

RELATORIO DO PPA 2024-2027

PROGRAMA TEMÁTICO: 6206 - ESPORTE E LAZER

CONTEXTUALIZAÇÃO

O programa temático Esporte e Lazer tem por objetivo fomentar e garantir à sociedade brasileira o acesso à prática esportiva educacional, de participação, de rendimento e lazer, com vistas à promoção de vida saudável, redução das desigualdades sociais e democratização do acesso às atividades esportivas e de lazer.

A Secretaria de Esporte e Lazer do Distrito Federal (SELDF) se compromete a atuar nas três vertentes do esporte, ou seja, desporto educacional, esporte de participação e de rendimento para, a fim de promover uma política de esportes com ações integradas voltadas para a popularização da prática esportiva e do lazer em todos os segmentos da sociedade. Ademais, visa incentivar a prática esportiva habitual e permanente, com o fundamento de que o esporte e o lazer são importantes fatores para o desenvolvimento humano, social e econômico, assim como proporcionam inclusão, igualdade de oportunidades e coesão social.

RESULTADOS ESPERADOS

A SELDF visa alcançar os seguintes resultados para o quadriênio 2024-2027:

- Alcançar maior número de participantes nos programas e eventos esportivos e de lazer promovidos pela SELDF;
- Desenvolver o esporte de participação e lazer;
- Promover o desporto educacional;
- Desenvolver, potencializar e apoiar o esporte de rendimento no Distrito Federal;
- Implantar a gestão e infraestrutura esportiva e Lazer;
- Melhorar a infraestrutura já existente, onde ocorrem programas e projetos, atentando-se a critérios de descentralização e índice de Desenvolvimento Humano (IDH); e
- Construir e revitalizar espaços e equipamentos esportivos e de lazer.

INDICADORES DE IMPACTO

CÓDIGO	NOME	UNIDADE DE MEDIDA	ÍNDICE DE REFERÊNCIA	DATA DE REFERÊNCIA	PERIODICIDADE	FONTE
II63	ATLETAS CONTEMPLADOS PELO PROJETO BOLSA ATLETA	UNIDADE	-	-	ANUAL	SUBSECRETARIA DE ESPORTE, LAZER E ESPAÇOS ESPORTIVOS - SUBELE

OBJETIVO

O277 - INCENTIVO À PRÁTICA DE ESPORTE E LAZER.

GARANTIR À POPULAÇÃO DO DISTRITO FEDERAL, O ACESSO ÀS PRÁTICAS ESPORTIVAS E ÀS ATIVIDADES DE LAZER, BEM COMO, INCENTIVAR OS JOVENS TALENTOS, FOMENTANDO O ESPORTE AMADOR E O DE ALTO RENDIMENTO.

UNIDADE RESPONSÁVEL: 34101 - SECRETARIA DE ESTADO DO ESPORTE E LAZER DO DISTRITO FEDERAL

CARACTERIZAÇÃO

A importância do lazer e do incentivo às práticas da atividade física como fator de integração social, em sua amplitude de alcance social, aos cidadãos do Distrito Federal, tem como objetivos a integração e o bem-estar da comunidade, promovendo a ocupação dos espaços públicos e implantando projetos.

A Secretaria de Estado de Esporte e Lazer do Distrito Federal (SELDF) tem por objetivo introduzir e consolidar o hábito da prática esportiva em todo o DF, por meio da oferta de oportunidades de prática esportiva à população, tanto no fomento, implementação e execução dos programas e projetos, quanto na disponibilização de equipamentos esportivos de qualidade, para atender as demandas sociais.

Objetiva-se apoiar ações voltadas à prática esportiva e de lazer, tais como:

- Atividades esportivas e de lazer, em parques e Unidades de Conservação, como caminhadas, trilhas, esportes de aventura e desporto radical;
- Eventos realizados nas cidades com menor IDH - Índice de Desenvolvimento Humano, oportunizando à comunidade, a participação em corrida de rua e circuito de ciclismo, sem custos;
- Programa de fomento a projetos de lazer que ocupam espaços e equipamentos públicos com contrapartidas para supervisão da manutenção desses espaços;
- Ampliação das Ruas de Lazer, nas Regiões Administrativas com maior envolvimento da comunidade, realizando campanha para estimular a atividade física vinculada à melhoria da saúde e ocupação dos espaços públicos, com orientação;
- Implantação e desenvolvimento de núcleos de esporte participativo e de lazer, com a oferta de diversas modalidades esportivas, tais como: de lutas e artes marciais, em localidades de vulnerabilidade social e, principalmente, aquelas onde há concentração de crianças, adolescentes e jovens, em conflito com a lei, haja vista que o esporte, o lazer, a recreação e as artes marciais/lutas são entendidos como uma dimensão da cultura e como ferramenta de formação humana e inclusão social;
- Implantação de núcleos do Programa Luta pela Cidadania, promovendo o desenvolvimento integral de crianças, adolescentes, jovens e adultos, como fator de formação da cidadania, melhoria da qualidade de vida e manutenção da vida ativa, prioritariamente, daqueles que se encontram em áreas de vulnerabilidade social;
- Implantação de núcleos do Projeto Virando o Jogo, que visa desenvolver ações que oportunizem o acesso à prática e a cultura do esporte e do lazer, bem como das artes marciais e lutas em áreas de vulnerabilidade social, contribuindo para a formação humana e cidadã dos beneficiados;
- Projeto Boleiro que tem por objetivo fomentar e apoiar o desenvolvimento do esporte amador nas Regiões Administrativas do Distrito Federal, em diversas modalidades. Dar continuidade ao apoio, com a arbitragem, para os campeonatos amadores realizados em todas as RA's, promovendo o lazer nas cidades com menor IDH, onde existem poucas opções de lazer. e
- Jogos Abertos de Brasília: viabilizar a participação de entidades em uma multi-esportiva única, premiando as melhores equipes/entidades do Distrito Federal.

Nesse contexto, mister descrever os seguintes programas oferecidos pela SELDF:

1. Programa Escola de Esportes

As atividades de esporte e lazer, integradas a outras formas de atendimento socioeducativo, tem por objetivo contribuir para o desenvolvimento pessoal e social de crianças, adolescentes, jovens, adultos, idosos, incluindo pessoas com deficiência, em situações de dificuldade, de risco e de vulnerabilidade social.

Objetivando garantir o estabelecido no artigo 217, da Constituição Federal, desde o início da década de 70, que o Governo do Distrito Federal oferta atividades físicas orientadas, de maneira gratuita à população dessa Unidade Federativa.

O Programa Escola de Esportes que, durante anos recebeu nomenclaturas diferentes, oferta a prática regular de atividades físicas orientadas, prioritariamente, a estudantes da rede pública de ensino, com a possibilidade de oferta das vagas remanescentes à população do Distrito Federal. As aulas são ministradas por professores de educação física, cedidos pela Secretaria de Estado de Educação, através de portaria conjunta. Este programa se destina ao seguinte público:

- Estudantes da rede pública de ensino;
- Público em geral, que pode ocupar as vagas remanescentes, após a não efetivação da primeira chamada junto à Secretaria de Estado de Educação;
- Pessoas em situação de vulnerabilidade social, dentro de cada faixa etária;
- Idosos; e
- Atletas e paratletas de rendimento, nas modalidades aquáticas.

PROBLEMAS

- Déficit de professores e estagiários, pelo fato da Secretaria de Estado de Esporte e Lazer não poder realizar concurso público para esta área de atuação, além da Secretária de Estado de Educação não poder dispor de professores suficientes para a cessão;

- Déficit na oferta de vagas para as modalidades do Programa Escola de Esportes, com o intuito de atender a demanda da população do Distrito Federal; e
- Evasão de alunos que efetivam matrículas.

DESAFIOS

- Otimizar o atendimento do Complexo Aquático Cláudio Coutinho e áreas específicas no Parque da Cidade;
- Garantir a oferta pública e gratuita da prática regular de esportes, com a devida orientação profissional, nos locais destinados ao citado Programa;
- Fomentar competições das modalidades entre os alunos matriculados;
- Ampliar o número de vagas para atendimento da comunidade;
- Ampliar a oferta da natação para o período noturno, visando o atendimento de atletas de rendimento, com índices olímpicos e paralímpicos; e
- Otimizar as divulgações das modalidades ofertadas, através de mídias sociais e site da SELDF.

SITUAÇÃO DESEJADA

- Melhorar a infraestrutura dos espaços onde ocorrem as aulas, visando ampliar e otimizar as vagas ofertadas à população;
- Transferir a gestão do espaço do CIEF à SELDF, o qual poderia atender novas modalidades, ampliando as existentes e tornando o espaço um centro de formação e referência.

2. Programa Esporte de Rendimento

A Secretaria de Estado de Esporte e Lazer tem por objetivo potencializar, ampliar e apoiar os trabalhos desenvolvidos no Distrito Federal, em relação aos esportes de rendimento voltados aos resultados esportivos, praticados segundo regras formais, nacionais e internacionais. Para obtenção desse resultado, torna-se necessária a qualificação profissional, aumento do número de atletas em competições, disponibilização de equipamentos de treino e de competição, fortalecendo a relação dos atores esportivos e sociedade, escolas, universidades, instituições de administração do esporte e empresas, incentivando a realização de estudos e pesquisas, oferecendo suporte multiprofissional. Neste sentido, a Secretaria atuará nas seguintes ações:

- **Projeto Compete Brasília:** concessão de passagens aéreas e/ou terrestres, para atletas e comissões técnicas, quando necessárias, para participação em eventos esportivos;
- **Projeto Bolsa Atleta (Olímpico e Paralímpico):** apoio financeiro a atletas que cumprem os requisitos da Portaria nº 80, de 23/05/2011, visando à continuidade dos seus treinamentos e todos os itens que envolvem a competição esportiva;
- **Prêmio Brasília Esporte:** premiação oferecida pelo Governo do Distrito Federal aos esportistas, treinadores e outros segmentos, que apoiam e contribuem para o desenvolvimento do esporte no Distrito Federal; e
- **Jogos Abertos de Brasília:** viabilizar a participação de entidades em uma única competição multiesportiva, premiando as melhores equipes/entidades do Distrito Federal.

3. Programa de Doação de Materiais Esportivos

A Subsecretaria de Projetos e Eventos de Modalidades Esportivas tem como objetivo fomentar e consolidar o hábito da prática esportiva em todo o Distrito Federal, por meio da realização de projetos e eventos, de modo a atender o público em geral, em especial às pessoas em situação de vulnerabilidade social, a fim de promover o bem-estar de todos.

O programa visa à distribuição de diversos materiais esportivos, principalmente, para instituições sem fins lucrativos, Órgãos Públicos e projetos sociais de cunho esportivo, atuando nas seguintes ações:

- **Projeto Vestindo o Esporte:** promove o desenvolvimento de atividades de cunho social e desportivo, realizadas por entidades e associações, sem fins lucrativos, assim como Ligas e Federações, por meio da distribuição de kits de uniformes de futebol para as categorias de base, amadora e infantil;
- **Projeto Calçando o Esporte:** Distribuição de pares de chuteiras unissex, para a prática de futebol society, masculino e feminino, amador ou de base, do DF, em favor de Instituições e Entidades (Federações, Ligas Esportivas, Associações). O projeto Calçando o Esporte complementa o projeto Vestindo o Esporte;
- **Projeto de Distribuição de Materiais Esportivos para Projetos de Lutas e Artes Marciais:** promove o desenvolvimento de atividades de cunho social e desportivo, realizadas por entidades e associações sem fins lucrativos, assim como ligas e federações, por meio da distribuição de quimonos e tatames;
- **Projeto de Distribuição de Premiação:** distribuição de medalhas e troféus, para projetos sociais diversos, realizados por entidades e associações sem fins lucrativos, assim como ligas e federações.

4. Programa Educador Esportivo Voluntário

Este programa beneficia mais de 12 mil pessoas, entre voluntários, pais e alunos. Os voluntários recebem um reembolso de até R\$ 740,00 (setecentos e quarenta reais) e atendem de forma gratuita a comunidade. Esses educadores são agentes facilitadores no condicionamento físico individual ou em grupo da população, na linha de frente contra o sedentarismo. Além disso, recebem materiais esportivos, tais como: bolas, pares de redes, uniformes e chuteiras, para desenvolverem atividades esportivas.

5. Programa Esporte nas Ruas

O Programa Rua de Lazer consiste no fechamento de vias públicas para a realização da prática de atividades físicas, lazer e cultura, para toda a comunidade, em dias e prazos determinados pela Administração Regional, da respectiva Região Administrativa.

O Programa Rua de Lazer tem por objetivos:

- Fomentar a ampliação de espaços ao ar livre, para realização de exercícios físicos, práticas esportivas, atividade cultural e lazer, em favor da comunidade em geral;
- Possibilitar o acesso gratuito da população a locais propícios à prática de esportes; e
- Contribuir com a saúde e o bem-estar da população do Distrito Federal.

AÇÕES NECESSÁRIAS PARA ALCANCE DO OBJETIVO

AÇÕES ORÇAMENTÁRIAS:

1079 - CONSTRUÇÃO DE ESPAÇOS ESPORTIVOS

3048 - REFORMA DE ESPAÇOS ESPORTIVOS

PROGRAMA TEMÁTICO: 6209 - INFRAESTRUTURA

CONTEXTUALIZAÇÃO

O Distrito Federal (DF) apresenta uma população de 2.923.369 habitantes, e é considerada a terceira cidade mais populosa, entre os 27 Entes Federados do Brasil, ficando atrás apenas de São Paulo (12,2 milhões de habitantes) e do Rio de Janeiro (6,6 milhões de habitantes), segundo o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), conforme Censo de 2022. Esse crescimento populacional impacta todo o DF, refletindo, inclusive, no aumento do número de Regiões Administrativas (RA's) que tendem a acompanhar esse crescimento.

Atualmente, foram criadas mais duas RA's com a edição das Leis nº 7.190 e nº 7.191, de 21/12/2022; as RA's de Arapoanga (RA XXXIV) e de Água Quente (RA XXXV), totalizando 35 Regiões Administrativas.

O Distrito Federal apresenta a maior densidade demográfica entre as unidades federativas do Brasil, com 507,46 hab./km², com base no Censo 2022. Apesar de a população local apresentar elevados indicadores de renda, saúde e alfabetização, o Distrito Federal, também, tem uma das maiores taxas de desigualdade social do país, sendo comum a formação de bolsões de pobreza, principalmente, nas regiões periféricas do DF.

Ressalta-se que a Pesquisa Distrital por Amostra de Domicílios (PDAD) de 2021, realizada pela CODEPLAN, atual Instituto de Pesquisa e Estatística do Distrito Federal (IPEDF), é fundamental para o planejamento e o acompanhamento de políticas públicas do Governo do Distrito Federal, por ser a única a fornecer informações representativas para cada uma das Regiões Administrativas.

A PDAD 2021 apresentou os seguintes resultados, a partir de entrevistas à população, com relação à infraestrutura urbana existente nas ruas de acesso principal aos seus domicílios:

- 94,8% das vias são pavimentadas;
- 91,7% têm calçadas e dessas 95,8% possuem meios-fios;
- 95,7% têm iluminação nas ruas; e
- 77,4% possuem drenagem de águas pluviais (bocas de lobo).

Embora o Distrito Federal apresente boa oferta de infraestrutura, obtida a partir do constante planejamento das vias de maneira a atender ao dinamismo demográfico e econômico que culmina na crescente necessidade de mobilidade, como no fluxo do trânsito e deslocamentos diários da população, a infraestrutura ainda se mostra deficitária em áreas periféricas do DF, como nas Regiões Administrativas do Sol Nascente/Pôr do Sol, Vicente Pires e Bernardo Sayão. Essas RA's são bastante afetadas por ocupações irregulares e um intenso povoamento desorganizado, dificultando o planejamento e a execução de serviços.

Nesse cenário, o Governo do Distrito Federal tem priorizado a execução de obras nas áreas periféricas, buscando reduzir as diferenças de qualidade de vida e de infraestrutura urbana.

Ademais, com o crescimento urbano e impermeabilização do solo, pontos de alagamento ocorrem em áreas do Distrito Federal, com destaque para as áreas isoladas do Plano Piloto, devido ao fato de a rede de drenagem já não comportar a quantidade de água da chuva, ocasionando inundações em períodos chuvosos, trazendo transtornos para os moradores.

Com o envelhecimento de Brasília e a degradação de espaços públicos, especialmente na região central da cidade, tornou-se premente a necessidade de revitalizar e requalificar os espaços públicos. Em continuidade à renovação das áreas urbanas já iniciadas por esta gestão governamental no mandato anterior, de 2019 a 2022, espera-se atrair investimentos para essas áreas, especialmente, com a revitalização de regiões degradadas, bem como priorizar a circulação de pedestres nos espaços públicos da cidade. Nesse contexto, destacam-se como prioridade governamental a conclusão da revitalização da Av. W3 e das Quadras Centrais, em especial do Setor Comercial Sul.

Ações voltadas à infraestrutura urbana são essenciais ao bom funcionamento das cidades e à qualidade de vida da população. Atinentes à execução de obras e serviços de arquitetura e engenharia, drenagem pluvial, pavimentação de vias, entre outras, essas ações proporcionam maior segurança à população, com destaque para pedestres, ciclistas e motoristas.

Engenharia urbana desempenha papel fundamental no dia a dia do cidadão, uma vez que conecta comunidades, permite o fluxo de pessoas e mercadorias, colabora na promoção do desenvolvimento socioeconômico de uma região, entre outros benefícios. É sabido, entretanto, que a infraestrutura urbana está sujeita a desgastes e deterioração ao longo do tempo, exigindo ações regulares de manutenção com vistas a garantir qualidade e segurança, na medida em que sejam observados requisitos de sustentabilidade ambiental.

A manutenção adequada dessa infraestrutura contribui sobremodo para a valorização das cidades como um todo. Avenidas e ruas arborizadas, bem cuidadas e sinalizadas transmitem uma imagem positiva da localidade, atraindo investimentos, turismo e melhorando a qualidade de vida dos moradores, além de criarem um ambiente propício ao comércio local, estimulando a atividade econômica e o desenvolvimento sustentável.

Nesse contexto, tem papel fundamental a Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil (NOVACAP), cuja missão é “*Conservar, construir e transformar o Distrito Federal, de forma inovadora e permanente, para uma vida melhor da população*”.

Com função social voltada ao atendimento da população e ao bem-estar coletivo, a Companhia demonstra seu incansável zelo pela manutenção da infraestrutura urbana das trinta e cinco Administrações Regionais.

O papel da NOVACAP é imprescindível no processo de cuidado e busca de melhorias para o Distrito Federal. Para tanto, a Companhia atua em duas vertentes: manutenção das cidades limpas, organizadas e em funcionamento, mediante zeladoria diuturna; e execução de obras de edificação e urbanização em todo o Distrito Federal.

Vale registrar, de modo especial, a dedicação da Empresa na manutenção de Brasília como marco mundial da arquitetura e urbanismo modernos. Detentora da maior área tombada do mundo, 112,25 km², a Capital Federal foi inscrita pela UNESCO na lista de bens do Patrimônio Mundial, em dezembro de 1987, sendo o único bem contemporâneo a merecer essa distinção.

A título de estatísticas pode citar que, em 2022, o Distrito Federal recebeu construídos ou reformados, 79.432,19 m² de pavimentação asfáltica; 114.813,89 m² de terraplanagem; 141.237,00 m² de recapeamento asfáltico; 270 km de calçadas; 111.486,92 ton. de massa asfáltica produzidas; 36.661 m de ampliação de rede de drenagem. Ações que estão em alinhamento com o Plano Estratégico e Governo, que garantem a conservação da cidade e auxiliam no desenvolvimento econômico-social do Distrito Federal.

O fomento de ações que culminem na melhoria da infraestrutura urbana impacta diretamente no índice de qualidade de vida: minimizam o gradiente existente entre as diferentes Regiões Administrativas; melhoram a malha viária; minimiza o tempo de deslocamento; aumenta a segurança no trânsito, entre tantos outros benefícios que corroboram com o aumento de indicadores de desenvolvimento humano.

Em alinhamento ao Plano Plurianual 2024- 2027, a NOVACAP continuará marcando presença junto à população, elaborando projetos, executando obras de edificações e serviços de melhorias de infraestrutura urbana no Distrito Federal, dando continuidade ao cumprimento dos objetivos que norteiam a missão institucional.

É uma tarefa contínua e necessária, exigindo investimentos e adequado planejamento. Valorização e o cuidado da infraestrutura urbana são sinônimos de um futuro melhor para a sociedade como um todo.

O Governo do Distrito Federal, no que se refere ao saneamento básico, fomenta instrumentos e mecanismos para a implantação de ações articuladas, duradouras e eficientes, que possam garantir a universalização do acesso aos serviços com qualidade, equidade e continuidade

A Companhia de Saneamento Ambiental do Distrito Federal (CAESB) é responsável pelos serviços de abastecimento de água e esgotamento sanitário e suas atividades estão previstas em lei e, principalmente, no Contrato de Concessão nº 001/2006, que impõe, entre outras obrigações, a de que os serviços prestados sejam desenvolvidos dentro dos níveis de qualidade e continuidade estipulados na legislação e nas normas emitidas pela Agência Reguladora.

Com isso, a Caesb tem como negócio a gestão de soluções inovadoras e sustentáveis em saneamento ambiental, contribuindo para a saúde pública, a preservação do Meio Ambiente e o desenvolvimento socioeconômico e assim ser reconhecida pela sociedade como a melhor empresa em saneamento ambiental do Brasil, pautada pelos princípios da ética, excelência, transparência, satisfação do cliente, sustentabilidade e visão sistêmica.

Embora os serviços do setor de saneamento sejam classificados como “monopólios naturais”, cujo processo produtivo se caracteriza por retornos crescentes de escala, os investimentos necessários para viabilizar o seu fornecimento são vultosos e devem considerar um horizonte de projeto de uma ou mais décadas. Inclusive é determinado em lei que “os serviços públicos de saneamento básico terão a sustentabilidade econômico- financeira assegurada por meio de remuneração pela cobrança dos serviços e, quando necessário, por outras formas adicionais, como subsídios ou subvenções. Por isso, é importante garantir fontes de recursos regulares, estáveis e suficientes.

Além desses desafios, o fator ambiental é outro que está no radar, com ações intrínsecas às atividades exercidas pela Caesb, como:

- o gerenciamento dos recursos hídricos (rios com baixa vazão e baixa capacidade de diluição dos efluentes);
- o aumento da população e proliferação de parcelamentos irregulares que ampliam a demanda por água e provocam considerável impermeabilização das áreas naturais, com incremento no escoamento superficial;
- o aumento da dificuldade de recarga dos aquíferos, da poluição difusa e do transporte de sedimentos, provocando assoreamento dos reservatórios e diminuição da disponibilidade hídrica;
- a alteração no uso e na ocupação do solo com repercussão na qualidade e quantidade de água;
- as outorgas de captação de água e lançamento de efluentes tratados cada vez mais restritivas emitidas pela Agência Reguladora e o enquadramento dos corpos d'água;
- os conflitos de uso da água para abastecimento humano e rural; e
- o atendimento às áreas rurais em razão de sua magnitude territorial.

Assim, em conformidade com as ações do Planejamento Estratégico da Companhia, os principais esforços deverão se concentrar no atendimento às demandas suscitadas pelo crescimento demográfico e atendimento a novos aglomerados urbanos, pela manutenção e/ou melhoria dos ativos, bem como pela redução do índice de perdas de água na distribuição. Frente a isso, a Caesb deverá gerenciar e executar um orçamento de investimentos de cerca de dois bilhões de reais nos próximos quatro anos.

Brasília, como capital do Brasil e terceira maior cidade do país, enfrenta desafios significativos em relação à gestão de resíduos sólidos e sustentabilidade. A cidade tem experimentado um rápido crescimento populacional e urbano, resultando em um aumento na geração de resíduos e pressões ambientais.

No que diz respeito à gestão de resíduos sólidos, Brasília tem buscado implementar políticas e práticas alinhadas com os princípios da sustentabilidade. No entanto, ainda existem desafios a serem enfrentados. A coleta e o descarte adequados de resíduos são aspectos fundamentais dessa gestão, visando minimizar os impactos ambientais e proteger a saúde pública.

Um dos principais desafios é a necessidade de aumentar a taxa de coleta seletiva de resíduos sólidos recicláveis. Embora existam programas e iniciativas de coleta seletiva em vigor, ainda há uma baixa adesão por parte da população. É fundamental conscientizar e educar os cidadãos sobre a importância da separação correta dos resíduos e incentivar sua participação ativa nesse processo.

No Distrito Federal a coleta convencional de resíduos domiciliares (RDO) é dividida geograficamente em três lotes. Cada lote é gerido por uma empresa contratada para realizar o serviço de coleta urbana. Além desses, o SLU possui outros 6 contratos relacionados à coleta convencional, incluindo o monitoramento e manutenção da Unidade de Recebimento de Entulhos (URE), o tratamento de chorume e a prestação de serviços de operação, controle e manutenção da Usina de Tratamento Mecânico Biológico (UTMB).

Além da coleta convencional, o SLU possui 43 contratos de coleta seletiva e triagem que buscam atender todas as Regiões Administrativas do Distrito Federal.

Outras alternativas para a população realizar o descarte correto de resíduos sólidos são os Pontos de Entrega Voluntários (PEVs), dos quais fazem parte os Papa-Entulho, os Papa-Lixo e os Papa-Reciclável.

No que se refere à energia no DF, a Companhia Energética de Brasília (CEB) originou-se da Companhia de Eletricidade de Brasília, criada em 16 de dezembro de 1968, oriunda do Departamento de Força e Luz (DFL) da NOVACAP.

No início da década de 1990, a CEB passou a investir em novos negócios, obtendo concessão de gás canalizado em 1993, bem como participação em consórcio de aproveitamento hidrelétrico, em 1994.

No ano de 2006, atendendo ao disposto na Lei nº 10.848/2004 e na Resolução Autorizativa nº 318/2005 da ANEEL, a CEB foi submetida a uma reestruturação societária, passando, respectivamente, as concessões de distribuição de energia elétrica no Distrito Federal e de gerações das Usinas Hidrelétrica do Paranoá, Termelétrica de Brasília, e da Usina de Queimado (parte da CEB no Consórcio Cemig/CEB), para as empresas CEB Distribuição S.A., CEB Geração S.A. e CEB Participações S.A.

Dessa forma, a Companhia tornou-se controladora de empresas nos ramos de distribuição e de geração de energia elétrica, tendo também participações em empresas coligadas, controlada em conjunto e ligada.

Em 2020, por meio de cisão da CEB Distribuição S/A, a Companhia autorizou a criação da subsidiária integral CEB Iluminação Pública e Serviços S/A ("CEB IPES"), concebida com o objetivo de garantir o funcionamento das demais empresas do grupo sem que houvesse descontinuidades pela privatização da CEB DIS.

Dessa forma, a CEB IPES recebeu parte do pessoal e de patrimônio não vinculado à concessão da CEB DIS, e atua primordialmente no setor de Iluminação Pública do Distrito Federal.

Assim, atualmente a Companhia prioriza e foca suas atividades nos segmentos de geração de energia e na prestação de serviços de iluminação pública do Distrito Federal.

Em função da outorga da prestação do serviço de iluminação pública no Distrito Federal à Companhia Energética de Brasília, conforme disposições do Decreto Distrital nº 40.898, de 17 de junho de 2020, iniciou-se um processo de transição de prestadora de serviços para a concessionária do serviço de iluminação pública no DF. Espera-se que esse processo de transição seja concluído em 2023.

A eficiência e a melhoria do Parque de Iluminação Pública à população é um desafio governamental. Com vistas a atender esse objetivo, a CEB IPES possui como principal desafio realizar a total substituição das luminárias convencionais existentes por modelos de LED em até 3 (três) anos em todo o Distrito Federal. Para viabilizar parte dos recursos necessários para os investimentos previstos em eficiência do parque distrital de iluminação pública, a Companhia poderá utilizar recursos próprios, combinados com recursos de mercado conforme opções disponíveis e mais atrativas.

O LED oferece vantagens absolutas de desempenho quando comparado às demais tecnologias de iluminação. Entre os principais benefícios, encontram-se:

1. Gera economia - Estima-se que as lâmpadas LED são 80% mais econômicas do que as incandescentes e 30% mais econômicas do que as fluorescentes. Isso acontece por diversos motivos. Um deles é porque o consumo de energia proporcionado por meio da tecnologia LED passa a ser menor, o que ajuda a evitar o desperdício;

2. Menos manutenção - A tecnologia LED é conhecida por ser bastante resistente e com uma taxa de falha muito baixa, devido à própria estrutura que apresenta: suas cúpulas são produzidas com mecanismos que evitam danos à pintura e impedem que as peças se soltem;
3. Tem maior durabilidade e vida útil - A vida útil das luminárias LED é espetacular em comparação com as tradicionais. A nova tecnologia possui aproximadamente 65 mil horas de durabilidade, ou seja, cerca de 12 anos de uso. Um tempo incrível, passando do dobro de vida útil de outros tipos. Comparado com as lâmpadas de vapor metálico, a duração chega a ser quatro vezes superior;
4. Mais segurança à população - As lâmpadas LED possuem um brilho menor e mais uniforme que as lâmpadas convencionais, que emitem radiação ultravioleta e podem causar uma sensação de cansaço visual aos motoristas e aos pedestres. Além disso, possui também um fluxo luminoso mais amplificado e potente e uma luminosidade mais clara, oferecendo mais segurança à população; e
5. É sustentável - As lâmpadas LED não são nocivas ao meio ambiente. Cerca de 98% dos materiais que as compõem são recicláveis e, por isso, podem ser descartados sem causar danos à natureza - ao contrário das lâmpadas tradicionais, que possuem mercúrio em sua composição, um dos metais mais tóxicos do planeta, tanto para o meio ambiente quanto para a saúde humana.

Desse modo, a iluminação de LED melhora a qualidade de vida da população em geral, uma vez que aumenta a sensação de segurança e as pessoas passam a ocupar os espaços públicos à noite, além de um melhor funcionamento do comércio no período noturno.

A CEB Geração S/A é subsidiária integral da Companhia Energética de Brasília (CEB) foi criada pela Lei Distrital nº 2.648, de 26/12/2000 e explora o potencial de energia hidráulica da Usina Hidrelétrica Paranoá (UHE Paranoá).

Em 10 de junho de 2022, assinou-se o Primeiro Termo Aditivo do Contrato de Concessão nº 01/2016- ANEEL, nos termos do art. 1º da Lei nº 12.783, de 11 de janeiro de 2013, celebrado entre a União e CEB Geração S/A, pelo prazo de 30 (trinta) anos, contado a partir de 30 de abril de 2020, com término em 29 de abril de 2050.

A Empresa possui capital social de R\$ 7.575.212,61 (sete milhões quinhentos e setenta e cinco mil, duzentos e doze reais e sessenta e um centavos) dividido em 7.575.212 (sete milhões quinhentos e setenta e cinco mil, duzentas e doze) ações ordinárias nominativas, sem valor nominal.

O objeto social da empresa é a geração e comercialização da energia produzida pela Usina Hidrelétrica Paranoá e por outros empreendimentos de geração de que vier a participar, praticando todos os atos necessários à consecução de sua finalidade, podendo constituir ou participar de outras sociedades na condição de acionista ou quotista, como meio de realizar o seu objeto social ou para se beneficiar de incentivos fiscais.

A CEB Geração S/A teve sua concessão prorrogada sob o regime de cotas, conforme o 1º TA ao Contrato nº 01/2016, assinado em 10/06/22, com vigência a partir de 30/04/2020. A exploração do potencial hidráulico sob o regime de cotas de garantia física tem o intuito de remunerar a energia dos geradores que tiveram a concessão prorrogada, por meio da Receita Anual de Geração (RAG).

Neste modelo, a garantia física, isto é, a quantidade máxima de energia que pode ser comercializada por tais agentes de serviço público é rateada anualmente em cotas para os agentes distribuidores, que compõem o Sistema Interligado Nacional (SIN). As cotas, por sua vez, são utilizadas para remunerar o gerador. A RAG é composta pelos custos regulatórios de operação, manutenção, administração, remuneração e amortização da Usina Hidrelétrica, e, ainda, os encargos e tributos. A RAG é reajustada anualmente, no dia 1º de julho de cada ano subsequente ao ano de início de prestação do serviço, respeitando o prazo mínimo de doze meses.

No ano de 2022, a UHE Paranoá teve a comercialização da sua energia consolidada por alocação de cotas de garantia física e de potência às concessionárias de serviço público de distribuição de energia elétrica do SIN, conforme definição da Aneel e operacionalização da CCEE.

Para o período de 2023 a 2027, a Companhia manterá a tarifa regulada, com a prorrogação da outorga de concessão da Usina Hidrelétrica Paranoá, nos termos do art. 1º da Lei nº 12.783/2013, não sofrendo impacto com as variações do Mercado de Energia, que são absorvidos pelas distribuidoras.

Entretanto, se gerar abaixo de sua garantia física, poderá ter redução na tarifa, e se gerar acima, poderá ter acréscimo, conforme definido no Submódulo 12.1 do PRORET da ANEEL, que estabelece os critérios e procedimentos para a revisão da Receita Anual de Geração (RAG).

A CEB Participações S.A. (CEBPar) é uma sociedade de capital fechado, cuja criação foi autorizada pela Lei Distrital nº 1.788, de 27 de novembro de 1997, constituída como subsidiária integral da Companhia Energética de Brasília (CEB HOLDING).

A companhia tem por objeto social comprar e vender participações acionárias ou cotas de outras empresas energéticas, de telecomunicações e de transmissão de dados, mediante comprovação de viabilidade técnica, econômica e financeira, vedada a participação em entidades sem fins lucrativos.

Atualmente, comercializa a energia elétrica produzida pela Usina Hidrelétrica de Queimado, na proporção de sua cota- parte de 17,50% no Consórcio Cemig- CEB no âmbito dos 31 Contratos de Comercialização de Energia Elétrica no Ambiente Regulado (CCEARs) e detém a participação acionária correspondente a 1,54% do Capital de Corumbá Concessões S/A, avaliado pelo método de Equivalência Patrimonial.

O contrato de concessão nº 06/97 foi firmado em 18 de dezembro de 1997, entre a União e o Consórcio CEMIG - CEB ("Consórcio"), para exploração do potencial de energia hidráulica localizado no Rio Preto, entre os Municípios de Unai, no Estado de Minas Gerais, e Cristalina, no Estado de Goiás, denominado UHE Queimado, com potência mínima instalada de 105 MW, bem como do respectivo Sistema de Transmissão Associado, que inclui uma linha de transmissão de cerca de 40 km, conectada na tensão de 138 kV, na subestação Unai 3, de propriedade da Companhia Energética de Minas Gerais (CEMIG).

O prazo de Concessão de aproveitamento hidrelétrico era de 35 (trinta e cinco) anos contado a partir de 1997, prorrogável a critério exclusivo do Poder Concedente, mediante requerimento prévio das Concessionárias partes do Consórcio, com antecedência de 36 (trinta e seis) meses do seu término. Conforme resolução Homologatória nº 2.932, de 14 de setembro de 2021, ampliou-se o prazo de extensão da outorga das usinas hidrelétricas participantes do Mecanismo de Realocação de Energia (MRE, em atendimento ao disposto na Lei nº 14.182, de 12 de julho de 2021. Assim, a usina de UHE - Queimado aumentou a extensão do prazo de concessão em 556 dias, passando a vigência da concessão, dessa forma, a ser até 27 de junho de 2034.

Ao final da concessão, todos os bens e instalações vinculados ao Aproveitamento Hidrelétrico e ao Sistema de Transmissão Associado passarão a integrar o patrimônio da União, mediante indenização, aos Concessionários dos

investimentos ainda não amortizados, desde que tenham sido aprovados pelo Poder Concedente.

INDICADORES DE IMPACTO

CÓDIGO	NOME	UNIDADE DE MEDIDA	ÍNDICE DE REFERÊNCIA	DATA DE REFERÊNCIA	PERIODICIDADE	FONTES
I123	ÍNDICE DE ATENDIMENTO DE ÁGUA	PERCENTUAL	99,00	12/2022	ANUAL	PLANO DE EXPLORAÇÃO DA CAESB
I124	ÍNDICE DE ABASTECIMENTO DE ESGOTO	PERCENTUAL	92,30	12/2022	ANUAL	PLANO DE EXPLORAÇÃO DA CAESB

OBJETIVO

O299 - URBANIZAÇÃO E INFRAESTRUTURA

EXECUTAR OBRAS DE URBANIZAÇÃO E INFRAESTRUTURA, TAIS COMO DRENAGEM PLUVIAL, PAVIMENTAÇÃO DE VIAS, EXECUÇÃO DE CALÇADAS, ASSENTAMENTO DE MEIOS FIOS, URBANIZAÇÃO DE ÁREAS PÚBLICAS, TRATAMENTO PAISAGÍSTICO, RECUPERAÇÃO AMBIENTAL, MANUTENÇÃO, CONSERVAÇÃO E MODERNIZAÇÃO DAS ÁREAS JÁ URBANIZADAS EM DIVERSOS LOCAIS DO DISTRITO FEDERAL.

UNIDADE RESPONSÁVEL: 22101 - SECRETARIA DE ESTADO DE OBRAS E INFRAESTRUTURA DO DISTRITO FEDERAL

CARACTERIZAÇÃO

A infraestrutura urbana é fundamental para o desenvolvimento sustentável das cidades, para que estas sigam o seu rumo natural de crescimento nas mais diversas esferas, sendo importante para a qualidade de vida da população com benefícios à saúde coletiva e permitindo o aumento de serviços de educação, saúde e lazer. E, embora a cidade de Brasília se destaque, nacionalmente, como a capital que tem boa infraestrutura e serviços, apresentando índice elevado de urbanização e amplo acesso aos sistemas de água e esgoto para a população, há ainda, cenário inverso em outras regiões no Distrito Federal, principalmente nas regiões de Sol Nascente/Pôr do Sol, Bernardo Sayão e Vicente Pires, que apresentam alta deficiência de infraestrutura básica.

A ocupação da região do Sol Nascente/Pôr do Sol, localizada a 35 km de Brasília, surgiu na década de 1990 e, em 2009, os primeiros projetos foram elaborados para regularização. A partir de 14/08/2019, conforme a Lei nº 6.359, tornou-se a 32ª Região Administrativa do Distrito Federal, desmembrando-se, assim, na Região Administrativa de Ceilândia.

A atual, RA do Sol Nascente/Pôr do Sol - RA XXXII está dividida em trechos (Trecho I, Trecho II, Trecho III e Pôr do Sol). Segundo informações prévias do Censo Demográfico, IBGE/2022, o número de habitantes aumentou significativamente em 64,78%, passando de 56.483, registrados no Censo de 2010, para 87.184, em 2022, de forma desordenada, agravando, ainda mais, as dificuldades existentes naquela região. Destacam-se os graves problemas de infraestrutura, tais como: falta de saneamento básico; iluminação pública precária e ausência de serviços públicos essenciais.

Atualmente, considerada nacionalmente o maior aglomerado subnormal segundo o IBGE. Este instituto definiu como “formas de ocupação irregular de terrenos de propriedade alheia (públicos ou privados) para fins de habitação em áreas urbanas, em geral, caracterizadas por um padrão urbanístico irregular, carência de serviços públicos essenciais e localização em áreas que apresentam restrições à ocupação”. Embora as obras de urbanização naquela região tenham se iniciado, desde 2015, os problemas persistem principalmente devido ao crescimento populacional desordenado.

Quanto ao Setor Habitacional Bernardo Sayão, situado na região do Guarã II, também enfrenta dificuldades relacionadas à infraestrutura, como a falta de drenagem pluvial, de pavimentação de ruas e avenidas, bem como precariedade de outros serviços públicos.

O processo de ocupação do Setor Habitacional Bernardo Sayão, também, ocorreu de forma desordenada, inclusive com a utilização de áreas de proteção ambiental para fins residenciais, a culminar na modificação do comportamento do escoamento superficial, principalmente devido à impermeabilização da superfície. A falta de um sistema de drenagem pluvial adequado e completo implica em problemas ambientais como alagamentos, assoreamento dos cursos d'água e aceleração de processos erosivos.

A Colônia Agrícola de Vicente Pires integrava um polo produtor de hortifrutigranjeiro com base em pequenos produtores e fazia parte da Região Administrativa de Taguatinga. A Região Administrativa Vicente Pires RA- XXX foi criada, em 26/05/2009, mediante a Lei nº 4.327/2009, sendo assim, desmembrada da RA de Taguatinga.

A ocupação urbana de Vicente Pires iniciou em 1991, mas somente em 1997 a região do atual Setor Habitacional Vicente Pires foi delimitada através do Plano Diretor de Ordenamento Territorial (Lei 17/1997). A região é conhecida pela sua concentração de condomínios e pela grande quantidade de comércio. Apesar das inúmeras intervenções realizadas no Setor, ainda apresenta deficiências importantes nos aspectos de infraestrutura urbana, sendo que grandes obras de urbanização já foram concluídas, outras se encontram em andamento e demais intervenções que visam à melhoria da infraestrutura estão sendo planejadas.

Destarte, a infraestrutura ser elemento crucial para o desenvolvimento das regiões e a melhoria da qualidade de vida de sua população, nenhuma cidade evolui sem uma boa infraestrutura urbana, fundamental para atrair investimentos e ampliar a competitividade econômica na região, favorecendo a abertura de empresas e a geração de empregos, a demandar a execução de projetos de infraestrutura eficientes com observância ao controle de impactos ambientais, sociais e econômicos.

Diante do exposto, as Regiões Administrativas de Sol Nascente, Bernardo Sayão e Vicente Pires se destacam ainda no DF, no enfrentamento de grandes desafios para alcançar uma Infraestrutura Urbana de qualidade, tornando-as sustentáveis, habitáveis e adaptadas às mudanças climáticas e ao alcance dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentáveis (ODS/2030).

PROBLEMAS

O Governo do Distrito Federal tem mapeado os problemas e as necessidades a serem superados nas Regiões Administrativas do DF, conforme relacionados a seguir:

- Necessidade de executar obras de infraestrutura urbana em áreas já consolidadas, porém ainda com urbanização precária nos Setores Habitacionais Sol Nascente/Pôr do Sol, Bernardo Sayão/Arniqueira e Vicente Pires;
- Necessidade de melhoria e ampliação de capacidade de drenagem pluvial em áreas críticas do Distrito Federal, tais como: Plano Piloto, Taguatinga, Ceilândia e Setor de Oficinas Sul (SOF Sul);
- Necessidade de continuidade da requalificação e reabilitação da Avenida W3;
- Necessidade de requalificação urbana em várias localidades do DF;
- Necessidade de manutenção de infraestrutura urbana, principalmente as relativas ao Sistema de Drenagem (entre bocas de lobo, poços de visitas, dissipadores e bacias de retenção) e Sistema Viário (vias pavimentadas);
- Necessidade de manutenção de calçadas e meio fios;
- Necessidade de manutenção de vias, com previsão de recapeamento de 720.000m²;
- Necessidade de manutenção de toda a área verde pública do Distrito Federal, compreendendo os serviços de fornecimento, plantio e conservação de gramados, árvores, palmeiras e arbustos em área de, aproximadamente, 124.453.920m². Observa-se que os serviços de roçagem são realizados em média oito vezes ao ano em sua totalidade;
- Necessidade de irrigação de gramados, canteiros ornamentais, árvores, arbustos e palmeiras no DF; e
- Necessidade de atendimento das demandas da população quanto às solicitações de manutenção arbórea, com a realização dos serviços de poda e de supressão de árvores.

A partir desses problemas e em concordância com o Plano Estratégico do Distrito Federal 2019- 2060 (PEDDF), Eixo Temático 2.7 - Desenvolvimento Territorial, uma das prioridades deste Governo é garantir infraestrutura de qualidade à população do Distrito Federal buscando ampliar a malha de drenagem, a pavimentação de vias, a execução de calçadas com rampas de acessibilidade, meios- fios, bem como a manutenção, conservação e modernização de áreas já urbanizadas.

DESAFIOS

- Desenvolver uma infraestrutura urbana eficiente para garantir o desenvolvimento socioeconômico do Distrito Federal, proporcionando qualidade de vida à população;
- Readequação urbana de áreas já consolidadas que apresentam urbanização precária, como o Setor Habitacional Sol Nascente/Pôr do Sol, Vicente Pires, Bernardo Sayão e Arniqueira, compreendendo obras de drenagem, pavimentação de vias e implantação de equipamentos comunitários;
- Execução de obras de drenagem no Distrito Federal, que visam à melhoria e ampliação da capacidade de drenagem pluvial em áreas críticas dessas localidades, com destaque para as regiões de Plano Piloto, Taguatinga, Ceilândia e Setor de Oficinas Sul (SOF Sul);
- Conclusão das obras de revitalização da Avenida W3;
- Manter a infraestrutura urbanística em pleno funcionamento, em especial, os sistemas de drenagem pluvial e viário, calçadas e meios fios; e
- Prestar bons serviços à população do Distrito Federal com a manutenção de gramados e arbórea, bem como a implementação dos programas anuais de plantio de grama e de árvores.

A TERRACAP, sem prejuízo das atribuições da lei que a criou, teve suas atribuições inovadas pela Lei Distrital n.º 4.586 de 13 de julho de 2011, quando passou a ser Agência de Desenvolvimento do Distrito Federal, por intermédio de proposição, operacionalização e implementação de programas e projetos de desenvolvimento econômico e social de interesse do DF. Desse modo, compete à TERRACAP:

- Operacionalizar atividades imobiliárias, de modo a gerar recursos para o investimento em infraestrutura econômica e social, além de assegurar a sustentabilidade de longo prazo de suas receitas;
- Realizar a promoção direta ou indireta, inclusive por meio de subvenção econômica, de investimentos em parcelamentos do solo; e
- Regularização fundiária, infraestrutura e edificações, nas áreas de programas e projetos de expansão urbana e habitacional, entre outras atribuições.

Portanto, além de ser uma das executoras da política de ordenamento territorial do governo, a TERRACAP é, também, uma das executoras das políticas de desenvolvimento e social do Distrito Federal, atuando não apenas no financiamento de investimentos para parcelamento do solo, mas, também, na expansão urbana e habitacional, no desenvolvimento econômico, social, industrial e agrícola, no desenvolvimento do setor de serviços e da área de tecnologia.

PROBLEMAS

Os problemas a serem enfrentados para a urbanização e a infraestrutura do Distrito Federal são os seguintes:

- Consultas de interferência e de viabilidade junto às concessionárias de serviços públicos e autarquias;
- Aprovação junto às Secretarias e Institutos do GDF - ambiental, urbanístico e outros; aprovação junto aos Institutos Federais - Instituto Chico Mendes de Conservação da Biodiversidade (Icmbio), Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico (Iphan), quando for o caso;
- Aprovação junto aos Conselhos: Consultoria em Administração Municipal (Conam), O Conselho de Planejamento Territorial e Urbano do Distrito Federal (Conplan);7Necessidade de emissão de outorgas, por meio da Agência Reguladora de águas, Energia e Saneamento do Distrito Federal (ADASA), por exemplo;
- Exigência legal de publicação de lei específica para desafetação de áreas públicas ou alteração de parâmetros urbanísticos; e
- Possibilidade de impugnação de registro cartorial. Fatores como decisão de suspensão de projetos, alteração de prioridades entre outros.

As principais ações a serem desenvolvidas, em relação a todo processo de urbanização e infraestrutura, são as seguintes:

- Executar as atividades imobiliárias de interesse do Distrito Federal, por meio de utilização, aquisição, administração, aluguéis, concessão de direito real de uso, concessão de uso oneroso, parcelamento do solo, cessão de uso, disposição, incorporação, oneração ou alienação de bens, mediante contraprestação de serviço;
- Realizar, diretamente, obras e serviços de infraestrutura, de urbanização, edificação, viárias e outras atividades correlatas no Distrito Federal, ou indiretamente, mediante convênios, contratos ou outros instrumentos; e
- Exercer a função de agência de desenvolvimento por intermédio de proposição, operacionalização e implementação de programas e projetos de desenvolvimento econômico e social de interesse do Distrito Federal.

RESULTADOS ESPERADOS

Segundo a TERRACAP, projetos imobiliários, que necessitarão de infraestrutura, para o quadriênio 2024- 2027, são os seguintes: residencial Sobradinho; setor habitacional Jóquei Clube; Quadra 16 do Setor Complementar de Indústria e Abastecimento (SCIA); ampliação do setor econômico de Sobradinho; centro metropolitano de Sobradinho; setor econômico de Santa Maria; Taquari - etapa 1 - trecho 3; parque empresarial de Taguatinga; polo logístico do Recanto das Emas - trecho 2; setor habitacional Meireles; setor habitacional Tororó; Mirante do Parque; setor habitacional Quaresmeira; setor habitacional Luiz Cruls; setor habitacional Cana do reino; complemento do SOF Sul (Park Sul).

AÇÕES NECESSÁRIAS PARA ALCANCE DO OBJETIVO

AÇÕES ORÇAMENTÁRIAS:

1110 - EXECUÇÃO DE OBRAS DE URBANIZAÇÃO

2903 - MANUTENÇÃO DE REDES DE ÁGUAS PLUVIAIS

8508 - MANUTENÇÃO DE ÁREAS URBANIZADAS E AJARDINADAS

PROGRAMA TEMÁTICO: 6216 - MOBILIDADE URBANA

CONTEXTUALIZAÇÃO

Os grandes centros urbanos enfrentam grandes desafios relacionados à mobilidade urbana, tais como vias congestionadas, poluição do ar, sinistros de trânsito e uma crescente demanda por deslocamentos cada vez mais extensos e onerosos. A falta de um sistema de mobilidade eficiente, que promova equipamentos de forma segura e confortável, impacta de forma negativa na qualidade de vida da população, acarretando custos sociais, econômicos e

ambientais significativos para as cidades.

A melhoria das condições da mobilidade urbana representa uma das maiores demandas da população, não somente por ser o elemento que viabiliza o acesso ao trabalho e a todos os outros serviços, como educação, segurança, saúde e lazer, mas também por ser na rua, que as dinâmicas sociais e econômicas se desenvolvem.

A realidade do Distrito Federal emerge como uma das mais complexas de todas as capitais e regiões metropolitanas, em face a sua ocupação urbana espraiada e da concentração das atividades econômicas na região do Plano Piloto, que impõem deslocamentos de marcante extensão, centrados em horários de pico, com a necessidade de transposição de áreas de baixa densidade demográfica, que reduzem drasticamente a renovação de passageiros nos sistemas de transporte público, acarretando altos custos de operação e manutenção da infraestrutura urbana.

O tráfego nas cidades gera níveis de ruído acima de 55 decibéis, o que pode elevar o estresse, a irritação, a fadiga, causar distúrbios do sono e problemas cardiovasculares. Não é difícil entender, portanto, por que uma boa estrutura de mobilidade urbana é fundamental para a manutenção de uma população mais saudável.

Diante disso, percebe-se uma tendência que favorece os transportes individuais em detrimento dos coletivos, dos motorizados em relação aos não motorizados, como mostra a evolução da frota de automóveis do Distrito Federal. Segundo dados do DETRAN/DF, em julho de 2023, a frota registrada e em circulação no DF era de 1.987.074 veículos. Mantidos os patamares atuais de crescimento, o Instituto de Pesquisa e Estatística do Distrito Federal (IPEDF) estima, para 2030, uma frota de mais 3.000.000 de veículos. Além disso, segundo a Moovit, maior fonte de análise de dados do transporte público do mundo, usuários do Distrito Federal e entorno percorrem em média 15 km por viagem e gastam, em média, 96 minutos por dia, com transporte público.

No âmbito governamental, os maiores desafios são a gerência, a integração e a convergência das ações adotadas pelos diferentes órgãos que atuam no campo da mobilidade no DF. Fazem parte desse grupo específico: a Secretaria de Estado de Transportes e Mobilidade (SEMOB/DF) e suas vinculadas, quais sejam, o Departamento de Estradas de Rodagens (DER/DF), a Companhia do Metropolitano do Distrito Federal (Metrô-DF) e a Sociedade de Transportes Coletivos de Brasília Ltda (TCB).

Cabe ressaltar que quando falamos em desenvolvimento territorial não seria suficiente esse grupo restrito. A mobilidade se ramifica e tangencia diversas outras entidades governamentais, das quais podemos destacar: a Secretaria de Estado de Desenvolvimento Urbano e Habitação (SEDUH), o Departamento de Trânsito do Distrito Federal (DETRAN/DF), a Companhia Urbanizadora da Nova Capital do Brasil (NOVACAP), Secretaria de Estado de Desenvolvimento da Região Metropolitana do DF, Secretaria de Estado de Obras de Infraestrutura do Distrito Federal (SODF) e a Companhia Energética de Brasília (CEB).

Diante desse cenário, que congrega agentes de planejamento, execução e fiscalização do desenvolvimento urbano do DF, é desafiador e urgente elaborar metas e ações que possam ser cada vez mais conectadas entre as diferentes entidades, apoiadas principalmente pela tecnologia e compartilhamento de dados cada vez mais disponíveis e acessíveis ao planejamento urbano.

Com base no Plano Estratégico do Distrito Federal 2019-2060, importante destacar o seguinte:

1.0 EQUACIONAMENTO DO DESAFIO

A ampliação dos espaços viários e a operação convencional dos transportes públicos não seriam suficientes para trazer respostas dentro deste cenário, mostrando-se indispensáveis ações integradas de:

- Planejamento urbano e de mobilidade;
- Adequação e melhoria da infraestrutura física e de equipamentos; e
- Aperfeiçoamento da gestão e controle pelo poder público.

Os problemas de mobilidade urbana devem ser enfrentados com ações integradas de planejamento urbano, da ocupação e uso do território e do planejamento do sistema de mobilidade. Passando pela otimização e racionalização dos transportes públicos, integrando os diversos modais existentes, ampliando a oferta de serviços e diminuindo os custos de operação. Além disso, deve-se prever uma gestão de demanda de viagens, a partir do uso de novas tecnologias disponíveis, que ampliem e fortaleçam o controle e a gestão da circulação de veículos e mercadorias, da demanda de viagens nos diversos modais e dos espaços urbanos reservados para carga e descarga e dos estacionamentos de veículos privados. A construção de uma mobilidade urbana eficiente e sustentável, passa ainda pelo incentivo aos modos ativos, pedestres e ciclistas, a partir da oferta de infraestrutura segura, confortável e acessível, integrada aos sistemas de transporte coletivo.

2. PLANEJAMENTO DA MOBILIDADE

O planejamento é uma etapa fundamental no processo da busca por proporcionar mobilidade de qualidade à população em nosso território. De modo a formatar um horizonte mais definido a ser seguido para os próximos 40 anos, destacam-se dois guias principais da estruturação e formulação das políticas públicas de mobilidade: a agenda 2030 e o Plano Diretor de Transporte Urbano e Mobilidade do Distrito Federal (PDTU/DF).

Na escala global e num horizonte de longo prazo, o planejamento atual se guia pelo alinhamento à nova agenda de desenvolvimento sustentável lançada pela Organização das Nações Unidas (ONU), em setembro de 2015, a Agenda 2030. Composta por 17 Objetivos de Desenvolvimento Sustentável (ODS), dentre os quais podemos destacar o objetivo 11 intitulado *“Cidades e Comunidades Sustentáveis: tornar as cidades e os assentamentos humanos inclusivos, seguros, resilientes e sustentáveis”*, onde nosso papel, enquanto planejadores de cidades, se encaixa. Especificamente, no campo da mobilidade podemos destacar a meta 11.2: *“ 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”*.

Já na escala local, em um horizonte mais próximo de curto e médio prazo, o principal fio condutor do planejamento de mobilidade no DF é o PDTU. Sua concepção, que data do primeiro Plano Diretor de Transportes Urbanos

do Distrito Federal, concluído e aprovado em 1979, foi reafirmada pelo Plano Diretor de Transporte e Mobilidade do Distrito Federal, de 2011, que definiu o modelo de corredores integrados, a prioridade dos transportes coletivos sobre os privados e o incentivo aos transportes ativos. O PDTU/DF, aprovado pela Lei nº 4566/2011, está em processo de atualização, acompanhando as atualizações do Censo Demográfico do IBGE, realizado em 2022, bem como do Plano de Ordenamento Territorial do DF (PDOT/DF), também, em processo de revisão.

As recomendações do PDTU são objeto de estudos que buscam a racionalização do sistema de transportes públicos e de seus custos de operação, sendo importante destacar os principais objetivos da política de mobilidade do DF, 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.

3. ADEQUAÇÃO E MELHORIA DA INFRAESTRUTURA FÍSICA E DE EQUIPAMENTOS

Visando à ampliação dos usuários do transporte público e dos modos ativos, a melhoria da conectividade e qualidade da infraestrutura oferecida para a população é fundamental. A atratividade se dá na medida em que se tem conforto, segurança e confiabilidade no serviço.

No que diz respeito ao transporte público (ônibus e metrô), a melhoria da infraestrutura perpassa pela constante atualização da frota de veículos para versões mais modernas e eficientes, que atendam às exigências regulamentadas e promovam conforto e segurança para os passageiros. Novas estações de metrô, além de manutenção e equipamentos adequados nos terminais e nas paradas de ônibus. Bem como a implantação de novas modalidades de serviços sobre trilho, como o VLT.

No sentido de gerar a atratividade dos modos ativos, pretende-se ampliar a malha cicloviária do DF, focando na conectividade da malha existente bem como implantação de novas ciclovias. A implantação de uma infraestrutura que incentive os modos ativos se mostra indispensável para a promoção de uma mobilidade urbana sustentável e equânime, como por exemplo: adequação física dos espaços urbanos e edificações às normas de acessibilidade universal, a complementação e manutenção de calçadas, ciclovias, ciclofaixas, bicicletários, paraciclos, com sinalização adequada e clara. Complementar e ampliar o Sistema de Mobilidade ativa compartilhada (SMAC) com mais estações fixas, atendendo a novas áreas da cidade, também, são formas de tornar o serviço mais amplo e abrangente.

A promoção da mobilidade urbana sustentável, perpassa pela redistribuição de investimentos e espaços destinados aos diversos modos, priorizando o transporte coletivo e os modos ativos em detrimento do automóvel individual. Nesse sentido, estão previstas ações de moderação de tráfego e de restrição ao automóvel em áreas centrais, além da gestão e controle de uso dos estacionamentos públicos existentes no centro do Plano Piloto e Regiões Administrativas com cobrança que gere rotatividade, bem como o uso mais racionalizado da infraestrutura implantada. As ações devem vir dotadas de todos os equipamentos de apoio à mobilidade, com transporte por ônibus complementar e alternativas de transporte ativo que mantenham a mobilidade da população.

4. GESTÃO E FISCALIZAÇÃO DOS TRANSPORTES PÚBLICOS E TRANSPORTES ATIVOS

O melhor dos planejamentos urbano e operacionais bem como infraestruturas de qualidade não se transformarão em uma realidade de campo que possa atender aos desejos de viagens dos usuários a menos que a eles sejam dedicados uma gestão e um acompanhamento de precisão, renovado de forma constante. Dada a condição dinâmica dos transportes públicos, que mudam a todo tempo, está na gestão, regulação e fiscalização o meio de assegurar os resultados de curto, médio e longo prazo.

Isto se mostra ainda mais importante no Distrito Federal, onde a única forma de maximizar os resultados sem onerar a população ou os cofres públicos é garantir uma operação integrada, em face das longas distâncias percorridas pela maioria das linhas que operam no Distrito Federal, em função do espraiamento urbano, cruzando áreas de baixa densidade sem renovação de passageiros, estabelecendo fluxos pendulares de transporte com picos de demanda específicos, no período inicial da manhã e no final da tarde.

O controle das viagens e a revisão das rotas e linhas dependem das informações entregues aos planejadores e supervisores, que hoje carecem de uma maior confiabilidade dos dados em face da sistemática utilizada. O atual modelo econômico dos transportes públicos do DF prevê a participação do poder público na cobertura dos custos, o que demanda máxima precisão nas avaliações e controle dos valores. Neste caso, a gestão do cadastro de gratuidades deve ser objeto de avaliação permanente, bem como a própria gestão operacional do Sistema de Transporte Público Coletivo do Distrito Federal (STPC), que deve prezar pelo amplo atendimento à população, com qualidade, contemplando redução dos custos e modicidade tarifária.

Com o aperfeiçoamento de coleta de dados operacionais em tempo real e absoluta confiabilidade, será possível racionalizar o sistema, melhorando a qualidade do serviço sem implicação em maiores custos. Cabe salientar que mais do que a existência de linhas com alta frequência de viagens, mostra-se fundamental que seus horários sejam cumpridos, portanto, confiáveis para os usuários. A integração física e operacional é igualmente crucial para a redução do tempo de deslocamento médio das viagens do transporte público coletivo, o que proporciona melhor qualidade de vida para a população, pois reduz os tempos de espera nas paradas e o tempo gasto no trânsito.

Para o atingir a meta não somente as informações devem ser partilhadas por operadores e gestores em tempo real, mas precisam ser acessadas pelos usuários, inclusive com dispositivos móveis, como smartphones, de modo

que a chegada aos pontos de embarque seja equivalente com aquela dos coletivos.

Isto posto, o Programa Temático de Mobilidade Urbana 2024-2027, orienta-se na divisão de 5 objetivos principais de atuação, quais sejam:

- Ampliação do acesso e da atratividade do transporte público coletivo;
- Fomento à mobilidade ativa;
- Otimização da gestão e integração da mobilidade no Distrito Federal;
- Provimento de infraestrutura viária adequada, garantindo, eficiência e segurança e fluidez no trânsito; e
- Aumento da disponibilidade do serviço de transporte metroviário no Distrito Federal.

Para avaliar a mobilidade urbana é preciso levar em conta fatores como:

- Organização do território;
- Fluxo de transporte de pessoas e mercadorias; e
- Meios de transportes utilizados.

Por todo exposto, para que haja mais fluidez no trânsito, mantendo a segurança para todos, a agilidade nos deslocamentos e mais qualidade de vida, além da organização do espaço público e da preservação do meio ambiente, são fundamentais as seguintes atuações por parte do governo para a melhoria da mobilidade urbana:

- Investimentos em infraestrutura e políticas públicas de transporte, tais como construção de viadutos e melhoria do sistema aeroportuário;
- Ampliar a mobilidade ativa;
- Tornar as cidades mais seguras;
- Eletrificação da frota e o novo papel do carro;
- Reduzir a circulação nas zonas centrais;
- Compartilhamento de corridas; e
- Melhor gestão de dados.

INDICADORES DE IMPACTO

CÓDIGO	NOME	UNIDADE DE MEDIDA	ÍNDICE DE REFERÊNCIA	DATA DE REFERÊNCIA	PERIODICIDADE	FONTE
I132	NÍVEL DE SATISFAÇÃO DO USUÁRIO COM OS SERVIÇOS PRESTADOS PELO METRÔ-DF	PERCENTUAL	81,00	12/2022	ANUAL	OUVIDORIA DO METRÔ-DF
I134	PERCENTUAL DE USUÁRIOS DE INTEGRAÇÃO DO SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO - STPC/DF	PERCENTUAL	17,30	12/2022	ANUAL	DADOS RETIRADOS DO SISTEMA DE BILHETAGEM
I136	ÍNDICE DE MALHA RODOVIÁRIA PAVIMENTADA EM BOM E ÓTIMO ESTADO	PERCENTUAL	64,00	12/2022	ANUAL	SUPERINTENDÊNCIA DE OBRAS - SUOBRA

OBJETIVO

O327 - PROVIMENTO DE INFRAESTRUTURA VIÁRIA ADEQUADA, GARANTINDO EFICIÊNCIA, SEGURANÇA E FLUIDEZ NO TRÂNSITO, CONTRIBUINDO DE FORMA SUSTENTÁVEL PARA A MOBILIDADE NO DISTRITO FEDERAL.
PROMOVER A RESTAURAÇÃO, FISCALIZAÇÃO, PAVIMENTAÇÃO E AMPLIAÇÃO DAS VIAS E DAS OBRAS DE ARTES ESPECIAIS (PASSARELAS, VIADUTOS E PONTES) COM A DEVIDA CONECTIVIDADE DA INFRAESTRUTURA COM OS MODOS ATIVOS DE DESLOCAMENTO, APRIMORANDO A CAPACIDADE E A SEGURANÇA VIÁRIA E REDUZINDO ACIDENTES E MORTES NO TRÂNSITO.

CARACTERIZAÇÃO

O Distrito Federal possui a característica de uma cidade- estado, na qual a maioria das viagens tem como origem as Regiões Administrativas e destino o plano piloto, onde se encontram a maioria dos empregos e serviços. Tais deslocamentos ocorrem, principalmente, nos horários de pico percorrendo áreas de baixa densidade demográfica, produzindo baixa renovação e, conseqüentemente, com reduzido índice de passageiros por quilômetro. Isso impõe à Capital Federal a necessidade de um modelo integrado, apesar de já definido, não atingiu seu nível mais alto de eficiência, requerendo maiores ajustes. Sem essa otimização, ou a qualidade da oferta de viagens é reduzida, com intervalos mais longos; ou os custos são ampliados, seja para os usuários ou para o poder público.

O Plano Diretor de Mobilidade e Transportes do Distrito Federal (PDTU) define a implantação de corredores estruturantes, que operariam tanto nos serviços sobre pneus, caso do Bus Rapid Transit (BRT), como sobre trilhos Veículo Leve sobre Trilhos (VLT). Da mesma forma, o Plano de Desenvolvimento de Transportes Sobre Trilhos (PDTT) preconiza a ampliação em vinte anos, não somente das linhas do metrô, mas, igualmente, com novos projetos de VLT. A disponibilidade de opções de transportes não representa, isoladamente, um fator de atratividade, uma vez que são vários os condicionantes que motivam a escolha pelo usuário.

Nesse contexto, importante elucidar sobre o BRT e o VLT, vejamos:

- O BRT (em inglês: Bus Rapid Transit) é um sistema de transporte público que possui alta capacidade de realizar um serviço rápido e eficiente. Com a utilização de corredores exclusivos, o BRT é atrativo por ser considerado um sistema moderno de transporte de massa sobre pneus. Na prática, o sistema BRT demonstra potencial para reduzir as emissões de CO₂; e
- VLT é a sigla de Veículo Leve sobre Trilhos, tradução literal do inglês Light Rail Vehicle (LRV), é um sistema de transporte que está entre o metrô e o ônibus convencional, e, geralmente, não tem a sua faixa de tráfego exclusiva. É necessário verificar alguns conceitos importantes quando se fala em VLT, tais como: leveza - que propicia menor consumo energético e desgaste da via; acessibilidade - por meio do piso baixo e rampa de acesso para cadeiras de rodas; e flexibilidade - com bom desempenho operacional tanto em vias exclusivas (desenvolvendo maiores velocidades), como em meio ao tráfego rodoviário urbano com cruzamentos ao nível das ruas e operação por marcha à vista.

Diante do exposto, soluções estão sendo trabalhadas para a redução de liberdade de acesso gratuito dos veículos particulares às áreas centrais do Plano Piloto e, futuramente, das Regiões Administrativas, mediante a cobrança de taxas crescentes pelos estacionamentos públicos.

Ao mesmo tempo, planejam-se novos serviços complementares para a manutenção da mobilidade com menores custos e de forma mais equilibrada entre modos de transporte. Salienta-se que os recursos advindos daquela taxaão darão cobertura à operação, que não onerará o poder público, sendo destinada uma parcela para a melhoria da infraestrutura do transporte público e modos ativos. O aperfeiçoamento da gestão e o emprego das mais recentes tecnologias tornarão os transportes públicos mais confiáveis, a fim de atrair a população a usar ônibus, metrô ou VLT.

AÇÕES NECESSÁRIAS PARA ALCANCE DO OBJETIVO

AÇÕES ORÇAMENTÁRIAS:

1223 - RECUPERAÇÃO DE OBRAS DE ARTE ESPECIAIS - PONTES, PASSARELAS E VIADUTOS

4026 - AVALIAÇÃO E MONITORAMENTO DE OBRAS DE ARTES ESPECIAIS - PONTES, PASSARELAS E VIADUTOS

PROGRAMA TEMÁTICO: 6217 - DF MAIS SEGURO

CONTEXTUALIZAÇÃO

A Secretaria de Estado de Segurança Pública do Distrito Federal (SSP/DF) é Órgão Central do Sistema de Segurança Pública subordinado diretamente ao Governador do Distrito Federal e tem como finalidade promover a Segurança Pública no Distrito Federal, destinada à preservação da ordem pública e à incolumidade das pessoas e do patrimônio.

Para realização da Política Pública de Segurança, no Programa Temático 6217 - DF Mais Seguro, a Secretaria de Estado de Segurança Pública, em conjunto com suas unidades vinculadas, apresentam os seguintes objetivos no

Plano Plurianual:

1. Enfrentamento qualificado da criminalidade: aumentar a sensação de segurança por meio do enfrentamento qualificado da criminalidade, priorizando a redução da violência contra a mulher, dos crimes violentos letais intencionais e dos crimes contra o patrimônio;
2. Preservação da incolumidade das pessoas e do patrimônio: atuar na prevenção e na pronta resposta das forças de segurança, reduzindo os índices de acidentes de trânsito, de incêndios de vegetação e em residências, bem como outras eventualidades que atinjam o Distrito Federal;
3. Prevenção da violência com enfoque em grupos vulneráveis: atuar na prevenção da violência e implementar ações voltadas a grupos vulneráveis;
4. Fortalecimento da governança e inteligência na segurança pública: racionalizar os recursos disponíveis para o combate à criminalidade, como foco em inteligência e estratégia; e
5. Modernização e aprimoramento do sistema penitenciário: modernizar a administração penitenciária do Distrito Federal, fomentando políticas penais eficazes e contemporâneas, para um sistema penitenciário mais eficiente, seguro, e sustentável, com ênfase na ressocialização das pessoas privadas de liberdade.

2027. Para tanto, em cada Objetivo foram identificados os principais problemas, desafios e resultados esperados por meio do conjunto de ações, metas e indicadores, que se pretende realizar no período de vigência do PPA 2024-

No que tange ao diagnóstico da segurança pública do Distrito Federal, cabe destacar o seguinte:

- Enfretamento da violência contra a mulher (crescimento no número de ocorrências de estupro, homicídios contra as mulheres, feminicídios e violência doméstica);
- Enfrentamento aos Crimes Contra o Patrimônio (possibilidade de se registrar esses crimes por meio da Delegacia Eletrônica);
- Enfrentamento aos Crimes Violentos Letais e Intencionais (declínio na incidência de crimes letais);
- Ações efetivas e integradas de prevenção, repressão, bem como de vigilância e assistência prisional, todas com uso da inteligência;
- Racionalização do Sistema Prisional;
- Facilidade de acesso ao registro das ocorrências criminais (unidade da federação com a menor subnotificação de roubos e combate à subnotificação dos crimes de violência doméstica);
- Enfrentamento das mortes no trânsito, por meio da intensificação da educação para o trânsito, adoção de critérios eficientes e eficazes de fiscalização e engenharia de trânsito;
- Aumento de 8% na média de registros de ocorrências anuais atendidas nas Delegacias de Polícia; e
- Efetivo das forças de segurança não conseguiram acompanhar o crescimento populacional do Distrito Federal.

PROBLEMAS

Insta ressaltar os seguintes problemas de maior complexidade relacionados ao tema:

- Aumentos dos crimes contra o patrimônio;
- Aumento dos registros dos crimes de violência doméstica;
- Aumento do quantitativo de presos e ausência na ampliação das vagas;
- Aumento do consumo de bebidas alcoólicas e drogas combinado com a direção de veículos, ocasionando mortes em jovens entre 18 e 39 anos, faixa economicamente mais produtiva e ativa da sociedade;
- Aumento da utilização do celular enquanto na direção de veículo, ocasionando acidentes com reflexos da segurança viária da população;
- Pontos que inviabilizam a redução do tempo resposta ao atendimento da população; e
- Ampliação da capacidade de análise de projetos de incêndio nos prazos regimentais do Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal.

Diante dos referidos problemas, mister ressaltar as seguintes informações da Segurança Pública do Distrito Federal em Números:

1. A Segurança Pública do Distrito Federal em Números

1.1. Secretaria de Estado de Segurança Pública do Distrito Federal (SSPDF)



BALANÇO CRIMINAL
DISTRITO FEDERAL
COMPARATIVO MENSAL 2022 - POR NATUREZA

EIXOS INDICADORES	NATUREZA	TOTAL	2022												
			JAN	FEV	MAR	ABR	MAI	JUN	JUL	AGO	SET	OUT	NOV	DEZ	
1. CV.L.I. - CRIMES VIOLENTOS LETAS INTENCIONAIS	OCORRÊNCIA	261	16	26	21	16	21	22	28	23	23	26	21	18	
	VÍTIMA	275	16	30	21	17	26	22	30	23	23	28	21	18	
	OCORRÊNCIA	18	2	0	2	2	2	1	0	2	1	2	1	3	
	VÍTIMA	18	2	0	2	2	2	1	0	2	1	2	1	3	
	OCORRÊNCIA	6		1	1						1	1		2	
	VÍTIMA	6		1	1						1	1		2	
1. TOTAL	OCORRÊNCIAS C.V.L.I.	285	18	27	24	18	23	23	28	25	25	29	22	23	
	VÍTIMAS C.V.L.I.	299	18	31	24	19	28	23	30	25	25	31	22	23	
2. C.C.P. - CRIMES CONTRA O PATRIMÔNIO	OCORRÊNCIA	ROUBO A TRANSEUNTE	16565	1233	1295	1548	1543	1538	1359	1425	1460	1369	1440	1307	1048
		ROUBO DE VEÍCULO	1554	129	143	143	131	136	124	123	97	119	143	135	131
		ROUBO EM TRANSPORTE COLETIVO	652	100	82	64	76	55	50	54	35	31	32	35	38
		ROUBO EM COMÉRCIO *	628	62	58	60	71	64	45	53	55	43	38	39	40
		ROUBO EM RESIDÊNCIA	272	28	23	25	23	22	16	18	19	21	27	20	30
		FURTO EM VEÍCULO	7893	512	567	729	697	754	748	802	753	601	680	526	524
		2. TOTAL C.C.P.	27564	2064	2168	2569	2541	2569	2342	2475	2419	2184	2360	2062	1811
TOTAL CRIMES (CVLI + CCP)		27849	2082	2195	2593	2559	2592	2365	2503	2444	2209	2389	2084	1834	
3. OUTROS CRIMES	OCORRÊNCIA	TENTATIVA DE HOMICÍDIO	595	43	39	56	64	44	36	34	45	64	75	42	53
		TENTATIVA DE LATROCÍNIO	113	7	9	9	10	7	10	9	8	8	11	10	15
		ESTUPRO	763	62	59	55	69	53	63	64	95	61	78	57	47
		FURTO A TRANSEUNTE	2386	165	190	213	223	205	209	217	201	190	184	182	207

Fonte: Banco Milenium - COOAFESP/SGI/SSPDF

Obs: Dados do ano 2022 atualizados em 02/01/2023, pela data do fato, estando sujeitos a alterações.

* Foram agrupadas as naturezas de roubo em comércio, a casas lotéricas e a postos de combustíveis.

Disponível em <https://www.ssp.df.gov.br/wp-conteudo/uploads/2017/11/Balanco-criminal-do-DF-mensal-2022.pdf>

FEMINICÍDIOS EM NÚMEROS: Info. 2015 a 2023

SECRETARIA DE ESTADO DE SEGURANÇA PÚBLICA
CÂMARA TÉCNICA DE MONITORAMENTO DE
HOMICÍDIOS E FEMINICÍDIOS - CTMHF



Vítimas de Femicídio

163
Mulheres

29%
Das mulheres possuíam de 18 a 29 anos

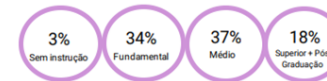
65%
Das mulheres eram pardas



Vítima mais nova
2 anos

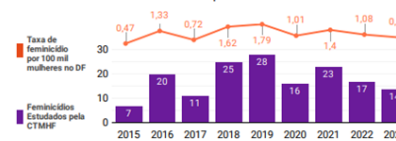
Média de idade
37 anos

Vítima mais idosa
69 anos



3 casos sob investigação de autoria.
1 caso em que há vítima transgênero.

Ocorrências de femicídio e taxa por ano de 2015 a 2023:



Informações dos Filhos:



Disponível em <https://www.ssp.df.gov.br/wp-conteudo/uploads/2023/06/RELATORIO-FEMINICIDIO-CONSUMADO-MARCO-2015-MAIO-2023.pdf>

FEMINICÍDIOS EM NÚMEROS: Info. 2015 a 2023

SECRETARIA DE ESTADO DE SEGURANÇA PÚBLICA
CÂMARA TÉCNICA DE MONITORAMENTO DE
HOMICÍDIOS E FEMINICÍDIOS - CTMHF



Vítimas de Femicídio Tentado de 2015 a 2023

* março de 2015 a maio de 2023

240
Vítimas



64%
das vítimas possuem de 18 a 29 anos

71%
das vítimas são pardas

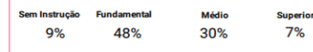
Vítima mais nova
10 anos

Média de idade
32 anos

Vítima mais idosa
71 anos

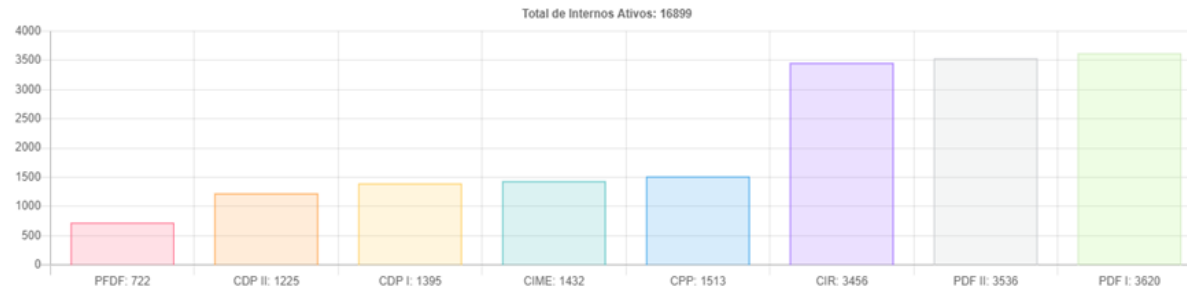


2
Casos em que há vítima transgênero



Disponível em <https://www.ssp.df.gov.br/wp-conteudo/uploads/2023/06/RELATORIO-FEMINICIDIO-TENTADO-MARCO-2015-MAIO-2023.pdf>

1.2 Secretaria de Estado de Administração Penitenciária (SEAPE)



Disponível em <https://seape.df.gov.br/painel/>

1.3. Polícia Militar do Distrito Federal (PMDF)

PROCEDIMENTO	ANO DE 2022
OCORRÊNCIAS ATENDIDAS	196.896
FLAGRANTES	9.393
P.A.A.I	1.340
TERMOS CIRCUNSTANCIADOS - OUTROS ÓRGÃOS	2.578
TERMOS CIRCUNSTANCIADOS - PMDF	12.017
ARMAS APREENDIDAS	1.651
PESSOAS MAIORES DE IDADE DETIDAS	149
PESSOAS MAIORES DE IDADE - FLAGRANTE	10.392
MENORES DE IDADE APREENDIDOS	1.921
MEDIAÇÃO POLICIAL	21.685
VISITA PROVID REALIZADA	19.996

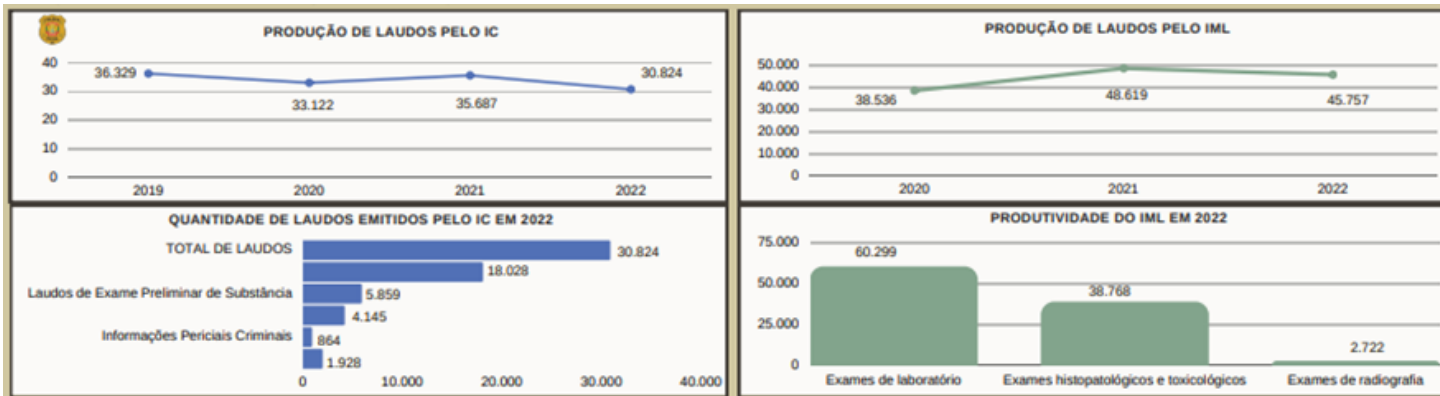
Disponível em <https://www.seplad.df.gov.br/wp-conteudo/uploads/2020/04/2022-RGE-compressed.pdf>

PROCEDIMENTO	ANO DE 2022
MACONHA - KG	4.865,98
COCAÍNA - KG	119,50
CRACK - KG	36,41
LSD (SELO)	345
ECSTASY (COMP.)	15.797
ROHYPNOL (COMP.)	9.020

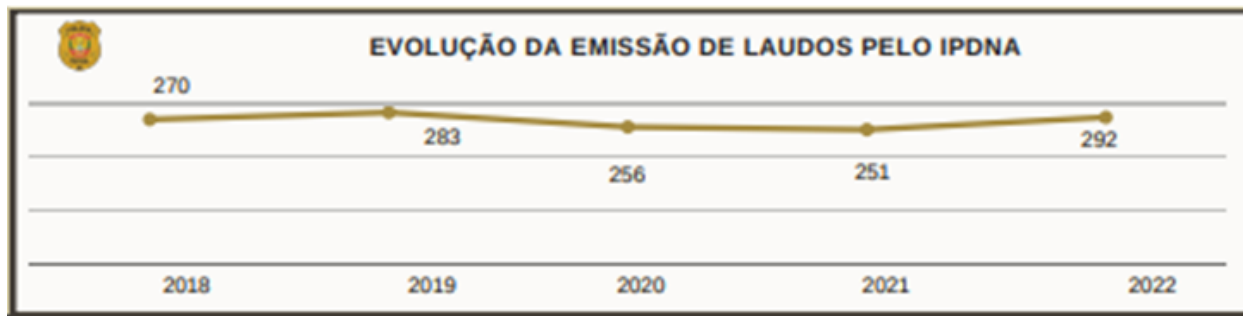
Disponível em <https://www.seplad.df.gov.br/wp-conteudo/uploads/2020/04/2022-RGE-compressed.pdf>

1.4. Polícia Civil do Distrito Federal (PCDF)

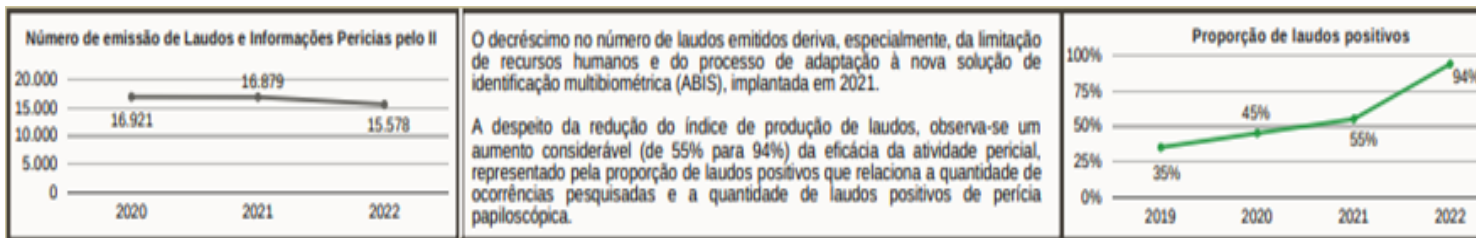
1.4.1 Departamento de Polícia Técnica



Disponível em https://www.pcdf.df.gov.br/images/conteudo/institucional/TCU/RELATORIO_GEST%C3%83O_2022_PCDF.pdf



Disponível em https://www.pcdf.df.gov.br/images/conteudo/institucional/TCU/RELATORIO_GEST%C3%83O_2022_PCDF.pdf



Disponível em https://www.pcdf.df.gov.br/images/conteudo/institucional/TCU/RELATORIO_GEST%C3%83O_2022_PCDF.pdf

Departamento de Polícia Circunscrição



Disponível em https://www.pcdf.df.gov.br/images/conteudo/institucional/TCU/RELATORIO_GEST%C3%83O_2022_PCDF.pdf

1.4.2 Departamento de Polícia Especializada



Disponível em https://www.pcdf.df.gov.br/images/conteudo/institucional/TCU/RELATORIO_GEST%C3%83O_2022_PCDF.pdf

1.5. Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal (CBMDF)

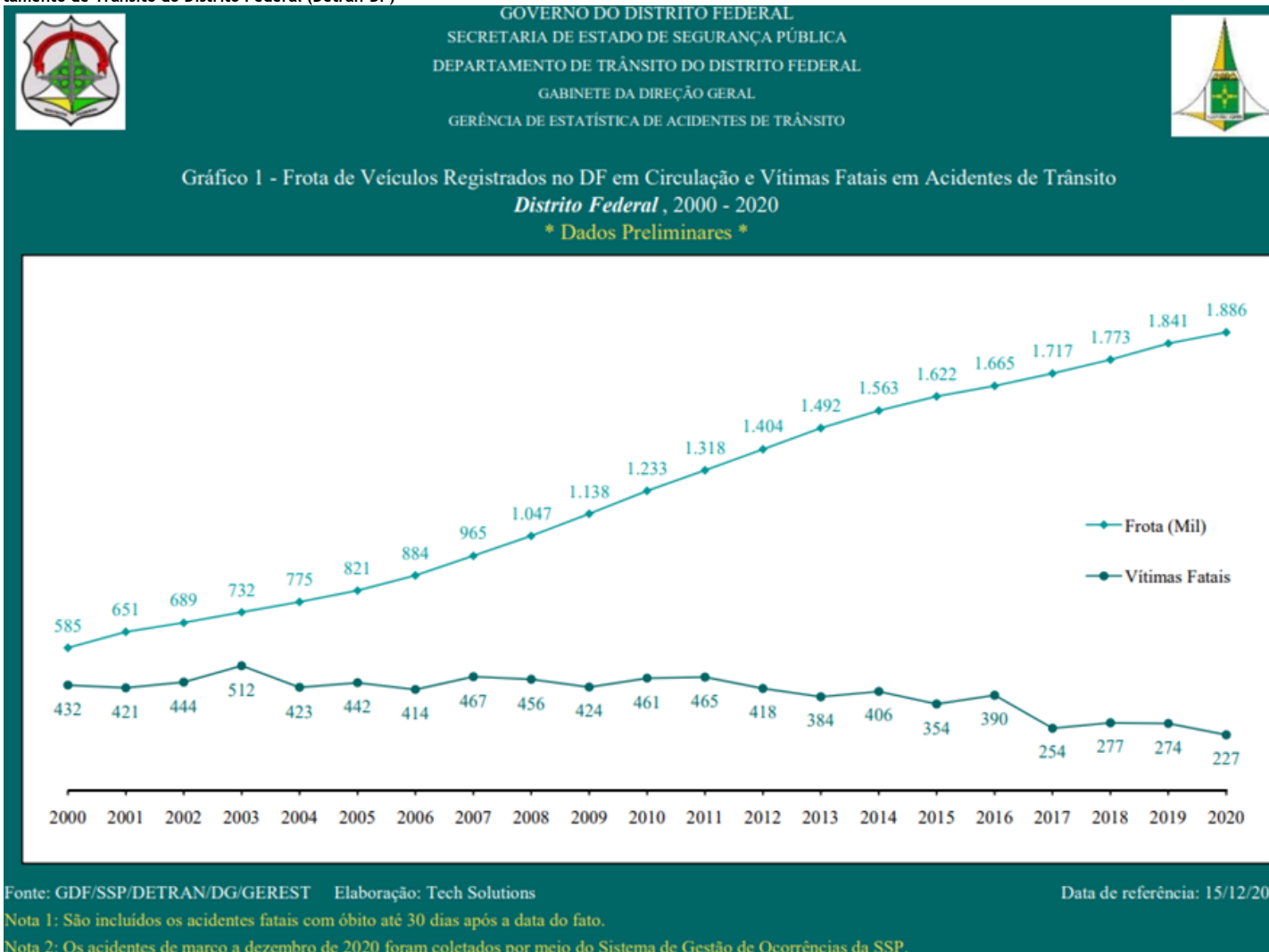
Figura 26 – Quantitativo de ocorrências operacionais

		OCORRÊNCIAS OPERACIONAIS			
GRUPO	SUBGRUPO	DF	GO	MG	TOTAL
Acidente com veículo	Geral	34.607	4	-	34.611
	Contra incêndio	550	-	-	550
Atividade Preventiva	Em evento	6.060	1	-	6.061
	Socioeducacional	1.334	1	-	1.335
Emergência Médica	Geral	53.614	13	1	53.628
Incêndio	Em edificação	3.782	3	-	3.785
	Em meio de transporte	1.259	-	-	1.259
	Em vegetação	10.655	-	-	10.655
	Outro tipo	3.531	-	-	3.531
Operação	Com produto perigoso	2.463	-	-	2.463
	Busca e salvamento	25.360	4	-	25.364
	Delito	144	-	-	144
Total geral		143.359	26	1	143.386

Fonte: COMOP/CBMDF.

Disponível em file:///C:/Users/35865504568/Downloads/Relatorio_de_Gestao_2022_Finalizado_.pdf

1.6. Departamento de Trânsito do Distrito Federal (Detran-DF)



Disponível em https://www.detran.df.gov.br/wp-content/uploads/2022/01/graf_01_fatal_df_frota_vitima.pdf

Para a a solução dos problemas supracitados, insta elucidar os seguintes desafios:

DESAFIOS

- Aumentar a sensação de segurança pelos seguintes meios: enfrentamento qualificado à criminalidade; integração das Forças; utilização de tecnologias da informação e comunicação na prevenção e repressão criminal e uso de recursos tecnológicos aliados às ações da segurança pública, visando à garantia de maior proteção e à segurança das mulheres, vítimas de violência doméstica e familiar,

minimizando os riscos à sua integridade física e à vida;

- Otimizar os recursos humanos e tecnológicos empregados na preservação da incolumidade das pessoas e do patrimônio;
- Implantar uma política de ressocialização do Sistema Prisional do Distrito Federal, promovendo a cidadania carcerária;
- Desenvolver uma gestão eficiente e focada em resultados, mediante o fortalecimento da governança e da inteligência na segurança pública;
- Aprimorar o sistema prisional (foco na otimização de recursos e promoção da cidadania carcerária);
- Construir novas vagas no sistema prisional;
- Reduzir o índice de mortes em acidentes de trânsito;
- Utilizar meios modernos e eficientes de fiscalização e engenharia de tráfego;
- Atender às ocorrências emergenciais nos padrões internacionais;
- Realizar treinamentos periódicos;
- Ampliar o Sistema Eletrônico de análise das medidas de Segurança Contra Incêndio e Pânico do Corpo de Bombeiros Militar do Distrito Federal;
- Fortalecer o enfrentamento a violência nas escolas; e
- Recompôr o efetivo das forças de segurança.

INDICADORES DE IMPACTO

CÓDIGO	NOME	UNIDADE DE MEDIDA	ÍNDICE DE REFERÊNCIA	DATA DE REFERÊNCIA	PERIODICIDADE	FONTE
I138	ÍNDICE DE CRIMES CONTRA AS MULHERES	TAXA	1,17	1/2023	ANUAL	BASE DE DADOS IMPORTADA DA FERRAMENTA DE INDICADORES "POLARIS" DA PCDF
I139	ÍNDICE DE CRIMES CONTRA O PATRIMÔNIO	TAXA	879,50	1/2023	ANUAL	BASE DE DADOS IMPORTADA DA FERRAMENTA DE INDICADORES "POLARIS" DA PCDF
I140	ÍNDICE DE CRIMES VIOLENTOS LETAIS E INTENCIONAIS	TAXA	-	-	ANUAL	BASE DE DADOS IMPORTADA DA FERRAMENTA DE INDICADORES "POLARIS" DA PCDF
I141	TAXA DE RESOLUÇÃO DE CRIMES DE HOMICÍDIO	PERCENTUAL	63,00	12/2022	ANUAL	DATE/DGI/PCDF, A PARTIR DE DADOS DE SISTEMAS CORPORATIVOS DA PCDF
I143	TEMPO DE ATENDIMENTO DE OCORRÊNCIA APÓS CHAMADA DE EMERGÊNCIA	HORA	7,17	12/2022	ANUAL	SISTEMA GÊNESIS DA PMDF
I145	ÍNDICE DE VULNERABILIDADE ESCOLAR - IVE	NOTA	-	-	BIANUAL	SUBSECRETARIA DE GESTÃO DA INFORMAÇÃO - SGI
I146	DEFICIT DE VAGAS NO SISTEMA PRISIONAL DO DISTRITO FEDERAL	UNIDADE	-	-	ANUAL	SECRETARIA DE ESTADO DE ADMINISTRAÇÃO PENITENCIÁRIA / COORDENAÇÃO DO SISTEMA PRISIONAL
I147	TAXA DE ENCARCERAMENTO NO DISTRITO FEDERAL	POR CEM MIL	-	-	ANUAL	SECRETARIA DE ESTADO DE ADMINISTRAÇÃO PENITENCIÁRIA / COORDENAÇÃO DO SISTEMA PRISIONAL
I148	TAXA DE OCUPAÇÃO DO SISTEMA PRISIONAL DO DISTRITO FEDERAL	PERCENTUAL	-	-	ANUAL	SECRETARIA DE ESTADO DE ADMINISTRAÇÃO PENITENCIÁRIA / COORDENAÇÃO DO SISTEMA PRISIONAL

OBJETIVO

O336 - MODERNIZAÇÃO E APRIMORAMENTO DO SISTEMA PENITENCIÁRIO (EP)

MODERNIZAR A ADMINISTRAÇÃO PENITENCIÁRIA DO DISTRITO FEDERAL, FOMENTANDO POLÍTICAS PENAIS EFICAZES E CONTEMPORÂNEAS, PARA UM SISTEMA PENITENCIÁRIO MAIS EFICIENTE, SEGURO, E SUSTENTÁVEL, COM ÊNFASE NA RESSOCIALIZAÇÃO DAS PESSOAS PRIVADAS DE LIBERDADE.

UNIDADE RESPONSÁVEL: 64101 - SECRETARIA DE ESTADO ADMINISTRAÇÃO PENITENCIÁRIA DO DISTRITO FEDERAL

CARACTERIZAÇÃO

No que tange ao objetivo em epígrafe, a Secretaria de Estado de Administração Penitenciária (SEAPE) aborda os seguintes aspectos:

PROBLEMAS

- Excesso da população carcerária existente no DF. Atualmente uma média de 15.800 presos encarcerados para um quantitativo de 8.651 vagas, mais 1.400 monitorados, totalizando 17.200 pessoas privadas de liberdade em média;
- Carência de servidores para atuar nas unidades prisionais, bem como no serviço administrativo; e
- Investimentos limitados em recursos tecnológicos, tais como implantação de Circuito Fechado de TV (CFTV), biometria, scanners corporais e melhoria do parque tecnológico. Esses investimentos poderiam aumentar a eficiência do serviço, minimizando o problema do baixo efetivo.

DESAFIOS

- Modernizar a Administração Penitenciária do Distrito Federal, fomentando políticas penais eficazes e contemporâneas, para um Sistema Penitenciário mais eficiente, seguro, e sustentável, com ênfase na ressocialização das pessoas privadas de liberdade;
- Reduzir a superlotação carcerária; e
- Promover o trabalho prisional, por meio da implantação do Fundo Rotativo do Distrito Federal.

RESULTADOS ESPERADOS

- Disponibilização de 1.600 vagas, com a construção da Penitenciária do Distrito Federal III, e da Colônia Industrial;
- Promover a valorização profissional dos Policiais Penais, proporcionando melhores condições de trabalho e de saúde integral;
- Capacitar os servidores da SEAPE das áreas meio e finalísticas;
- Preenchimento de 1.179 vagas para o cargo de Policial Penal, cujo concurso aguarda homologação, bem como a realização de concursos em intervalos regulares para preenchimento da totalidade dos cargos vagos;
- Proporcionar um número maior de atividades laborais, educacionais e de atenção à saúde das pessoas privadas de liberdade; e
- Fortalecer a Política de Justiça Restaurativa, por meio, dentre outros instrumentos, da elaboração de Plano de Enfrentamento à Reincidência Criminal. (EP)

AÇÕES NECESSÁRIAS PARA ALCANCE DO OBJETIVO

AÇÕES ORÇAMENTÁRIAS:

2426 - FORTALECIMENTO DAS AÇÕES DE APOIO AO INTERNO E SUA FAMÍLIA

PROGRAMA: 8209 - INFRAESTRUTURA - GESTÃO E MANUTENÇÃO

AÇÕES ORÇAMENTÁRIAS:

1471 - MODERNIZAÇÃO DE SISTEMA DE INFORMAÇÃO

1968 - ELABORAÇÃO DE PROJETOS

1984 - CONSTRUÇÃO DE PRÉDIOS E PRÓPRIOS

2396 - CONSERVAÇÃO DAS ESTRUTURAS FÍSICAS DE EDIFICAÇÕES PÚBLICAS

2557 - GESTÃO DA INFORMAÇÃO E DOS SISTEMAS DE TECNOLOGIA DA INFORMAÇÃO

3903 - REFORMA DE PRÉDIOS E PRÓPRIOS

8502 - ADMINISTRAÇÃO DE PESSOAL

8504 - CONCESSÃO DE BENEFÍCIOS A SERVIDORES

8505 - PUBLICIDADE E PROPAGANDA

8517 - MANUTENÇÃO DE SERVIÇOS ADMINISTRATIVOS GERAIS

PROGRAMA: 0001 - PROGRAMA DE OPERAÇÕES ESPECIAIS

AÇÕES ORÇAMENTÁRIAS:

9001 - EXECUÇÃO DE SENTENÇAS JUDICIAIS

9050 - RESSARCIMENTOS, INDENIZAÇÕES E RESTITUIÇÕES DE PESSOAL

9093 - OUTROS RESSARCIMENTOS, INDENIZAÇÕES E RESTITUIÇÕES

9096 - AMORTIZAÇÃO E ENCARGOS DA DÍVIDA PÚBLICA RELATIVA AO INSS E PASEP
