. O Índice de Gini mede a desigualdade socioeconômica da população, quanto mais próximo de 1, menos igualdade.	0,45	2022	0,43	2029
Índice de bem-estar urbano (IBEU) Planaltina ano 2022. Índice composto por cinco dimensões que abordam aspectos da mobilidade, das condições ambientais e habitacionais, da infraestrutura e dos serviços coletivos. Publicação do IBEU- DF 2022 elaborado pelo IPEDF.	0,65	2022	0,72	2029

VII - Aderência ao Programa BNDES INVESTIMENTOS DE IMPACTO

Conforme já citado no diagnóstico, a desigualdade econômica no DF se reflete na distribuição geográfica da população desde a época do seu surgimento, priorizando o uso do automóvel. Concentrou investimentos e oportunidades no Plano Piloto, enquanto que as áreas periféricas se tornaram alternativa de moradia (cidades dormitórias) para uma parcela da população de mais baixa renda e a falta de cobertura de uma rede de transporte eficiente, contudo, dificulta a sua inserção no mercado de trabalho e aumentando o círculo vicioso de pobreza.

Aliado à desigualdade social, a tendência de crescimento da frota de veículo individuais, já demonstrada anteriormente, resulta em congestionamento e acesso reduzido a empregos, um alto número de acidentes de trânsito e mortes, além do aumento da poluição e das emissões de gases de efeito estufa.

Com 52% das viagens no DF realizadas por automóvel e 40% dos deslocamentos por ônibus/micro-ônibus, demonstram a necessidade urgente de fortes investimentos na melhoria do sistema de transporte coletivo. Isso é fundamental para a melhoria da qualidade de vida da população, redução das externalidades negativas do transporte e desenvolvimento econômico da região.

Com a implantação do Corredor de Transporte BRT Eixo Norte, aproximadamente 36 mil usuários que se deslocam diariamente por ônibus nesse eixo serão diretamente beneficiados por um serviço mais eficiente, que poderá reduzir até 35 minutos na viagem de Planaltina até o Plano Piloto. Atualmente, 239 veículos operam essas linhas, realizando uma média de 627 viagens em dias úteis e transportando 1,8 milhões de passageiros por mês.

Além disso, o projeto gera outros benefícios indiretos que impactam toda a população, incluindo:

- i. Aumento do acesso a oportunidades de emprego e serviços e aumento da produtividade devido às melhorias na mobilidade urbana;
- ii. Redução das emissões de gases de efeito estufa e poluentes locais devido ao aumento da velocidade operacional dos ônibus e à redução do número de ônibus e viagens, como resultado da tronco-alimentação;
- iii. Melhoria na saúde da população, tanto pela redução de doenças respiratórias devido à melhoria da qualidade do ar; quanto pela redução de doenças cardiovasculares e obesidade promovidas pela mobilidade ativa (deslocamento a pé ou de bicicleta), diminuindo o sedentarismo;
- iv. Redução do número de acidentes no trânsito urbano, graças a travessias seguras e sinalização adequada;
- v. Redução dos congestionamentos e da poluição sonora, por meio da potencial migração modal de usuários do transporte individual motorizado (automóveis e motocicletas) para o transporte público.

Aderência ao programa do BNDES:

a) **Projetos voltados para adaptação e/ou mitigação das mudanças climáticas:** projetos destinados à diminuição da vulnerabilidade socioambiental e climática da população; ao ordenamento da ocupação do solo urbano e rural; e à conservação e proteção da vegetação nativa, dos recursos hídricos e da vida humana. Os projetos devem contemplar grupos de pessoas ou regiões com alto risco hidrológico, de movimento de massa e/ou de estresse hídrico, por meio de investimentos em:

(a.2) Ampliação, adaptação e modernização da infraestrutura e dos serviços públicos para aumento da resiliência das cidades e para desenvolvimento de processos sustentáveis de urbanização.

DER-DF

a) **Geração de Empregos:** apresentar o número de empregos diretos e indiretos gerados antes, durante e depois da implantação do projeto.

Empregos Diretos			Empregos Indiretos ³
Antes ⁴	Durante ⁵	Depois ⁶	
0	400	50	150

BRT SUDOESTE

Valor a ser financiado: R\$ 222.222.222,00

OBJETO PARA O QUAL SE BUSCA FINANCIAMENTO: BRT SUDOESTE

**BRT NORTE SUB TRECHO 07 COMPLETO
BRT NORTE
SUB TRECHO 06 PARCIAL**

Valor estimado
necessário
(Em R\$ 1,00)

222.222.222,00

Sendo

Financiamento BNDES

200.000.000,00

Contrapartida financeira GDF (Fonte 100) *

22.222.222,00

Objeto

A implantação do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros entre Recanto das Emas, Riacho Fundo I e II, Samambaia, Taguatinga, Núcleo Bandeirante e Plano Piloto – Corredor Eixo Sudoeste (BRT - SW).

Justificativa

A implantação do BRT no Eixo Sudoeste garantirá o melhor funcionamento, de vias rodovias e do sistema de transporte público, e atendimento à população das regiões administrativas do Recanto das Emas RA XV, Riacho Fundo I e II RA XVII e XXI, Samambaia RA XII, Taguatinga RA III, Núcleo Bandeirante RA VIII. Os eixos viários componentes da área abrangida, atendem a uma parcela significativa da população que se desloca diariamente para seus empregos ou para utilização de serviços e equipamentos públicos localizados no Plano Piloto e adjacências.

O projeto visa adequar e ampliar vias e rodovias de grande tráfego e interesse como: Estrada Parque Núcleo Bandeirante – EPNB (DF 075), a BR 060 e a Estrada Parque Contorno – EPCT (DF 001). Essas rodovias podem ser consideradas integrantes relevantes do sistema viário regional do Distrito Federal por possuírem razoável disponibilidade de espaço para circular e apresentarem altas demandas de tráfego e transporte privado e coletivo, principalmente nas horas de pico, devido aos movimentos pendulares em direção ao Plano Piloto, pela manhã e, no período da tarde, em direção às RAs.

Anexos (relatório descritivo do projeto)

O relatório de projeto do Corredor BRT Sudoeste descreve as características geométricas, não apenas do BRT, mas também dos elementos que permitem a sua operação em conjunto com a circulação do transporte individual, a adequação e ampliação de vias e rodovias.

Prazo previsto de Execução do Empreendimento

12 meses

Local do Empreendimento (arquivo kmz enviado)

Área de influência das regiões administrativas do Recanto das Emas RA XV, Riacho Fundo I e II RA XVII e XXI, Samambaia RA XII, Taguatinga RA III, Núcleo Bandeirante RA VIII.

Possui projeto funcional? (enviado em anexo)

Sim

A proposta beneficia os passageiros de transporte público coletivo?

Sim

Possui parâmetros de redução do tempo de viagem e redução de emissões de poluentes locais e CO2?

Sim

A proposta atende regiões periféricas e com população de baixa renda?

Sim

A proposta beneficia deslocamentos metropolitanos?

Sim

Existe projeto? (o projeto geométrico está em anexo como descritivo da obra)

Sim

Descrever para quais metas/etapas se refere o projeto existente

O projeto de implantação do BRT SW se refere aos trechos 1, 2 e 3 em sua plenitude. Com adequação e ampliação de vias e rodovias, bem como a execução de estações, passarelas e urbanismo acessível como calçadas e ciclovia.

Situação do licenciamento ambiental

Aprovado junto ao IBRAM, verificar com a DIMAM/SUTEC.

Descrever a situação fundiária da área objeto da intervenção e informar sobre o quantitativo de desapropriações e/ou remoção de famílias (segue em anexo o projeto de desapropriação)

Não há necessidade de remoção de famílias, haja vista se tratar de empreendimento em área de rodovia com faixa de domínio sob jurisdição de ente público DER/DF. Porém, há algumas áreas de interferência de lotes com a faixa deservidão das rodovias.

Quilometragem de vias para transporte público coletivo a ser implantada

16,2 km

Número de terminais e estações a serem implantadas

18

Extensão total de ciclovias e ciclofaixas presentes na proposta

35,0 km

Extensão total de calçadas a serem implementadas

35,0 km

Descrição detalhada da concepção da proposta

O projeto de implantação do BRT SW abrange a adequação e ampliação de vias e rodovias, aumentando a capacidade de tráfego e melhoria da segurança no trânsito. Abrange também a execução de faixa exclusiva de transporte coletivo no canteiro central das rodovias, com tráfego livre e segregado. Inclui a implantação de ciclovia e calçada nas áreas laterais às rodovias, beneficiando o trânsito de ciclistas e pedestres de forma segura. Abrange a implantação de 18 passarelas, uma para cada localização de estação, garantindo a travessia rápida e segura dos usuários e pedestres locais. E inclui também a execução de 17 OAE's para tratar os pontos de conflito e interseções nas vias e rodovias, garantindo maior fluidez e reduzindo os congestionamentos.

Benefícios a serem alcançados após a conclusão do empreendimento

O benefício primário será garantir um corredor exclusivo de trânsito de veículos de transporte público coletivo, reduzindo o tempo de viagem dos usuários e emissões de gases veiculares. Ademais, serão implementadas adequações viárias e de acessibilidade para reduzir os congestionamentos e emissões provenientes dos

veículos particulares, bem como fomentar o trânsito seguro de ciclistas e pedestres com intuito de redução do uso do veículo particular, principalmente para o deslocamento local.

Descrever como será a operação e a manutenção do sistema proposto

O BRT SW será mantido e operado dentro dos parâmetros usuais dos sistemas de transporte coletivo público, e de manutenção estrutural de vias públicas.

A plena funcionalidade do empreendimento depende de outra obra?

Não

Esta obra complementa empreendimento ou projeto anterior apoiado pelo Governo Federal?

Não



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
INSTITUTO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS HÍDRICOS DO DISTRITO FEDERAL



Presidência

Licença de Instalação - LI SEI-GDF n.º 56/2023 - IBRAM/PRESI

Processo n.º: 00391-00004208/2019-23

Documento Técnico n.º: Parecer Técnico n.º 713/2023 - IBRAM/PRESI/SULAM/DILAM-III

Interessado: DEPARTAMENTO DE ESTRADAS DE RODAGEM DO DISTRITO FEDERAL - DER-DF

CPF ou CNPJ: 00.070.531/0001-03

CNAE: Não se aplica

Endereço: Entre as cidades do Plano Piloto, Sobradinho e Planaltina (Rodovias DF-002, DF-003, BR-020, DF-150, DF-420 e DF-128, além de vias urbanas em Planaltina e Mestre D'Armas, e Sobradinho I e II).

Coordenadas Geográficas: Empreendimento linear: Marcador 1: Antiga Rodoferroviária de Brasília - Longitude: 184905.00 m E e Latitude: 8253673.00 m S

Marcador 2: Rodoviária de Planaltina - Longitude: 215398.00 m E e Latitude:

8271481.00 m S

UTM SIRGAS 2000 - Zona 23 L

Bacia Hidrográfica: Paranoá, Rio São Bartolomeu e Rio Maranhão

Porte: Grande

Potencial Poluidor: Médio

Registro no CAR: Não se aplica

Atividade Licenciada: Implantação do Sistema de Transporte Coletivo BRT - Corredor Eixo Norte

Prazo de Validade: 6 (seis) anos

I – DAS INFORMAÇÕES GERAIS:

1. A publicação da presente licença deverá ser feita no **Diário Oficial do Distrito Federal e em periódico de grande circulação** em até 30 (trinta) dias corridos, subsequentes à data da assinatura da licença, obedecendo ao previsto na Lei Distrital n.º 041/89, artigo 16, § 1º;
2. O descumprimento do “**ITEM 1**”, sujeitará o interessado a suspensão da presente licença, conforme previsto no Art. 19 da Resolução CONAMA n.º 237/97, de 19 de dezembro de 1997, até que seja regularizado a situação;
3. A partir do 31º dia de emissão, a presente licença só terá eficácia se acompanhada das publicações exigidas no “**ITEM 1**”;
4. Os comprovantes de publicidade da presente Licença devem ser protocolizados com destino à Central de Atendimento ao Cidadão - CAC, respeitado o prazo previsto no “**ITEM 1**”;
5. A renovação tácita de licenças ambientais deve ser requerida com antecedência mínima de 120

(cento e vinte) dias da expiração de seu prazo de validade, fixado na respectiva licença, ficando este automaticamente prorrogado até a manifestação definitiva do órgão ambiental competente, conforme Lei Complementar Nº 140, de 8 de dezembro de 2011. Durante o período de prorrogação previsto no “**ITEM 5**” é obrigatória a observância às **CONDICIONANTES, EXIGÊNCIAS e RESTRIÇÕES** ora estabelecidas;

6. O prazo máximo da prorrogação de que trata o “**ITEM 5**” deve observar o disposto no Art. 18 da Resolução CONAMA n.º 237/97;
7. O **BRASÍLIA AMBIENTAL**, observando o disposto no Art. 19 da Resolução CONAMA n.º 237/97, poderá alterar, suspender ou cancelar a presente Licença Ambiental;
8. Qualquer alteração nos projetos previstos para a atividade deverá ser precedida de anuência documentada deste Instituto;
9. O **BRASÍLIA AMBIENTAL** deverá ser comunicado, imediatamente, caso ocorra qualquer acidente que venha causar risco de dano ambiental;
10. Deverá ser mantida no local onde a atividade está sendo exercida, uma cópia autenticada ou original da Licença Ambiental;
11. Esta Autorização não dispensa a exigência de outros licenciamentos e permissões perante demais órgãos da esfera Distrital ou Federal;
12. A presente Licença de Instalação está sendo concedida com base nas informações prestadas pelo interessado;
13. Outras **CONDICIONANTES, EXIGÊNCIAS E RESTRIÇÕES** poderão ser exigidas por este Instituto a qualquer tempo.

II – DAS OBSERVAÇÕES:

1. As condicionantes da Licença de Instalação - LI SEI-GDF n.º 56/2023 - IBRAM/PRESI, foram extraídas do Parecer Técnico n.º 713/2023 - IBRAM/PRESI/SULAM/DILAM-III (127726047), do Processo n.º **00391-00004208/2019-23**.
2. Considerando que o empreendimento prevê a instalação de infraestruturas urbana em Unidade de Conservação - UC de gestão federal, destacamos a necessidade do cumprimento do Art. 46 da Lei n.º 9.985/2000 diretamente com o órgão gestor da área protegida, não sendo o dispositivo vinculado ao processo de licenciamento ambiental;
3. Em relação ao abordado no Ofício n.º 141/2020-GR-3/GABIN/ICMBio (44832657), estabeleceremos a medida dissertada no Despacho IBRAM/PRESI/SULAM (43564867), do processo n.º 00391- 00019383/2017-53. Portanto, desde o ato prévio ora encaminhado, constará a informação do necessário cumprimento do Art. 46 da Lei n.º 9.985/2000, não havendo vínculo com o processo de licenciamento ambiental, que tem regras previstas na Resolução CONAMA n.º 428/2010, quando se trata da relação com o gestor da Unidade de Conservação - UC.

III – DAS CONDICIONANTES, EXIGÊNCIAS E RESTRIÇÕES:

1. Esta Licença de Instalação - LI não autoriza a supressão vegetal de indivíduos arbóreos. O empreendedor deverá obter a Autorização para Supressão de Vegetação (ASV) antes do início das obras, a ser emitida pelo Brasília Ambiental mediante aprovação de Inventário Florestal, caso seja necessária;
2. Atender todas as condicionantes da Autorização para o Licenciamento Ambiental - ALA n.º 05/2014/ICMBio (49074696) emitida pelo ICMBio;
3. Apresentar no prazo de até **60 (sessenta) dias** o(s) Certificado(s) de Regularidade do Cadastro Técnico Federal - CTF/APP válido(s) (www.ibama.gov.br), de todos os empreendedores deste empreendimento, com correlação à atividade exercida;(s) empreendedor(es) deste empreendimento deverá(ão) manter o(s) Certificado(s) de Regularidade do Cadastro Técnico

Federal - CTF/APP válido(s) (www.ibama.gov.br) e, caso haja inclusão de novo(s) empreendedor(es), este(s) deverá(ão) apresentar no prazo de até **60 (sessenta) dias** o(s) Certificado(s) de Regularidade do Cadastro Técnico Federal - CTF/APP válido(s);

4. Apresentar, antes do início das obras, o Plano de Gerenciamento de Resíduos Sólidos (PGRS) que deve ser executado durante a fase de implantação da obra. Deverá ser apresentado relatório semestral contendo acervo fotográfico ao Brasília Ambiental acerca do cumprimento do plano, contados a partir da apresentação do PGRS ao instituto;
5. Apresentar, antes do início das obras, a Outorga da ADASA para lançamento nos corpos hídricos;
6. Apresentar, antes do início das obras, as complementações dos projetos de drenagem pluvial rodoviária requeridas na Informação Técnica 17 (58513313) emitido por este Brasília Ambiental;
7. Apresentar, antes do início das obras, os projetos das OAE's faltantes nos projetos apresentados. Deverá conter todos os memoriais descritivos e de cálculos de cada OAE a ser implantada ao longo da rodovia;
8. Apresentar, antes do início das obras, a localização, layout e plano de trabalho do canteiro de obras a ser implantado;
9. Apresentar, antes do início das obras, as complementações acerca dos projetos de drenagem pluvial rodoviária solicitados na Informação Técnica 17 (58513313);
10. Fixar placa no local do empreendimento, contendo o nome do empreendedor, da empresa executora da obra, número do processo do Brasília Ambiental e número da licença ambiental com o respectivo prazo de validade;
11. Não está autorizada a abertura de caixas de empréstimo, caso seja necessário, o interessado deverá solicitar uma autorização específica ao Brasília Ambiental;
12. Executar e obedecer rigorosamente às recomendações específicas, preconizadas em Normas Técnicas (projetos, execução, normas de segurança e ambiente de trabalho, entre outras), especificações e encargos gerais para execução da obra e adotar todas as medidas de acompanhamento de práticas preventivas e corretivas ambientalmente adequadas;
13. Limitar a aplicação dos produtos químicos de pavimentação (emulsão asfáltica, pintura de ligação ou outros) ao leito estradal, construindo estruturas de contenção que evitem o escoamento desses produtos químicos para os corpos hídricos próximos a área do empreendimento;
14. Aspergir água no solo durante as obras para diminuir a suspensão de partículas na atmosfera, assim como nos montes de material provenientes de áreas de empréstimo e nos locais onde haja movimentação de solo;
15. Executar o monitoramento e a manutenção dos dispositivos de drenagem pluvial a serem executados durante a fase de implantação do empreendimento contendo acervo fotográfico e apresentar ao Brasília Ambiental por meio de relatórios semestrais;
16. Caso haja algum tipo de vazamento de óleo combustível e outros produtos de veículos e máquinas nas vias de circulação e pátios, o solo deverá ser recolhido e armazenado em tambores, e posteriormente deverá ser encaminhado a aterro de resíduos sólidos perigosos (Resíduos Classe I) para tratamento e disposição ambientalmente adequada;
17. Apresentar relatórios semestrais de acompanhamento da execução do empreendimento, contendo registro fotográfico, descrição das atividades realizadas, eventuais desconformidades ambientais constatadas, ações e medidas adotadas, atualização do cronograma executivo de obras e acompanhamento dos dispositivos de contenção de sedimentos e retenção das águas pluviais implantados no decorrer da obra;
18. Executar a limpeza total do canteiro de obras e pátio de máquinas após a conclusão das obras, particularmente das áreas usadas para estoque de agregados, tambores e outros materiais inservíveis e dar a destinação adequada. Recuperar o uso original das áreas utilizadas para canteiro de obras e pátio de máquinas após o término da obra;
19. Adotar medidas de contenção para evitar o carreamento de sedimentos para sistemas de drenagem e corpos hídricos;
20. Realizar manutenção preventiva no maquinário a fim de evitar a poluição sonora, atmosférica e do

solo;

21. Executar as medidas mitigadores para os impactos descritos no Plano Básico Ambiental - PBA BRT - Norte (49075005). Apresentar relatórios semestrais de cumprimento do plano contendo acervo fotográfico comprovando o atendimento do mesmo;
22. Apresentar relatório de cumprimento das condicionantes, exigências e restrições em até 60 (sessenta) dias após o término da obra, bem como relatório final conclusivo da implantação de todo o empreendimento, acompanhados de ART, considerando os aspectos construtivos e ambientais juntamente com o requerimento para obtenção da licença de operação do empreendimento;
23. No caso de paralisação da obra, o empreendedor deverá informar oficialmente ao Brasília Ambiental, esclarecendo as razões e informando a previsão de retorno e;
24. A Licença de Instalação será revista, obrigatoriamente, caso ocorra uma ou mais das condições a seguir relacionadas: a atividade licenciada demonstre comprovada incomodidade, fora dos padrões legais e com perigo e risco às pessoas e ao meio ambiente; ocorra a violação ou inadequação de condicionantes ou normas legais; o empreendedor tenha omitido, feito ou apresentado falsa declaração ou informações que subsidiaram a análise para a concessão da LI.

LEONARDO DE ABREU PEREIRA RODRIGUES
Superintendente Substituto de Licenciamento Ambiental

RONEY NEMER
Presidente



Documento assinado eletronicamente por **LEONARDO DE ABREU PEREIRA RODRIGUES - Matr.0264489-4, Superintendente de Licenciamento Ambiental substituto(a)**, em 27/11/2023, às 18:02, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **RÔNEY TANIOS NEMER - Matr.1711532-9, Presidente do Brasília Ambiental**, em 28/11/2023, às 15:47, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site:
http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0&verificador=127927177 código CRC= **B930FC5D**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"
"O Brasília Ambiental adota os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável - ODS" SEPN 511 - Bloco C - Edifício Bittar - 1º andar -
Bairro Asa Norte - CEP 70750543 - DF3214-5601



GOVERNO DO DISTRITO FEDERAL
INSTITUTO DO MEIO AMBIENTE E DOS RECURSOS HÍDRICOS DO DISTRITO FEDERAL

Presidência



Licença Prévia - LP SEI-GDF n.º 33/2022 - IBRAM/PRESI

Processo n.º: 00391-00007272/2019-66

Parecer Técnico n.º: 450/2021 - IBRAM/PRESI/SULAM/DILAM-III e Manifestação 13928

Interessado: Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal - DER-DF

CPF ou CNPJ: 00.070.532/0001-03

Endereço: DF-001, DF-075 e DF-003.

Coordenadas Geográficas: DF-003 (Vértices: 183366,9 E/8244377,5 S e 183318,3 E/8244089,1 S); DF-075 (Vértices: 183318,3 E/8244089,1 S e 172245,9 E/8241640,4 S); DF-001 (Vértices: 172245,9 E/8241640,4 S e 173462,9 E/8237938,0 S) UTM SIRGAS 2000 - Zona 23S

Bacia Hidrográfica: Lago Paranoá

Porte: Grande (15.821 Km)

Potencial Poluidor: Médio

Atividade Licenciada: Implantação de Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros, *Bus Rapid Transit* (BRT) - Corredor Eixo Sudoeste

Prazo de Validade: 5 (cinco) anos

I – DAS INFORMAÇÕES GERAIS:

1. A publicação da presente licença deverá ser feita no **Diário Oficial do Distrito Federal e em periódico de grande circulação** em até 30 (trinta) dias corridos, subsequentes à data da assinatura da licença, obedecendo ao previsto na Lei Distrital n.º 041/89, artigo 16, § 1º;
2. O descumprimento do “**ITEM 1**”, sujeitará o interessado a suspensão da presente licença, conforme previsto no Art. 19 da Resolução CONAMA n.º 237/97, de 19 de dezembro de 1997, até que seja regularizada a situação;
3. A partir do 31º dia de emissão, a presente licença só terá eficácia se acompanhada das publicações exigidas no “**ITEM 1**”;
4. Os comprovantes de publicidade da presente Licença devem ser protocolizados com destino à Central de Atendimento ao Cidadão - CAC, respeitado o prazo previsto no “**ITEM 1**”;
5. A renovação tácita de licenças ambientais deve ser requerida com antecedência mínima de 120 (cento e vinte) dias da expiração de seu prazo de validade, fixado na respectiva licença, ficando este automaticamente prorrogado até a manifestação definitiva do órgão ambiental competente, conforme Lei Complementar N.º 140, de 8 de dezembro de 2011.
6. Durante o período de prorrogação previsto no “**ITEM 5**” é obrigatória a observância às **CONDICIONANTES, EXIGÊNCIAS e RESTRIÇÕES** ora estabelecidas;
7. O prazo máximo da prorrogação de que trata o “**ITEM 5**” deve observar o disposto no Art. 18 da Resolução CONAMA n.º 237/97;

8. O BRASÍLIA AMBIENTAL, observando o disposto no Art. 19 da Resolução CONAMA n.º 237/97, poderá alterar, suspender ou cancelar a presente Licença Ambiental;
9. Qualquer alteração nos projetos previstos para a atividade deverá ser precedida de anuência documentada deste Instituto;
10. O BRASÍLIA AMBIENTAL deverá ser comunicado, imediatamente, caso ocorra qualquer acidente que venha causar risco de dano ambiental;
11. Deverá ser mantida no local onde a atividade está sendo exercida, uma cópia autenticada ou o original da Licença Ambiental;
12. Esta Licença não dispensa a exigência de outros licenciamentos e permissões perante demais órgãos da esfera Distrital ou Federal;
13. A presente Licença Prévia está sendo concedida com base nas informações prestadas pelo interessado;
14. Outras CONDICIONANTES, EXIGÊNCIAS E RESTRIÇÕES poderão ser exigidas por este Instituto a qualquer tempo.

II – DAS OBSERVAÇÕES:

1. As condicionantes da Licença Prévia - LP SEI-GDF n.º 33/2022 - IBRAM/PRESI, foram extraídas do Parecer Técnico n.º 450/2021 - IBRAM/PRESI/SULAM/DILAM-III (70567572) e Manifestação 13928 (81511267), do Processo n.º **00391-00007272/2019-66**.

III – DAS CONDICIONANTES, EXIGÊNCIAS E RESTRIÇÕES:

1. Concede-se a presente Licença Prévia - LP ao Departamento de Estradas de Rodagem do Distrito Federal, para a implantação de Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros *Bus Rapid Transit* (BRT) - Corredor Eixo Sudoeste, nas rodovias DF-001 (EPCT), DF-075 (EPNB) e DF-003 (EPIA), com extensão de 15.821 Km, com validade de 5 (cinco) anos;
2. A LP aprova a viabilidade ambiental e autoriza apenas a concepção locacional e tecnológica do empreendimento e não contempla a instalação de quaisquer estruturas ou obras, que deverão ser autorizadas após a emissão da Licença de Instalação - LI;
3. Elaborar e apresentar os Programas Ambientais propostos no EIA para avaliação e aprovação do Brasília Ambiental, em até 120 dias, antes da emissão da LI;
4. Apresentar projetos executivos de engenharia (geométrico, terraplenagem, pavimentação, Obras de Arte Especiais, estações, drenagem) e Memorial Descritivo, acompanhados de Anotação de Responsabilidade Técnica - ART para avaliação e aprovação do Brasília Ambiental juntamente com o requerimento de LI;
5. Prever nos projetos, aplicação de medidas mitigadoras para facilitar o fluxo da fauna, tais como, quebra-molas nas estradas vicinais aos parques e a instalação de redutores de velocidade e placas informativas nos corredores ecológicos onde o empreendimento atinge.
6. Apresentar outorga prévia da ADASA para o caso de lançamento de drenagem em corpo hídrico. Não será permitido o lançamento de efluentes nas áreas das Unidades de Conservação;
7. O interessado deverá apresentar estimativa final do somatório dos investimentos inerentes à implantação do empreendimento, desde o seu planejamento até sua efetiva operação, para que seja utilizado como valor de referência no cálculo da compensação ambiental devida. Cabe ao interessado apresentar a Planilha de Compensação Ambiental disponível no site do Brasília Ambiental, preenchida de forma coerente com os projetos e estudos ambientais e acompanhada da

- devida Anotação de Responsabilidade Técnica, conforme estabelecido na Instrução nº 75, de 15 de março de 2018;
8. Formalizar, antes da emissão da Licença da Instalação, Termo de Compromisso com o Brasília Ambiental para o cumprimento das obrigações da compensação ambiental;
 9. Requerer Autorização de Supressão de Vegetação em processo específico a ser analisado pelo Brasília Ambiental;
 10. Firmar, antes da emissão da LI, Termo de Compromisso para cumprimento da Compensação Florestal para o plantio das mudas nativas do cerrado em locais a serem definidos pelo Brasília Ambiental;
 11. Outras condicionantes, exigências ou restrições poderão ser estabelecidas a qualquer momento.

THÚLIO CUNHA MORAES

Instituto do Meio Ambiente e dos Recursos Hídricos do Distrito Federal - BRASÍLIA
AMBIENTAL

Presidente Substituto

(Art. 2º do Decreto 39.558 de 20/12/2018)



Documento assinado eletronicamente por **THULIO CUNHA MORAES - Matr.0263918-1, Presidente do Brasília Ambiental substituto(a)**, em 29/12/2022, às 16:41, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site:
http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0 verificador= **102797775** código CRC= **0A7E7C7D**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"

"O Brasília Ambiental adota os Objetivos de Desenvolvimento Sustentável - ODS" SEPN 511 - Bloco C - Edifício Bittar - 1º andar - Bairro Asa Norte - CEP 70750543 - DF3214-5601

Produto

Nome	BNDES Finem e produtos assemelhados: Financiamento a projetos de investimento
Objetivo	Este roteiro deve ser preenchido quando for solicitado o financiamento a determinado projeto, com início e fim determinados. Podem estar incluídos neste projeto a aquisição de máquinas e equipamentos novos com código FINAME, giro associado, entre outros itens intrínsecos à realização de um projeto.

Contato

Usuário Solicitante	Maria Dulce Catarcione de Castro
Razão social	GDF
CNPJ	00.394.601/0001-26
Telefone	(61) 3414-6272
Celular	(61) 9 9329-9668
Email	ducartacione@gmail.com

Contatos Adicionais

Não há informações

Clientes

Razão Social	CNPJ
GDF	00.394.601/0001-26

Conta Bancária

Dados referentes à conta bancária não informados.

Caracterização do Cliente / Grupo Econômico

Anexo(s)	Caracterização do Cliente NOVO PAC METRÔ.docx
----------	---

Projeto

Nome do projeto	NOVO PAC METRÔ EXTENSÃO SAMAMBAIA
CNAE do Projeto	49.12-4-03
Descrição CNAE	Transporte metroviário
Investimento total do projeto	444.500.000,00
Financiamento pleiteado ao BNDES	400.000.000,00

Resumo do projeto

A extensão da linha 1 do Metrô do Distrito Federal em Samambaia integra as obras do Projeto de Expansão do Sistema Metroviário de Brasília e decorre da previsão legal para Expansão da Rede Ferroviária de Brasília, disposta na Lei nº 4.566, de 04/05/2011, DODF 05/05/2011 (PDTU-DF). Tem início na interligação com a linha existente localizada na estação Terminal Samambaia e chega até o Subcentro Oeste do bairro, próximo à 1ª Avenida Sul que conecta Samambaia Norte à Samambaia Sul. Total: 3,6 km.

Detalhamento

Anexo(s)	Detalhamento do Projeto_Metrô.docx
----------	------------------------------------

Quadro de Usos e Fontes - QUF

Anexo(s)	QUF Expansao Samambaia para BNDES revisado 4.pdf, QUF Expansao Samambaia para BNDES revisado.xlsx
----------	---

Geração de Empregos

Empregos Diretos		
Número de empregos antes	Número de empregos durante	Número de empregos depois
1239	1239	1287
Empregos Indiretos		
Número de empregos antes	Número de empregos durante	Número de empregos depois
0	3000	1
Comentários		
A apuração dos empregos diretos foi feita com base no Quadro de Empregados - METRÔ/DF, em 09 de maio de 2024. Fonte: transparencia.df.gov.br		

Local de implantação do projeto

Shapefiles	
Anexo(s)	METRODF_ExpSamambaia (2).shp, METRODF_ExpSamambaia.prj, METRODF_ExpSamambaia.dbf, METRODF_ExpSamambaia.shx
Descrição sucinta	Poligonal do empreendimento, com indicação das estações, limites da via permanente e emissário de águas pluviais.

Rateio por UF

Estado / Percentagem (%)
DF / 100

Garantias

Tipo	
Aval da União	
Detalhamento das garantias	
NOVO PAC 2024	
Anexo(s)	Anexo(s) não informado(s).

Econômico financeiro

Projeções Financeiras	Anexo(s) não informado(s).
-----------------------	----------------------------

Regularidade Socioambiental

Anexo(s)	AUC n° 31-2022_válida.pdf, Autorização Corte de Árvores n° 2053.4.2023.08502.pdf, Licença de Instalação n° 26-2022_válida.pdf, LO n° 08-2018 - Linha 1_válida.pdf, Outorga Prévia n° 78-2021 - Qd 100 e Exp. Samambaia.pdf, RIAC- Exp Samambaia (1).pdf
----------	---

Informações Adicionais
Regularidade Socioambiental Documentos relacionados a regularidade socioambiental do projeto: Licenças ambientais ou protocolo de solicitação Estudos Ambientais (EIA/RIMA ou RAS) Outorga de recursos hídricos Autorização de supressão de vegetação Documento de dispensa de licenças ambientais R: Em relação à documentação socioambiental, disponibilizamos em arquivo anexo as seguintes licenças relacionadas ao projeto em questão: Licença Prévia n.º 3/2019 Licença de Instalação n.º 26/2022 Outorga Prévia de Lançamento de Águas Pluviais n.º 78/2021 Autorização de Exploração - Corte de Árvore Isolada n.º 2053.4.2023.08502 Autorização em Unidade de Conservação n.º 31/2022 Encaminhamos também o Relatório de Impacto Ambiental Complementar (RIAC), documento que visa a complementação do Estudo de Impacto Ambiental da linha original do METRÔ-DF, o qual foi solicitado pelo Instituto Brasília Ambiental (IRRAM) na etapa de licenciamento prévio. Documentos referentes a acessibilidade conforme requisito legal e norma ARNT caso

QASP - Questionário de Avaliação Socioambiental do Projeto

Anexo(s)	Resposta QASP METRÔ.xlsx
----------	--------------------------

QASE - Questionário de Avaliação Socioambiental do Ente Público

Anexo(s)	QASE_2024.xlsx
----------	----------------

Solicitações setoriais

Anexo(s)	Licença de Instalação nº 26-2022_válida.pdf, LO nº 08-2018 - Linha 1_válida.pdf, Respostas Solicitações Setoriais.docx, Matrícula - Imóvel destinado ao Metro.pdf, Proj Urbanístico - Destinação dos lotes.pdf, Anexo I - Relatório conceitual de Arquitetura.pdf, Anexo II - Consultas Concessionárias.pdf, Anexo III - Plantas Desvio de Tráfego (1).pdf, Anexo IV - Plantas Urbanização.pdf, Anexo V - Plantas Drenagem Superficial e Profunda.pdf, Anexo VI - ARTs Equipe (1).pdf, Anexo VII - Projeto Básico de Drenagem e Laudos de Sondagem.pdf, PDTT -PET 4D - Relatório Executivo Sintese.pdf, EVTEA Expansão da Linha 1 METRÔ-DF.pdf
----------	--

Análise Jurídica

Análise jurídica - Cliente(s) e Interviente(s)	Certificado CRP IPREV.pdf, CRF_válido_até_23.05.pdf, Extrato CAUC.pdf
Análise Jurídica - Projeto	Respostas Doc Jurídicos projeto.docx
Documentos para contratação da operação	CND_-_Receita_Federal.pdf, CRF_válido_até_23.05.pdf, Certificado CRP IPREV.pdf, Licença de Instalação nº 26-2022_válida.pdf, Respostas DOCUMENTOS JURÍDICOS - ITR.docx

Outros documentos

Anexo(s) do Cliente	EVTEA Expansão da Linha 1 METRÔ-DF.pdf, Apresentação Metrô final.pptx, DF_PAF 2023 -ass Acordo.pdf, Emissão águas pluviais 1.pdf, Emissão águas pluviais 2.pdf, Emissão águas pluviais 3.pdf, Emissão águas pluviais 4.pdf
Observações	ESTUDO DE VIABILIDADE TÉCNICA, ECONÔMICA, SOCIAL E AMBIENTAL

Anexo(s) do Cliente	PDTT -PET 4D - Relatório Executivo Sintese.pdf, Contrato 172024 - SEI_GDF - 134778602.pdf, Contrato 025 2024 - SEI_GDF - 139974401.pdf
Observações	Plano de Desenvolvimento do Transporte Público sobre Trilhos do Distrito Federal - PDTT/DF - Relatório Executivo Contratos 172024 e Contrato 0252024.

ROTEIRO PARA SOLICITAÇÃO DE CRÉDITO

DETALHAMENTO DO PROJETO – ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA DIRETA

I- DESCRIÇÃO DO PROJETO

ATENÇÃO

Para linhas PMAE, PMAT ou Segurança Pública, preencher **apenas** a partir da página 3.

Descrição e objetivo do projeto

- a) **Diagnóstico** – Apresentar a situação problema, incluindo seu contexto geral e problemas específicos que se busca enfrentar;

Introdução:

O empreendimento “Expansão e Modernização da Linha 1 do METRÔ-DF” é um projeto de mobilidade urbana que segue as diretrizes do PDTU (Plano Diretor de Transporte Urbano do DF), ampliando em 6,5 quilômetros a rede metroviária no Distrito Federal (Samambaia, Ceilândia e Asa Norte) e modernizando os sistemas fixos (Sinalização e Controle, Telefonia, Radiotelefonia, Transmissão de Dados e Energia) dos 42 quilômetros da linha existente.

A expansão busca atender ao artigo 4º do PDTU/DF, especialmente os incisos:

III – gestão integrada dos sistemas viários, de transportes e de trânsito;

VI – priorização do uso de tecnologia rodoviária e ferroviária sustentável, visando à ampliação da capacidade dos modais de transportes existentes;

X – tratamento especial na inserção de polos geradores de viagens, por meio de instituição de instrumentos legais que promovam a adequada acessibilidade aos empreendimentos, garantindo - se a mobilidade de todos os usuários, bem como o desempenho operacional seguro e eficaz dos sistemas viário e de transportes;

Contextualização:

A Expansão Samambaia está prevista na meta M1155 do PPA 2024-2027 do Governo do Distrito Federal - GDF, e para sua realização, duas contratações se fizeram necessárias:

- a) Obras Civis;

- b) Supervisão e apoio à Fiscalização.

O empreendimento faz parte do Objetivo Estratégico do Distrito Federal, no Eixo Mobilidade, constante à fl. 147 do Plano Estratégico 2019-2060, que visa Promover a mobilidade inteligente, priorizando a atratividade e a integração do transporte público com segurança e sustentabilidade.

Quanto aos problemas específicos, listamos:

- Polo gerador de tráfego de veículos de transporte individual;
- Não atendimento à população local;
- Maior emissão de gases poluentes;
- Baixa integração intermodal.

b) **Objetivo(s)** do Projeto

Dentre os principais objetivos, listamos:

1. Reduzir o tempo de deslocamento;
2. Desafogar o tráfego das vias;
3. Agregar melhoria da qualidade de vida da população; e
4. Ampliar o acesso ao transporte público sobre trilhos.

Listamos ainda os objetivos da política de mobilidade do DF, a saber:

1. Reduzir a importância das viagens motorizadas;
2. Privilegiar o transporte coletivo, em detrimento do transporte particular motorizado;
3. Promover a integração entre as diferentes tecnologias de transporte disponíveis;
4. Incentivar a utilização de modos de transporte não motorizados e os deslocamentos a pé;
5. Assegurar o direito de ir e vir às pessoas com deficiência e restrição de mobilidade; e
6. Atender à demanda atual por transportes e acompanhar de perto sua evolução, em consonância com as diretrizes fixadas pelos planos diretores de ocupação territorial.

c) **Descrever os investimentos previstos**¹ no projeto. Tópicos a abordar:

- Características (implantação, expansão, reforma, etc), e classificação como despesa de capital dos investimentos;

Expansão da Linha 1 do METRÔ-DF - Trecho Samambaia,

A extensão da linha 1 do Metrô do Distrito Federal em Samambaia integra as obras do Projeto de Expansão do Sistema Metroviário de Brasília. Decorre da previsão legal para Expansão da Rede Ferroviária de Brasília, disposta na Lei nº 4.566, de 04/05/2011, DODF 05/05/2011 (PDTU-DF).

Contempla a execução das obras civis das estações nº35 e nº36, subestação retificadora 63, extensão da via permanente e implantação dos sistemas fixos. Totalizando 3,6 km de expansão de via permanente e duas novas estações (estações 35 e 36, no trecho compreendido entre Quadras 100/200, da Av. Central até 1ª Avenida Sul) com 7.000 m² de área construída. Para a realização do empreendimento também serão construídos 3 viadutos com passagem de pedestre integrada e 4 passarelas aéreas, localizadas nos principais pontos de circulação já utilizados pela população.

¹ O projeto básico de obras previstas e as planilhas orçamentárias com informação de fonte / data-base dos valores poderão ser apresentadas em arquivo separado, anexo a esse documento.

O sistema de energia da expansão de Samambaia é composto por 3 (três) subestações retificadoras (63, 64 e 65), sendo duas totalmente abrigadas e uma semi-abrigada (os transformadores de tração ficarão ao tempo). Também fazem parte do escopo, o fornecimento de 2 (duas) subestações auxiliares abrigadas, 7,2 km de terceiro trilho (via 3 e via 4), um Painel de Entrada de Energia (PEE/SAM). Além disso, o Subsistema de Proteção, Controle e Supervisão (SPCS) do sistema de energia também deverá ser fornecido.

O Sistema de Transmissão de Dados da Expansão Samambaia é composto por Switches Backbone 10G (24 portas), por Swiches de Acesso POE (24 e 48 portas), por Roteador Mikrotik (5 portas), por transceivers, por 11.600 Km de fibra óptica e pelos respectivos materiais de infraestrutura. Ele visa proporcionar um meio de comunicação confiável, disponível, robusto e capaz de interligar os sistemas fixos das estações 35, 36 e da SR 63 ao STD existente da companhia.

Em resumo, a obra contará com a realização de projetos executivos, escavação, remanejamento de interferências, novas redes de drenagem, execução de pavimentação, construção de obras de arte especiais, estações, via permanente semi enterrada, emissário e a implantação dos sistemas de energia, telecomunicações e mecânicos.

Além da obra de expansão, existe a necessidade da contratação de Supervisão e Apoio à Fiscalização da Obra da Expansão Samambaia.

A demanda também faz parte do empreendimento "Expansão e Modernização da Linha 1 do METRÔ-DF". A contratação auxiliará o Metrô DF a não gerar custos fixos permanentes para a aquisição de uma infraestrutura que será temporariamente necessária. Desta forma poderá obter de forma mais econômica o acesso a laboratórios diversos (de solos, agregados, concreto, testes de equipamentos elétricos e eletrônicos, etc.), ferramental de topografia e GIS (Estações Totais, níveis, GPS RTK, etc.), relatórios elaborados por profissionais especializados e sistemas computacionais diversos (para controle de medições, geração de MDT - Modelagem Digital do Terreno visando o acompanhamento geométrico, testes de bancadas, etc.).

Os serviços/produtos da presente aquisição envolvem Relatórios Técnicos de análises de projetos, de acompanhamento de obras e sistemas (controle de qualidade, medições, ATO), ensaios tecnológicos de contraprova, controle geométrico de contraprova (topografia e GIS - Geographic information system), acompanhamento ambiental e acompanhamento gerencial do contrato (gestão e análise de pleitos - claim, política de partes interessadas, análises de riscos e caminhos críticos). Além disso, serão realizados ensaios complexos e necessários, tais como Ensaio Triaxial Dinâmico, Ensaio de Cisalhamento Direto (4c.p) e Ensaio Triaxial Consolidado Isotropicamente não-drenado (CIU).

- Local dos investimentos previstos e critério de escolha da locação (quando aplicável);

Tem início na interligação com a linha existente localizada na estação Samambaia no Subcentro Leste e chega até o Subcentro Oeste do bairro, próximo à 1ª Avenida Sul que conecta Samambaia Norte à Samambaia Sul.

O local do empreendimento escolhido é uma parte entre 4 frentes, sendo as demais modernização da linha 1 existente, trecho Asa Norte, trecho Ceilândia. Os locais do empreendimento como um todo foram definidos pelo projeto de mobilidade urbana que segue as diretrizes do PDTU (Plano Diretor de Transporte Urbano do DF).

- Como foram obtidos os orçamentos do projeto;

Para a elaboração do orçamento foram considerados os quantitativos das planilhas de serviços e quantitativos (PSQ), Diversos Projetos, e Especificações Técnicas, além da Especificação Técnica de Licitação, todos produzidos pelo Metrô-DF. Estes documentos contemplam as quantidades associadas a cada serviço a ser executado, considerando perdas (quando aplicável), Distâncias Médias de Transporte (DMT's) e quaisquer outros dados que componham os quantitativos.

- Custo estimado das Obras Civis:

Para a formação dos preços, foram preferencialmente adotadas, como bases referenciais, as tabelas públicas do SINAPI - Sistema Nacional de Pesquisa de Custos e Índices da Construção Civil (Abril/2022) para serviços referentes à construção civil e SICRO (Abril/2022) para serviços de infraestrutura. Adotaram-se ainda preços de cotações obtidas por meio de consulta ao mercado fornecedor.

- Valor do empreendimento:

OBJETO PARA O QUAL SE BUSCA FINANCIAMENTO: EXPANSÃO DO METRÔ NO TRECHO SAMAMBAIA	
Extensão da linha 1, em 3,6Km, em Samambaia, com duas novas estações e a Supervisão e Apoio à Fiscalização das obras da expansão	Valor estimado necessário (Em R\$ 1,00)
	444.444.444,00
Sendo	
Financiamento BNDES	400.000.000,00
Contrapartida financeira GDF (Fonte 220) *	44.444.444,00

*Tendo em vista que não há regulamentação do novo PAC, quanto a contrapartida, conforme orientação da SUCAP foi estabelecido o percentual estimativo de 10%. Esclarece-se ainda que a contrapartida financeira já tem previsão na LOA 2024, conforme documentação enviada anteriormente a SUCAP.

- Detalhes relevantes da solução adotada, como:
 - Tecnologia adotada;
 - Superestrutura: Composta dos trilhos TR57, dormentes em concreto (via flexível), aparelhos de fixação, aparelhos de mudança viária e lastro (via flexível). Em algumas situações neste projeto haverá a instalação da via permanente sobre estruturas de concreto que será chamada de via rígida.
 - Fundação da Estação 35 e Estação 36: Hélice contínua com diâmetros conforme especificados em projeto específico da estação.

- Fundação dos Viadutos metroviários: Fundação rasa (laje de concreto $F_{ck} \geq 30$ Mpa) apoiada sobre uma camada de base granular, camada de solo selecionado e camada inferior com solo local compactado.
 - Fundação dos Viadutos Rodoviários: Hélice Contínua.
 - Fundação das Passarelas: Estacas escavadas mecanicamente sem fluidos estabilizantes, ou Estaca Hélice Contínua.
 - Estrutura das Estações: Concreto armado, confeccionadas conforme projetos de forma, detalhamento das armaduras, cabos, cordoalhas (no caso de concreto protendido) e resistências características indicadas.
 - Cobertura das Estações: Cobertura metálica formadas por diversas peças metálicas, sendo elas: perfis de aço soldados, perfis laminados, perfis de chapas dobradas, cantoneiras, chapas de conexão e base, chumbadores, parafusos, porcas, arruelas e soldas.
 - Estrutura dos Viadutos: Estrutura celular ou Encontros apoiados na fundação ou Estrutura metálica.
 - Energia: Sistema de proteção elétrica com relés digitais (protocolo IEC 61850).
 - Telecom: Switches Layer 3, central telefônica IP, gateways VoIP, telefones IP e telefones analógicos.
 - Rádio: Repetidores Tecnologia TETRA
 - Sistemas Mecânicos: Elevadores e Escadas Rolantes.
- Riscos de implantação / operação e fatores que mitiguem esses riscos;
 - Detecção de interferências (redes, instalações, arruamentos, obras) não indicadas no projeto básico. (MITIGAÇÃO: Realização de consulta prévia às concessionárias e outros órgãos públicos para verificação de intervenções e alterações recentes não cadastradas ou previsão de obras no período da execução contratual.)
 - Descobertas arqueológicas ou outras interferências com patrimônio histórico cultural. (MITIGAÇÃO: Avaliação, no gerenciamento ambiental, de eventuais áreas de relevância arqueológica)
 - Condições geológico-geotécnicas e/ ou nível de lençol freático diverso do previsto que ensejem a alteração de soluções previstas no projeto básico (MITIGAÇÃO: Execução de programa de reconhecimento geológico detalhado);
 - Ausência de rede de média tensão por parte da NEOENERGIA para alimentar as subestações da expansão em tempo hábil. (MITIGAÇÃO: Tratativas junto a NeoEnergia em prazo hábil.)
 - Embargos em decorrência de necessidade de desapropriações e/ou desocupação/remoção de instalações e ocupantes irregulares. (MITIGAÇÃO: Levantamento das áreas lindeiras e atuação prévia junto aos órgãos do GDF para providenciar a desapropriação/remoção nas áreas interferentes.)

- Situação ambiental² – Apresentar contexto ambiental local (área de preservação / pontos sensíveis) e a situação do licenciamento;

O empreendimento possui Licença Prévia e Licença de Instalação já emitidas.

A Licença Prévia n.º 3/2019 foi emitida pelo Instituto Brasília Ambiental (IBRAM) após análise do Relatório de Impacto Ambiental Complementar (RIAC), documento que visa a complementação do Estudo de Impacto Ambiental da linha original do METRÔ-DF.

A Licença de Instalação n.º 26/2022 foi emitida após análise do Projeto Básico e do Plano de Recuperação de Áreas Degradadas, bem como documentação acessória requerida pelo órgão.

A via permanente e as estações não interferem em Áreas de Preservação Permanente ou em Unidades de Conservação, porém está prevista a implantação de uma rede de drenagem dentro de uma UC, sendo necessária a intervenção em APP para implantação de dissipador de águas pluviais.

Esta rede de drenagem pluvial possui a Autorização em Unidade de Conservação (AUC) e a Outorga Prévia de Lançamento emitidas pelos órgãos competentes.

- Situação fundiária² – Caso ação envolva imóveis, informar situação fundiária, desapropriações previstas e seu status (caso existam);

As duas novas estações e a subestação retificadora possuem lotes registrados em cartório por meio de Projeto Urbanístico (URB 51/2009), e a destinação dos lotes é exclusiva para a atividade metroviária.

Os lotes se encontram em propriedade do Governo do Distrito Federal (Terracap), e serão posteriormente transferidos ao Metrô por meio de instrumento adequado.

Não há desapropriações previstas para o projeto.

- Caso seja prevista aquisição de máquinas e equipamentos, informar se os mesmos são nacionais e credenciados no BNDES;

Não está prevista a aquisição de máquinas para uso no período da obra, contudo serão adquiridos equipamento para o sistema conforme especificação do projeto básico. O detalhamento dos mesmos só serão definidos na íntegra no projeto executivo. Como exemplo citamos: Aquisição de Elevadores, Escadas Rolantes, Rádios, Máquinas de Chaves, Switches, Disjuntores de Média Tensão, Transformadores de potência, Câmeras entre outros.

- Situação atual e prazos para Termos de Referência / editais / contratações;

Publicação no DODF 04/04/2024 - Nº 064 - PG 70.

PROCEDIMENTO ORDINÁRIO DE LICITAÇÃO Nº 03/2022

Processo: 00097-00008917/2022-53. Espécie: Contrato N.º 017/2024. Objeto: Contratação semi-integrada de consórcio de empresas para a elaboração de projeto executivo e execução das obras civis das estações n.º 35 e n.º 36, subestação retificadora 63 e implantação dos sistemas

² Caso se aplique, documentação deverá ser encaminhada posteriormente à equipe de análise.

fixos referentes à expansão da Linha 1 da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal no trecho SAMAMBAIA. Contratante: METRO-DF. Contratada: CONSÓRCIO CG JFJ. Vigência inicial: 04/03/2024 a 04/08/2028. Instrução de Serviço n.º 6/2024.

Do mesmo modo, em estágio tão quão avançado, tem-se a licitação dos serviços de Supervisão e apoio à Fiscalização, com a empresa vencedora já definida e resultado publicado no DOU em 11/04/2024.

Publicação no DODF 11/04/2024 - Seção 3 - Nº 070 - PG 191

PROCEDIMENTO ORDINÁRIO DE LICITAÇÃO Nº 02/2022

Processo SEI Nº 00097-00007603/2022-33. Conforme adjudicação realizada pela Comissão Especial de Contratação - CEC e homologação feita pelo Diretor-Presidente do METRÔ/DF, a Presidente da CEC torna público o resultado final do Procedimento Ordinário em epígrafe, cujo o objeto visa a contratação de empresa especializada para a Supervisão e Apoio à Fiscalização da execução das obras e implantação dos sistemas fixos da Expansão de 3,6 Km da Linha 1 do METRÔDF em Samambaia, que sagrou como vencedor o CONSÓRCIO METRÔ DF SSC, composto pelas empresas STE - SERVIÇOS TÉCNICOS DE ENGENHARIA S/A - CNPJ 88.849.773/0001-98, SISCON ENGENHARIA E CONSULTORIA LTDA -CNPJ 42.565.325/0001-61 e CAVA ENGENHARIA DE INFRAESTRUTURA LTDA - CNPJ 05.296.490/0001-39.

d) Relacionamento com instrumentos de planejamento e demais iniciativas

- Indicar alinhamento e dotação no PPA e LOA

Plano plurianual do distrito federal PPA 2024-2027

Relatório do PPA 2024-2027

Objetivo

O330 - Aumento da disponibilidade do serviço de transporte metroviário no distrito federal reduzir tempo de deslocamento, bem como desafogar o tráfego das vias, além de agregar melhoria na qualidade de vida da população e ampliar o acesso.

Unidade responsável: 26206 - Companhia do metropolitano do distrito federal

Caracterização

O objetivo em epígrafe, sob responsabilidade da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal (METRÔ), abarca quatro elementos, os quais estão diretamente ligados à atividade metroviária, vejamos:

1. Reduzir o tempo de deslocamento;
2. Desafogar o tráfego das vias;
3. Agregar melhoria da qualidade de vida da população; e
4. Ampliar o acesso.

No que tange ao contexto econômico e social, ressalta-se que o cenário fiscal, de 2024 a 2027, é mais favorável do que o de 2019. Com o abrandamento da pandemia, o volume de recursos captados tanto pelo governo como pelo METRÔ- DF aumentou, possibilitando a ampliação da prestação do serviço, subsidiando a Companhia a investir na expansão da linha metroviária,

assim como, aumentar o acesso devido às obras relacionadas ao sistema metroviário, beneficiando a população do Distrito Federal (área central e entorno).

METAS 2024 - 2027

M1155 - Execução de 90,59% do projeto de expansão de 3,6 km da linha 01 do Metrô-DF no trecho de samambaia (Metrô-DF)

Ações necessárias para alcance do objetivo

Ações orçamentárias: 3007 - Ampliação da linha 1 do Metrô-DF

Fonte: <https://www.economia.df.gov.br/wp-conteudo/uploads/2023/03/ANEXOS-I-II-III-e-IV-CONSOLIDADOS-PARA-PUBLICACAO.pdf>

- Apontar outras iniciativas com potencial sinergia / interface com projeto

Iniciativa	Área de Concentração / Objetivos	Possível Sinergia?
Modernização do Sistema de Sinalização e Controle	Modernizar o atual Sistema de Sinalização e Controle do METRÔ-DF, com a implantação de Bloco Móvel em todo o trecho de Samambaia, incluído o trecho a ser expandido.	Sim
Aquisição de 15 (quinze) novos Trens	Aumentar a oferta de lugares para os passageiros, oferecendo maior conforto, rapidez e segurança para os usuários do sistema.	Sim
Modernização do Sistema de Energia da Linha 1 do METRÔ-DF	Modernizar o Sistema de Proteção, Controle e Supervisão da Subestação de Manutenção (SM), das Subestações Retificadoras (SRs) existentes, do Centro de Controle Operacional (CCO), e do Painel de Entrada de Energia da Hípica (PEE/HIP), por dispositivos Eletrônicos Inteligentes compatíveis com as normais atuais de proteção e controle, propiciando maior segurança e confiabilidade.	Sim
PPA 2024-2027 OBJETIVO O329 - Ampliação do acesso e da atratividade do Transporte Público Coletivo	Tornar o transporte público coletivo mais atrativo, ampliando a integrando os diferentes modos de transportes, com oferta de novos serviços, de regularidade, confiabilidade e pleno acesso dos usuários do bilhete único.	Sim

LOA

Conforme detalhamento abaixo há previsão de recursos orçamentários na LOA 2024.

Unidade Gestora:	20204 - COMPANHIA DO METROPOLITANO DO DF - METRÔ-DF								Exercício: 2024	
Gestão:	20204 - COMPANHIA DO METROPOL. DO DISTRITO FEDERAL									
Mês de Referência:	5 - Maio								R\$ 1,00	
Esfera	1	FISCAL	Programa Trabalho	26.453.6216.3007.0003	(*) AMPLIAÇÃO DA LINHA 1 DO METRÔ--DISTRITO FEDERAL					
449051	132	0	46.874.677,00	0,00	0,00	0,00	46.874.677,00	34.000.000,00	12.874.677,00	0,00
449051	220	0	1.300.000,00	0,00	0,00	0,00	1.300.000,00	1.288.249,99	11.750,01	0,00
SUBTOTAL			48.174.677,00	0,00	0,00	0,00	48.174.677,00	35.288.249,99	12.886.427,01	0,00

e) Avaliação de impactos do projeto. Tópicos a abordar:

- Destacar os impactos do projeto no Postulante, em suas receitas, despesas, serviços ou na qualidade de vida de seus cidadãos.

De maneira geral com a melhoria dos níveis de serviço e abrangência do METRÔ-DF, proporcionada por todo o empreendimento, “Expansão e Modernização da Linha 1 do METRÔ-DF” estima-se um acréscimo de 43% dos usuários atendidos, passando dos atuais 160 mil

passageiros/dia para 230 mil passageiros/dia, um aumento de 70 mil passageiros/dia ao sistema metroviário. Com a modernização, a meta é reduzir o tempo de *headway* (tempo entre dois veículos consecutivos) em até 30%.

Além da receita tarifária e de tempo, esperam-se outros benefícios, tais como menor necessidade de construção de novas vias rodoviárias, menor emissão de poluentes, diminuição de acidentes de trânsito, menor tempo para deslocamento, indução de desenvolvimento das regiões atendidas, melhoria do acesso ao sistema, etc.

Para a frente de serviço de Expansão da Linha Samambaia, conforme dados do EVTEA, considerando a operação das duas novas estações, espera-se que a demanda oriunda do transporte individual (automóvel) disposta a migrar para o sistema metroviário seja de 4.196 passageiros/dia, o que equivale a uma redução de 3.225 veículos/dia nas ruas (considerando 1,3 passageiros/veículo) ou 62 ônibus alongados/dia (considerando 90 passageiros/veículo).

Configurando a otimização da utilização do sistema viário e das condições de circulação, com a redução do nível de congestionamentos, bem como o prolongamento da vida útil do pavimento das vias.

Com a maior atratividade pelo sistema metroviário, espera-se a redução da poluição atmosférica no Distrito Federal provocada pela queima de combustíveis fósseis e emissão de material particulado.

- Número de pessoas a serem **beneficiadas** pelo projeto (direta e indiretamente).

Quanto à utilização de transporte para o trabalho pela população ocupada, segundo o PDAD 2021, 9,80% da população da Região utiliza o Metrô em Samambaia como principal modal para o trabalho. (fonte: <https://www.ipe.df.gov.br/wp-content/uploads/2022/05/Samambaia-2021.pdf>)

Conforme exposto no EVTEA (2012) do projeto, espera-se uma demanda adicional de 9.840 novos passageiros/dia considerando a demanda da futura população residente nas áreas adjacentes à expansão do metrô em Samambaia, assim como a demanda oriunda da migração do transporte individual.

Além dos beneficiados diretamente, se espera maior desenvolvimento nas regiões atendidas pelas novas estações, com fomento na geração de empregos, abertura de comércios locais, novas moradias, valorização imobiliária.

- Indicadores e Metas propostos para acompanhar os impactos do projeto na sociedade.

Ex: população atendida pelos serviços, indicadores de criminalidade / saúde pública / educação, índice de cobertura de esgoto, etc.

Avaliação				
Indicador	Situação Atual		Meta	
	Valor	Ano	Valor	Ano
Índice de desempenho de prazo (Cronograma físico-financeiro). Data-base abril/2022	Conforme Cronograma Físico-Financeiro	2024	Conforme Cronograma Físico-Financeiro	2029
Índice de produtividade (Medições). Data-base abril/2022	Conforme percentuais dos eventos de medição estabelecidos previamente no Eventograma	2024	Conforme percentuais dos eventos de medição estabelecidos previamente no Eventograma	2029
Acréscimo de Passageiros/dia	-	2024	9.840 passageiros/dia	2029
Redução de veículos nas ruas	-	2024	3.225 veículos/dia	2029

Paulo Roberto Magalhaes Cordeiro

De: Rodrigo de Matos Moreira <rmoreira@bndes.gov.br>
Enviado em: terça-feira, 4 de junho de 2024 17:21
Para: Paulo Roberto Magalhaes Cordeiro
Assunto: ENC: Condições de Financiamento BNDES - GDF

Para conhecimento.

De: Clarissa Taquette Vaz <clarissa@bndes.gov.br>
Enviada em: terça-feira, 4 de junho de 2024 16:22
Para: ducartacione@gmail.com; sadi.martins@economia.df.gov.br
Cc: Rodrigo de Matos Moreira <rmoreira@bndes.gov.br>
Assunto: Condições de Financiamento BNDES - GDF

Prezados, boa tarde.

Envio a seguir as condições de financiamento do BNDES para os projetos (i) expansão Metrô Samambaia e (ii) implantação do BRT Norte, considerando operações com garantia da União.

- Taxa de juros: TLP + 1,4%;
- Pazo de carência: 1 ano;
- Prazo de amortização: até 33 anos;
- Prazo total: até 34 anos;
- Participação do BNDES: até 90% do projeto, limitada a 100% dos itens financiáveis.

Atenciosamente,

Clarissa Taquette Vaz

Gerente

BNDES / Departamento de Mobilidade Urbana e Logística

clarissa@bndes.gov.br / (21) 3747-8279 (WhatsApp)

"O remetente desta mensagem é responsável por seu endereçamento, seu conteúdo e seus anexos. Cabe a seus destinatários, inclusive aqueles copiados na mensagem, tratá-la adequadamente, com observância da legislação em vigor e dos normativos internos do BNDES, quando cabível. São proibidas, sem a devida autorização, a sua divulgação, reprodução e distribuição. A inobservância das proibições será passível de aplicação de sanções cíveis, criminais e disciplinares, quando cabíveis. Se você recebeu esta mensagem indevidamente, antes de removê-la de sua caixa postal, solicita-se o reenvio ao remetente, informando o ocorrido."

"The sender of this message is responsible for its addressing, contents and attachments. The receiver, including those copied in the message, is obliged to use it properly, in compliance with the law in effect and the BNDES' internal rules, if applicable. It is prohibited to disclose, reproduce and distribute e-mail messages without due consent. Failure to obey these instructions may give rise to civil, criminal or disciplinary measures, if applicable. If you have improperly received this e-mail, we kindly request you to forward the message to the sender stating the error prior to deleting it from your inbox."

Ofício Nº 11/2024 - METRO-DF/DTE

Brasília-DF, 09 de setembro de 2024.

Ao Senhor

PAULO ROBERTO MAGALHÃES CORDEIRO

Coordenador de Financiamentos

Secretaria de Estado de Economia do Distrito Federal - SEEC

Assunto: Nota Técnica para fundamentar projeto lei para obtenção de financiamento (NOVO PAC).

Senhor Coordenador,

1. Em atenção ao Ofício Nº 1/2024 - SEEC/SEFIN/SUCAP/COF (150392275), que trata de remeter os apontamentos realizados pela Unidade de Licitações, Contratos, Convênios e Instrumentos Congêneres, Assessoria Jurídico-Legislativa (149778606), da Secretaria de Estado de Economia do Distrito Federal - SEEC, encaminhamos a Nota Técnica N.º 2/2024 - METRO-DF/DTE/SPR (150460489) contendo os esclarecimentos/justificativas referentes ao empreendimento de expansão da Linha 1 do Metrô-DF no trecho Samambaia, conduzido pelo Metrô-DF.

2. Informamos, ainda, que foram anexados ao presente autuado os arquivos, elencados abaixo, que foram citados na sobredita nota técnica para fins de comprovação das informações prestadas acerca do empreendimento supramencionado.

- Carta de Detalhamento de Projeto - BNDES (150461167);
- Quadro de Uso de Fontes - FINEM (150461522);
- Relatório Síntese Brasília PDTT-PET (150551608).

3. Assim, restituímos os presentes autos para ciência e providências subsequentes visando a promulgação de Lei autorizativa da pretensa operação de crédito que viabilizará, inclusive, a execução do projeto de expansão do sistema de transporte metroviário do Distrito Federal. Colocamo-nos à disposição para maiores esclarecimentos.

Atenciosamente,

Documento assinado eletronicamente

Eng.º Fernando Jorge Rodrigues

Diretor Técnico



A autenticidade do documento pode ser conferida no site:
http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0verificador=150601996 código CRC= **676C0875**.

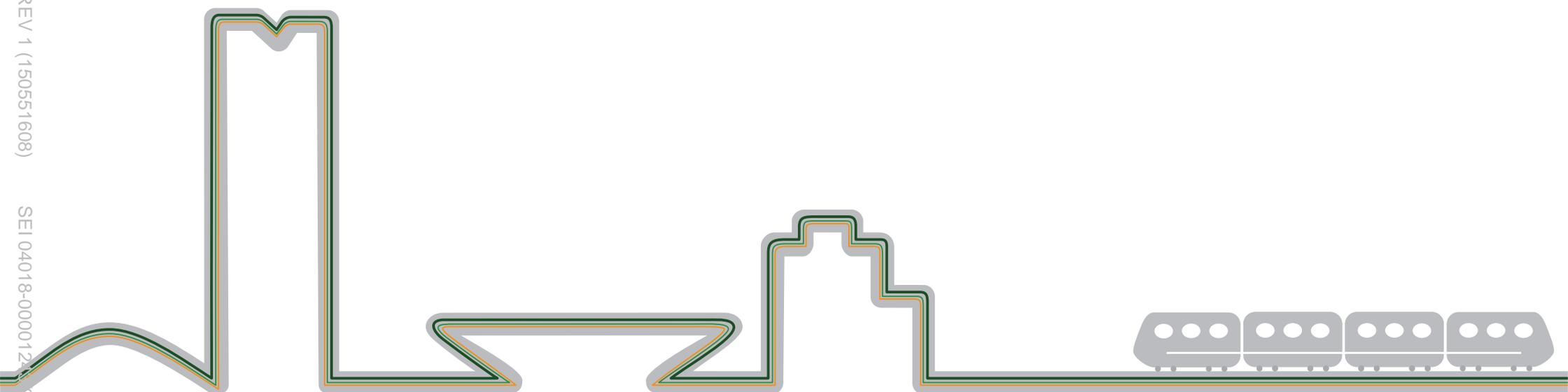
"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"
Avenida Jequitibá 155 - Complexo Administrativo e Operacional do Metrô-DF - Bairro Águas Claras - CEP
71929-540 - DF
Telefone(s): 3353-7251
Sítio - www.metro.df.gov.br



PDTT/DF

PLANO DE DESENVOLVIMENTO DO TRANSPORTE PÚBLICO SOBRE TRILHOS DO DISTRITO FEDERAL

RELATÓRIO EXECUTIVO



Sumário

1. Introdução	1
2. Rede Estratégica	2
2.1 Apresentação da Rede Estratégica	2
2.2 Modelo operacional	6
2.3 Oportunidades de TOD	8
2.4 Estratégias de expansão	9
3. Cenário de Implantação de 20 Anos	11
3.1 Caracterização dos empreendimentos	11
3.2 Diretrizes para infraestrutura viária	18
3.3 Avaliação Econômica	21
4. Plano de implantação	23
4.1 Empreendimentos e fases de execução	23
4.2 Cronograma físico-financeiro	26
5. Considerações Finais	28

1. Introdução

Este Relatório Executivo apresenta a proposta para a expansão do Sistema de Transporte Público sobre Trilhos do Distrito Federal - STPT/DF, elaborada no Plano de Desenvolvimento do Transporte Público sobre Trilhos do Distrito Federal - PDTT/DF, desenvolvido no âmbito do Contrato nº 005/2015 - METRÔ-DF. As análises e diretrizes que fundamentaram a proposta podem ser encontradas no Relatório Final do PDTT/DF, e o conjunto completo e detalhado das informações geradas neste estudo consta nos relatórios técnicos específicos.

O PDTT/DF tem como objetivo a especificação da rede pretendida para o STPT/DF em um horizonte de 20 anos, tomando como ponto de partida a análise dos dados levantados na Pesquisa de Mobilidade Urbana do Distrito Federal - PMU/DF. Possui papel estratégico na formulação de ações e políticas para o Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal ao propor soluções de alta capacidade, confiabilidade e melhoria do nível de serviço para a população, servindo como subsídio técnico fundamental para o processo de revisão do Plano Diretor de Transporte Urbano do Distrito Federal - PDTU/DF.

Os trabalhos, iniciados em julho de 2015, abrangeram quatro etapas:

- Etapa 1: Planejamento do PDTT/DF;
- Etapa 2: Levantamento de dados da PMU/DF (Pesquisas de Campo);
- Etapa 3: Análise de Dados da PMU/DF (incluindo o Diagnóstico e o Prognóstico da mobilidade do Distrito Federal);
- Etapa 4: Planejamento da Rede do STPT/DF (Avaliação de Alternativas e Proposta de Rede sobre Trilhos para o DF).

As análises realizadas na Etapa 3 (Diagnóstico e Prognóstico), permitiram identificar tendências de agravamento de problemas tais como o aumento da motorização e dos tempos de viagem, a piora nas condições de acessibilidade, o espraiamento da ocupação urbana e a intensificação da segregação socioespacial. Apontaram, também, desafios e oportunidades para reverter esse quadro e avançar em direção a um futuro com melhores condições de acessibilidade por meio da ampliação de sistemas de transporte urbano sustentáveis.

Na última etapa do estudo, foram formuladas alternativas e realizadas simulações e avaliações que subsidiaram o processo de escolha da Rede Estratégica do STPT/DF, uma malha com ampla cobertura territorial e com prazo de implantação que vai além do horizonte do PDTT/DF, visando indicar ações coerentes com as necessidades metropolitanas do Distrito Federal e seu Entorno.

Com base nessa Rede Estratégica, foi definido o conjunto de corredores que compõem o Cenário de Implantação de 20 Anos – horizonte de análise do PDTT/DF. Este conjunto de corredores promove a integração entre regiões do DF, constituindo a fase inicial de uma rede efetivamente integrada sobre trilhos. No futuro, poderá evoluir para a Rede Estratégica, que, por sua vez, trata-se de um marco para o planejamento da mobilidade, que permitirá nortear a formulação de projetos e a aplicação de recursos, não apenas ao sistema de transportes, mas também como referência para o desenvolvimento da metrópole.

O Plano foi desenvolvido pelo Consórcio PDTT/DF, formado pelas empresas Logit Engenharia Consultiva Ltda. e Tecton Planejamento e Consultoria Ltda., com supervisão direta da equipe do Departamento de Planejamento e Estudos do METRÔ-DF.

2. Rede Estratégica

A rede selecionada na etapa de estudo de alternativas representa a visão estratégica do METRÔ-DF para o sistema de transporte público sobre trilhos no longo prazo. Composta por metrô e veículo leve sobre trilhos – VLT, estruturará a rede de alta capacidade do sistema de transporte público do Distrito Federal. Constitui, assim, uma proposta de rede com prazo de implantação que vai além do horizonte do próprio PDTT/DF (20 anos), mas que visa indicar alternativas tecnológicas e de traçado coerentes com as necessidades metropolitanas do Distrito Federal e do Entorno do DF.

Representa uma proposta de referência para o planejamento da mobilidade do Distrito Federal, para orientar a formulação de projetos e a destinação de investimentos no sistema de transportes, bem como para o desenvolvimento da metrópole de forma geral.

2.1 Apresentação da Rede Estratégica

A Rede Estratégica do STPT/DF (Figura 1) prevê sistemas de transporte sobre trilhos que atendam a todos os eixos do Distrito Federal, formando uma ampla rede integrada de metrô e VLT. Além das expansões previstas para a linha de metrô existente (em Ceilândia, Samambaia e na Asa Norte), a Rede Estratégica contempla a implantação de uma malha de VLT de aproximadamente 250 km de extensão. Esses corredores, futuramente, conformarão uma rede estrutural de transporte público de alta capacidade, confiabilidade e eficiência para o DF, criando os elementos centrais de uma rede integrada com os demais modos.

Dos corredores propostos, alguns se baseiam em linhas analisadas previamente em estudos anteriores, como o PDTU/DF, enquanto outros representam novidades introduzidas pelo próprio PDTT/DF. Vários constituem corredores de transporte plenamente consolidados, pelos quais operam diversas rotas que já fazem a interconexão entre determinadas regiões, alguns inclusive com projetos previstos, como a conexão TAN-TAS-Aeroporto pela Via W3 ou o Eixo Norte Planaltina-Sobradinho-TAN, conforme descrito na sequência. Outros equivalem a linhas com novos traçados que, no entanto, contemplam conexões previstas em planos e estudos anteriores, com diferenças localizadas de desenho viário, mas cumprindo função semelhante de cobertura e interconexão entre regiões. Exemplo disso é o VLT Eixo Monumental-EPCL-Hélio Prates.

Finalmente, há propostas de novos corredores para os quais não existiam investimentos ou projetos de transporte público previstos anteriormente, como no Eixo Oeste (conexão Taguatinga-Riacho Fundo-Recanto das Emas), e no Eixo Leste (conexão Plano Piloto-Lago Norte-Taquari-Paranoá). Esta última, particularmente, provém da necessidade de atendimento desta região identificada ao longo da etapa de Diagnóstico e Prognóstico, derivada do crescimento acelerado constatado nos últimos anos e da expectativa de adensamento futuro nessas regiões.

A seção 2.4 explora os principais aspectos de cada eixo relevantes para a priorização de corredores incluídos no cenário de implantação de 20 anos do PDTT/DF. Os prazos previstos para implantação dos novos empreendimentos foram estimados a partir de *benchmarking* de tempos de implantação de sistemas em diversas cidades no mundo, apresentado no Relatório Final deste estudo.

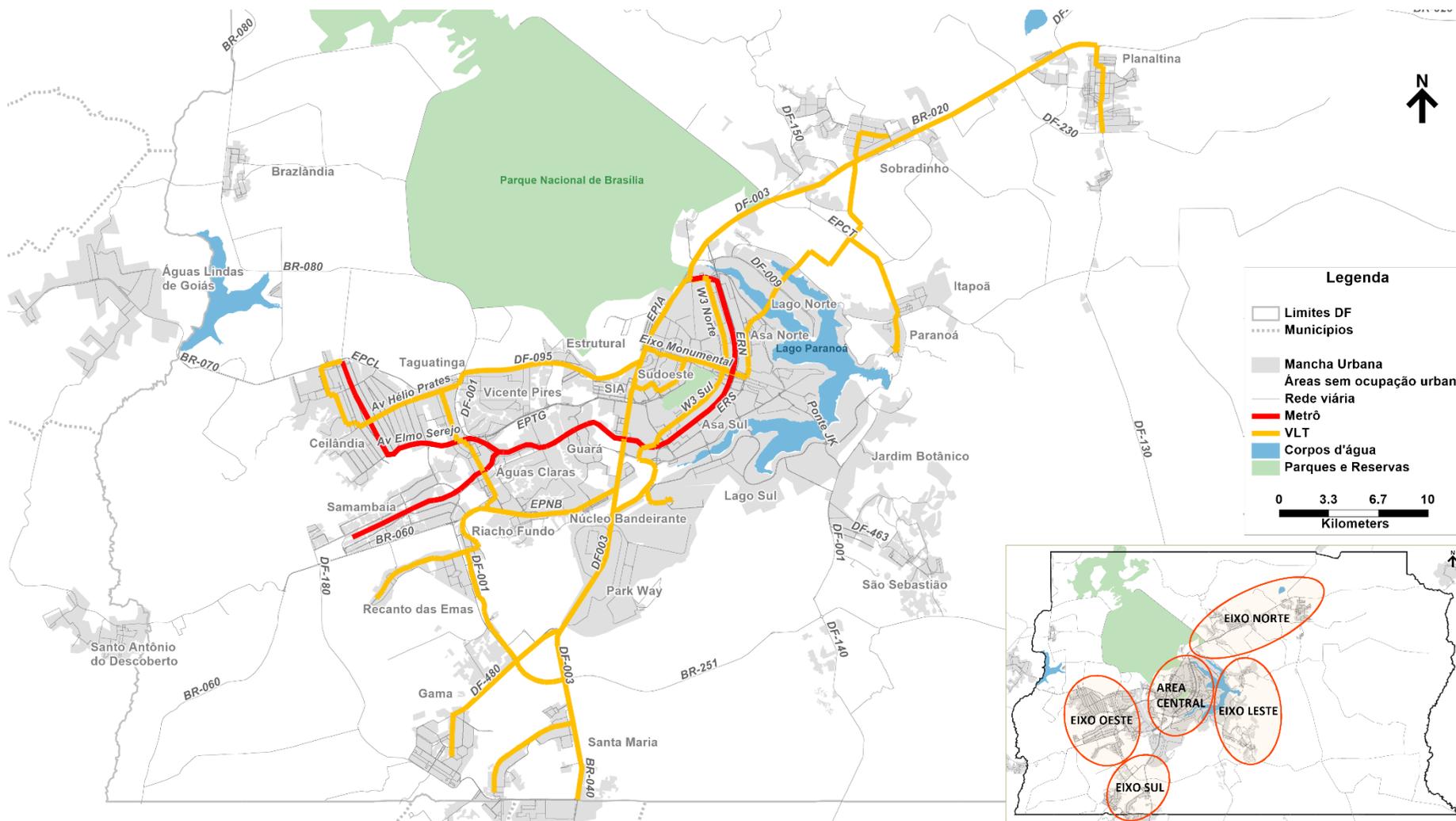


Figura 1. Rede Estratégica para o STPT/DF

Fonte: Elaboração própria

Em relação ao modelo operacional dos sistemas propostos, foi elaborada uma rede de VLT que combina trechos urbanos, com alta densidade de estações e maior integração com o entorno, e trechos totalmente segregados, com maior velocidade média e menor número de estações de maneira a permitir um deslocamento mais rápido entre regiões distantes. A seção 2.2 descreve esse modelo e outras características técnicas do sistema de transporte sobre trilhos proposto para o Distrito Federal.

A seguir são descritos os empreendimentos da Rede Estratégica em cada eixo de transporte considerado no PDTT/DF (Figura 1).

2.1.1 Área Central

Os projetos propostos para a Área Central incluem a construção de uma nova estação de metrô na Asa Norte (Galeria do Trabalhador), prevista para os próximos anos, e, posteriormente, a implantação do restante das estações até o Terminal Asa Norte - TAN, conforme previsto pelo METRÔ-DF.

Também incluem a construção de um VLT ao longo da Via W3, conforme previsto no PDTU/DF, que conectará o Terminal Asa Norte - TAN, o Terminal Asa Sul - TAS e o Aeroporto Internacional de Brasília Presidente Juscelino Kubitschek, totalizando 22,2 km de extensão e 28 estações, com estimativa de 5,3 anos para implantação. Finalmente, foi proposto outro VLT que interligará o Plano Piloto com o Eixo Oeste, passando pelo Eixo Monumental.

Destaca-se que o VLT do Eixo Monumental, além de realizar a conexão com o Eixo Oeste, também será conectado ao corredor que liga o Eixo Leste ao Plano Piloto, o qual é apresentado na sequência. Para que seja

possível realizar estas conexões, será necessário prever a implantação de um túnel para o VLT de aproximadamente 3,4 km de extensão ao longo do Eixo Monumental e da Via L2 Norte, no trecho entre o Estádio Nacional Mané Garrincha e o Setor de Autarquias Norte, permitindo a transposição desta área, que engloba o VLT da W3, o metrô e o Eixo Rodoviário.

Além dessas conexões, a Rede Estratégica também considera a implantação de um corredor de VLT ao longo de toda a EPIA, que permitirá a integração dos serviços de todos os demais corredores do DF. Esse trecho totaliza 16,8 km de extensão e 10 estações, com estimativa de 2,9 anos para implementação.

2.1.2 Eixo Oeste

Os projetos propostos para o Eixo Oeste incluem a construção de um conjunto de corredores interligados de VLT que cumprirão duas funções diferentes, mas complementares. Esse traçado permitirá a operação de linhas de interconexão e articulação das regiões do Núcleo Oeste. Assim, integrará diretamente Ceilândia, Taguatinga, Riacho Fundo II e Recanto das Emas, além de interceptar ambos ramais do metrô e as principais vias por onde circulam as linhas de ônibus, completando a cobertura e promovendo a integração modal.

Complementarmente, os corredores de VLT na EPCL e na EPNB oferecerão conexões diretas dessa rede integrada do Núcleo Oeste com a Área Central, pelo SIA e pela Primeira Avenida no Sudoeste, respectivamente, ambos convergindo no Eixo Monumental. Esses projetos totalizam 78 km de extensão e 87 estações, com estimativa de 17,4 anos para a implantação de todos os corredores. Separando-se em empreendimentos

específicos, o corredor Hélio Prates-EPCL-Eixo Monumental seria completado em 7,8 anos e o corredor Recanto das Emas-Riacho Fundo-EPNB-EPIA-Sudoeste ficaria pronto em 7,2 anos. O trecho intermediário de Taguatinga (Avenida Comercial-EPCT), isoladamente, necessitaria de 2,5 anos para ser implantado.

Neste eixo, são consideradas também as expansões do metrô em Ceilândia e Samambaia, com duas estações adicionais em cada ramal.

2.1.3 Eixo Sul

Os projetos propostos para o Eixo Sul incluem a construção de um conjunto de corredores de VLT que integrarão as regiões de Gama e Santa Maria com a Área Central e com o Eixo Oeste, que poderão substituir o BRT existente, ampliando seu alcance e capacidade. A Rede Estratégica também inclui a proposta de um terminal de fronteira na BR-040, que oferecerá uma opção de alta capacidade e confiabilidade para a demanda do entorno sul da Região Integrada de Desenvolvimento do Distrito Federal e Entorno - RIDE/DF. Esses projetos, que totalizam 55,5 km de extensão e 29 estações, têm estimativa de 6,3 anos para implantação.

Adicionalmente, de forma vinculada a estas regiões, há também a proposição de uma interconexão entre os VLTs do Eixo Oeste e os do Eixo Sul por meio do corredor da EPCT, entre Recanto das Emas e a BR-040.

2.1.4 Eixo Norte

Os projetos propostos para o Eixo Norte constituem fundamentalmente um corredor de VLT que oferecerá cobertura para seus dois principais conjuntos de assentamentos – Planaltina e Sobradinho. Como essas

regiões se concentram ao longo de um único eixo viário de natureza radial em relação à Área Central, sua integração com o Distrito Federal está prevista, em planos anteriores, fundamentalmente por meio de corredores de transporte público ao longo da BR-020.

O PDTT/DF identificou, na projeção de demanda, um crescimento significativo do número de viagens no horizonte de 20 anos, a ser atendido na Rede Estratégica por meio de um VLT que conectará, de forma direta em um corredor estruturante, o TAN com as regiões do Eixo Norte, e complementarizará a cobertura geográfica direta com um trecho urbano dentro de Planaltina. Esse projeto totaliza 39 km de extensão e 19 estações e tem estimativa de 6,3 anos para implantação.

2.1.5 Eixo Leste

As regiões que compõem o Eixo Leste, como Paranoá, Itapoã e São Sebastião, não haviam sido tratadas previamente como um Eixo de Transporte no PDTU/DF de 2011. O incremento na demanda constatado desde esse estudo até o ano base de análise do PDTT/DF (2016) foi considerável e, adicionalmente, há uma projeção de crescimento ainda mais significativo para os próximos 20 anos.

Isso levou à necessidade de considerar o Eixo Leste como uma parte constitutiva da Rede Estratégica de transporte sobre trilhos, incorporando o corredor de VLT que conectará o Plano Piloto com o Lago Norte, Taquari, Paranoá e Itapoã, bem como o ramal dessa linha até Sobradinho, que promoverá a integração com o Eixo Norte e oferecerá caminhos alternativos de transporte público ao gargalo que a BR-020 representa no Distrito Federal. Esse projeto totaliza 35 km de extensão e 34 estações e tem estimativa de 7,3 anos para implantação.

2.2 Modelo operacional

A proposta para o STPT/DF foi concebida como um conjunto de corredores de diferentes modos com o objetivo de compor uma rede interconectada e integrada, que possa aumentar as opções de rotas possíveis e garantir melhor nível de qualidade da oferta de transporte público.

Dentro desta formulação, o modo VLT conforma uma rede única e interligada, porém com duas possibilidades diferentes de configuração em relação à sua integração com o entorno urbano e a infraestrutura viária:

- **VLT Urbano**
- **VLT Totalmente Segregado**

A primeira configuração, denominada neste estudo como **VLT Urbano**, apresenta características mais adequadas à operação no interior de núcleos urbanos. Foi utilizada para atender áreas com maior densidade de ocupação e atividades, onde acessos e egressos predominam em relação ao deslocamento de grandes volumes de passageiros.

Embora os serviços operem em faixa de tráfego exclusiva, contemplam cruzamentos em nível para o tráfego geral. Contam, assim, somente com nível de segregação parcial, inserindo-se melhor à rede viária e ao contexto urbano já existentes. Por outro lado, estão mais sujeitos a interferências semaforicas e eventuais conflitos com o tráfego geral.

Devido a essas características, nesses trechos os serviços operam com velocidades máximas próximas de 50 km/h, mais adequadas a contextos urbanos no que diz respeito à segurança viária. Além disso, atendem a uma maior densidade de estações ao longo de seus trajetos (espaçamento

médio de 0,75 km entre estações), resultando em velocidades médias entre 24 km/h e 33 km/h dependendo do espaçamento entre estações e do número de interseções de cada trecho.

A segunda configuração, denominada como **VLT Totalmente Segregado**, promove as ligações mais longas em vias expressas ou sem ocupação lindeira, nas quais os altos fluxos de usuários (demanda de passagem) predominam em relação às quantidades de embarques e desembarques.

Desta maneira, nos trechos menos urbanizados, o VLT pode operar de maneira completamente separada do tráfego geral, sem cruzamentos em nível, alcançando velocidades máximas superiores às dos trechos urbanos. O resultado é um tempo de viagem menor devido a essa característica e também ao maior espaçamento entre estações (média de 3 km). Nesses trechos, o VLT atinge velocidades médias entre 40 km/h e 54 km/h dependendo do espaçamento entre estações de cada segmento.

O fato de a rede de VLT possuir rotas que circulam nessas duas configurações permite que os mesmos serviços possam atender a diversos tipos de regiões (mais ou menos adensadas), resultando em uma cobertura direta mais abrangente. Da mesma forma que nos sistemas tipo trem-tram, os passageiros se beneficiam da combinação entre a função de interligação regional e a de atendimento lindeiro (isto é, próximo do ponto de origem e/ou de destino das viagens) em um único modo.

Associa-se, assim, a vantagem de reduzir a necessidade de transbordos e alcançar velocidades maiores em um mesmo sistema, resultando em menores tempos de viagem para os usuários.

A implantação de uma rede ampla e interconectada de VLT requer atenção a alguns aspectos importantes para assegurar uma operação adequada e incorporar efetivamente as vantagens do modelo proposto. A complexidade de uma malha com essas características não pode ser subestimada.

A Figura 2 ilustra ambos os tipos de configuração do VLT na Rede Estratégica.

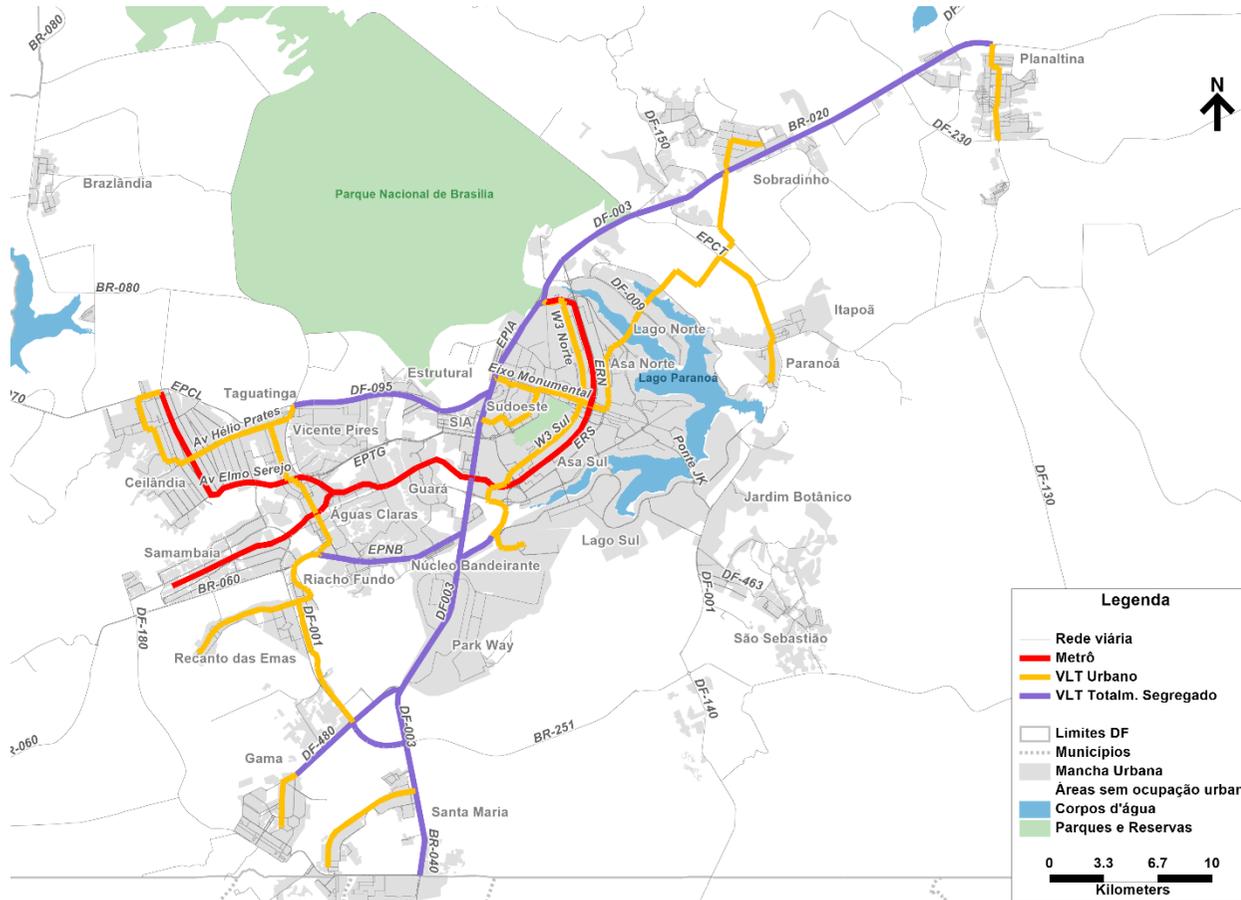


Figura 2. Trechos de VLT por tipo de operação

Fonte: Elaboração própria

A coordenação de rotas cujos trajetos coincidem somente em alguns trechos da rede implica na necessidade de um controle operacional eficiente e com capacidade de resposta rápida para dar conta das incertezas inerentes dessas situações. O fato de parte da rede do VLT possuir interseções em nível cria a possibilidade de atrasos que interferem na coordenação dos múltiplos serviços que circulam na rede.

A interoperabilidade depende da garantia de condições de infraestrutura, sinalização e controle que permitam não somente o uso das diversas vias por parte do material rodante, mas também a articulação dos vários serviços no tempo e no espaço. Por esse motivo, a rede de VLT não deve ser projetada apenas como um conjunto de corredores isolados, mas como um sistema integrado, desde sua concepção inicial, em todos os seus componentes.

2.3 Oportunidades de TOD

A implantação de uma rede de transporte sobre trilhos extensa e que articule múltiplas regiões do Distrito Federal criará muitos locais com conectividade e acessibilidade elevadas em torno das estações de VLT e metrô. Muitos desses pontos se situam em áreas plenamente consolidadas, mas que podem ser beneficiadas dentro desta perspectiva, permitindo um maior aproveitamento por meio de perímetros de dinamização e qualificação urbanística ou mesmo edifícios multifuncionais junto às estações.

As maiores oportunidades de longo prazo, entretanto, são aquelas onde é possível desenvolver loteamentos completos sob os princípios de Desenvolvimento Orientado pelo Transporte Sustentável

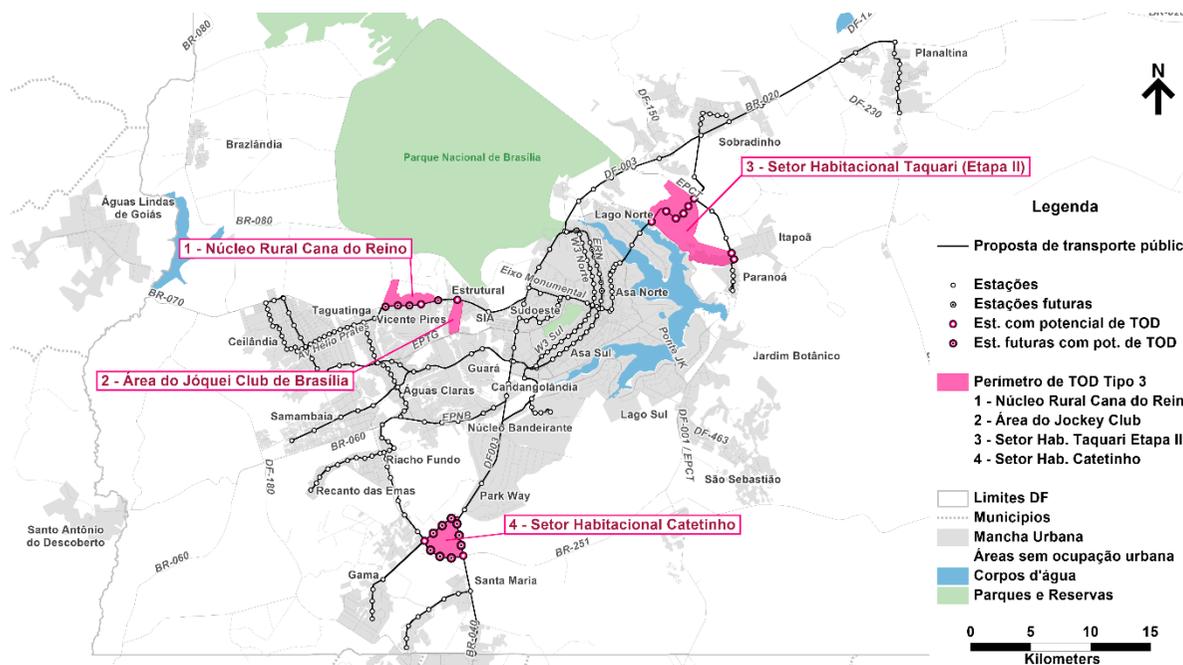


Figura 3. Novas oportunidades de TOD a partir da rede de VLT

Fonte: Elaboração própria

– TOD (do inglês *Transit Oriented Development*), a exemplo do que foi alcançado com sucesso em Águas Claras ao associar uso do solo, desenho urbano e infraestrutura de transporte público. Algumas estações da Rede Estratégica estarão localizadas junto a glebas em que são previstos novos projetos de urbanização do Governo do Distrito Federal - GDF, de maneira que tais iniciativas podem ter suas estratégias de implantação e de desenho urbano revistas tendo em vista os novos pontos de acesso ao sistema de transportes proposto (inclusive suas respectivas Diretrizes Urbanísticas). Nesta categoria, foram identificados quatro perímetros com esse potencial em torno dos novos sistemas de VLT (Figura 3):

- Núcleo Rural Cana do Reino;
- Área do Jockey Club de Brasília;
- Setor Habitacional Taquari (Etapa II); e
- Setor Habitacional Catetinho.

Portanto, a Rede Estratégica proposta gerará oportunidades valiosas de adotar estratégias de TOD, utilizando instrumentos de planejamento e projeto que articulem diversificação de atividades a padrões de desenho urbano condizentes.

2.4 Estratégias de expansão

A Rede Estratégica permitirá levar a malha estruturante sobre trilhos para todos os eixos de transporte do Distrito Federal, oferecendo a possibilidade de realizar viagens entre as diversas regiões por meio de modos rápidos, de alta capacidade e confiabilidade. Para alcançar essa cobertura, é preciso estabelecer uma priorização temporal para a implantação dos diversos corredores levando em consideração alguns condicionantes tanto de natureza técnica quanto de gestão.

Esta seção apresenta os principais aspectos considerados para definir o conjunto de corredores da Rede Estratégica que devem compor o cenário de implantação de 20 anos do PDTT/DF.

Na Área Central, os investimentos propostos são cruciais não somente por estarem previstos nos planos existentes, mas porque conformam os corredores e nós que estruturam os distintos corredores de VLT para compô-los como uma verdadeira rede, articulando e integrando os diversos eixos e regiões. Particularmente, o VLT da Via W3 cumpre um papel para além do atendimento à demanda, com a função de requalificação do meio urbano através de modos de alta atratividade e integração com o entorno, revertendo a ociosidade da infraestrutura urbana já instalada na área central do DF. Além disso, oferecerá uma conexão direta com o Aeroporto Internacional de Brasília, aumentando a competitividade da cidade ao promover a interligação com um dos principais *hubs* aéreos do Brasil.

No Eixo Oeste, ambas funções – integração regional do Núcleo Oeste e conexão com a Área Central – atendem a uma das principais diretrizes do

Plano Diretor de Ordenamento Territorial do Distrito Federal - PDOT/DF e do próprio PDTT/DF (conforme conclusões das etapas de Diagnóstico e Prognóstico), promovendo a consolidação, a integração e o adensamento dos dois principais núcleos urbanos do Distrito Federal, que conformam a mancha urbana contínua principal desta unidade federativa. Esses projetos, mesmo que não sejam implantados em sua totalidade dentro do horizonte de 20 anos do PDTT/DF, são também parte estratégica para a conformação do sistema de transporte público sobre trilhos, atendendo à maior concentração de população do DF – que atualmente conta com uma única opção de transporte estrutural de alta capacidade, a linha de metrô em funcionamento – e à segunda maior centralidade de empregos e atividades econômicas.

Assim, em relação à sequência de implantação, foi definida a diretriz de priorizar o VLT da EPCL em função da demanda e da maior produtividade se comparado com o da EPNB. Desta forma, com o corredor Hélio Prates-EPCL-Eixo Monumental pode ser contemplada a conexão Núcleo Oeste-Área Central dentro do horizonte do PDTT/DF para implantação nos primeiros 20 anos, complementado pelo corredor Avenida Comercial-EPCT-Riacho Fundo II-Recanto das Emas, que cumpre a função de consolidação dessa importante centralidade.

No Eixo Sul, as regiões de Gama e Santa Maria atualmente possuem um corredor BRT com serviços para a Área Central, que representa uma opção mais rápida do que os serviços de ônibus convencionais, mas que não conta com faixas exclusivas no Plano Piloto nem cobertura dentro daquelas regiões (os terminais ao sul interrompem as rotas antes de entrar nos núcleos urbanos). A futura implantação do VLT, em substituição ao BRT (utilizando o mesmo direito de via), permitirá absorver, no mesmo

sistema, também a demanda do entorno sul, e oferecer uma conexão com o Plano Piloto por meio de um sistema com faixas de circulação exclusiva sobre trilhos ao longo da Via W3, bem como levar os serviços diretos ao interior das regiões de Gama e Santa Maria.

Contudo, dada a existência do sistema BRT, o Eixo Sul não foi priorizado para o cenário de implantação dos primeiros 20 anos do PDTT/DF, apesar de ter apresentado a segunda maior demanda de hora-pico (depois do Eixo Norte). A futura substituição pelo VLT, entretanto, permitirá incluir as regiões de Gama e Santa Maria, bem como o entorno sul da RIDE/DF, à rede integrada de transporte sobre trilhos do Distrito Federal.

A população das regiões do Eixo Norte, atualmente, não conta com alternativas de transporte de alta capacidade, de forma que o sistema sobre trilhos proposto representa ganhos econômicos expressivos – tanto em redução de tempos de viagem quanto em produtividade operacional. O VLT proposto tem, portanto, papel fundamental para a conexão com a Área Central e, por meio do restante da rede, com as demais regiões do Distrito Federal, atendendo ao corredor que, de acordo com as simulações, apresentou o maior volume de hora-pico na projeção para 2036. Dessa maneira, este eixo mostrou-se prioritário dentro da Rede Estratégica para ser incluindo no cenário de implantação de 20 anos.

Por fim, em relação ao Eixo Leste, cabe notar que, diferentemente dos demais corredores, neste caso é preciso constituir infraestrutura viária nova (seja compartilhada com o tráfego geral ou específica do VLT), com a decorrente identificação do traçado geométrico mais adequado. Essa interligação requer, portanto, uma fase inicial de estudos para compreender em maior detalhe características físicas, topográficas, geológicas e hidrológicas da região.

Esses insumos permitirão localizar a necessidade de obras de arte especiais e de traçados alternativos em alguns trechos, bem como adequações para compatibilização com propostas de parcelamento das áreas não urbanizadas e com infraestrutura urbana (drenagem, saneamento, abastecimento de água, energia elétrica, etc.). Em resumo, as incertezas decorrentes de criar ligações com trechos significativos onde não há rede viária estrutural preexistente devem ser objeto de estudos aprofundados dos condicionantes técnicos, físicos e ambientais.

Há também outro tipo de incerteza que deve ser levado em conta ao aprofundar o planejamento do VLT do Eixo Leste, vinculado ao uso e ocupação do solo. Trechos extensos desse projeto estão localizados em áreas ainda não consolidadas, principalmente no Taquari, onde existe uma valiosa oportunidade de adotar medidas de TOD, com adensamento e uso misto no entorno de estações de transporte público. Nesse sentido, é importante associar os estudos do VLT com os planos de expansão do Taquari, alinhando diretrizes urbanísticas, parâmetros técnicos de projeto e demais dimensões do planejamento para garantir compatibilidade.

O detalhamento dos estudos para implantação do VLT do Eixo Leste deve estar associado a uma fase exploratória prévia que aborde todos os aspectos acima, para somente então avançar no processo de tomada de decisão relativo à implantação. Por esse motivo, este componente da Rede Estratégica não faz parte do conjunto de corredores considerados na primeira etapa de implantação incluída no horizonte do PDTT/DF.

Em função dessas premissas a respeito dos empreendimentos de cada eixo, o capítulo seguinte apresenta o conjunto de corredores que compõem o cenário de implantação de 20 anos do PDTT/DF, que representam o início da Rede Estratégica.

3. Cenário de Implantação de 20 Anos

A Rede Estratégica do PDTT/DF consiste em uma malha extensa, de ampla cobertura territorial, composta por linhas de metrô e por aproximadamente 250 km de corredores de VLT. Trata-se de um marco de longo prazo para a expansão da rede de transporte público sobre trilhos e para o desenvolvimento da mobilidade urbana do Distrito Federal.

Diante da magnitude da Rede Estratégica e levando em consideração alguns condicionantes tanto de natureza técnica quanto de gestão, é proposto o cenário de implantação de 20 anos do PDTT/DF, que corresponde ao conjunto de corredores a serem construídos ao longo dos primeiros 20 anos de implantação dessa Rede Estratégica.

Este conjunto de corredores foi determinado de maneira a promover a integração entre regiões do DF de acordo com dois grandes grupos de critérios. O primeiro grupo diz respeito a aspectos estratégicos de atendimento das demandas observadas e projetadas e de desenvolvimento das regiões e dos eixos de transporte do Distrito Federal. O segundo grupo leva em consideração o tempo disponível para a implantação da rede, no caso um horizonte de 20 anos, e o tempo necessário para o projeto, financiamento e construção de toda a infraestrutura de cada um dos corredores. De acordo com esses critérios,

foram estabelecidos os corredores prioritários conforme descrito na seção 2.4. A especificação desse cenário é apresentada a seguir.

3.1 Caracterização dos empreendimentos

A rede proposta para o cenário de implantação de 20 anos do PDTT/DF (Figura 4) é composta pelas expansões previstas para a linha já existente do metrô (1ª e 2ª etapas de expansão) e por um conjunto de corredores interligados de VLT, seguindo a priorização descrita na seção 2.4 em relação aos projetos da Rede Estratégica.

A malha de VLT proposta foi subdividida em empreendimentos que podem ser implantados separadamente, em fases distintas e de maneira progressiva. A cada fase, será possível operar um novo serviço completo, ou seja, conectando origens e destinos de viagem que justifiquem a operação de um corredor de transporte. A expansão do metrô segue as duas grandes etapas previstas pelo METRÔ-DF (Tabela 1).

Tabela 1. Empreendimentos do cenário de implantação de 20 anos

Empreendimento	Extensão (km)	Quantidade de estações
VLT TAN-TAS-Aeroporto (W3)	22,2	28
VLT Hélio Prates-EPCL-Eixo Monumental	30,0	29
VLT Taguatinga-Recanto das Emas	22,6	30
VLT Eixo Norte	39,0	18
1ª Etapa de Expansão do Metrô	6,8	5 ¹
2ª Etapa de Expansão do Metrô	7,5	3 ²

Fonte: Elaboração própria

¹ Número de novas estações nos trechos de expansão. Além dessas, há também outras 5 estações intermediárias nos trechos existentes, com inauguração prevista para o período.

² Não inclui o Terminal Asa Norte (TAN, contabilizado separadamente para efeitos de prazos de implantação (abordados na seção 4.1).

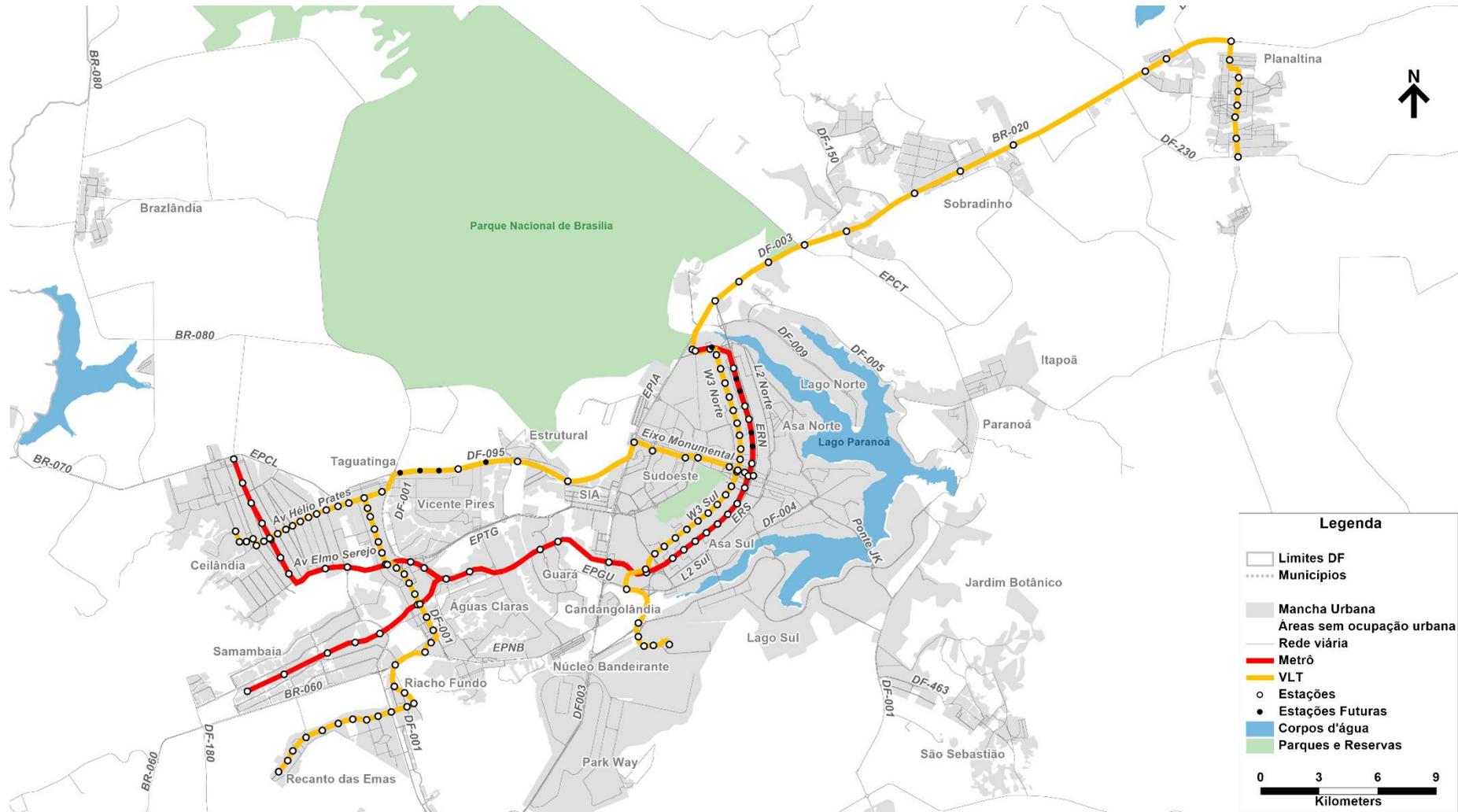


Figura 4. Rede proposta para o cenário de implantação de 20 anos do PDTT/DF

Fonte: Elaboração própria

3.1.1 Corredores e serviços

A rede proposta para o horizonte de 20 anos (Figura 4) possui um total de 56,7 quilômetros de extensão de metrô, incluindo 38 estações. À rede de metrô do ano base 2016 (42,4 km e 24 estações) serão acrescentadas 5 estações intermediárias no traçado já existente e mais 4 expansões:

- Ampliação do Ramal de Ceilândia, com 2,3 quilômetros e 2 estações adicionais (prevista na 1ª Etapa de Expansão);
- Ampliação do Ramal de Samambaia, com 3,7 quilômetros e 2 estações adicionais (prevista na 1ª Etapa de Expansão);
- Construção da estação adicional Galeria do Trabalhador, na Asa Norte, a 0,8 quilômetros da Estação Central (1ª Etapa de Expansão);
- Expansão prevista pelo METRÔ-DF para a Asa Norte, da estação Galeria do Trabalhador até o TAN, com 7,5 quilômetros e 3 estações (2ª Etapa de Expansão).

Além das expansões, é considerada também a modernização prevista do sistema de controle e de sinalização do metrô, que permitirá a oferta de serviços com maior frequência, possibilitando atingir um *headway* mínimo de 2,5 minutos no trecho comum, na hora-pico de demanda do sistema.

Para a rede de VLT, são considerados 113,8 quilômetros de extensão e 105 estações. As principais ligações atendidas por este modo são:

- Entre o Núcleo Oeste e o Plano Piloto: Hélio Prates-EPCL-Eixo Monumental;
- Entre o Eixo Norte e o Plano Piloto: Planaltina-TAN-TAS-Aeroporto;
- Interconexão interna das regiões do Núcleo Oeste: Avenida Comercial-EPCT-Riacho Fundo II-Recanto das Emas.

São também previstos locais para implantação futura de estações, entre os horizontes da rede proposta e a Rede Estratégica. Consistem em pontos com baixa demanda por embarques e desembarques no horizonte de 20 anos, mas com possibilidade de atendimento a demandas futuras. Trata-se de 4 estações de VLT na ligação entre o Núcleo Oeste e o Plano Piloto, na área de influência de regiões com potencial de TOD na EPCL (Núcleo Rural Cana do Reino), e 5 estações intermediárias de metrô na Asa Norte.

A ligação de VLT entre o Núcleo Oeste e o Plano Piloto será feita pelo eixo que segue pela Avenida Hélio Prates, em Ceilândia, pela EPCL e pelo Eixo Monumental, chegando até a Rodoviária do Plano Piloto. Visa fortalecer o atendimento aos fluxos relativos a desejos de viagem já consolidados, pois o Núcleo Oeste representa a região com maior quantidade de viagens originadas e o Plano Piloto concentra a maior quantidade de pontos de destino. Além disso, amplia as opções de atendimento ao oferecer uma alternativa de caminho ao metrô e ao efetuar a ligação com o Eixo Monumental.

A ligação entre o Eixo Norte e o Plano Piloto constitui-se como um dos eixos de maior carregamento no horizonte de 20 anos devido ao crescimento previsto para as regiões desse eixo ao longo deste período. Cobre o núcleo urbano de Planaltina e segue pela BR-020, dando atendimento a Sobradinho, e pelo trecho ao longo de toda a Via W3 e da EPAR, interligando TAN, TAS, o Eixo Monumental e o Aeroporto Internacional de Brasília. O VLT na Via W3, além de representar um componente fundamental deste corredor, é o principal empreendimento previsto no PDTU/DF para a Área Central.

A ligação de estruturação interna entre as regiões do Núcleo Oeste consiste em um corredor que une Recanto das Emas, Riacho Fundo II,

Taguatinga e Ceilândia. As principais vias que compõem o eixo deste corredor são a Avenida Recanto das Emas, a EPCT, a Avenida Comercial e a Avenida Hélio Prates. Taguatinga representa a segunda maior concentração de atividades do DF, e a proposição de um corredor na sua área de influência corresponde a um projeto prioritário em relação às diretrizes do PDOT/DF e às diretrizes apontadas no próprio PDTT/DF nas fases de Diagnóstico e Prognóstico, pois promove o desenvolvimento de novas centralidades e a integração entre regiões do Núcleo Oeste.

A Figura 6 apresenta as rotas dos serviços propostos para operar nos corredores do cenário de implantação de 20 anos. A Tabela 2 indica a denominação de cada serviço, bem como as respectivas extensões e capacidades veiculares. Os serviços de metrô consideram veículos com capacidade para aproximadamente 1.350 passageiros, de acordo com o sistema operado pelo METRÔ-DF no ano base do estudo. Os serviços de VLT serão oferecidos por meio de unidades veiculares com largura de 2,65 metros, comprimento da ordem de 44 metros e capacidade para aproximadamente 420 passageiros.

Os corredores de VLT do Eixo Norte e da ligação entre o Núcleo Oeste e Plano Piloto apresentaram, no horizonte de 20 anos, carregamentos suficientemente altos a ponto de que fosse necessário considerar composições veiculares de maior capacidade, de maneira a não ultrapassar o *headway* mínimo recomendado, entre 3 e 2 minutos. Assim, para os serviços destes corredores, são propostas composições veiculares duplas, ou seja, o acoplamento de duas unidades veiculares de 420 passageiros cada, resultando em composições com capacidade para 840 passageiros e comprimento total de aproximadamente 88 metros (Figura 5).

As principais referências veiculares relativas a padrões brasileiros são o VLT da Baixada Santista e o VLT Carioca. O primeiro utiliza composições de 43,7 metros de comprimento e capacidade de 408 passageiros. O segundo conta com unidades de 43,4 metros de comprimento e capacidade de 420 usuários. Dimensões e capacidade variam pouco dentro dessas faixas de valores, dependendo da empresa fabricante e da configuração escolhida para o interior dos veículos.

Tabela 2. Serviços propostos para o cenário de implantação de 20 anos

Modo	Denominação	Extensão (km)	Capacidade (passageiros / composição)
Metrô	M01 - Ceilândia-TAN	42,3	1.350
Metrô	M02 - Samambaia-TAN	39,0	1.350
VLT	V01 - Ceilândia-Rodoviária do Plano Piloto	30,0	840
VLT	V02 - Planaltina-Aeroporto	61,1	840
VLT	V03 - Ceilândia-Taguatinga Sul	17,3	420
VLT	V04 - Recanto das Emas-Taguatinga Norte	21,8	420

Fonte: Elaboração própria

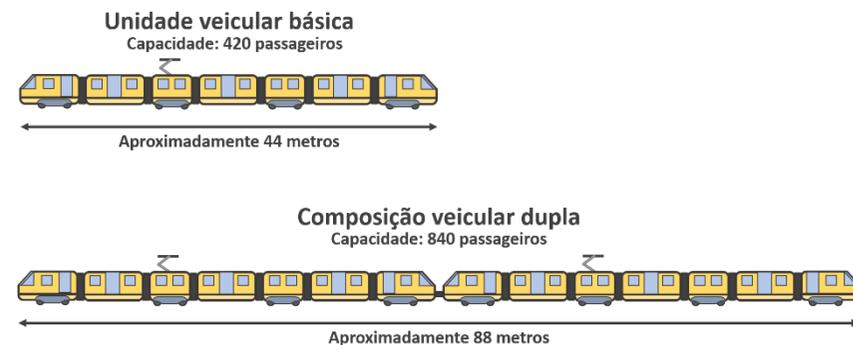


Figura 5. Tipos de composições veiculares para o VLT (ilustração esquemática)

Fonte: Elaboração própria

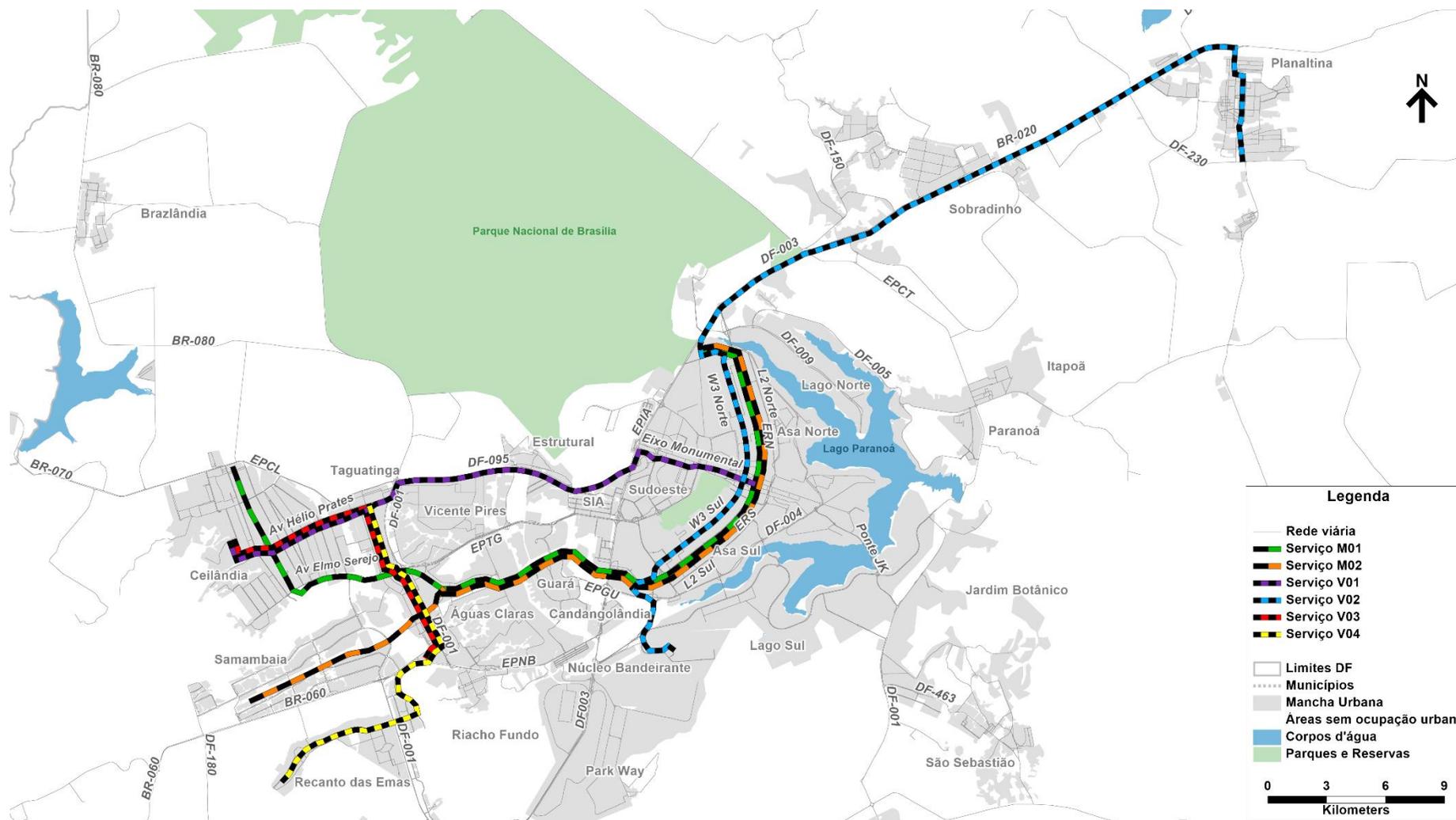


Figura 6. Serviços de transporte sobre trilhos do cenário de implantação de 20 anos do PDTT/DF

Fonte: Elaboração própria

3.1.2 Carregamento da rede

O carregamento da rede proposta para o cenário de implantação de 20 anos do PDTT/DF foi obtido por meio do modelo de alocação de viagens elaborado para este estudo. Os resultados, expressos em passageiros por hora por sentido e correspondentes à hora-pico manhã do horizonte de 20 anos do estudo, são indicados na Figura 7.

Cabe observar que o estudo de demanda para a rede do PDTT/DF foi realizado de acordo com uma premissa conservadora relativa ao sistema de transporte coletivo sobre pneus, a qual, de forma geral, não considera ações de reorganização das linhas de ônibus, que operam concorrendo com os sistemas sobre trilhos propostos. Este pressuposto permite avaliar de maneira segura a factibilidade das proposições analisadas, identificando o carregamento mínimo dos projetos avaliados.

Foi considerada, no entanto, uma situação específica, na qual se adotou a consolidação de linhas de ônibus do Eixo Norte no TAN no último ano do horizonte de estudo do PDTT/DF, conforme descrito no Relatório Final. A entrada em operação da expansão do metrô até o TAN, no ano 20, incrementa significativamente a oferta nesse trecho, com dois corredores sobre trilhos ao longo de toda a Asa Norte (junto com o VLT na Via W3 paralelamente ao Eixo Rodoviário).

Dessa forma, a medida de reorganização das linhas de ônibus do Eixo Norte derivou da necessidade de oferecer as condições para que o projeto previsto de expansão do metrô até o TAN tenha um aproveitamento maior e carregamento mais compatível com esse modo.

No horizonte de 20 anos, o carregamento crítico do metrô ocorre no trecho comum entre os seus dois ramais e corresponde aproximadamente a 21 mil passageiros por hora em sentido ao Plano Piloto. O carregamento crítico do ramal de Ceilândia é da ordem de 11 mil passageiros por hora por sentido, e o do ramal de Samambaia, da ordem de 10 mil passageiros por hora por sentido, este último alimentado por fluxos de VLT originados principalmente em Recanto das Emas, e complementados por viagens de Riacho Fundo II.

Os outros carregamentos mais expressivos ocorrem no VLT da EPCL, com aproximadamente 10 mil passageiros por hora, e no Eixo Norte (EPIA), com aproximadamente 19 mil passageiros por hora, ambos em sentido ao Plano Piloto.

Com relação aos benefícios que a rede proposta para o cenário de implantação de 20 anos do PDTT/DF trará aos usuários de transporte público, os resultados da modelagem indicam que, em comparação com a situação sem projetos, haverá uma economia total diária da ordem de 188 mil horas de viagem, distribuídas entre as 1,9 milhões de viagens realizadas por dia útil no horizonte de 20 anos do estudo.

Essa economia se traduz em uma redução de 7% no tempo total médio de viagem dos usuários do sistema de transporte público, o que permite afirmar que a nova rede de fato será capaz de trazer benefícios aos deslocamentos realizados cotidianamente no Distrito Federal.

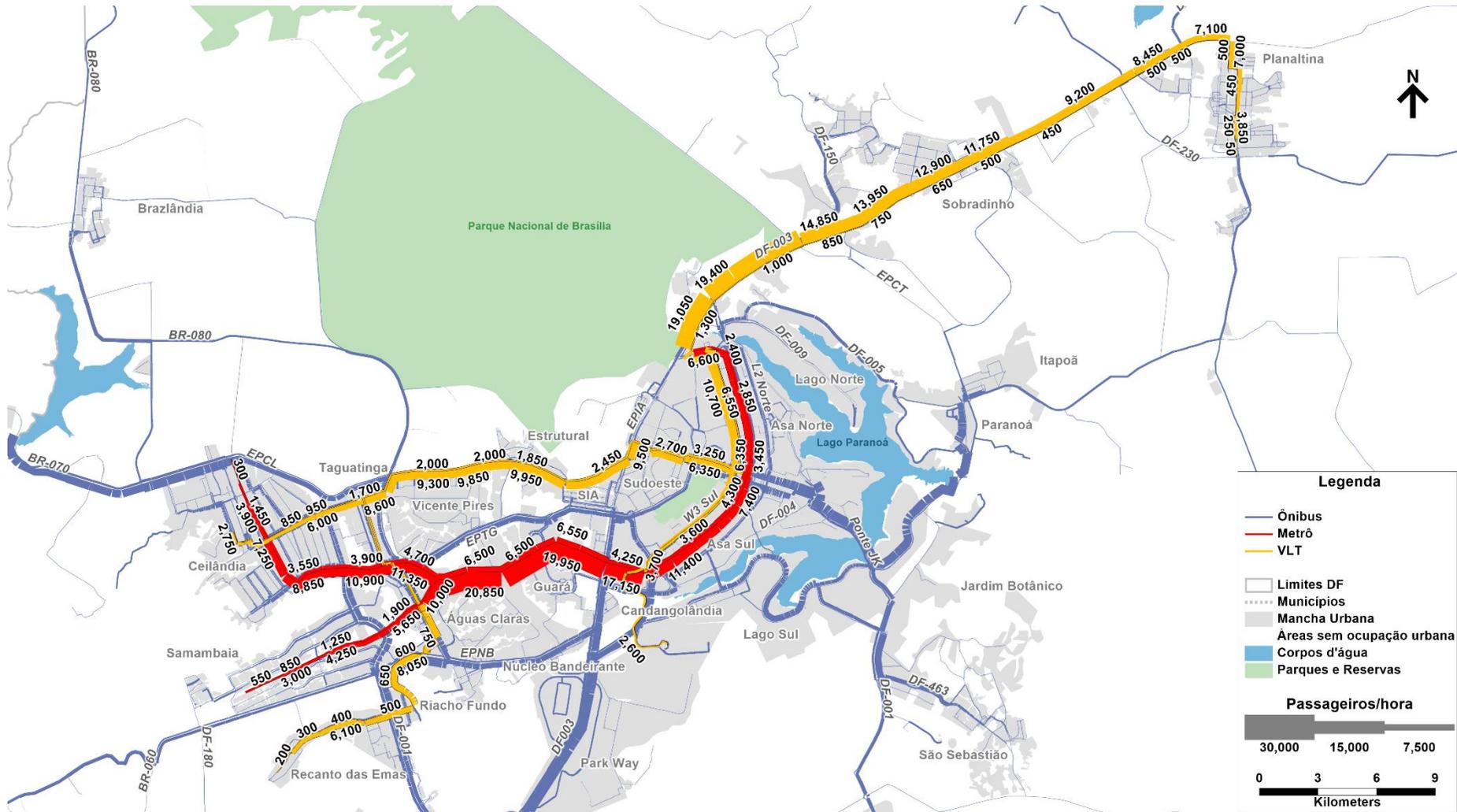


Figura 7. Carregamento na hora-pico manhã da rede proposta para o cenário de implantação de 20 anos do PDTT/DF

Fonte: Elaboração própria

3.2 Diretrizes para infraestrutura viária

Ao propor novos investimentos em sistemas de transportes, é fundamental estudar a inserção de seus elementos de infraestrutura no espaço físico destinado à sua implantação. Para o PDTT/DF, foram elaboradas soluções de desenho conceitual para a configuração dos corredores de VLT propostos no cenário de implantação de 20 anos.

Os corredores de VLT propostos requerem adequação da seção viária para conciliar o novo sistema sobre trilhos com o tráfego geral, passeios e demais necessidades para inserção no entorno urbano. Por sua vez, as expansões do metrô que compõem a rede do PDTT/DF já fazem parte dos projetos previstos do METRÔ-DF, e sua implantação depende de faixa de domínio específica e totalmente separada dos demais elementos da rede, não requerendo, portanto, a análise de inserção no sistema viário.

É importante destacar que o nível de detalhamento desta análise é conceitual, de acordo com a finalidade estratégica do PDTT/DF. Assim, foram estudados posicionamentos e arranjos preliminares dos novos elementos e são indicadas possíveis soluções para compatibilizá-los com a infraestrutura de transportes preexistente e com o território em geral. Este relatório apresenta as recomendações gerais de caráter comum a toda a rede.

De maneira geral, recomenda-se que as faixas de VLT sejam posicionadas à esquerda dos demais fluxos do respectivo sentido. Isto é, na maioria dos casos o VLT ocupará a porção central das seções viárias que possuem circulação de veículos nos dois sentidos. Para alguns trechos específicos, é possível eventualmente adotar configuração diferente, como criar pistas

laterais exclusivas para o VLT, mas seguindo justificativas que indiquem a conveniência ou necessidade dessa escolha. As estações, por sua vez, serão posicionadas entre as vias de VLT dos dois sentidos, de maneira que os embarques e desembarques sejam efetuados pelas portas do lado esquerdo das composições veiculares (Figura 8, Figura 9, Figura 10 e Figura 11).

O posicionamento do VLT à esquerda consiste em uma premissa básica sustentada pelo objetivo de evitar conflitos de fluxo, os quais poderiam decorrer de conversões à direita realizadas por veículos do tráfego geral, movimento fundamental para a circulação do transporte privado. Os retornos centrais, portanto, deverão passar a ser realizados preferencialmente por meio de *loopings* de quadra, que consistem em conversões à direita e contorno dos quarteirões adjacentes para o cruzamento transversal da via.

Nos principais eixos viários, o Distrito Federal apresenta ampla disponibilidade de canteiros centrais, que constituem candidatos a comportar os novos elementos de infraestrutura. Entretanto, buscando minimizar impactos urbanísticos e ambientais, evitou-se recomendar que todos os elementos do sistema (incluindo as faixas de circulação e as estações) sejam implantados nos canteiros. Assim, sempre que possível, recomenda-se que apenas as estações sejam localizadas nos canteiros centrais, e que as faixas de circulação ocupem outros espaços da seção viária mediante adequações e reconfigurações.

Conforme discutido na seção 2.2, o VLT apresentará dois tipos de configuração: urbana (parcialmente segregada) e totalmente segregada. Em ambos os casos, contará com faixa exclusiva de circulação, variando, portanto, apenas o nível de separação com o tráfego geral nos

cruzamentos e o grau de incidência de interferências com os demais movimentos. Tomando-se os devidos cuidados em relação a impactos urbanísticos, recomenda-se que essa segregação, em quaisquer das duas configurações, seja realizada por meio de separação física minimamente invasiva, de maneira a garantir a segurança viária tanto do tráfego geral quanto dos pedestres que porventura invadam as faixas do VLT.

Como, na maior parte da rede, a infraestrutura do VLT está posicionada no centro da seção viária, são necessários elementos específicos para permitirem o acesso e o egresso dos usuários às estações, e a configuração desses elementos depende do tipo de segregação viária do trecho ao qual cada estação faz parte.

Nos trechos urbanos, onde o VLT é parcialmente segregado e possui maior inserção no entorno, as seções viárias deverão possuir faixas de travessia de pedestre semaforizadas próximas às estações, de maneira a facilitar a acessibilidade (Figura 8). Já nos trechos completamente segregados, como ao longo de rodovias, os projetos deverão considerar a implantação de passarelas, elevadas ou subterrâneas, para que os pedestres possam transpor o tráfego geral garantindo acessibilidade e segurança para os usuários, além de reduzir interrupções de fluxo veicular (Figura 10 e Figura 11).

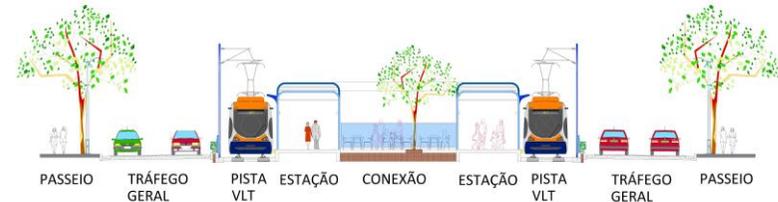
Em alguns casos, o canteiro central onde será implantada a infraestrutura do VLT tem largura maior do que a tipicamente necessária para as plataformas das estações. Nessas situações (Figura 8 e Figura 9), é possível construir as plataformas separadas, uma para cada sentido, conectadas entre si por uma área específica, projetada de maneira a possibilitar a instalação de equipamentos e o oferecimento aos usuários de serviços



Figura 8. Representação em planta de uma estação de VLT em trecho urbano

Fonte: Elaboração própria

SEÇÃO NAS ESTAÇÕES



SEÇÃO ENTRE ESTAÇÕES



Figura 9. Seções viárias com VLT inserido em meio trecho urbano

Fonte: Elaboração própria

diversos que possam gerar receitas acessórias para o sistema, naquelas estações onde seja viável e conveniente.

As plataformas das estações de VLT deverão ter comprimento compatível com a composição veicular necessária ao atendimento da demanda projetada. A modelagem de transportes do PDTT/DF identificou, em vários trechos da rede, carregamentos que exigem a utilização de composições com capacidade maior que a do veículo básico (420 passageiros) para que seja possível atender à demanda sem ultrapassar o limite máximo de frequência, conforme apontado anteriormente. Assim, para estes casos, adotaram-se composições veiculares duplas (compostas por duas unidades veiculares básicas de 44 metros de comprimento cada, conforme descrito na seção 3.1.1), com aproximadamente 88 metros de comprimento e capacidade para 840 passageiros, o que leva à recomendação de que as estações tenham comprimento entre 90 e 100 metros (Figura 8 e Figura 10). Mesmo que a demanda de viagens de horizontes intermediários não necessite de composições veiculares deste porte, é recomendável prever que os elementos estruturais básicos das plataformas sejam construídos em sua totalidade desde o início da implantação, ou que ao menos seja reservado o espaço total necessário, de maneira a garantir o aumento de capacidade no futuro e evitar transtornos devidos a conflitos entre as obras e a operação do sistema.

As plataformas das estações deverão ter superfície de embarque e desembarque nivelada com o piso dos veículos. Esta característica é fundamental para a capacidade do sistema, pois proporciona agilidade na movimentação de passageiros, e, conseqüentemente, reduz o tempo de embarque e desembarque. Além disso, é essencial para garantir a

acessibilidade a todos os tipos de usuário em função de suas diferentes necessidades relativas à locomoção.

Além da configuração básica aqui apresentada, há outros parâmetros relevantes a serem considerados para o estudo de implantação do sistema: largura típica da faixa de circulação do VLT, largura das estações, raio de giro, inclinação longitudinal e altura para catenária, entre outros. A especificação destes parâmetros e o detalhamento das recomendações do PDTT/DF devem constituir objeto de análise das fases de projeto posteriores a este Plano, na elaboração do plano operacional e do projeto funcional.

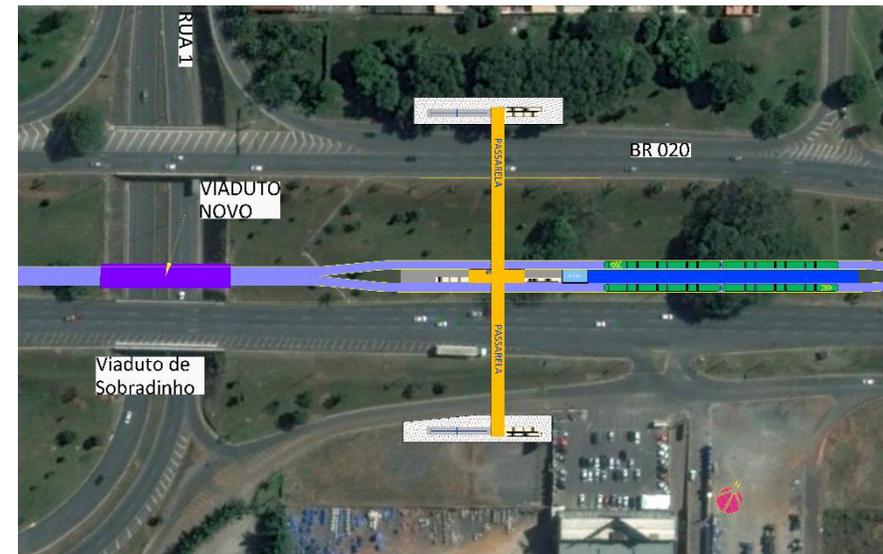


Figura 10. Representação em planta de uma estação de VLT em trecho totalmente segregado

Fonte: Elaboração própria

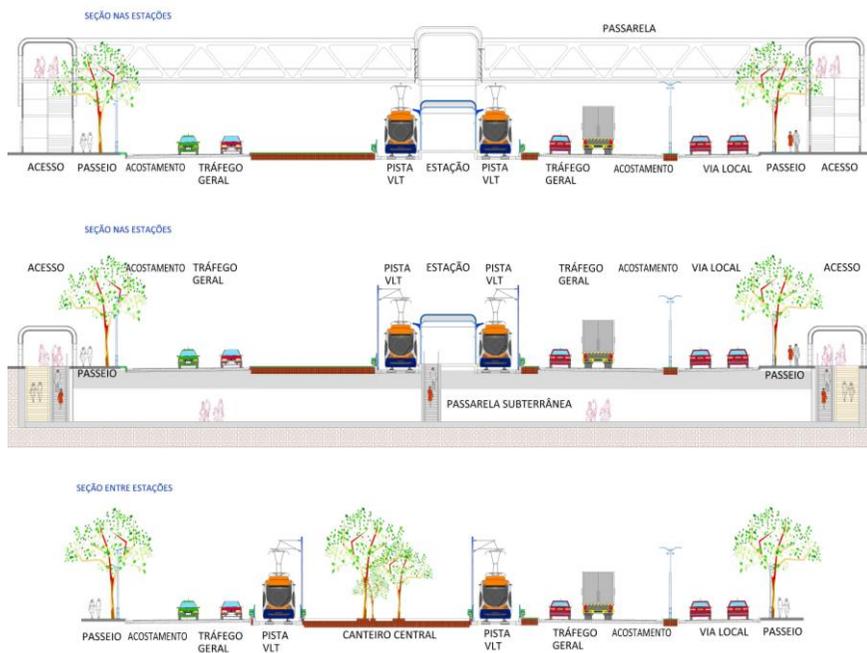


Figura 11. Seções viárias com VLT em trecho totalmente segregado, com opções de travessia de pedestres por meio de passarela elevada e subterrânea

Fonte: Elaboração própria

3.3 Avaliação Econômica

O objetivo da análise socioeconômica é, em uma visão geral, apoiar o processo de decisão por parte da gestão pública em relação à viabilidade ou mérito do projeto sob o prisma da relação entre os investimentos e os impactos econômicos, sociais e ambientais esperados. As decisões sobre projetos e políticas públicas devem procurar avaliar seus impactos para a sociedade como um todo, da forma mais holística possível. A viabilidade

se traduz no interesse da sociedade a partir da verificação dos efeitos econômicos decorrentes da implantação dos novos sistemas de transportes, quantificados monetariamente em termos de benefícios e custos.

Esta seção apresenta um resumo da avaliação econômica dos empreendimentos que compõem o cenário de implantação de 20 anos do PDTT/DF, baseada no cronograma de fases de execução apresentado no Capítulo 4 e na curva de desembolsos adotada para cada empreendimento. Este cronograma, por sua vez, constitui-se como insumo da Avaliação Econômica.

A identificação de benefícios socioeconômicos de projetos de mobilidade e transporte é realizada com base na estimativa de valor líquido gerado pelo conjunto de políticas e investimentos implementados, isto é, a partir dos resultados de fluxo de caixa das externalidades, positivas e negativas, geradas pela implantação das propostas em estudo.

Para realizar esta avaliação, a metodologia de custo-benefício (*Cost Benefit Analysis - CAB*) de projetos de sistemas de transportes urbanos se concentra em avaliar os impactos decorrentes da implantação do projeto avaliado em usuários do sistema de transporte, operadores e governo. Isto significa que, dependendo do resultado da avaliação, a realização de investimentos pode se justificar com o objetivo de aumentar a utilidade econômica para os usuários, reduzir os custos do sistema de transportes e mitigar as externalidades. Neste contexto, os principais elementos avaliados nas análises socioeconômicas são tempos de viagem, custos ambientais, custos de acidentes e custos operacionais, além dos investimentos necessários (Figura 12).

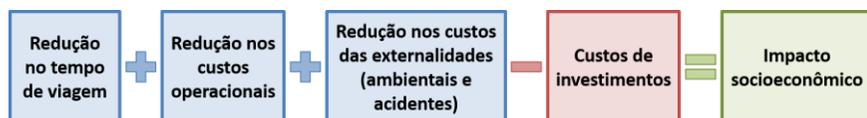


Figura 12. Elementos considerados na Análise de Custo-Benefício para avaliação Socioeconômica do PDTT/DF

Fonte: Elaboração própria

A avaliação econômica foi desenvolvida a partir de informações e custos obtidos por meio de levantamentos bibliográficos, relatórios operacionais e detalhamentos econômicos de sistemas de transportes disponíveis a acesso público, que permitem a comparação entre diversos cenários.

Para a avaliação dos resultados, o cenário de implantação de 20 anos do PDTT/DF foi comparado com dois cenários base (sem projetos). A comparação com a *Rede Ano Base* indica o retorno econômico de todos os investimentos previstos para o STPT/DF, incluindo a 1ª Etapa de Expansão do metrô, cujos investimentos comprometidos são anteriores ao PDTT/DF. A inclusão da comparação com a *Rede Investimentos Comprometidos* tem a finalidade de identificar o retorno econômico unicamente dos projetos propostos no PDTT/DF, isto é, isolando o efeito da ampliação do METRÔ-DF que já está em andamento. A 2ª Etapa de expansão do metrô também corresponde a projetos previstos anteriormente à elaboração do PDTT/DF, mas foi incluída nos investimentos avaliados por entrar no final do horizonte de análise.

Os resultados obtidos a partir da comparação com o cenário de oferta do ano base (*Rede Ano Base*) indicaram relação B/C (Benefício/Custo) de 1,50, TIR (Taxa Interna de Retorno) econômica de 7,9% e VPL (Valor Presente Líquido) social positivo de aproximadamente R\$ 2,18 bilhões. Já a comparação com a *Rede Investimentos Comprometidos* retornou relação

B/C de 1,74, TIR econômica de 10,4% e VPL social positivo de aproximadamente R\$ 2,46 bilhões (Tabela 3).

Desta maneira, conclui-se que a Avaliação Econômica aponta resultados positivos para o valor social e, conseqüentemente, para as figuras de mérito dos dois casos analisados. Melhores resultados foram obtidos ao utilizar como cenário base de comparação a *Rede Investimentos Comprometidos*, composto pelo empreendimento da 1ª Etapa de expansão do metrô.

Por fim, conclui-se que o cronograma proposto de fases de implantação das obras, apresentado no Capítulo 4, resultou em números satisfatórios para as figuras de mérito avaliadas.

Tabela 3. Resultados da Avaliação Econômica do cenário de implantação de 20 anos do PDTT/DF

Figuras de Mérito	Resultados (R\$ milhões)	
	Rede Ano Base	Rede Investimentos Comprometidos
VPL Social	R\$ 2.176	R\$ 2.456
VPL Custos	-R\$ 4.333	-R\$ 3.298
VPL Benefícios	R\$ 6.509	R\$ 5.754
Redução de custo operacional	R\$ 1.139	R\$ 1.052
Redução de emissão de poluentes	R\$ 319	R\$ 282
Segurança (redução de acidentes)	R\$ 42	R\$ 35
Economia do tempo	R\$ 5.009	R\$ 4.385
TIR	7,9%	10,4%
B/C	1,50	1,74

Fonte: Elaboração própria

4. Plano de implantação

Este capítulo apresenta um resumo dos principais aspectos do plano de implantação dos corredores metroferroviários propostos para o cenário correspondente aos primeiros 20 anos de implantação do PDTT/DF.

4.1 Empreendimentos e fases de execução

Conforme especificado na seção 3.1, a rede proposta no PDTT/DF para o cenário de implantação de 20 anos é composta por um amplo conjunto de corredores de VLT e pelas linhas de metrô com uma série de expansões em Ceilândia, Samambaia e na Asa Norte. Esses empreendimentos promovem a integração entre diversas regiões do Distrito Federal, de acordo com avaliações técnicas e premissas estratégicas estabelecidas e apresentadas neste documento.

Os prazos de construção de cada empreendimento foram estimados a partir de um *benchmarking* de tempos de implantação de sistemas de VLT pelo mundo, apresentado no Relatório Final do estudo. O cálculo do tempo total necessário para a execução das obras de um dado empreendimento leva em consideração tanto a extensão quanto o número de estações, possibilitando obter resultados mais realistas do que pela adoção de médias de referência. Dessa forma, as estimativas

possuem maior aderência às configurações de cada caso, como nos corredores do Eixo Norte, que contam com espaçamento significativamente maior entre paradas, o que significa maiores velocidades de avanço na fase de obras.

A Tabela 4 apresenta os tempos de implantação estimados para cada VLT proposto, onde se pode verificar essa diferença de ritmos de construção em função das características de cada empreendimento. Cabe observar que esses prazos de implantação, de acordo com o método usado no *benchmarking*, incluem as fases de testes. Os tempos de execução das extensões do metrô foram definidos a partir da previsão da própria Companhia do Metropolitano do Distrito Federal.

O plano de implantação proposto para o cenário de 20 anos possui quatro fases, cuja viabilidade estratégica foi aferida pelos resultados da Avaliação Econômica, através da qual foram obtidos valores satisfatórios para as figuras de mérito analisadas, conforme discutido na seção 3.3. A seguir, são apresentadas essas fases (Figura 13 e Figura 14) e, na sequência, as premissas adotadas para o sequenciamento e encadeamento de execução dos empreendimentos. Também foram incluídos, para efeitos de planejamento da implantação, os períodos de preparação necessários relativos ao desenvolvimento dos projetos e à obtenção de financiamento.

Tabela 4. Tempo de execução por empreendimento da rede proposta para o cenário de implantação de 20 anos do PDTT/DF

Fase	Empreendimento	Extensão (km)	Quantidade de estações	Tempo de construção (anos)	Ano de início da operação
I	1) 1ª Etapa de Expansão do Metrô	6,8	5 ³	5	2023
II	2) VLT Hélio Prates-EPCL-Eixo Monumental	30	29	6	2027
III	3) VLT TAN-TAS-Aeroporto (W3)	22,2	28	6	2033
	4) VLT Eixo Norte	39	18	6	
IV	5) VLT Taguatinga-Recanto das Emas	22,6	30	5	2038
	6) Expansão Asa Norte do Metrô (GT-TAN)	7,5	3 ⁴	5	

Fonte: Elaboração própria

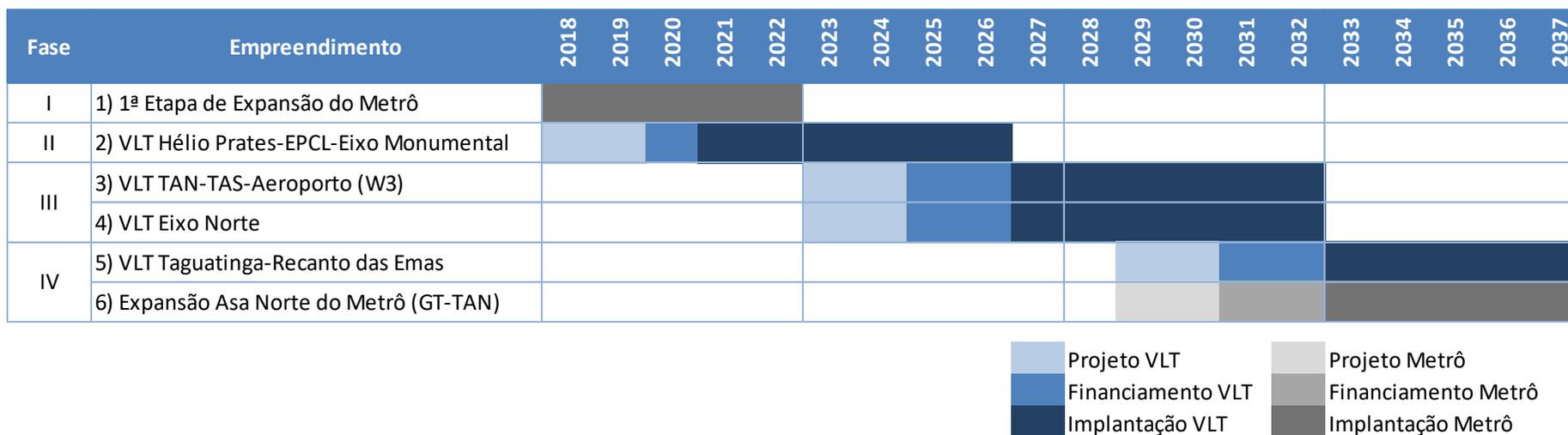


Figura 13. Cronograma de execução dos empreendimentos do cenário de implantação de 20 anos do PDTT/DF

Fonte: Elaboração própria

³ Além destas novas estações, há outras 5 intermediárias já previstas a ser inauguradas ao longo do traçado existente, que constituem projetos em andamento do METRÔ-DF.

⁴ Não inclui o Terminal Asa Norte (TAN), contabilizado separadamente para efeitos de prazos de implantação.

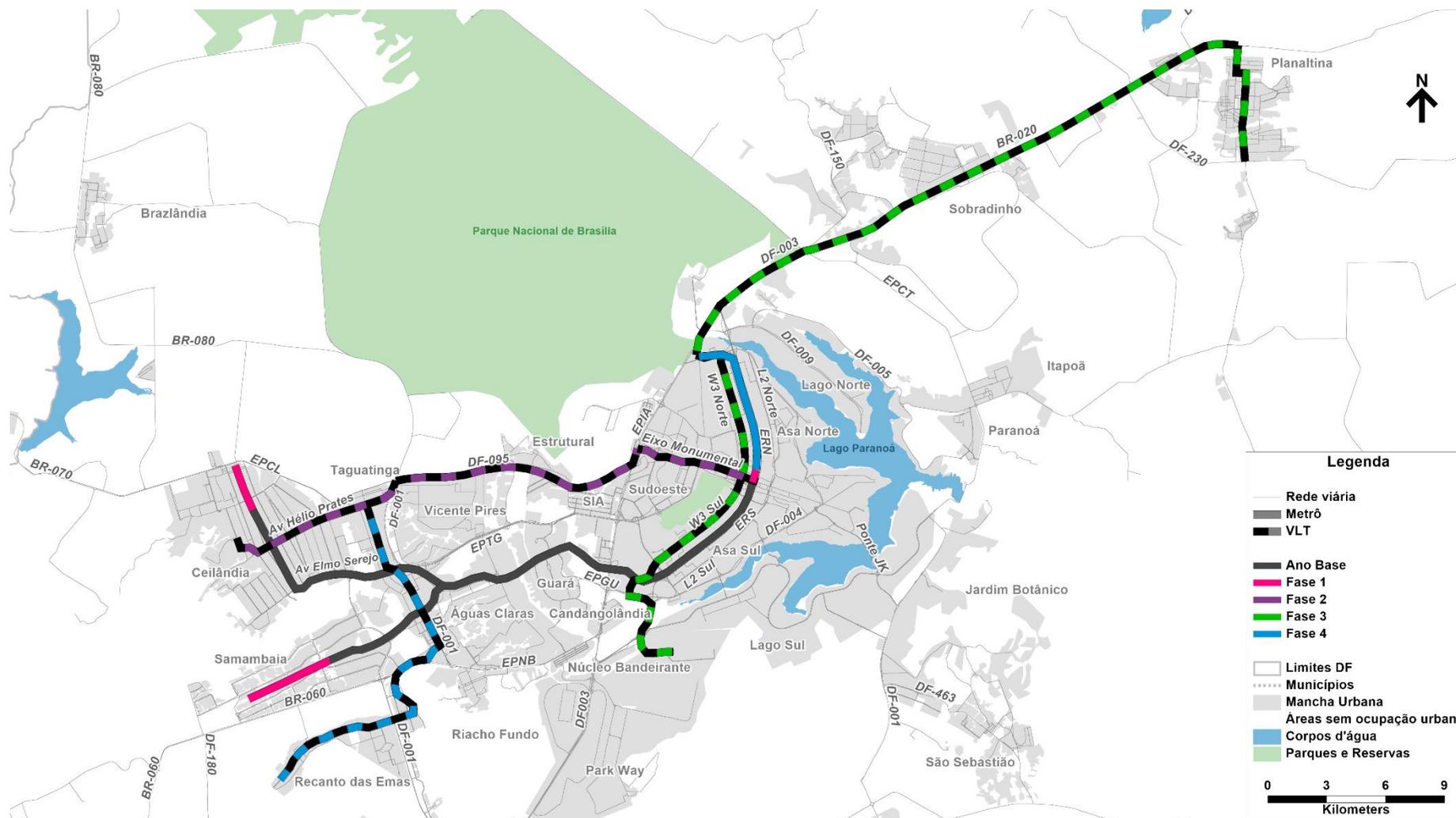


Figura 14. Fases de implantação dos corredores que compõem o cenário dos primeiros 20 anos do PDTT-DF

Fonte: Elaboração própria

4.2 Cronograma físico-financeiro

Com base nos parâmetros e no cronograma de execução considerados na Avaliação Econômica do cenário de implantação de 20 anos do PDTT/DF, foram estimados os investimentos totais necessários por empreendimento em cada fase de implantação, subdivididos em obras e material rodante (Tabela 5).

O fluxo de investimentos no período de construção de cada fase (cronograma físico-financeiro apresentado na Tabela 6) segue a curva de desembolsos adotada na Avaliação Econômica, enquanto que o material rodante foi alocado sempre nos últimos dois anos prévios à entrada em operação da respectiva fase.

O investimento total estimado para a implantação deste cenário corresponde a aproximadamente R\$ 13,7 bilhões ao longo de um horizonte de 20 anos, dos quais R\$ 9,3 bilhões correspondem aos 113,8 km de VLT e R\$ 4,4 bilhões aos 14,3 km de metrô. Do total, por tipo de componente, R\$ 11 bilhões correspondem às obras e R\$ 2,7 bilhões ao material rodante.

Tabela 5. Total de investimentos por fase, empreendimento e componente do cenário de implantação de 20 anos do PDTT/DF (em milhões de reais)

Fase	Empreendimentos	Componente	Total (R\$ milhões)
I	1) 1ª Etapa de Expansão do Metrô	Obras	1.987
		Material Rodante	181
II	2) VLT Hélio Prates-EPCL-Eixo Monumental	Obras	2.011
		Material Rodante	442
III	3) VLT TAN-TAS-Aeroporto (W3)	Obras	1.346
		Material Rodante	460
	4) VLT Eixo Norte	Obras	2.364
		Material Rodante	884
IV	5) VLT Taguatinga-Recanto das Emas	Obras	1.369
		Material Rodante	442
	6) Expansão Asa Norte do Metrô (GT-TAN)	Obras	1.937
		Material Rodante	311
Total (R\$ milhões)			13.734

Fonte: Elaboração própria

Tabela 6. Cronograma físico-financeiro do cenário de implantação de 20 anos do PDTT/DF (em milhões de reais)

Fase	Empreendimento	2018	2019	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	Total (R\$ milhões)		
I	1) 1ª Etapa de Expansão do Metrô	137	300	370	689	673	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.168	
II	2) VLT Hélio Prates-EPCL-Eixo Monumental	-	-	-	166	239	328	564	705	451	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	2.452
III	3) VLT TAN-TAS-Aeroporto (W3)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	111	160	219	377	554	384	-	-	-	-	-	-	-	1.806
	4) VLT Eixo Norte	-	-	-	-	-	-	-	-	-	195	281	385	663	1.011	713	-	-	-	-	-	-	-	3.248
IV	5) VLT Taguatinga-Recanto das Emas	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	94	207	255	633	622	-	-	1.811
	6) Expansão Asa Norte do Metrô (GT-TAN)	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	133	293	360	739	724	-	-	2.248
Total (R\$ milhões)		137	300	370	855	912	328	564	705	451	306	441	604	1.040	1.566	1.097	227	499	615	1.372	1.346	-	-	13.734

Fonte: Elaboração própria

5. Considerações Finais

O PDTT/DF propõe a criação de uma rede de alta capacidade e confiabilidade, composta por metrô e VLT, que configure a rede estruturante do sistema de transporte público do Distrito Federal em longo prazo. A Rede Estratégica representa um marco para o planejamento da mobilidade, que permitirá nortear a formulação de projetos e a aplicação de recursos, relacionados não apenas ao sistema de transportes, mas também como referência para a construção de uma metrópole com equidade, sustentabilidade e competitividade, por meio de uma visão integrada a outras dimensões, como o desenvolvimento urbano, o uso e ocupação do solo e o meio ambiente.

Rede Estratégica

A visão de planejamento do Sistema de Transporte Público sobre Trilhos que a Rede Estratégica propõe para o Distrito Federal garantirá uma ampla cobertura, abrangendo todos os Eixos de Transporte. Seus corredores, complementados por linhas de ônibus que alimentem os bairros, oferecerão opções de rotas para a população de praticamente todas as regiões, utilizando modos de transporte eficientes e rápidos.

O modelo operacional adotado para o Veículo Leve sobre Trilhos – VLT associa, em um mesmo modo de transporte, trechos rápidos que conectam regiões distantes e trechos urbanos que atendem de forma direta as regiões mais densas. Nas vias como a W3, Avenida Comercial e a Avenida Hélio Prates, mais densamente ocupadas e concentradoras de atividades e destinos de viagem, o VLT representa um modo de transporte de fácil inserção urbana, com grande potencial para indução da

requalificação do entorno. E os mesmos serviços que operam nessas centralidades atenderão de forma direta, sem necessidade de transbordos, regiões mais distantes como Planaltina, Sobradinho, Gama, Santa Maria e Recanto das Emas, entre outras, por meio de trechos totalmente segregados com altas velocidades em vias expressas (a exemplo da BR-020, EPCL e BR-040).

A rede proposta também gerará valiosas oportunidades para a implementação de estratégias de desenvolvimento orientado pelo transporte (TOD) em diversos eixos do DF. O caso de Águas Claras mostra que é possível associar de forma virtuosa o planejamento da modalidade com o do uso do solo, e replicar o sucesso em novos locais com disponibilidade de área para ocupação urbana adjacente às estações da Rede Estratégica, como nos assentamentos previstos no Núcleo Rural Cana do Reino, na Área do Jockey Club de Brasília, no Setor Habitacional Taquari (Etapa II) e no Setor Habitacional Catetinho.

Cenário de Implantação de 20 Anos

O cenário de implantação de 20 anos prevê um conjunto de corredores que atendem as diretrizes do PDOT/DF e do PDTT/DF, promovendo: o adensamento das principais áreas urbanas consolidadas (conjunto Área Central - Núcleo Oeste), a integração das regiões do principal núcleo de assentamento populacional (Ceilândia, Taguatinga, Samambaia, Recanto das Emas e Riacho Fundo II), a descentralização por meio do desenvolvimento da principal centralidade fora do Plano Piloto (Avenida Comercial - Avenida Hélio Prates) e a dinamização e requalificação de corredores (Via W3), além de criar uma ligação direta com o Aeroporto.

Os novos corredores de VLT constituem o começo de uma rede efetivamente integrada que, somada ao metrô, aproximará os maiores assentamentos residenciais do DF com as principais concentrações de oportunidades de empregos, atividades econômicas, serviços e lazer. Além da consolidação dos principais núcleos urbanos, a rede proposta para o horizonte de 20 anos também inicia o processo de expansão do sistema sobre trilhos em direção aos núcleos urbanos mais afastados, começando pelo Eixo Norte. O corredor da BR-020, que não conta com serviços de transporte de alta capacidade, apresentou o maior carregamento no horizonte de análise do PDTT/DF, constituindo assim uma prioridade dentre as demandas por conectividade dos núcleos periféricos.

Benefícios e Desafios

Além dos benefícios mencionados, é importante ressaltar os ganhos sociais, ambientais, urbanísticos e econômicos que a implantação das propostas gerará. As análises de impacto e a avaliação custo-benefício indicam que os projetos que compõem a rede do PDTT/DF geram um retorno social positivo dos investimentos, refletido na redução dos tempos de viagem, das emissões de poluentes e de gases de efeito estufa, dos acidentes e dos custos operacionais dos sistemas de transporte. Os resultados das simulações, por exemplo, indicam que, em comparação com a situação sem projetos, haverá uma economia total diária da ordem

de 188 mil horas de viagem, distribuídas entre as 1,9 milhões de viagens realizadas em transporte público por dia útil no horizonte de 20 anos deste estudo. Isso significa uma redução de 7% no tempo médio de viagem dos usuários de transporte coletivo.

A implantação dos empreendimentos previstos constitui, entretanto, um desafio em diversas frentes de ação. A introdução de uma nova tecnologia, como no caso do VLT, requer o desenvolvimento de aspectos técnicos e de gestão que possibilitem implementar e operar com sucesso esse sistema e alcançar a confiabilidade e a eficiência que ele potencialmente oferece. A interoperabilidade dos corredores e a coordenação das linhas representarão aspectos fundamentais para assegurar um nível de serviço satisfatório para os usuários e para a produtividade operacional.

A ampliação do STPT/DF também faz cada vez mais premente o avanço da integração com os demais modos de transporte, seja do ponto de vista físico da infraestrutura, do desenho e programação das rotas e da bilhetagem e esquema tarifário. Adicionalmente, não deve ser subestimada a importância de fortalecer a gestão e a coordenação interinstitucional necessárias para realizar as oportunidades futuras de desenvolvimento orientado pelo transporte.



BNDES
QUADRO DE USOS E FONTES - FINEM

Data Base: 05/2024 (mês de preenchimento desta planilha)

Valores em R\$ mil

USOS	Realizado mm/aaaa até	Realizado mm/aaaa até	A Realizar		A Realizar		A Realizar		A Realizar		Total	%
			Ano 2024	Ano 2025	Ano 2026	Ano 2027	Ano 2028					
Total de Usos	-	-									-	0%
Itens financiáveis	-	-	R\$ 10.162.819,88	R\$ 100.000.975,70	R\$ 198.448.728,39	R\$ 112.716.915,21	R\$ 18.670.560,82	R\$ 440.000.000,00				0%
1. SERVIÇOS TÉCNICOS PROFISSIONAIS												
1.1 SERVIÇOS TÉCNICOS												
1.1.1 SERVIÇOS TÉCNICOS			R\$ 184.425,64	R\$ 368.851,28	R\$ 30.737,61	R\$ -	R\$ -	R\$ 584.014,53				0,1327%
1.2 PROJETOS EXECUTIVOS OBRAS CIVIS												
1.2.1 PROJETO EXECUTIVO ESTAÇÃO 35			R\$ 328.312,65	R\$ 109.437,55	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ 437.750,20				0,0995%
1.2.2 PROJETO EXECUTIVO ESTAÇÃO 36			R\$ 175.289,20	R\$ 58.429,73	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ 233.718,93				0,0531%
1.2.3 PROJETO EXECUTIVO VIA PERMANENTE			R\$ 318.385,02	R\$ 106.128,34	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ 424.513,37				0,0965%
1.2.4 PROJETO EXECUTIVO SISTEMA VIÁRIO			R\$ 287.170,46	R\$ 95.723,49	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ 382.893,94				0,0870%
1.2.5 PROJETO EXECUTIVO VIADUTOS			R\$ 251.011,11	R\$ 83.670,37	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ 334.681,48				0,0761%
1.2.6 PROJETO EXECUTIVO COMPLEMENTAR			R\$ 261.085,14	R\$ 87.028,38	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ 348.113,52				0,0791%
1.2.7 PROJETO EXECUTIVO EMISSÁRIO			R\$ 176.028,38	R\$ 58.676,13	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ 234.704,51				0,0533%
1.3 PROJETOS EXECUTIVOS SISTEMAS FIXOS												
1.3.1 PROJETO EXECUTIVO ENERGIA			R\$ 1.467.853,73	R\$ 978.569,15	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ 2.446.422,89				0,5560%
1.3.2 PROJETO EXECUTIVO TELECOM			R\$ 66.582,60	R\$ 44.388,40	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ 110.971,00				0,0252%
1.3.3 PROJETO EXECUTIVO SISTEMAS MECÂNICOS			R\$ 35.731,72	R\$ 23.821,15	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ 59.552,86				0,0135%
1.4 PROJETOS AS BUILT OBRAS CIVIS												
1.4.1 PROJETOS AS BUILT			R\$ -	R\$ 50.249,36	R\$ 66.999,15	R\$ 66.999,15	R\$ 33.499,58	R\$ 217.747,24				0,0495%
1.5 PROJETOS AS BUILT SISTEMAS												
1.5.1 PROJETO AS BUILT ENERGIA			R\$ -	R\$ 56.455,90	R\$ 75.274,54	R\$ 75.274,54	R\$ 37.637,27	R\$ 244.642,24				0,0556%
1.5.2 PROJETO AS BUILT TELECOM			R\$ -	R\$ 2.560,86	R\$ 3.414,48	R\$ 3.414,48	R\$ 1.707,24	R\$ 11.097,06				0,0025%
1.5.3 PROJETO AS BUILT SISTEMAS MECÂNICOS			R\$ -	R\$ 1.374,29	R\$ 1.832,39	R\$ 1.832,39	R\$ 916,20	R\$ 5.955,27				0,0014%
1.5.4 RELATÓRIO FINAL AMBIENTAL			R\$ -	R\$ 4.889,77	R\$ 6.519,69	R\$ 6.519,69	R\$ 3.259,85	R\$ 21.189,00				0,0048%
2. SERVIÇOS GERAIS												
2.1 ADMINISTRAÇÃO LOCAL												
2.1.1 ADMINISTRAÇÃO LOCAL			R\$ 3.265.193,08	R\$ 6.530.386,17	R\$ 6.530.386,17	R\$ 6.530.386,17	R\$ 3.265.193,08	R\$ 26.121.544,68				5,9367%
2.2 SERVIÇOS AUXILIARES												
2.2.1 CANTEIRO DE OBRA			R\$ 284.720,99	R\$ 683.330,36	R\$ 683.330,36	R\$ 683.330,36	R\$ 113.888,39	R\$ 2.448.600,47				0,5565%
2.2.2 SERVIÇOS COMPLEMETARES			R\$ 274.812,34	R\$ 659.549,62	R\$ 659.549,62	R\$ 659.549,62	R\$ 109.924,94	R\$ 2.363.386,14				0,5371%
2.3 SERVIÇOS AMBIENTAIS												
2.3.1 ESTABILIZAÇÃO DOS ACESSOS			R\$ 806.792,19	R\$ 322.716,88	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ 1.129.509,07				0,2567%
2.3.2 PROTEÇÃO DE PERÍMETRO			R\$ 167.981,73	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ 167.981,73				0,0382%
2.3.3 DRENAGEM TEMPORÁRIA			R\$ 38.447,22	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ -	R\$ 38.447,22				0,0087%
3. OBRAS CIVIS												
3.1 ESTAÇÃO 35												
3.1.1 SERVIÇOS PRELIMINARES			R\$ -	R\$ 137.153,65	R\$ 182.871,54	R\$ 182.871,54	R\$ 30.478,59	R\$ 533.375,31				0,1212%
3.1.2 FUNDAÇÕES E ESTRUTURAS			R\$ -	R\$ 3.796.518,33	R\$ 5.062.024,44	R\$ 5.062.024,44	R\$ 843.670,74	R\$ 14.764.237,95				3,3555%
3.1.3 ARQUITETURA E ELEMENTOS DE URBANISMO			R\$ -	R\$ 1.297.896,62	R\$ 1.730.528,83	R\$ 1.730.528,83	R\$ 288.421,47	R\$ 5.047.375,75				1,1471%
3.1.4 INSTALAÇÕES HIDRÁULICAS E SANITÁRIAS			R\$ -	R\$ 20.775,36	R\$ 249.304,35	R\$ -	R\$ -	R\$ 270.079,71				0,0614%
3.1.5 INSTALAÇÕES ELÉTRICAS			R\$ -	R\$ 99.352,71	R\$ 1.092.879,77	R\$ -	R\$ -	R\$ 1.192.232,48				0,2710%
3.1.6 INSTALAÇÕES MECÂNICAS E DE UTILIDADES			R\$ -	R\$ 52.256,85	R\$ 522.568,54	R\$ -	R\$ -	R\$ 574.825,39				0,1306%
3.1.7 NO BREAKS			R\$ -	R\$ 24.151,10	R\$ 48.302,19	R\$ -	R\$ -	R\$ 72.453,29				0,0165%
3.1.8 SERVIÇOS COMPLEMENTARES			R\$ -	R\$ 7.010,94	R\$ 70.109,41	R\$ -	R\$ -	R\$ 77.120,35				0,0175%
3.2 ESTAÇÃO 36												
3.2.1 SERVIÇOS PRELIMINARES			R\$ -	R\$ 583.311,69	R\$ 777.748,93	R\$ 777.748,93	R\$ 129.624,82	R\$ 2.268.434,37				0,5156%
3.2.2 FUNDAÇÕES E ESTRUTURAS			R\$ -	R\$ 3.905.274,02	R\$ 5.207.032,02	R\$ 5.207.032,02	R\$ 867.838,67	R\$ 15.187.176,74				3,4516%
3.2.3 ARQUITETURA E ELEMENTOS DE URBANISMO			R\$ -	R\$ 1.235.022,96	R\$ 1.646.697,28	R\$ 1.646.697,28	R\$ 274.449,55	R\$ 4.802.867,06				1,0916%
3.2.4 INSTALAÇÕES HIDRÁULICAS E SANITÁRIAS			R\$ -	R\$ 70.147,78	R\$ 93.530,37	R\$ 93.530,37	R\$ 15.588,39	R\$ 272.796,91				0,0620%
3.2.5 INSTALAÇÕES ELÉTRICAS			R\$ -	R\$ 95.991,58	R\$ 1.151.899,00	R\$ -	R\$ -	R\$ 1.247.890,58				0,2836%
3.2.6 INSTALAÇÕES MECÂNICAS E DE UTILIDADES			R\$ -	R\$ 47.902,12	R\$ 526.923,27	R\$ -	R\$ -	R\$ 574.825,39				0,1306%
3.2.7 NO BREAKS			R\$ -	R\$ 6.586,66	R\$ 65.866,62	R\$ -	R\$ -	R\$ 72.453,29				0,0165%
3.2.8 SERVIÇOS COMPLEMENTARES			R\$ -	R\$ 23.485,62	R\$ 46.971,24	R\$ -	R\$ -	R\$ 70.456,86				0,0160%
3.3 VIADUTOS												
3.3.1 VIADUTOS METROVIÁRIOS AVENIDA CENTRAL			R\$ -	R\$ -	R\$ 5.779.366,88	R\$ -	R\$ -	R\$ 5.779.366,88				1,3135%
3.3.2 VIADUTOS RODOVIÁRIOS 2ª AVENIDA SUL			R\$ -	R\$ -	R\$ 3.388.401,96	R\$ -	R\$ -	R\$ 3.388.401,96				0,7701%
3.3.3 VIADUTOS RODOVIÁRIOS 1ª RODOVIA SUL			R\$ -	R\$ -	R\$ 6.466.032,44	R\$ -	R\$ -	R\$ 6.466.032,44				1,4696%
3.4 PASSARELAS												
3.4.1 PASSARELA - EST. 2895			R\$ -	R\$ -	R\$ 440.189,56	R\$ 293.459,71	R\$ -	R\$ 733.649,27				0,1667%
3.4.2 PASSARELA - EST. 2947			R\$ -	R\$ -	R\$ 532.972,57	R\$ 355.315,05	R\$ -	R\$ 888.287,62				0,2019%
3.4.3 PASSARELA - EST. 2975			R\$ -	R\$ -	R\$ 1.000.619,08	R\$ 667.079,39	R\$ -	R\$ 1.667.698,47				0,3790%
3.4.4 PASSARELA - EST. 2996			R\$ -	R\$ -	R\$ 637.455,94	R\$ 424.970,63	R\$ -	R\$ 1.062.426,56				0,2415%

5.1.1	ESTAÇÃO 35	R\$	-	R\$	-	R\$	888.636,30	R\$	-	R\$	-	R\$	888.636,30	0,2020%
5.1.2	ESTAÇÃO 36	R\$	-	R\$	-	R\$	345.119,32	R\$	345.119,32	R\$	-	R\$	690.238,64	0,1568%
5.1.3	SUBESTAÇÃO RETIFICADORA 63	R\$	-	R\$	-	R\$	-	R\$	299.024,24	R\$	-	R\$	299.024,24	0,0680%
5.1.4	GERAL	R\$	-	R\$	-	R\$	279.206,07	R\$	279.206,07	R\$	-	R\$	558.412,14	0,1269%
5.2	TELEFONIA													
5.2.1	ESTAÇÃO 35	R\$	-	R\$	-	R\$	-	R\$	408.520,42	R\$	-	R\$	408.520,42	0,0928%
5.2.2	ESTAÇÃO 36	R\$	-	R\$	-	R\$	-	R\$	204.260,21	R\$	204.260,21	R\$	408.520,42	0,0928%
5.2.3	SUBESTAÇÃO 63	R\$	-	R\$	-	R\$	-	R\$	-	R\$	42.712,81	R\$	42.712,81	0,0097%
5.2.4	GERAL	R\$	-	R\$	-	R\$	-	R\$	241.427,62	R\$	241.427,62	R\$	482.855,24	0,1097%
5.3	RADIOTELEFONIA													
5.3.1	ESTAÇÃO 35	R\$	-	R\$	-	R\$	-	R\$	780.910,43	R\$	-	R\$	780.910,43	0,1775%
5.3.2	ESTAÇÃO 36	R\$	-	R\$	-	R\$	-	R\$	390.455,21	R\$	390.455,21	R\$	780.910,43	0,1775%
5.3.3	GERAL	R\$	-	R\$	-	R\$	-	R\$	-	R\$	260.828,56	R\$	260.828,56	0,0593%
5.4	CONTROLE DE ACESSO													
5.4.1	ESTAÇÃO 35 - SR 64	R\$	-	R\$	-	R\$	-	R\$	84.403,04	R\$	-	R\$	84.403,04	0,0192%
5.4.2	ESTAÇÃO 36 - SR 65	R\$	-	R\$	-	R\$	-	R\$	42.201,52	R\$	42.201,52	R\$	84.403,04	0,0192%
5.4.3	SUBESTAÇÃO 63	R\$	-	R\$	-	R\$	-	R\$	-	R\$	99.496,19	R\$	99.496,19	0,0226%
5.4.4	GERAL	R\$	-	R\$	-	R\$	-	R\$	85.513,17	R\$	85.513,17	R\$	171.026,34	0,0389%
5.5	DETECÇÃO DE INCÊNDIO													
5.5.1	ESTAÇÃO 35 - SR 64	R\$	-	R\$	-	R\$	-	R\$	456.813,34	R\$	-	R\$	456.813,34	0,1038%
5.5.2	ESTAÇÃO 36 - SR 65	R\$	-	R\$	-	R\$	-	R\$	228.406,67	R\$	228.406,67	R\$	456.813,34	0,1038%
5.5.3	SUBESTAÇÃO 63	R\$	-	R\$	-	R\$	-	R\$	-	R\$	118.272,85	R\$	118.272,85	0,0269%
5.5.4	GERAL	R\$	-	R\$	-	R\$	-	R\$	55.034,76	R\$	55.034,76	R\$	110.069,52	0,0250%
5.6	SONORIZAÇÃO													
5.6.1	ESTAÇÃO 35	R\$	-	R\$	-	R\$	-	R\$	205.231,23	R\$	205.231,23	R\$	410.462,47	0,0933%
5.6.2	ESTAÇÃO 36	R\$	-	R\$	-	R\$	-	R\$	-	R\$	410.462,47	R\$	410.462,47	0,0933%
5.6.3	GERAL	R\$	-	R\$	-	R\$	-	R\$	167.062,68	R\$	501.188,05	R\$	668.250,73	0,1519%
6.	SISTEMAS MECÂNICOS													
6.1	ELEVADORES													
6.1.1	ESTAÇÃO 35	R\$	-	R\$	-	R\$	-	R\$	205.227,52	R\$	102.613,76	R\$	307.841,28	0,0700%
6.1.2	ESTAÇÃO 36	R\$	-	R\$	-	R\$	-	R\$	205.227,52	R\$	102.613,76	R\$	307.841,28	0,0700%
6.1.3	GERAL	R\$	-	R\$	-	R\$	-	R\$	32.494,90	R\$	16.247,45	R\$	48.742,35	0,0111%
6.2	ESCADA ROLANTE													
6.2.1	ESTAÇÃO 35	R\$	-	R\$	-	R\$	-	R\$	1.676.510,36	R\$	838.255,18	R\$	2.514.765,54	0,5715%
6.2.2	ESTAÇÃO 36	R\$	-	R\$	-	R\$	-	R\$	1.676.510,36	R\$	838.255,18	R\$	2.514.765,54	0,5715%
6.2.3	GERAL	R\$	-	R\$	-	R\$	-	R\$	216.759,35	R\$	108.379,68	R\$	325.139,03	0,0739%
7.	FISCALIZAÇÃO E SUPERVISÃO DE OBRAS	R\$	1.772.996,67	R\$	7.169.970,99	R\$	6.550.683,67	R\$	5.816.713,51	R\$	1.626.202,63	R\$	22.936.567,47	5,2129%
2. Itens não financiáveis		R\$	-	0%										
2.1 Investimentos anteriores aos últimos 6 meses		R\$	-	0%										
Estudos e Projetos		R\$	-	0%										
Obras Cíveis		R\$	-	0%										
Outros (especificar)		R\$	-	0%										
2.2 Máquinas e Equipamentos Importados Novos com similar nacional		R\$	-	0%										
2.3 Terrenos		R\$	-	0%										
2.4 Outros (especificar)		R\$	-	0%										

FONTES	Realizado mm/aaaa até	Realizado mm/aaaa até	A Realizar			Ano 2027		Ano 2028		Total	%
			Ano 2024	Ano 2025	Ano 2026						
Total de Fontes	-	-								-	0%
Recursos Próprios	-	-	R\$ 923.892,72	R\$ 9.090.997,79	R\$ 18.040.793,49	R\$ 10.246.992,29	R\$ 1.697.323,71			400.000.000	0%
Financiamento FINEM BNDES (novo)	-	-	R\$ 9.238.927,17	R\$ 90.909.977,91	R\$ 180.407.934,90	R\$ 102.469.922,92	R\$ 16.973.237,11			400.000.000	0%
Outros Recursos (Especificar)	-	-								-	0%

Preencher os campos em azul claro.

1. Comentários sobre os Usos

1.1 - Comentar as rubricas do QUF, destacando os investimentos previstos nos itens mais relevantes.

1.2 - Quando houver aquisição de softwares, informar se os mesmos são importados.

2. Comentários sobre as Fontes

2.1 - Especificar a natureza das fontes do projeto, destacando os recursos próprios e de terceiros:

- Recursos próprios: geração de caixa da empresa, aporte de capital por parte dos acionistas atuais, lançamentos de ações (*underwriting*), tesouro municipal / estadual etc;
- Outros Recursos: financiamentos (BNDES/FINAME), outros financiamentos, debêntures, adiantamentos de clientes, Recursos do Orçamento Geral da União (OGU) etc.

ROTEIRO PARA SOLICITAÇÃO DE CRÉDITO

DETALHAMENTO DO PROJETO–ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA DIRETA

I- DESCRIÇÃO DO PROJETO**ATENÇÃO**

Para linhas PMAE, PMAT ou Segurança Pública, preencher **apenas** a partir da página 3.

Descrição e objetivo do projeto

- a) **Diagnóstico** – Apresentar a situação problema, incluindo seu contexto geral e problemas específicos que se busca enfrentar;

Introdução:

O empreendimento “Expansão e Modernização da Linha 1 do METRÔ-DF” é um projeto de mobilidade urbana que segue as diretrizes do PDTU (Plano Diretor de Transporte Urbano do DF), ampliando em 6,5 quilômetros a rede metroviária no Distrito Federal (Samambaia, Ceilândia e Asa Norte) e modernizando os sistemas fixos (Sinalização e Controle, Telefonia, Radiotelefonia, Transmissão de Dados e Energia) dos 42 quilômetros da linha existente.

A expansão busca atender ao artigo 4º do PDTU/DF, especialmente os incisos:

III – gestão integrada dos sistemas viários, de transportes e de trânsito;

VI – priorização do uso de tecnologia rodoviária e ferroviária sustentável, visando à ampliação da capacidade dos modais de transportes existentes;

X – tratamento especial na inserção de polos geradores de viagens, por meio de instituição de instrumentos legais que promovam a adequada acessibilidade aos empreendimentos, garantindo-se a mobilidade de todos os usuários, bem como o desempenho operacional seguro e eficaz dos sistemas viário e de transportes;

Contextualização:

A Expansão Samambaia está prevista na meta M1155 do PPA 2024-2027 do Governo do Distrito Federal - GDF, e para sua realização, duas contratações se fizeram necessárias:

a) Obras Civis;

b) Supervisão e apoio à Fiscalização.

O empreendimento faz parte do Objetivo Estratégico do Distrito Federal, no Eixo Mobilidade, constante à fl. 147 do Plano Estratégico 2019-2060, que visa Promover a mobilidade inteligente, priorizando a atratividade e a integração do transporte público com segurança e sustentabilidade.

Quanto aos problemas específicos, listamos:

- Polo gerador de tráfego de veículos de transporte individual;
- Não atendimento à população local;
- Maior emissão de gases poluentes;
- Baixa integração intermodal.

b) **Objetivo(s)** do Projeto

Dentre os principais objetivos, listamos:

1. Reduzir o tempo de deslocamento;
2. Desafogar o tráfego das vias;
3. Agregar melhoria da qualidade de vida da população; e
4. Ampliar o acesso ao transporte público sobre trilhos.

Listamos ainda os objetivos da política de mobilidade do DF, a saber:

1. Reduzir a importância das viagens motorizadas;
2. Privilegiar o transporte coletivo, em detrimento do transporte particular motorizado;
3. Promover a integração entre as diferentes tecnologias de transporte disponíveis;
4. Incentivar a utilização de modos de transporte não motorizados e os deslocamentos a pé;
5. Assegurar o direito de ir e vir às pessoas com deficiência e restrição de mobilidade; e
6. Atender à demanda atual por transportes e acompanhar de perto sua evolução, em consonância com as diretrizes fixadas pelos planos diretores de ocupação territorial.

c) **Descrever os investimentos previstos**¹ no projeto. Tópicos a abordar:

- Características (implantação, expansão, reforma, etc), e classificação como despesa de capital dos investimentos;

Expansão da Linha 1 do METRÔ-DF - Trecho Samambaia,

A extensão da linha 1 do Metrô do Distrito Federal em Samambaia integra as obras do Projeto de Expansão do Sistema Metroviário de Brasília. Decorre da previsão legal para Expansão da Rede Ferroviária de Brasília, disposta na Lei nº 4.566, de 04/05/2011, DODF 05/05/2011 (PDTU-DF).

Contempla a execução das obras civis das estações nº35 e nº36, subestação retificadora 63, extensão da via permanente e implantação dos sistemas fixos. Totalizando 3,6 km de expansão de via permanente e duas novas estações (estações 35 e 36, no trecho compreendido entre Quadras 100/200, da Av. Central até 1ª Avenida Sul) com 7.000 m² de área construída. Para a realização do empreendimento também serão construídos 3 viadutos com passagem de pedestre integrada e 4 passarelas aéreas, localizadas nos principais pontos de circulação já utilizados pela população.

¹ O projeto básico de obras previstas e as planilhas orçamentárias com informação de fonte / data-base dos valores poderão ser apresentadas em arquivo separado, anexo a esse documento.

O sistema de energia da expansão de Samambaia é composto por 3 (três) subestações retificadoras (63, 64 e 65), sendo duas totalmente abrigadas e uma semi-abrigada (os transformadores de tração ficarão ao tempo). Também fazem parte do escopo, o fornecimento de 2 (duas) subestações auxiliares abrigadas, 7,2 km de terceiro trilho (via 3 e via 4), um Painel de Entrada de Energia (PEE/SAM). Além disso, o Subsistema de Proteção, Controle e Supervisão (SPCS) do sistema de energia também deverá ser fornecido.

O Sistema de Transmissão de Dados da Expansão Samambaia é composto por Switches Backbone 10G (24 portas), por Swiches de Acesso POE (24 e 48 portas), por Roteador Mikrotik (5 portas), por transceivers, por 11.600 Km de fibra óptica e pelos respectivos materiais de infraestrutura. Ele visa proporcionar um meio de comunicação confiável, disponível, robusto e capaz de interligar os sistemas fixos das estações 35, 36 e da SR 63 ao STD existente da companhia.

Em resumo, a obra contará com a realização de projetos executivos, escavação, remanejamento de interferências, novas redes de drenagem, execução de pavimentação, construção de obras de arte especiais, estações, via permanente semi enterrada, emissário e a implantação dos sistemas de energia, telecomunicações e mecânicos.

Além da obra de expansão, existe a necessidade da contratação de Supervisão e Apoio à Fiscalização da Obra da Expansão Samambaia.

A demanda também faz parte do empreendimento "Expansão e Modernização da Linha 1 do METRÔ-DF". A contratação auxiliará o Metrô DF a não gerar custos fixos permanentes para a aquisição de uma infraestrutura que será temporariamente necessária. Desta forma poderá obter de forma mais econômica o acesso a laboratórios diversos (de solos, agregados, concreto, testes de equipamentos elétricos e eletrônicos, etc.), ferramental de topografia e GIS (Estações Totais, níveis, GPS RTK, etc.), relatórios elaborados por profissionais especializados e sistemas computacionais diversos (para controle de medições, geração de MDT - Modelagem Digital do Terreno visando o acompanhamento geométrico, testes de bancadas, etc.).

Os serviços/produtos da presente aquisição envolvem Relatórios Técnicos de análises de projetos, de acompanhamento de obras e sistemas (controle de qualidade, medições, ATO), ensaios tecnológicos de contraprova, controle geométrico de contraprova (topografia e GIS - Geographic information system), acompanhamento ambiental e acompanhamento gerencial do contrato (gestão e análise de pleitos - claim, política de partes interessadas, análises de riscos e caminhos críticos). Além disso, serão realizados ensaios complexos e necessários, tais como Ensaio Triaxial Dinâmico, Ensaio de Cisalhamento Direto (4c.p) e Ensaio Triaxial Consolidado Isotropicamente não-drenado (CIU).

- Local dos investimentos previstos e critério de escolha da locação (quando aplicável);

Tem início na interligação com a linha existente localizada na estação Samambaia no Subcentro Leste e chega até o Subcentro Oeste do bairro, próximo à 1ª Avenida Sul que conecta Samambaia Norte à Samambaia Sul.

O local do empreendimento escolhido é uma parte entre 4 frentes, sendo as demais modernização da linha 1 existente, trecho Asa Norte, trecho Ceilândia. Os locais do empreendimento como um todo foram definidos pelo projeto de mobilidade urbana que segue as diretrizes do PDTU (Plano Diretor de Transporte Urbano do DF).

- Como foram obtidos os orçamentos do projeto;

Para a elaboração do orçamento foram considerados os quantitativos das planilhas de serviços e quantitativos (PSQ), Diversos Projetos, e Especificações Técnicas, além da Especificação Técnica de Licitação, todos produzidos pelo Metrô-DF. Estes documentos contemplam as quantidades associadas a cada serviço a ser executado, considerando perdas (quando aplicável), Distâncias Médias de Transporte (DMT's) e quaisquer outros dados que componham os quantitativos.

- Custo estimado das Obras Civis:

Para a formação dos preços, foram preferencialmente adotadas, como bases referenciais, as tabelas públicas do SINAPI - Sistema Nacional de Pesquisa de Custos e Índices da Construção Civil (Abril/2022) para serviços referentes à construção civil e SICRO (Abril/2022) para serviços de infraestrutura. Adotaram-se ainda preços de cotações obtidas por meio de consulta ao mercado fornecedor.

- Valor do empreendimento:

OBJETO PARA O QUAL SE BUSCA FINANCIAMENTO: EXPANSÃO DO METRÔ NO TRECHO SAMAMBAIA	
Extensão da linha 1, em 3,6Km, em Samambaia, com duas novas estações e a Supervisão e Apoio à Fiscalização das obras da expansão	Valor estimado necessário (Em R\$ 1,00)
	440.000.000,00
Sendo	
Financiamento BNDES	400.000.000,00
Contrapartida financeira GDF (Fonte 220) *	40.000.000,00

*Tendo em vista que não há regulamentação do novo PAC, quanto a contrapartida, conforme orientação da SUCAP foi estabelecido o percentual estimativo de 10%. Esclarece-se ainda que a contrapartida financeira já tem previsão na LOA 2024, conforme documentação enviada anteriormente a SUCAP.

- Detalhes relevantes da solução adotada, como:
 - Tecnologia adotada;
 - Superestrutura: Composta dos trilhos TR57, dormentes em concreto (via flexível), aparelhos de fixação, aparelhos de mudança viária e lastro (via flexível). Em algumas situações neste projeto haverá a instalação da via permanente sobre estruturas de concreto que será chamada de via rígida.
 - Fundação da Estação 35 e Estação 36: Hélice contínua com diâmetros conforme especificados em projeto específico da estação.

- Fundação dos Viadutos metroviários: Fundação rasa (laje de concreto $F_{ck} \geq 30$ Mpa) apoiada sobre uma camada de base granular, camada de solo selecionado e camada inferior com solo local compactado.
 - Fundação dos Viadutos Rodoviários: Hélice Contínua.
 - Fundação das Passarelas: Estacas escavadas mecanicamente sem fluidos estabilizantes, ou Estaca Hélice Contínua.
 - Estrutura das Estações: Concreto armado, confeccionadas conforme projetos de forma, detalhamento das armaduras, cabos, cordoalhas (no caso de concreto protendido) e resistências características indicadas.
 - Cobertura das Estações: Cobertura metálica formadas por diversas peças metálicas, sendo elas: perfis de aço soldados, perfis laminados, perfis de chapas dobradas, cantoneiras, chapas de conexão e base, chumbadores, parafusos, porcas, arruelas e soldas.
 - Estrutura dos Viadutos: Estrutura celular ou Encontros apoiados na fundação ou Estrutura metálica.
 - Energia: Sistema de proteção elétrica com relés digitais (protocolo IEC 61850).
 - Telecom: Switches Layer 3, central telefônica IP, gateways VoIP, telefones IP e telefones analógicos.
 - Rádio: Repetidores Tecnologia TETRA
 - Sistemas Mecânicos: Elevadores e Escadas Rolantes.
- Riscos de implantação / operação e fatores que mitiguem esses riscos;
 - Detecção de interferências (redes, instalações, arruamentos, obras) não indicadas no projeto básico. (MITIGAÇÃO: Realização de consulta prévia às concessionárias e outros órgãos públicos para verificação de intervenções e alterações recentes não cadastradas ou previsão de obras no período da execução contratual.)
 - Descobertas arqueológicas ou outras interferências com patrimônio histórico cultural. (MITIGAÇÃO: Avaliação, no gerenciamento ambiental, de eventuais áreas de relevância arqueológica)
 - Condições geológico-geotécnicas e/ ou nível de lençol freático diverso do previsto que ensejem a alteração de soluções previstas no projeto básico (MITIGAÇÃO: Execução de programa de reconhecimento geológico detalhado);
 - Ausência de rede de média tensão por parte da NEOENERGIA para alimentar as subestações da expansão em tempo hábil. (MITIGAÇÃO: Tratativas junto a NeoEnergia em prazo hábil.)
 - Embargos em decorrência de necessidade de desapropriações e/ou desocupação/remoção de instalações e ocupantes irregulares. (MITIGAÇÃO: Levantamento das áreas lindeiras e atuação prévia junto aos órgãos do GDF para providenciar a desapropriação/remoção nas áreas interferentes.)

- Situação ambiental² – Apresentar contexto ambiental local (área de preservação / pontos sensíveis) e a situação do licenciamento;

O empreendimento possui Licença Prévia e Licença de Instalação já emitidas.

A Licença Prévia n.º 3/2019 foi emitida pelo Instituto Brasília Ambiental (IBRAM) após análise do Relatório de Impacto Ambiental Complementar (RIAC), documento que visa a complementação do Estudo de Impacto Ambiental da linha original do METRÔ-DF.

A Licença de Instalação n.º 26/2022 foi emitida após análise do Projeto Básico e do Plano de Recuperação de Áreas Degradadas, bem como documentação acessória requerida pelo órgão.

A via permanente e as estações não interferem em Áreas de Preservação Permanente ou em Unidades de Conservação, porém está prevista a implantação de uma rede de drenagem dentro de uma UC, sendo necessária a intervenção em APP para implantação de dissipador de águas pluviais.

Esta rede de drenagem pluvial possui a Autorização em Unidade de Conservação (AUC) e a Outorga Prévia de Lançamento emitidas pelos órgãos competentes.

- Situação fundiária² – Caso ação envolva imóveis, informar situação fundiária, desapropriações previstas e seu status (caso existam);

As duas novas estações e a subestação retificadora possuem lotes registrados em cartório por meio de Projeto Urbanístico (URB 51/2009), e a destinação dos lotes é exclusiva para a atividade metroviária.

Os lotes se encontram em propriedade do Governo do Distrito Federal (Terracap), e serão posteriormente transferidos ao Metrô por meio de instrumento adequado.

Não há desapropriações previstas para o projeto.

- Caso seja prevista aquisição de máquinas e equipamentos, informar se os mesmos são nacionais e credenciados no BNDES;

Não está prevista a aquisição de máquinas para uso no período da obra, contudo serão adquiridos equipamento para o sistema conforme especificação do projeto básico. O detalhamento dos mesmos só serão definidos na íntegra no projeto executivo. Como exemplo citamos: Aquisição de Elevadores, Escadas Rolantes, Rádios, Máquinas de Chaves, Switches, Disjuntores de Média Tensão, Transformadores de potência, Câmeras entre outros.

- Situação atual e prazos para Termos de Referência / editais / contratações;

Publicação no DODF 04/04/2024 - N.º 064 - PG 70.

PROCEDIMENTO ORDINÁRIO DE LICITAÇÃO N.º 03/2022

Processo: 00097-00008917/2022-53. Espécie: Contrato N.º 017/2024. Objeto: Contratação semi-integrada de consórcio de empresas para a elaboração de projeto executivo e execução das obras civis das estações n.º 35 e n.º 36, subestação retificadora 63 e implantação dos

² Caso se aplique, documentação deverá ser encaminhada posteriormente à equipe de análise.

sistemas fixos referentes à expansão da Linha 1 da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal no trecho SAMAMBAIA. Contratante: METRO-DF. Contratada: CONSÓRCIO CG JFJ. Vigência inicial: 04/03/2024 a 04/08/2028. Instrução de Serviço n.º 6/2024.

Do mesmo modo, em estágio tão quão avançado, tem-se a licitação dos serviços de Supervisão e apoio à Fiscalização, com a empresa vencedora já definida e resultado publicado no DOU em 11/04/2024.

Publicação no DODF 11/04/2024 - Seção 3 - Nº 070 - PG 191

PROCEDIMENTO ORDINÁRIO DE LICITAÇÃO Nº 02/2022

Processo SEI Nº 00097-00007603/2022-33. Conforme adjudicação realizada pela Comissão Especial de Contratação - CEC e homologação feita pelo Diretor-Presidente do METRÔ/DF, a Presidente da CEC torna público o resultado final do Procedimento Ordinário em epígrafe, cujo o objeto visa a contratação de empresa especializada para a Supervisão e Apoio à Fiscalização da execução das obras e implantação dos sistemas fixos da Expansão de 3,6 Km da Linha 1 do METRÔDF em Samambaia, que sagrou como vencedor o CONSÓRCIO METRÔ DF SSC, composto pelas empresas STE - SERVIÇOS TÉCNICOS DE ENGENHARIA S/A - CNPJ 88.849.773/0001-98, SISCON ENGENHARIA E CONSULTORIA LTDA -CNPJ 42.565.325/0001-61 e CAVA ENGENHARIA DE INFRAESTRUTURA LTDA - CNPJ 05.296.490/0001-39.

d) Relacionamento com instrumentos de planejamento e demais iniciativas

- Indicar alinhamento e dotação no PPA e LOA

Plano plurianual do distrito federal PPA 2024-2027

Relatório do PPA 2024-2027

Objetivo

O330 - Aumento da disponibilidade do serviço de transporte metroviário no distrito federal reduzir tempo de deslocamento, bem como desafogar o tráfego das vias, além de agregar melhoria na qualidade de vida da população e ampliar o acesso.

Unidade responsável: 26206 - Companhia do metropolitano do distrito federal

Caracterização

O objetivo em epígrafe, sob responsabilidade da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal (METRÔ), abarca quatro elementos, os quais estão diretamente ligados à atividade metroviária, vejamos:

1. Reduzir o tempo de deslocamento;
2. Desafogar o tráfego das vias;
3. Agregar melhoria da qualidade de vida da população; e
4. Ampliar o acesso.

No que tange ao contexto econômico e social, ressalta-se que o cenário fiscal, de 2024 a 2027, é mais favorável do que o de 2019. Com o abrandamento da pandemia, o volume de recursos captados tanto pelo governo como pelo METRÔ- DF aumentou, possibilitando a

ampliação da prestação do serviço, subsidiando a Companhia a investir na expansão da linha metroviária, assim como, aumentar o acesso devido às obras relacionadas ao sistema metroviário, beneficiando a população do Distrito Federal (área central e entorno).

METAS 2024 - 2027

M1155 - Execução de 90,59% do projeto de expansão de 3,6 km da linha 01 do Metrô-DF no trecho de samambaia (Metrô-DF)

Ações necessárias para alcance do objetivo

Ações orçamentárias: 3007 - Ampliação da linha 1 do Metrô-DF

Fonte: <https://www.economia.df.gov.br/wp-conteudo/uploads/2023/03/ANEXOS-I-II-III-e-IV-CONSOLIDADOS-PARA-PUBLICACAO.pdf>

- Apontar outras iniciativas com potencial sinergia / interface com projeto

Iniciativa	Área de Concentração / Objetivos	Possível Sinergia?
Modernização do Sistema de Sinalização e Controle	Modernizar o atual Sistema de Sinalização e Controle do METRÔ-DF, com a implantação de Bloco Móvel em todo o trecho de Samambaia, incluído o trecho a ser expandido.	Sim
Aquisição de 15 (quinze) novos Trens	Aumentar a oferta de lugares para os passageiros, oferecendo maior conforto, rapidez e segurança para os usuários do sistema.	Sim
Modernização do Sistema de Energia da Linha 1 do METRÔ-DF	Modernizar o Sistema de Proteção, Controle e Supervisão da Subestação de Manutenção (SM), das Subestações Retificadoras (SRs) existentes, do Centro de Controle Operacional (CCO), e do Pannel de Entrada de Energia da Hípica (PEE/HIP), por dispositivos Eletrônicos Inteligentes compatíveis com as normais atuais de proteção e controle, propiciando maior segurança e confiabilidade.	Sim
PPA 2024-2027 OBJETIVO O329 - Ampliação do acesso e da atratividade do Transporte Público Coletivo	Tornar o transporte público coletivo mais atrativo, ampliando a integrando os diferentes modos de transportes, com oferta de novos serviços, de regularidade, confiabilidade e pleno acesso dos usuários do bilhete único.	Sim

LOA

Conforme detalhamento abaixo há previsão de recursos orçamentários na LOA 2024.

Unidade Gestora:	200204 - COMPANHIA DO METROPOLITANO DO DF - METRÔ-DF								Exercício: 2024	
Gestão:	20204 - COMPANHIA DO METROPOL. DO DISTRITO FEDERAL									
Mês de Referência:	5 - Maio								R\$ 1,00	
Esfera	1	FISCAL	Programa Trabalho	26.453.6216.3007.0003	(*) AMPLIAÇÃO DA LINHA 1 DO METRÔ--DISTRITO FEDERAL					
449051	132	0	46.874.677,00	0,00	0,00	0,00	46.874.677,00	34.000.000,00	12.874.677,00	0,00
449051	220	0	1.300.000,00	0,00	0,00	0,00	1.300.000,00	1.288.249,99	11.750,01	0,00
SUBTOTAL			48.174.677,00	0,00	0,00	0,00	48.174.677,00	35.288.249,99	12.886.427,01	0,00

e) Avaliação de impactos do projeto. Tópicos a abordar:

- Destacar os impactos do projeto no Postulante, em suas receitas, despesas, serviços ou na qualidade de vida de seus cidadãos.

De maneira geral com a melhoria dos níveis de serviço e abrangência do METRÔ-DF, proporcionada por todo o empreendimento, “Expansão e Modernização da Linha 1 do METRÔ-DF” estima-se um acréscimo de 43% dos usuários atendidos, passando dos atuais 160 mil

passageiros/dia para 230 mil passageiros/dia, um aumento de 70 mil passageiros/dia ao sistema metroviário. Com a modernização, a meta é reduzir o tempo de *headway* (tempo entre dois veículos consecutivos) em até 30%.

Além da receita tarifária e de tempo, esperam-se outros benefícios, tais como menor necessidade de construção de novas vias rodoviárias, menor emissão de poluentes, diminuição de acidentes de trânsito, menor tempo para deslocamento, indução de desenvolvimento das regiões atendidas, melhoria do acesso ao sistema, etc.

Para a frente de serviço de Expansão da Linha Samambaia, conforme dados do EVTEA, considerando a operação das duas novas estações, espera-se que a demanda oriunda do transporte individual (automóvel) disposta a migrar para o sistema metroviário seja de 4.196 passageiros/dia, o que equivale a uma redução de 3.225 veículos/dia nas ruas (considerando 1,3 passageiros/veículo) ou 62 ônibus alongados/dia (considerando 90 passageiros/veículo).

Configurando a otimização da utilização do sistema viário e das condições de circulação, com a redução do nível de congestionamentos, bem como o prolongamento da vida útil do pavimento das vias.

Com a maior atratividade pelo sistema metroviário, espera-se a redução da poluição atmosférica no Distrito Federal provocada pela queima de combustíveis fósseis e emissão de material particulado.

- Número de pessoas a serem **beneficiadas** pelo projeto (direta e indiretamente).

Quanto à utilização de transporte para o trabalho pela população ocupada, segundo o PDAD 2021, 9,80% da população da Região utiliza o Metrô em Samambaia como principal modal para o trabalho. (fonte: <https://www.ipe.df.gov.br/wp-content/uploads/2022/05/Samambaia-2021.pdf>)

Conforme exposto no EVTEA (2012) do projeto, espera-se uma demanda adicional de 9.840 novos passageiros/dia considerando a demanda da futura população residente nas áreas adjacentes à expansão do metrô em Samambaia, assim como a demanda oriunda da migração do transporte individual.

Além dos beneficiados diretamente, se espera maior desenvolvimento nas regiões atendidas pelas novas estações, com fomento na geração de empregos, abertura de comércios locais, novas moradias, valorização imobiliária.

- Indicadores e Metas propostos para acompanhar os impactos do projeto na sociedade.

Ex: população atendida pelos serviços, indicadores de criminalidade / saúde pública / educação, índice de cobertura de esgoto, etc.

Avaliação				
Indicador	Situação Atual		Meta	
	Valor	Ano	Valor	Ano
Índice de desempenho de prazo (Cronograma físico-financeiro). Data-base abril/2022	Conforme Cronograma Físico-Financeiro	2024	Conforme Cronograma Físico-Financeiro	2029
Índice de produtividade (Medições). Data-base abril/2022	Conforme percentuais dos eventos de medição estabelecidos previamente no Eventograma	2024	Conforme percentuais dos eventos de medição estabelecidos previamente no Eventograma	2029
Acréscimo de Passageiros/dia	-	2024	9.840 passageiros/dia	2029

Redução de veículos nas ruas	-	2024	3.225 veículos/dia	2029
------------------------------	---	------	--------------------	------

Nota Técnica N.º 2/2024 - METRO-DF/DTE/SPR

Brasília-DF, 05 de setembro de 2024.

Senhor Coordenador de Financiamentos,

Assunto: Documentação complementar para a submissão do projeto lei (NOVO PAC R\$ 522 milhões).

1. APONTAMENTOS REALIZADOS PELA UNIDADE DE LICITAÇÕES, CONTRATOS, CONVÊNIOS E INSTRUMENTOS CONGÊNERES, ASSESSORIA JURÍDICO-LEGISLATIVA (149778/06) DA SEEC E DO OFÍCIO Nº 1/2024 - SEEC/SEFIN/SUCAP/COF (150392275)

IV - manifestação técnica sobre o mérito da proposição, contendo:

- a) a análise do problema que o ato normativo visa solucionar, identificando a natureza, o alcance, as causas da necessidade e as razões para que o Poder Executivo intervenha no problema;
- b) os objetivos das ações previstas na proposta, com os resultados e os impactos esperados com a medida;
- c) as metas e os indicadores para acompanhamento e avaliação dos resultados;
- d) a enumeração das alternativas disponíveis, considerando a situação fático-jurídica do problema que se pretende resolver;
- e) nas hipóteses de proposta de implementação de política pública, deverá ser demonstrada a relação existente entre a causa do problema, as ações propostas e os resultados esperados;
- f) o prazo para implementação, quando couber;
- g) a análise do impacto da medida sobre outras políticas públicas, inclusive quanto à interação ou à sobreposição, se for o caso;
- h) a descrição histórica das políticas anteriormente adotadas para o mesmo problema, as necessidades e as razões pelas quais foram descontinuadas, se for o caso;
- i) a metodologia utilizada para a análise prévia do impacto da proposta, bem como das informações técnicas que apoiaram a elaboração dos pareceres de mérito;

§ 1º Todos os documentos, manifestações e pareceres aos quais o interessado fizer referência em sua fundamentação devem ser acostados à proposição de projeto de lei ou de decreto.

§ 2º A proposição que se enquadre na alínea "b" do inciso III deste artigo poderá ser submetida previamente à Secretaria de Estado de Economia, para análise quanto ao impacto orçamentário e financeiro da medida.

(...)

2. ESCLARECIMENTOS DO METRÔ-DF AOS APONTAMENTOS DA SEEC

a) a análise do problema que o ato normativo visa solucionar, identificando a natureza, o alcance, as causas da necessidade e as razões para que o Poder Executivo intervenha no problema;

R: A operação de crédito pretendida visa conferir lastro orçamentário e financeiro para cobrir todo o prazo de execução do empreendimento de expansão da Linha 1 do Metrô-DF no trecho Samambaia, qual seja, de 50 (cinquenta) meses conforme previsto no Contrato nº 017/2024, que foi firmado pelo Metrô-DF em 04 de março de 2024 e encontra-se na fase de elaboração de projetos executivos.

A Expansão de 3,6Km do trecho de Samambaia tem compatibilidade com o Plano Plurianual - PPA 2024-2027 do Distrito Federal, como meta nº 1155.

Faz-se necessária a intervenção do Poder Executivo para contrair a operação de crédito pleiteada, conforme exigências da instituição financeira (Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e

Social -BNDES), considerando que a Companhia de Metropolitano do Distrito Federal é uma empresa pública dependente do tesouro distrital.

b) Os objetivos das ações previstas na proposta, com os resultados e os impactos esperados com a medida;

R: Dentre os principais objetivos desse empreendimento, conforme o documento DETALHAMENTO DO PROJETO (150461167) enviado ao BNDES, listamos os seguintes.

- Reduzir o tempo de deslocamento das pessoas;
- Desafogar o tráfego das vias;
- Agregar melhoria da qualidade de vida da população; e
- Ampliar o acesso ao transporte público sobre trilhos.

Ressaltamos ainda os objetivos da política de mobilidade do Distrito Federal, que serão alcançados com a execução desse empreendimento, a saber:

- Reduzir a importância das viagens motorizadas;
- Privilegiar o transporte coletivo, em detrimento do transporte particular motorizado;
- Promover a integração entre as diferentes tecnologias de transporte disponíveis;
- Incentivar a utilização de modos de transporte não motorizados e os deslocamentos a pé;
- Assegurar o direito de ir e vir às pessoas com deficiência e restrição de mobilidade; e
- Atender à demanda atual por transportes e acompanhar de perto sua evolução, em consonância com as diretrizes fixadas pelos planos diretores de ocupação territorial.

Ainda nesse sentido, o estudo de viabilidade do empreendimento de expansão da Linha 1 do Metrô-DF, no trecho de Samambaia, elaborado em janeiro de 2012, prevê que com a extensão da via e construção de duas novas estações de metrô haverá um aumento de demanda de aproximadamente 9.840 novos passageiros/dia. Esse aumento de demanda, segundo o estudo apresentado, equivaleria a redução de 3.225 automóveis dia (considerando 1,3 passageiros/veículo) ou 62 ônibus alongados/dia (considerando 90 passageiros/veículo).

O referido estudo previu ainda uma menor necessidade de construção de novas vias rodoviárias, menor emissão de poluentes, diminuição de acidentes de trânsito, menor tempo para deslocamento, indução de desenvolvimento das regiões atendidas, melhoria do acesso ao sistema.

c) As metas e os indicadores para acompanhamento e avaliação dos resultados;

R: O quadro seguinte apresenta os Indicadores e Metas propostos para acompanhar os impactos do projeto na sociedade, conforme o documento DETALHAMENTO DO PROJETO (150461167) enviado ao BNDES:

Avaliação				
Indicador	Situação Atual		Meta	
	Valor	Ano	Valor	Ano
Índice de desempenho de prazo (Cronograma físico-financeiro). Data-base abril/2022	Conforme Cronograma Físico-Financeiro	2024	Conforme Cronograma Físico-Financeiro	2029
Índice de produtividade (Medições). Data-base abril/2022	Conforme percentuais dos eventos de medição estabelecidos previamente no Eventograma	2024	Conforme percentuais dos eventos de medição estabelecidos previamente no Eventograma	2029
Acréscimo de Passageiros/dia	-	2024	9.840 passageiros/dia	2029
Redução de veículos nas ruas	-	2024	3.225 veículos/dia	2029

d) A enumeração das alternativas disponíveis, considerando a situação fático-jurídica do problema que se pretende resolver;

R: Consoante inserto no art. 4º da Lei Distrital nº 513, de 28 de julho de 1993, que Dispõe sobre a criação da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal - METRO - DF, define sua estrutura básica e dá outras providências, são recursos do METRÔ-DF:

I - os de capital próprio;

- II - as transferências previstas no orçamento do Distrito Federal;
- III - as receitas decorrentes da prestação dos serviços concedidos;
- [...]
- IX - os de operações de crédito;

As outras opções de obtenção de recursos, citadas acima, que não são oriundas de operação de crédito, não são suficientes ou não são aplicáveis ao Metrô-DF, considerando que o empreendimento da expansão da Linha 1 do Metrô no trecho de Samambaia está em fase de execução (elaboração de projetos executivos), necessitando de aporte financeiro para as demais etapas da obra, que já está incluída no contrato firmado pelo Metrô-DF.

e) Nas hipóteses de proposta de implementação de política pública, deverá ser demonstrada a relação existente entre a causa do problema, as ações propostas e os resultados esperados;

R: Conforme o documento o documento DETALHAMENTO DO PROJETO supracitado, quanto aos problemas específicos listamos os seguintes:

- Pólo gerador de tráfego de veículos de transporte individual;
- Não atendimento à população;
- Maior emissão de gases;
- Baixa integração intermodal.

A Expansão do METRÔ-DF na Região Administrativa de Samambaia, prevista na meta M1155 do PPA 2024-2027 do Governo do Distrito Federal - GDF, e para sua realização, duas contratações se fizeram necessárias:

- a) Projetos Executivos, Obras Cíveis e de Sistemas Fixos (Contrato nº 17/2024, METRÔ-DF);
- b) Supervisão e apoio à Fiscalização (Contrato nº 25/2024, METRÔ-DF).

O empreendimento faz parte do Objetivo Estratégico do Distrito Federal, no Eixo Mobilidade, constante à fl. 147 do Plano Estratégico 2019-2060, que visa Promover a mobilidade inteligente, priorizando a atratividade e a integração do transporte público com segurança e sustentabilidade.

f) O prazo para implementação, quando couber;

R: A previsão de execução das obras e serviços é de 50 (cinquenta) meses, que conforme o documento QUADRO DE USOS E FONTES (150461522) iniciou-se em 2024 e será encerrado em 2028.

g) a análise do impacto da medida sobre outras políticas públicas, inclusive quanto à interação ou à sobreposição, se for o caso;

R: A expansão do METRÔ-DF na região Administrativa de Samambaia impactará positivamente outras políticas públicas, como as de redução de emissões de gases poluentes, melhoria da qualidade de vida e a integração com outras políticas de transporte e urbanismo e o incentivo ao uso de transporte não motorizado, além de sinergia e interface com outros projetos desta Companhia, conforme documento DETALHAMENTO DO PROJETO supracitado:

Iniciativa	Área de Concentração / Objetivos	Possível Sinergia?
Modernização do Sistema de Sinalização e Controle	Modernizar o atual Sistema de Sinalização e Controle do METRÔ-DF, com a implantação de Bloco Móvel em todo o trecho de Samambaia, incluído o trecho a ser expandido.	Sim
Aquisição de 15 (quinze) novos Trens	Aumentar a oferta de lugares para os passageiros, oferecendo maior conforto, rapidez e segurança para os usuários do sistema.	Sim
Modernização do Sistema de Energia da Linha 1 do METRÔ-DF	Modernizar o Sistema de Proteção, Controle e Supervisão da Subestação de Manutenção (SM), das Subestações Retificadoras (SRs) existentes, do Centro de Controle Operacional (CCO), e do Painel de Entrada de Energia da Hípica (PEE/HIP), por dispositivos Eletrônicos Inteligentes compatíveis com as normais atuais de proteção e controle, propiciando maior segurança e confiabilidade.	Sim
PPA 2024-2027 OBJETIVO O329 - Ampliação do acesso e da atratividade do Transporte Público Coletivo	Tomar o transporte público coletivo mais atrativo, ampliando a integrando os diferentes modos de transportes, com oferta de novos serviços, de regularidade, confiabilidade e pleno acesso dos usuários do bilhete único.	Sim

h) A descrição histórica das políticas anteriormente adotadas para o mesmo problema, as necessidades e as razões pelas quais foram descontinuadas, se for o caso;

R: Não há histórico de políticas públicas para o objeto da pretendida operação de crédito. Entretanto,

cumpra esclarecer que a Companhia do Metrô do Distrito Federal/METRÔ-DF, quando da necessidade de execução de empreendimentos de grande magnitude, que envolve valores vultuosos, habitualmente busca opções de financiamento quando não há suporte orçamentário, suficiente, diretamente pelo Governo do Distrito Federal.

i) A metodologia utilizada para a análise prévia do impacto da proposta, bem como das informações técnicas que apoiaram a elaboração dos pareceres de mérito;

R: Conforme documento DETALHAMENTO DO PROJETO informado acima, o empreendimento "Expansão e Modernização da Linha 1 do Metrô-DF" é um projeto de mobilidade urbana que segue as diretrizes do PDTU (Plano Diretor de Transporte Urbano do DF), ampliando em 6,5 quilômetros a rede ferroviária no Distrito Federal (Samambaia, Ceilândia e Asa Norte) e modernizando os sistemas fixos (Sinalização e Controle, Telefonia, Radiotelefonia, Transmissão de Dados e Energia) dos 42 quilômetros da linha existente.

Decorre da previsão legal para Expansão da Rede Ferroviária de Brasília, disposta na Lei nº 4.566, de 04/05/2011, DODF 05/05/2011 (PDTU-DF).

A expansão busca atender ao artigo 4º do PDTU/DF, especialmente os incisos:

III – gestão integrada dos sistemas viários, de transportes e de trânsito;

VI – priorização do uso de tecnologia rodoviária e ferroviária sustentável, visando à ampliação da capacidade dos modais de transportes existentes;

X – tratamento especial na inserção de instrumentos legais que promovam a adequada acessibilidade aos empreendimentos, garantindo -se a mobilidade de todos os usuários, bem como o desempenho operacional seguro e eficaz dos sistemas viário e de transportes;

A expansão atende ainda o **Plano de Desenvolvimento do Transporte Público sobre Trilhos do DF - PDTT/DF**, desenvolvido entre 2015 e 2018, teve como objetivo a especificação da rede pretendida para o **Sistema de Transporte Público Coletivo do DF - STPT/DF** em um horizonte de 20 anos, tomando como ponto de partida a análise dos dados levantados na **Pesquisa de Mobilidade Urbana do DF - PMU/DF**.

O estudo possui papel estratégico na formulação de ações e políticas para o STPT/DF ao propor soluções de alta capacidade, confiabilidade e melhoria do nível de serviço para a população, servindo como subsídio técnico fundamental para o processo de revisão do **Plano Diretor de Transporte Urbano do DF - PDTU/DF**.

O Relatório **PET-4D - PDTT/DF - RELATÓRIO EXECUTIVO** (150551608) apresenta a síntese do Relatório Final para rápido acesso às informações mais relevantes e resultados dos estudos realizados. Contudo, maiores informações podem ser consultadas no site do Metrô-DF: https://metro.df.gov.br/?page_id=47685.

Em relação aos investimentos previstos, a extensão da linha 1 do Metrô do Distrito Federal em Samambaia contempla a execução das obras civis das estações nº 35 e nº 36, subestações retificadoras 63, 64 e 65, extensão da via permanente e implantação dos sistemas fixos. Totalizando 3,6km de expansão de via permanente e duas novas estações (no trecho compreendido entre Quadras 100/200, da Av. Central até 1ª Avenida Sul) com 7.000m² de área construída. Para a realização do empreendimento também serão construídos 3 viadutos com passagem de pedestre integrada e 4 passarelas aéreas, localizadas nos principais pontos de circulação já utilizados pela população.

Em resumo, a obra contará com a realização de projetos executivos, escavação, remanejamento de interferências, novas redes de drenagem, execução de pavimentação, construção de obras de arte especiais, estações, via permanente semi enterrada, emissário e a implantação dos sistemas de energia, telecomunicações e mecânicos.

Além da obra de expansão, houve a necessidade da contratação de Supervisão e Apoio à Fiscalização da Obra da Expansão Samambaia. A contratação auxiliará o Metrô DF a não gerar custos fixos permanentes para a aquisição de uma infraestrutura que será temporariamente necessária. Desta forma poderá obter de forma mais econômica o acesso a laboratórios diversos (de solos, agregados, concreto, testes de equipamentos elétricos e eletrônicos, etc.), ferramental de topografia e GIS (Estações Totais, níveis, GPS RTK, etc.), relatórios elaborados por profissionais especializados e sistemas computacionais diversos (para controle de medições, gerador de MDT - Modelagem Digital do Terreno visando o acompanhamento geométrico, testes de bancadas, etc.).

A obra terá início na interligação com a linha existente localizada na estação Samambaia no Subcentro Leste e chega até o Subcentro Oeste do bairro, próximo a 1ª Avenida Sul que conecta Samambaia Norte à Samambaia Sul. O local do empreendimento escolhido é uma parte entre 4 frentes, sendo as

demais modernização da linha 1 existente, trecho Asa Norte, trecho Ceilândia. Os locais do empreendimento como um todo foram definidos pelo projeto de mobilidade urbana que segue as diretrizes do PDTU (Plano Diretor de Transporte Urbano do DF).

3. CONSIDERAÇÕES FINAIS

A ampliação da linha 1 do METRÔ-DF no trecho de Samambaia, que contará com 3,6 quilômetros de extensão de via e a construção de 2 novas estações, além de 3 Subestações Retificadoras, 3 viadutos com passagem de pedestre integrada e 4 passarelas aéreas, busca solucionar problemas de congestionamento e melhorar a qualidade de vida dos usuários do transporte público do Distrito Federal, alinhando-se com as políticas de mobilidade urbana e desenvolvimento sustentável, bem como com o seguinte objetivo do Plano Plurianual do Distrito Federal (PPA 2024-2027):

O330 - Aumento da disponibilidade do serviço de transporte metroviário no distrito federal, reduzir tempo de deslocamento, bem como desafogar o tráfego das vias, além de melhoria na qualidade de vida da população e ampliar o acesso.

Unidade responsável: 26206 Caracterização O objetivo em epígrafe, sob responsabilidade da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal (METRÔ-DF).

FERNANDO JORGE RODRIGUES

Diretor Técnico

HANDERSON CABRAL RIBEIRO

Diretor-Presidente



Documento assinado eletronicamente por **FERNANDO JORGE RODRIGUES - Matr.0003389-8, Diretor(a) Técnico(a)**, em 09/09/2024, às 14:55, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **HANDERSON CABRAL RIBEIRO - Matr.0003195-X, Diretor(a)-Presidente**, em 09/09/2024, às 18:41, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site:
http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0
verificador= **150460489** código CRC= **7C188C96**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"

Avenida Jequitibá 155 - Complexo Administrativo e Operacional do Metrô-DF - Bairro Águas Claras - CEP 71929-540 - DF
Telefone(s):
Sítio - www.metro.df.gov.br



Governo do Distrito Federal
Casa Civil do Distrito Federal
Subsecretaria de Análise de Políticas Governamentais
Unidade de Análise de Atos Normativos

Nota Técnica N.º 585/2024 - CACI/SPG/UNAAN

Brasília-DF, 18 de setembro de 2024.

À Subsecretaria de Análise de Políticas Governamentais (SPG),

Assunto: Minuta de Projeto de Lei. Secretaria de Estado de Economia do Distrito Federal (Seec).

1. CONTEXTO

1.1. Versam os autos sobre minuta de Projeto de Lei (151010496), apresentada pela Secretaria de Estado de Economia do Distrito Federal (Seec), que autoriza o Poder Executivo a contratar operação com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), com a garantia da União e dá outras providências.

1.2. Ao processo foram juntados os documentos, mencionados no artigo 3º, do [Decreto nº 43.130, de 2022](#), a seguir mencionados:

I - Minuta do Projeto de Lei (151010496);

II - Exposição de Motivos Nº 109/2024- SEEC/GAB (151011158);

III - Manifestação da Assessoria Jurídica, por meio da Nota Jurídica N.º 272/2024 - SEEC/AJL/ULIC (149778606) e Despacho SEEC/AJL/ULIC (150928360);

IV - Declaração do Ordenador de Despesa (143186326) e (150469248).

1.3. O processo foi encaminhado à Casa Civil pelo Ofício Nº 6359/2024 - SEEC/GAB (151013161) e distribuído a esta Subsecretaria por meio do Despacho – CACI/GAB/ASSESP (151152036).

1.4. É o relatório.

2. RELATO

2.1. Preliminarmente, cumpre informar que a competência desta Subsecretaria para análise de proposições de Decretos e Projetos de Lei, no âmbito do Distrito Federal, está disciplinada pelo artigo 4º, do [Decreto nº 43.130, de 2022](#).

2.2. Desta feita, a presente Nota Técnica limita-se à análise de conveniência e oportunidade

da proposição normativa e a compatibilização da matéria nela tratada com as políticas e diretrizes do Governo, identificação da instrução processual e articulação com os demais órgãos e entidades interessados, conforme dispositivos legais destacados alhures.

2.3. A questão aventada nos presentes autos refere-se à minuta de Projeto de Lei (151010496) que autoriza o Poder Executivo a contratar operação com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES), com a garantia da União e dá outras providências.

2.4. Demonstrando a oportunidade e a conveniência administrativas, a Secretaria de Estado de Economia do Distrito Federal - SEEC, por meio da **Exposição de Motivos** Nº 109/2024— SEEC/GAB (151011158), justificou a medida nos seguintes termos:

"Excelentíssimo Senhor Governador do Distrito Federal,

Tenho a honra de submeter à elevada consideração de Vossa Excelência, a minuta de Projeto de Lei que visa autorizar este Ente Federado a contratar operação de crédito interna, com o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, no valor de até R\$ 522 milhões, destinados a elaboração e execução de projetos de infraestrutura e de mobilidade urbana, habilitados no âmbito do Novo PAC, cito: expansão da Linha 1 de Samambaia: sob execução da Companhia do Metropolitano do Distrito Federal - METRO DF, no valor de R\$ 400 milhões e da implantação dos Sistemas de Transporte Coletivo de Passageiros - Corredores: Eixo Sudoeste e Eixo Norte, no valor de R\$ 61 milhões por Eixo, sob execução do Departamento de Estradas de Rodagem - DER, assim como ao apoio, ao desenvolvimento institucional e a melhoria da gestão.

Os recursos originários do BNDES serão revertidos em projetar e executar obras estratégicas para a população localizada em Samambaia, bem como da porção Norte (Planaltina, Sobradinho e áreas adjacentes) e Sudoeste (Recanto das Emas, Riacho Fundo I e II, Samambaia, Taguatinga, Núcleo Bandeirante) em ligação ao Plano Piloto, no intuito de mitigar as intercorrências nos modais de transporte urbano e proporcionar melhor mobilidade urbana as populações das localidades citadas.

Além das obras civis, ainda existe a necessidade da contratação de elaboração de projetos, supervisão e apoio à fiscalização das obras civis, no que figurará como um legado ao desenvolvimento institucional e a melhoria da gestão para as entidades executoras.

O montante de recursos a serem alocados nas citadas intervenções monta cerca de R\$ 580.000.000,00 (quinhentos e oitenta milhões de reais), sendo cerca de R\$ 58 milhões de reais a título de contrapartida do Tesouro Distrital (10%) e R\$ 522 milhões referente à operação de crédito junto ao BNDES (90%).

É importante destacar que as intervenções estão abrangidas pelo Objetivo 11. Tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis, dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável - ODS, das Nações Unidas - ONU, em específico ao 11.2, que cito:

Até 2030, proporcionar o acesso a sistemas de transporte seguros, acessíveis, sustentáveis e a preço acessível para todos, **melhorando a**

segurança rodoviária por meio da expansão dos transportes públicos, com especial atenção para as necessidades das pessoas em situação de vulnerabilidade, mulheres, crianças, pessoas com deficiência e idosos. (GRIFO)

Deste modo, as intervenções apresentadas visam, diretamente, a melhoria das condições de mobilidade dos moradores, como um componente importante para a qualidade de vida, segurança viária e expansão dos transportes públicos.

No que tange à competência da Câmara Legislativa para a autorização da pretensa operação de crédito, temos a previsão na Lei Orgânica do Distrito Federal, vejamos:

Art. 58. Cabe à Câmara Legislativa, com a sanção do Governador, não exigida esta para o especificado no art. 60 desta Lei Orgânica, dispor sobre todas as matérias de competência do Distrito Federal, especialmente sobre:

[...]

II – plano plurianual, diretrizes orçamentárias, orçamento anual, **operações de crédito**, dívida pública e empréstimos externos a qualquer título a ser contraídos pelo Distrito Federal; (GRIFO)

Ressalte-se, também, que a autorização da dessa Casa Legislativa, tem referência na Lei Complementar nº 101/2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal – LRF), artigo 32, § 1º, inciso I, sendo uma das condições indispensáveis para que este Poder Executivo firme operações de crédito, vejamos:

I - existência de prévia e expressa autorização para a contratação, no texto da lei orçamentária, em créditos adicionais ou **lei específica**; (GRIFO)

Concluídas as considerações, informo a necessidade de que o presente Projeto de Lei seja enviado à Câmara Legislativa do Distrito Federal - CLDF, solicitando a sua tramitação em regime de urgência para a matéria, com amparo nos arts. 150, §1º, e 73 da Lei Orgânica do Distrito Federal.

Tendo em vista que a competência privativa para enviar à CLDF os Projetos de Lei relativos a plano plurianual, diretrizes orçamentárias, orçamento anual, dívida pública e operações de crédito, é do Excelentíssimo Governador do Distrito Federal, nos termos do inciso VII, do art. 10, da Lei Orgânica do DF, entendendo os objetos de intervenções estar plenamente aderentes aos objetivos deste Governo, submeto a presente proposta para a elevada apreciação de Vossa Excelência.

São essas, Excelentíssimo Senhor Governador do Distrito Federal, as razões que justificam o encaminhamento do referido Projeto de Lei."

2.5. Em cumprimento da exigência do inciso II, do art. 3º, do [Decreto nº 43.130, de 2022](#), a Assessoria Jurídico-Legislativa da Pasta proponente, por intermédio da **Nota Jurídica** N.º 272/2024 - SEEC/AJL/ULIC (149778606) informou que "***a minuta do projeto de lei (149535291), no que diz respeito ao aspecto formal, encontra-se em conformidade com a ordem jurídica vigente***". Confira-se:

"[...]

No que concerne aos aspectos formais, verifica-se que a minuta em apreço (149535291) está de acordo com a legislação aplicável, bem como com os ditames do [Decreto nº 43.130 de 23 de março de 2022](#) (Dispõe sobre as normas e as diretrizes para elaboração, alteração, encaminhamento e exame de propostas de decreto e projeto de lei no âmbito da Administração Direta e Indireta do Distrito Federal), [Lei Complementar nº 13, de 3 de setembro de 1996](#) (Regulamenta o [art. 69 da Lei Orgânica](#), dispondo sobre a elaboração, redação, alteração e consolidação das leis do Distrito Federal), e aos padrões definidos no [Manual de Comunicação Oficial do Governo do Distrito Federal](#), merecendo ajuste apenas na fórmula de promulgação, de modo que conste "O GOVERNADOR DO DISTRITO FEDERAL, FAÇO SABER QUE A CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL DECRETA E EU SANCIONO A SEGUINTE LEI" ao invés de "A CÂMARA LEGISLATIVA DO DISTRITO FEDERAL APROVA E EU, CHEFE DO PODER EXECUTIVO, SANCIONO A SEGUINTE LEI".

CONCLUSÃO

Consigna-se, por fim, que são de responsabilidade da unidade interessada, por extrapolar os limites de competência desta área jurídica, as análises dos cálculos, as considerações de ordem técnica, financeira ou orçamentária, além dos juízos de conveniência e oportunidade do ato normativo proposto.

Diante desse contexto, entende-se que a minuta do projeto de lei (149535291), no que diz respeito ao aspecto formal, encontra-se em conformidade com a ordem jurídica vigente. No entanto, é pertinente a remessa dos autos ao proponente, para complementação e adequação da proposição, conforme as orientações jurídicas anotadas.

É o entendimento que se submete à consideração superior."

2.6. Quanto à manifestação do ordenador de despesas, tem-se a **Declaração do Ordenador de Despesa** (143186326) e (150469248), na quais se informa que a proposta **"não gerará impacto orçamentário e financeiro, até que o contrato seja efetivamente assinado entre o mutuário - Distrito Federal e o agente financeiro - BNDES."**

DECLARAÇÃO

Atendendo ao disposto na alínea "a", Inc. III, do art. 3º, do Decreto nº 43.130, de 23 de março de 2022, DECLARO que a publicação da lei autorizativa da pretensa operação de crédito, a ser operacionalizada pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES, no âmbito do NOVO PAC (Decreto nº 11.632/2023 142659570), para o suporte financeiro às intervenções públicas na Função 26 - Transporte, pelo Departamento de Estradas de Rodagem - DER: Corredor BTR Eixo Norte (R\$ 400 milhões) e Companhia do Metropolitano - METRÔ: Expansão da linha Samambaia (R\$ 400 milhões), não gerará impacto orçamentário e financeiro, até que o contrato seja efetivamente assinado entre o mutuário - Distrito Federal e o agente financeiro - BNDES.

DECLARAÇÃO

Atendendo ao disposto no Inciso III, do Art. 3º, do Decreto nº 43.130, de 23 de março de 2022, **DECLARO** que a promulgação da Lei, conforme minuta constante no Despacho – SEEC/SEFIN/SUCAP (149535291) e conforme Declaração - SEEC/SEFIN/SUTES (143186326), **não gerará impacto orçamentário - financeiro** aos cofres públicos do Distrito Federal, bem como aos seus órgãos e entidades.

2.7. Cumprе destacar que as informações técnicas constantes dos autos são de responsabilidade da Secretaria de Estado de Economia do Distrito Federal, conforme recente [Decreto nº 45.433, de 18 de janeiro de 2024](#), que tem competência para tratar da questão orçamentária do Distrito Federal, nos termos do art. 23, do [Decreto nº 39.610/2019](#). Ademais, conforme se observa dos autos, a minuta de Projeto de Lei (147770887) foi elaborada e corroborada pelas áreas técnicas competentes para atestar a observância dos requisitos técnicos e legais da proposta, com base nos dados e informações apresentados pelas áreas demandantes.

2.8. Do exame dos documentos acostados ao presente processo, tem-se que os argumentos apresentados justificam e motivam a proposição, ao tempo que estampam a conveniência e a oportunidade administrativas, elementos constitutivos do ato administrativo discricionário. O ato normativo proposto, em tese, soluciona o problema apresentado, atingindo seus objetivos, razão porque não se avista qualquer empecilho de mérito ao seu prosseguimento.

2.9. Conforme já explanado, cumpre destacar que a competência desta Casa Civil, para a análise de proposições de Decretos e Projetos de Lei no âmbito do Distrito Federal, está disciplinada pelo art. 4º, do [Decreto nº 43.130, de 2022](#). Tal dispositivo limita a manifestação desta Subsecretaria à análise de conveniência e oportunidade da proposição normativa; compatibilização da matéria tratada com as políticas e diretrizes do Governo; a identificação da instrução processual; articulação com os órgãos e entidades interessadas, dentre outras.

2.10. Assim, sendo a proponente responsável pela instituição de Políticas Públicas acerca da matéria, na medida em que detém a expertise e competência para tanto, entende-se que a medida atende à conveniência e à oportunidade administrativas, sendo o ato normativo proposto adequado à solucionar a questão apresentada pela Secretaria de Estado de Economia do Distrito Federal, não se vislumbrando qualquer empecilho de mérito ao prosseguimento deste feito, desde que não haja impedimentos de natureza jurídica, em especial, no que diz respeito às disposições da Lei de Responsabilidade Fiscal.

2.11. Por fim, como dito alhures, destaca-se que a presente análise se limita à competência definida para esta Secretaria de Estado insculpida no art. 4º, do [Decreto nº 43.130, de 23 de março de 2022](#), de modo que as adequações jurídicas ou de técnica legislativa da proposição competem à Consultoria Jurídica, conforme artigos 6º e 7º do citado diploma.

3. CONCLUSÃO

3.1. Pelo exposto, esta Subsecretaria não vislumbra óbice de mérito ao prosseguimento do feito, desde que não haja impedimentos de natureza jurídica, **em especial, os relativos à Lei de**

Responsabilidade Fiscal, ao tempo em que sugere pela remessa dos autos à Consultoria Jurídica do Distrito Federal, para análise e manifestação sobre a constitucionalidade, legalidade, técnica legislativa e qualidade redacional da proposição, em cumprimento aos termos dos artigos 6º e 7º, do [Decreto nº 43.130, de 2022](#), ressaltando as observações quanto à declaração de orçamento.

3.2. É o entendimento desta Unidade.

Acolho a presente Nota Técnica, **sugerindo o encaminhamento deste processo à Consultoria do Distrito Federal.**

Ao Sr. Subsecretário de Análise de Políticas Governamentais.

Aprovo a Nota Técnica N.º 585/2024 - CACI/SPG/UNAAN.

Encaminhem-se os autos ao Gabinete desta Casa Civil, **sugerindo o posterior envio à Consultoria Jurídica do Distrito Federal.**



Documento assinado eletronicamente por **RAIMUNDO DIAS IRMÃO JÚNIOR - Matr.1.668.283-1, Subsecretário(a) de Análise de Políticas Governamentais**, em 19/09/2024, às 09:33, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **TAMARA FRANCO SCHMIDT - Matr.1699896-0, Chefe da Unidade de Análise de Atos Normativos**, em 19/09/2024, às 10:03, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



Documento assinado eletronicamente por **PEDRO RENAN DE OLIVEIRA LOPES - Matr.1712841-2, Assessor(a) Especial**, em 19/09/2024, às 14:54, conforme art. 6º do Decreto nº 36.756, de 16 de setembro de 2015, publicado no Diário Oficial do Distrito Federal nº 180, quinta-feira, 17 de setembro de 2015.



A autenticidade do documento pode ser conferida no site:
http://sei.df.gov.br/sei/controlador_externo.php?acao=documento_conferir&id_orgao_acesso_externo=0
verificador= **151395229** código CRC= **9A97EA7D**.

"Brasília - Patrimônio Cultural da Humanidade"
Praça do Buriti, Palácio do Buriti, 1º Andar. - Bairro Zona Cívico Administrativa - CEP 70075-900 - DF
Telefone(s):
Sítio - www.casacivil.df.gov.br