

PROJETO DE LEI Nº 25 , DE 20 DE agosto DE 2018
MENSAGEM

Excelentíssimo Presidente,

Tenho a honra de encaminhar a Vossa Excelência o Projeto de Lei, que *autoriza o Poder Executivo a contratar operação de crédito externo junto à Corporação Andina de Fomento - CAF, com a garantia da União e dá outras providências.*

O presente Projeto de Lei objetiva atender os novos critérios do Manual para Instrução de Pleitos - MIP 2018, Operações de crédito de Estados, Distrito Federal, Municípios - Versão 2018.3.8.w, da Secretaria do Tesouro Nacional, do Ministério da Fazenda.

Nela deverá ser destacada a instituição que concederá o crédito, o valor na moeda estrangeira, o nome do programa conforme aprovação da Comissão de Financiamentos Externos - COFIEX, coordenada pela Secretaria de Assuntos Internacionais - Seain, do Ministério do Planejamento, Desenvolvimento e Gestão e o destaque da garantia da União, recomendada na sua 129ª Reunião da COFIEX, realizada em 18 de janeiro de 2018, nos termos da Resolução Nº 13/0129, de mesma data.

Esta operação de crédito é parte dos valores necessários para a execução do Sistema Integrado de Mobilidade de Contagem - SIM, cujo projeto já é de conhecimento desta Honrosa Casa, quando foi discutida a alteração da Lei do CPAC.

Abaixo, uma síntese do projeto:

I - Síntese do Sistema Integrado de Mobilidade de Contagem - SIM

Acompanhando a mudança de paradigma, o Município de Contagem tem se destacado na busca em promover melhorias na qualidade de vida da população contagense através de diversas frentes de atuação, e uma delas é a mobilidade urbana. Para alcançar este objetivo, foi criado o Sistema Integrado de Mobilidade de Contagem - SIM, que compreende um conjunto de obras e intervenções físicas e operacionais voltados para a mobilidade urbana, através de dois eixos centrais: o Sistema de Transporte Coletivo e a Infraestrutura Viária do Município.

O Programa SIM é composto por um conjunto de projetos e intervenções que favorecerão a uma mobilidade urbana mais sustentável, além de promover maior integração entre as regiões do município. Este programa beneficiará não só os moradores de Contagem, mas também a grande parte da Região Metropolitana de Belo Horizonte, principalmente o Vetor Oeste, dada a sua importância no contexto metropolitano.

A seguir, descreve-se a forma de enfiamento da proposta para os principais problemas relativos à mobilidade urbana no Município de Contagem que foram relatados no diagnóstico, bem como informa-se sobre as avaliações que serão realizadas e validarão o investimento proposto para o Programa:

A - Condições de Mobilidade Urbana e Sistema de Transporte Coletivo Ineficiente

O transporte e o sistema viário constituem não apenas um serviço voltado para o atendimento de demandas específicas de deslocamento de pessoas e mercadorias, mas, sobretudo um instrumento de política na obtenção de melhores condições de vida para a população, constituindo-se



como um agente motriz do próprio processo de desenvolvimento econômico e social.

Neste contexto, a solução proposta pelo Programa SIM é a de garantir a mobilidade e acessibilidade urbana com segurança para o cidadão contagemense, bem como a aumentar a integração entre as diversas partes do município, reduzindo os entraves existentes. Esta solução engloba uma série de ações com obras de infraestrutura, reestruturação do Sistema de Transporte Coletivo de Passageiros, através da implantação de um novo sistema, obras de arte especiais, pavimentação de vias e tratamentos urbanísticos com sustentabilidade urbana.

O objetivo do programa é melhorar a articulação física de Contagem, garantindo mobilidade mais sustentável com foco no transporte público de passageiros. Assim, no que tange a mobilidade urbana e sistema de transporte público prevê-se o aumento da atratividade do transporte público em detrimento do transporte particular.

Com novo Sistema de Transporte Coletivo estima-se impactos sociais, ambientais e econômico para o público beneficiado. Os resultados da implantação do Programa SIM poderão ser aferidos por indicadores como o aumento do percentual de deslocamento de pessoas por transporte coletivo dentro do município; aumento da taxa de mobilidade urbana, redução do tempo médio das viagens por transporte público e redução da emissão de Dióxido de Carbono (CO₂) pelos veículos do Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus.

B - Insuficiência de Áreas Verdes e Espaços de Lazer Qualificados

O Município de Contagem apresenta uma insuficiência de áreas verde e espaços de lazer qualificados, motivada principalmente pelo histórico de planejamento e gestão urbana e ambiental deficitários e pela ocupação crescente de áreas inadequadas ao longo do tempo. Ainda que com um viés de mobilidade urbana o Programa SIM também objetiva a ampliar a oferta de áreas verdes urbanas no município.

O Programa SIM irá consolidar e ampliar os espaços verdes urbanos através da execução de investimentos e obras de requalificação ambiental e urbanização do Parque Linear Sarandi. Prevê-se a integração do Parque Linear ao novo conceito de transporte aliando a estrutura de equipamentos urbanos a questões ambientais e de lazer do parque. A outra obra de requalificação propõe a criação do Boulevard Portugal com o objetivo promover um tratamento de urbanização no eixo que dará acesso ao Complexo Intermodal de Transporte de Contagem - CIT.

C- Capacidade Viária Reduzida e com Articulação Viária Deficiente

Como foi detalhado no diagnóstico o Município de Contagem possui uma estrutura organizacional de fragmentação, segmentação e desarticulação. Tais condições moldaram e ainda moldam o crescimento da cidade. A fragmentação em grandes áreas e a segmentação destas pelos eixos viários e ferroviário acarretaram numa desarticulação das ligações dentro do município.

Assim, os pontos de travessia se concentraram em poucos locais e com capacidade viária deficiente. Neste sentido, o Sistema Integrado de Mobilidade de Contagem propõe de forma complementar e integrada às suas ações de mobilidade, melhorar os pontos de travessia entre os grandes eixos viários e, desta forma, diminuir os gargalos existentes.

II - Descrição dos Componentes, Projetos e Outras Ações e Intervenções que Integram o Programa

Os componentes do Sistema Integrado de Mobilidade de Contagem - SIM estão ligados a um conjunto de obras e intervenções de mobilidade urbana composto por: obras de arte especiais (viadutos e trincheiras); equipamentos urbanos (construção de terminais de integração e estações de transferência); infraestrutura (corredores estruturais de transporte), pavimentação de vias e intervenções urbanísticas.



A Prefeitura Municipal de Contagem prevê uma contrapartida financeira de 20% do valor total do programa que corresponde a US\$ 10.500.000,00 (dez milhões e quinhentos mil dólares dos Estados Unidos da América). A contrapartida será proveniente dos seguintes Componentes: Encargos Tributários incidentes na execução de obras e serviços sem desoneração fixado em 6,1%, correspondentes aos seguintes impostos: ISS Municipal - 2,5% (dois inteiros e cinco décimos de por cento), PIS - 0,6% (seis décimos de por cento) e COFINS - 3,0% (três por cento). Gestão do Programa que representa um total de 2,2% (dois inteiros e dois décimos de por cento) em relação ao custo total do Programa.

O pleito deste financiamento organiza-se em torno de 2 (dois) Componentes e 5 (cinco) Subcomponentes, sendo Componente 1 - OBRAS com os 5 com Subcomponentes: 1.1 - Corredor Estrutural de Transporte Leste/Oeste, 1.2 - Corredor Estrutural Norte Sul, 1.3 - Obras de Sustentabilidade Urbana, 1.4 - Obras Complementares, 1.5 - Supervisão de Obras; e Componente 2 - Gestão do Programa.

O Subcomponente 1.1 é constituído pelos Produtos: 1.1.1 Ampliação do Viaduto da CEASA; 1.1.2 Implantação da Alça de Retorno do Parque Linear Sarandi, 1.1.3 Duplicação do Viaduto sobre a BR-040 - Avenida das Américas e 1.1.4 Implantação do Viaduto e ligação da Avenida Helena Vasconcelos - Via Expressa.

O Subcomponente 1.2 é composto pelos seguintes Produtos: 1.2.1 Estruturação do Corredor de Transporte Norte-Sul; 1.2.2 Estações de Transferência; 1.2.3 Terminal Sede e 1.2.4 Terminal Darcy Ribeiro. Fazem parte do Subcomponente 1.3 os seguintes Produtos: 1.3.1 Estudos Ambientais; 1.3.2 Requalificação Urbana e Ambiental do Parque Linear Sarandi e 1.3.3 Implantação do Boulevard Portugal.

O Subcomponente 1.4 está associado ao seguinte Produto: 1.4.1 Programa de Requalificação de Vias do Transporte Coletivo por Ônibus. Já o Subcomponente 1.5 está associado ao seguinte Produto: 1.5.1 Supervisão de Obras. O Componente 2 Gestão do Programa contém 5 (cinco) Produtos: 2.1 Sistema de Monitoramento de Obra, 2.2 Auditoria Externa, 2.3 Apoio a UGP - Gerenciadora, 2.4 Gastos de Avaliação e 2.5 Comissão de Financiamento.

Componente 1 - OBRAS

O Componente de Obras tem custos estimados de US\$ 51.327.306,28 (cinquenta e um milhões, trezentos e vinte e sete mil, trezentos e seis dólares e vinte e oito centavos de dólares dos Estados Unidos da América), correspondentes a 97,8% (noventa e sete inteiros e oito décimos de por cento) do custo total do Programa.

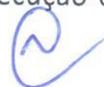
Subcomponente - 1.1 - Corredor Estrutural de Transporte Leste-Oeste

Com custos estimados de US\$ 7.875.734,27 (sete milhões, oitocentos e setenta e cinco mil, setecentos e trinta e quatro dólares e vinte e sete centavos de dólares dos Estados Unidos da América), cerca de 15% (quinze por cento) do valor do pleito desta Carta Consulta, este Subcomponente tem o objetivo de viabilizar a implantação do Corredor Estrutural de Transporte Leste-Oeste para integrar ao Novo Sistema de Transporte Público proposto pelo município. Este Subcomponente será materializado através da implantação dos Produtos de Obras de Arte Especiais.

Produto 1.1.1 - Ampliação do Viaduto da CEASA

Este viaduto corresponde a um dos principais pontos críticos do sistema viário de Contagem. O projeto da via não contemplou a construção de pistas marginais. No entanto, o aumento da utilização da via demanda o aumento da capacidade do viaduto. Atualmente observa-se a formação de longas filas, devido o estreitamento do viaduto. Para solucionar este gargalo estão sendo realizados estudos e projetos para a ampliação do viaduto e adequação geométrica de alça.

A meta física para este produto está prevista para 29 (vinte e nove) meses de execução e deverá ter seu início no primeiro ano do empréstimo, conforme cronograma.



Produto 1.1.2 - Implantação da Alça de Retorno do Parque Linear Sarandi

Com a construção do Terminal Ressaca e a requalificação do Parque Sarandi, está prevista a implantação de uma alça de retorno em “U” no Parque Sarandi. Que se faz necessária para comportar o fluxo de veículos da região e facilitar o acesso dos ônibus ao Terminal de Integração. Atualmente o retorno é feito no cruzamento com a Avenida Princesa Izabel, que gera um acréscimo de aproximadamente 2,5KM (dois quilômetros e quinhentos metros) no percurso.

A alça de retorno será construída junto ao canteiro central e o retorno feito à esquerda, no sentido do fluxo (sentido Ceasa - Belo Horizonte). A construção será acompanhada ainda por sinalização vertical e horizontal. A meta física para este produto está prevista para 21 (vinte e um) meses de execução e deverá ter seu início no primeiro ano do empréstimo, conforme cronograma.

Produto 1.1.3 - Duplicação do Viaduto sobre a BR-040 - Avenida das Américas

O projeto de Duplicação do Viaduto sobre a BR-040 na Interseção com a Avenida das Américas no seu objeto completo tem a finalidade de solucionar os rotineiros congestionamentos e retenções de tráfego. Sobretudo no acesso da BR-040 à Avenida das Américas, através da Rua Helena Rodrigues Barbosa, denotando insuficiência da largura do viaduto existente para absorver o tráfego de veículos.

O conceito do projeto refere-se especificamente à duplicação do Viaduto localizado no KM 525+370 da BR-040 e na Região dos Bairro Kennedy e São Sebastião. Este é um dos principais gargalos no trânsito de Contagem em seu vetor leste. A meta física para este produto está prevista para 23 (vinte e três) meses de execução e deverá ter seu início no primeiro ano do empréstimo, conforme cronograma.

Produto 1.1.4 - Construção de Viaduto de ligação da Avenida Helena de Vasconcelos à Via Expressa

O entroncamento da Via Expressa com a Avenida Helena de Vasconcelos representa um importante ponto de ligação do município para o acesso a BR-040 e conseqüentemente para o Anel Rodoviário, como também é um dos principais pontos de acesso ao Ceasa Minas, o maior Centro de Abastecimento do Estado. O tráfego intenso de veículos associado ao retorno localizado no canteiro central no sentido Belo Horizonte, acarreta em congestionamentos, afetando negativamente a velocidade, acessibilidade e a previsibilidade dos tempos de rota.

Desta forma, propõe-se a implantação de um viaduto de ligação da Avenida Helena de Vasconcelos para a Via Expressa no sentido Belo Horizonte, eliminando o retorno existente no canteiro central. A proposta diminuirá significativamente os conflitos existentes, a formação de filas, proporcionando maior fluidez e segurança para os usuários da via. A meta física para este produto está prevista para 29 (vinte e nove) meses de execução e deverá ter seu início no primeiro ano do empréstimo, conforme cronograma.

Subcomponente 1.2 - Corredor Estrutural Norte Sul

O Subcomponente Corredor Estrutural de Transporte Norte-Sul tem custos estimados em US\$ 24.051.979,00 (vinte e quatro milhões, cinquenta e um mil, novecentos e setenta e nove dólares dos Estados Unidos da América) aproximadamente 45% (quarenta e cinco por cento) do pleito de financiamento. Destaca-se que os Produtos deste Subcomponente representam o trecho de maior demanda de passageiros de toda Rede Municipal de Transporte Coletivo.

Produto 1.2.1 - Estruturação do Corredor de Transporte Norte-Sul

As avenidas João César de Oliveira e David Sarnoff receberão obras de reabilitação do pavimento asfáltico em toda a sua extensão, de modo a atender aos novos parâmetros de corredor de transporte, garantindo o desempenho operacional, funcional e estrutural. Além de oferecer maior



conforto, segurança e economia para os usuários. A meta física para este produto está prevista para 28 (vinte e oito) meses e deverá ter seu início no primeiro ano do empréstimo, conforme cronograma.

Produto 1.2.2 - Estações de Transferência

Estações de transferência são locais que permitem a integração física para troca de corredor de ônibus ou entre outros modos de transporte. As estações de transferência estão localizadas ao longo dos corredores de transporte e são caracterizadas por oferecerem conforto e segurança aos usuários. São dimensionadas de modo a atender a demanda de passageiros.

Na solução adotada para o BRT de Contagem, as estações estarão localizadas no canteiro central, atendendo concomitantemente veículos que viajam nos dois sentidos da via. Serão implantadas ao longo do Corredor Norte - Sul totalizando 10 (dez) estações, sendo 1 (uma) Estação na LMG-808, 7 (sete) Estações na Avenida João César de Oliveira e 2 (duas) Estações na Avenida General David Sarnoff. A meta física para este produto está prevista para 28 (vinte e oito) meses e deverá ter seu início no primeiro ano do empréstimo, conforme cronograma.

Produto 1.2.3 - Terminal Sede

A região do Centro de Contagem apresenta um grande polo gerador de demanda. Para atender e articular a integração com o Corredor definiu-se pela implantação de um Terminal nomeado de Sede. Este estará localizado no Corredor de Transporte Norte-Sul, na Avenida João César de Oliveira no cruzamento com a Via Expressa, próximo ao 18º Batalhão da Polícia Militar.

No Terminal Sede a demanda por dia a ser atendida é de 36.354 (trinta e seis mil, trezentos e cinquenta e quatro) passageiros, que chegarão ao terminal através das 8 (oito) linhas alimentadoras, 1 (uma) linha troncal e 4 (quatro) interbairros. A meta física para este produto está prevista para 22 (vinte e dois) meses e deverá ter seu início no primeiro ano do empréstimo, conforme cronograma.

Produto 1.2.4 - Terminal Darcy Ribeiro

O terminal Darcy Ribeiro se encontra no início do Corredor Norte-Sul e fará a ligação ao Terminal Eldorado localizado na região Sul do município. A definição da localização do Terminal Darcy Ribeiro se deu em função da demanda e operação do sistema de transporte atual, e principalmente da facilidade de integração com o Corredor Estrutural Norte-Sul.

Para atender a demanda do Terminal serão criadas linhas troncais, alimentadoras e interbairros. A meta física para este produto está prevista para 22 (vinte e dois) meses e deverá ter seu início no primeiro ano do empréstimo, conforme cronograma.

Subcomponente 1.3 - Obras de Sustentabilidade Urbana

Este Componente tem custo estimado em US\$ 8.108.330,46 (oito milhões, cento e oito mil, trezentos e trinta dólares e quarenta e seis centavos de dólares dos Estados Unidos da América), correspondentes a aproximadamente 15,4% (quinze inteiros e quatro décimos de por cento) do custo total do financiamento requerido. As intervenções propostas neste componente têm o objetivo de ampliar a oferta de áreas verdes urbanas no município, através de obras de requalificação ambiental e urbanização do Parque Linear Sarandi e Boulevard Portugal, além de estudos ambientais para a Unidade de Conservação do Cabral.

Produto 1.3.1 - Estudos Ambientais

Para o acompanhamento das obras do Programa Integrado de Mobilidade Urbana de Contagem, a Secretaria Municipal de Meio Ambiente e Desenvolvimento Sustentável irá implementar um Plano de Gestão Ambiental de Obras, com adoção de medidas que visem conter os sedimentos durante as obras, implantação do projeto de drenagem pluvial, revegetação dos taludes e manutenção e preservação das áreas com remanescentes de vegetação após a realização das obras de terraplenagem.



A proposta é que para cada uma das obras seja apresentado o respectivo impacto previsto para a fase de implantação, a ser descrita no respectivo Relatório de Controle Ambiental - RCA de cada obra/empreendimento, onde no estudo mencionará que os tocadores das obras contribuíram para eliminar quaisquer fontes de poluição existentes, tais como lixo e esgoto, apresentando uma listagem de procedimentos rotineiros.

As ações públicas dotarão as áreas impactadas pelas obras de toda a infraestrutura urbana necessária para a boa qualidade de vida dos moradores do empreendimento e do entorno com aplicação de medidas mitigadoras e compensatórias de natureza ambiental a ser definidas no âmbito do parecer ambiental no licenciamento das obras.

A meta física para este produto está prevista para 36 (trinta e seis) meses de execução, contemplando o período de execução de obras, para as tratativas de Licença Prévia - LP, Licença de Instalação - LI e Licença de Operação - LO e suas condicionantes (quando for o caso).

Produto 1.3.2 - Requalificação Urbana e Ambiental do Parque Linear Sarandi

O Parque Linear do Sarandi está localizado na Avenida Severino Ballesteros em frente ao Shopping Contagem, no bairro Cabral. Possui uma área de quase 300.000m² (trezentos mil metros quadrados) com equipamentos de ginástica, quadras para a prática de esportes, pista para caminhada com 1.800 metros e infraestrutura de vestiários.

Para se adequar ao conceito do Novo Sistema de Transporte e aos novos equipamentos a serem implantados na região, está prevista a revitalização do Parque, com a instalação de novos mobiliários, ampliação da área esportiva e iluminação adequada, que garante maior segurança para os frequentadores do Parque.

Além de restauração e ampliação de ciclovia em toda a extensão do Parque. A meta física para este produto está prevista para 35 (trinta e cinco) meses de execução e deverá ter seu início no primeiro ano do empréstimo, conforme cronograma.

Produto 1.3.3 - Implantação do Boulevard Portugal

O Boulevard Portugal Compõe o Complexo Intermodal de Transporte, que compreende um projeto urbanístico da Avenida Portugal. O objetivo desta intervenção é promover um tratamento de urbanização no eixo de acesso ao Complexo Intermodal de Transporte de Contagem - CIT, contemplando o trecho entre a Avenida João César de Oliveira até o CIT. O conceito básico é a priorização dos pedestres, sejam eles usuários do CIT em trânsito, ou usuários dos estabelecimentos comerciais e serviços da região.

O projeto foi desenvolvido em dois trechos, segundo suas características urbanísticas:

Trecho 1 - Eixo Avenida José Faria da Rocha/Rua Portugal Proposta de promover uso mais intenso e seguro do espaço, em uma área com característica de grande praça.

Estão previstas: remoção de duas edificações existentes, sendo uma delas a tradicional Feira do Eldorado; tratamento das travessias de pedestres; criação de um marco, quiosque, espaço multiuso; instalação de mesa de jogos, playground, equipamento de ginástica; construção de pista de caminhada e ciclovia.

Trecho 2 - Eixo Rua Portugal/Rua Bélgica Vias de compartilhamento de tráfego entre veículos de passeio, ônibus e pedestres. Estão propostos o alargamento das vias, nos trechos possíveis; alargamento e regularização das calçadas e construção de ciclovia. É no Trecho 2 que estão localizados todos os equipamentos do CIT Contagem.

Em ambos os trechos estão previstos a implantação de ciclovia que viabilizará o acesso ao Complexo Intermodal de Transportes - CIT. A meta física para este produto está prevista para 36 (trinta e seis) meses de execução e deverá ter seu início no segundo ano do empréstimo, conforme



cronograma

Subcomponente 1.4 - Obras Complementares

No Componente de Obras Complementares, que tem custos estimados em US\$ 8.638.762,89 (oito milhões, seiscentos e trinta e oito mil, setecentos e sessenta e dois dólares e oitenta e nove centavos de dólares dos Estados Unidos da América) aproximadamente 16,5% (dezesseis inteiros e cinco décimos de por cento) do pleito de financiamento, destaca-se a intervenção de requalificação viária de vias que compõem o sistema de transporte do município.

Produto 1.4.1 - Requalificação de vias do Sistema de Transporte Coletivo por Ônibus

O Programa de Requalificação de Vias do Transporte Coletivo por Ônibus foi concebido de forma complementar ao Sistema Integrado de Mobilidade de Contagem - SIM. Neste contexto, são premissas do Programa:

- 1) prioridade para as vias que compõem o Sistema de Transporte Coletivo Alimentador dos bairros;
- 2) 89 (oitenta e nove) vias coletoras utilizadas pelo Sistema de Transporte Coletivo e que fazem ligação ao Sistema Arterial;
- 3) vias arteriais utilizadas pelo Sistema de Transporte Coletivo e que fazem ligação dos bairros aos centros de prestação de serviços e indústrias; e
- 4) vias que integram a nova Rede de Transporte Coletivo por Ônibus proposto no Plano de Mobilidade.

Definidos os critérios para a seleção das vias, o Programa de Requalificação de Vias foi dividido em vários tipos de intervenções em função das condições da via. A meta física para este produto está prevista para 48 (quarenta e oito) meses de execução e deverá ter seu início no primeiro ano do empréstimo, conforme cronograma, dividido nas metas abaixo:

meta 1 - Bairro Jardim Laguna: Avenida Bueno do Prado e Avenida Severino Ballesteros;

meta 2 - Bairro Industrial: Avenida Tito Fulgêncio;

meta 3 - Bairro Solar do Madeira: Rua das Araras e Rua das Garças;

meta 4 - Nova Contagem: Rua VP 1, Rua VP 2, Rua VL 15, Rua VL 17 e Rua VL 20;

meta 5 - Bairro Estâncias Imperiais: Rua dos Violinos (Servidão 5), Rua das Clarinetas (Servidão 6), Rua dos Pianos (Servidão 8), Rua dos Trombones (Servidão 7), Rua das Flautas (Servidão 9) e Concordância da Rua das Orquestras (Servidão 1);

meta 6 - Bairro Xangrilá: Avenida Tancredo Neves.

Subcomponente 1.5 - Supervisão das Obras

Produto 1.5.1 - Supervisão das Obras

A supervisão das obras compreende a fiscalização e o controle da qualidade dos serviços executados, incluindo a análise preliminar dos projetos, o acompanhamento técnico da execução, suporte técnico e de qualidade do material utilizado, além das indicações de mudanças que as situações locais, melhor identificadas durante a construção, exigirem, conforme a conveniência técnica e conceitual da intervenção.

A meta física para este Componente está prevista para 48 (quarenta e oito) meses e deverá ter seu início no primeiro ano do empréstimo, conforme cronograma.

Componente 2 - Gestão do Programa

O Componente de Gestão do Programa tem custos estimados de US\$ 1.172.694,00 (um milhão, cento e setenta e dois mil, seiscentos e noventa e quatro dólares dos Estados Unidos da América), correspondentes a 2,2% (dois inteiros e dois décimos de por cento) do custo total do

Programa. A gestão deverá ser feita através de uma Unidade de Gerenciamento do Programa - UGP, que contará com o suporte técnico necessário. Destaca-se que os custos operacionais do projeto, assim como os serviços, tais como a fiscalização de obras, auditoria externa, Gastos de Avaliação e Comissão de Financiamento estarão incluídos neste Componente.

Produto 2.1 - Sistema de Monitoramento de Obra

O Sistema de Monitoramento de Obra é disponibilizado por meio de uma plataforma 100% online (computação em nuvem) que possibilita ao usuário registrar, organizar e consultar todas as informações relativas ao seu Contrato. Assim, todos os envolvidos no projeto ficam em comunicação constante, compartilhando documentos e informações qualitativas e quantitativas, diários de obra e demais documentos do objeto capazes de dar as informações necessárias à coordenação e fiscalização das obras através de uma área única e acesso *full time*, permitindo a realização de diversas análises, como desvios de prazos, custos e outros índices.

No Sistema de Monitoramento, todas as informações inseridas estão protegidas com uma camada adicional de segurança - HTTPS, que permite que os dados sejam transmitidos por conexão criptografada, onde a autenticidade do servidor e da cliente são verificadas por meio de certificados digitais. Também, para maior comodidade e tranquilidade dos usuários, uma vez logado no Sistema, o usuário dispõe de suporte via *Chat*, 24 (vinte e quatro) horas, 7 (sete) dias por semana.

Além disso, conta com a flexibilidade de acesso à videoaulas explicativas, concebidas dentro das melhores práticas da Educação à Distância. A meta física para este Componente está prevista para 48 (quarenta e oito) meses e deverá ter seu início no primeiro ano do empréstimo, conforme cronograma.

Produto 2.2 - Auditoria Externa

A Auditoria Externa fará um exame cuidadoso, sistemático e independente, que terá por finalidade realizar o acompanhamento físico-financeiro, averiguando se as atividades desenvolvidas pelas contratadas e pelo município estão de acordo com as disposições estabelecidas pela CAF, se foram implementadas com eficácia e se estão em conformidade com os objetivos do Programa. A meta física para este Componente está prevista para 11 (onze) meses e deverá ter seu início no segundo ano do empréstimo, conforme cronograma.

Produto 2.3 - Apoio a UGP - Gerenciadora

Compreende Assessoria Técnico-Operacional e Gerencial à UGP na Semobs, para o desenvolvimento das atividades relacionadas à implementação, gerenciamento (licitações, gestão financeira, entre outras), comunicação e divulgação, monitoramento e avaliação da execução do projeto, bem como administração geral do contrato de empréstimo.

Destaca-se a importância das atividades de comunicação e divulgação com a comunidade, neste caso para garantir a transparência e ampliar a conscientização pública e o apoio às ações do Programa. Realizações e resultados do projeto deverão ser devidamente publicados e divulgados. A meta física para este Componente está prevista para 48 (quarenta e oito) meses e deverá ter seu início no primeiro ano do empréstimo, conforme cronograma.

Produto 2.4 - Gastos de Avaliação

Para fins de acompanhamento, físico-financeiro do Programa SIM, de forma a avaliar os indicadores de execução, necessário se faz gastos de avaliação de aproximadamente US\$ 50.000,00 (cinquenta mil dólares).

Produto 2.5 - Comissão de Financiamento

De acordo com as condições de negociação com o Agente Financeiro está estimada uma Comissão de Financiamento de 0,85% (oitenta e cinco décimos de por cento) do total do Programa.



Durante as negociações no ano de 2017 com outras instituições, a proposta apresentada da CAF, foi a que se mostrou a melhor e mais adequada ao interesse do Município, principalmente com relações as nossas condições e necessidades para complementação do projeto SIM, desta forma não impactando as condições financeiras do Município e viabilizando todo o projeto.

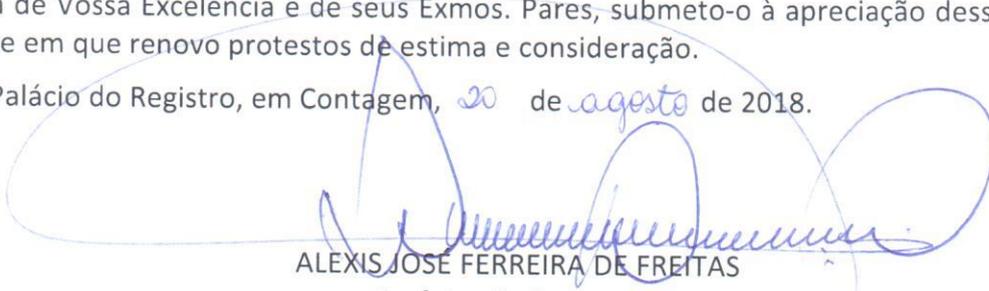
As condições do financiamento são as seguintes:

- I - valor máximo a ser financiado junto à CAF: US\$ 42.000.000,00 (quarenta e dois milhões de dólares);
- II - carência: até 48 (quarenta e oito) meses;
- III - amortização: até 144 (cento e quarenta e quatro) meses;
- IV - taxas: Libor de 1,95% (um inteiro, e noventa e cinco décimos de por cento) no semestre (equivalente a 3,1% a.a.) + Fee de 0,85% (oitenta e cinco décimos de por cento);
- V - Contrapartida: de, no mínimo, 20% (vinte por cento) do valor do projeto conforme estabelecido na Resolução COFIEX de 5 de setembro de 2017;
- VI - Forma de pagamento:
 - a) principal: Mensal, após o fim da carência;
 - b) encargos financeiros: calculados anualmente, cobrados semestralmente.

Desse modo, este financiamento visa atender os anseios da população, que tem com foco na melhoria das condições de mobilidade, sempre procurando ampliar os investimentos em políticas sociais eficazes.

Diante das razões apresentadas e certo de que este Projeto de Lei receberá a necessária aquiescência de Vossa Excelência e de seus Exmos. Pares, submeto-o à apreciação dessa Augusta Casa, oportunidade em que renovo protestos de estima e consideração.

Palácio do Registro, em Contagem, 20 de agosto de 2018.



ALEXIS JOSÉ FERREIRA DE FREITAS
Prefeito de Contagem