



Câmara Municipal de Jundiaí
São Paulo

LEI Nº. 8.502 , de 08 / 10 / 2015

Processo: 73.673

PROJETO DE LEI Nº. 11.880

Autoria: **PREFEITO MUNICIPAL (PEDRO BIGARDI)**

Ementa: Autoriza contratar com o Banco do Brasil S.A. operação de crédito para implantação do sistema de transporte urbano "Bus Rapid Transit - BRT"; autoriza crédito orçamentário correlato (R\$18.504.735,80); e revoga dispositivo da correlata Lei 8.054/13.

Arquive-se

Edmundo A. C. M.
Diretoria Legislativa

14/10/2015



PROJETO DE LEI Nº. 11.880

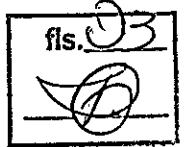
<p align="center">Diretoria Legislativa</p> <p>À Diretoria Financeira, após a Consultoria Jurídica.</p> <p align="center"><i>Willanpedi</i> Diretora 22/09/15</p>	<p>Prazos:</p> <p>projetos 20 dias vetos 10 dias orçamentos 20 dias contas 15 dias aprazados 7 dias</p>	<p>Comissão</p> <p>7 dias - - - 3 dias</p>	<p>Relator</p> <p>7 dias - - - 3 dias</p>
	<p>Parere CJ nº: 1029</p>		<p>QUORUM: MS</p>

Comissões	Para Relatar:	Voto do Relator:
<p>À CJR.</p> <p><i>Willanpedi</i> Diretora Legislativa 29/09/2015</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> avoco</p> <p><input type="checkbox"/> _____</p> <p align="center"><i>ator</i> Presidente 29/09/15</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> favorável <input type="checkbox"/> contrário</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> CTO <input type="checkbox"/> CDCIS <input type="checkbox"/> CECLAT <input checked="" type="checkbox"/> CIMU <input type="checkbox"/> COSAP <input type="checkbox"/> COPUMA <input type="checkbox"/> Outras: _____</p> <p align="center"><i>ator</i> Relator 29/09/15 1215</p>
<p>À CFO</p> <p><i>Willanpedi</i> Diretora Legislativa 01/10/15</p>	<p><input type="checkbox"/> avoco</p> <p><input checked="" type="checkbox"/> <i>Rafael Fucato</i></p> <p align="center">Presidente 01/10/15</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> favorável <input type="checkbox"/> contrário</p> <p align="center"><i>Rafael Fucato</i> Relator 01/10/15 1219</p>
<p>À CIMU</p> <p><i>Willanpedi</i> Diretora Legislativa 01/10/15</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> avoco</p> <p><input type="checkbox"/> NA</p> <p align="center"><i>ator</i> Presidente 01/10/15</p>	<p><input checked="" type="checkbox"/> favorável <input type="checkbox"/> contrário</p> <p align="center"><i>ator</i> Relator 01/10/15 1220</p>
<p>À _____</p> <p>Diretora Legislativa / /</p>	<p><input type="checkbox"/> avoco</p> <p><input type="checkbox"/> _____</p> <p align="center">Presidente / /</p>	<p><input type="checkbox"/> favorável <input type="checkbox"/> contrário</p> <p align="center">Relator / /</p>
<p>À _____</p> <p>Diretora Legislativa / /</p>	<p><input type="checkbox"/> avoco</p> <p><input type="checkbox"/> _____</p> <p align="center">Presidente / /</p>	<p><input type="checkbox"/> favorável <input type="checkbox"/> contrário</p> <p align="center">Relator / /</p>

--	--	--



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE JUNDIAÍ - SP



OF. GP.L. nº 384/2015

Processo nº 27.630-0/2014

CÂMARA M. JUNDIAÍ (PROTOCO) 22/SET/2015 17:34 073673

Jundiaí, 21 de setembro de 2015.

Excelentíssimo Senhor Presidente:

)

Permitimo-nos encaminhar à esclarecida apreciação dessa Colenda Casa de Leis, a presente Projeto de Lei que visa obter autorização legislativa para celebração de contrato de financiamento entre o Município de Jundiaí e o Banco do Brasil S.A. até o valor de R\$ 18.504.735,80 (dezoito milhões, quinhentos e quatro mil, setecentos e trinta e cinco reais e oitenta centavos), dentro do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC 2 - Eixo Mobilidade Médias Cidades.

Na oportunidade, reiteramos nossos protestos de elevada estima e distinta consideração.

Atenciosamente,


PEDRO BIGARDI
Prefeito Municipal

Ao

Exmo. Sr.

Vereador MARCELO ROBERTO GÁSTALDO

Presidente da Câmara Municipal de Jundiaí

N e s t a

scc1



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE JUNDIAÍ - SP

fls. 04

Processo nº 27.630-0/2014
PÚBLICAÇÃO Rubrica
25/09/2015

Apresentado.
Encaminhado às comissões indicadas:

Presidente
22/09/2015

APROVADO

Presidente
06/10/15

PROJETO DE LEI Nº 11.880

Art. 1º. Fica o Poder Executivo autorizado a contratar operação de crédito junto ao BANCO DO BRASIL S.A. até o valor de R\$ 18.504.735,80 (dezoito milhões, quinhentos e quatro mil, setecentos e trinta e cinco reais e oitenta centavos), observado o disposto no artigo 9º-S da Resolução nº 2.827, de 30 de março de 2001, com as alterações introduzidas pela Resolução nº 4.270, de 30 de setembro de 2013, ambas do Banco Central do Brasil, e as eventuais alterações posteriores, bem como as demais disposições legais em vigor para a contratação.

Parágrafo único. Os recursos provenientes da operação de crédito autorizada no “caput” deste artigo serão obrigatoriamente aplicados no financiamento da contrapartida da implantação de Sistema de Transporte Urbano, denominado *Bus Rapid Transit* (BRT), com recursos do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC 2 – Programa de Infraestrutura de Transporte de Mobilidade Urbana – Pró Transporte, vedada a aplicação de tais recursos em despesas correntes, em consonância com o § 1º do art. 35, da Lei Complementar Federal nº 101, de 04 de maio de 2000.

Art. 2º. Para o pagamento do principal, juros, demais encargos financeiros e despesas da operação de crédito, fica o BANCO DO BRASIL S.A. autorizado a debitar na conta corrente de titularidade do Município, a ser indicada no contrato, na qual serão disponibilizados os créditos dos recursos do Município, os montantes necessários à amortização e pagamento final da dívida, nos prazos contratualmente estipulados.



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE JUNDIAÍ - SP



§ 1º No caso de os recursos do Município não se encontrarem depositados na conta corrente mencionada no “caput” deste artigo, fica a instituição financeira autorizada a debitar e, posteriormente, transferir os recursos a crédito do BANCO DO BRASIL S.A., nos montantes necessários à amortização e pagamento final da dívida, nos prazos contratualmente estipulados e na forma estabelecida neste artigo.

§ 2º Fica dispensada a emissão da nota de empenho para o pagamento do principal, encargos financeiros e as despesas a que se refere o “caput” deste artigo, nos termos do §1º do art. 60 da Lei nº 4.320, de 17 de março de 1964.

Art. 3º. Se houver garantia da União para a operação de crédito de que trata esta Lei, fica o Poder Executivo autorizado a vincular como contragarantias à garantia da União, as receitas oriundas de cotas da repartição constitucional previstas nos artigos 157 e 159, complementadas pelas receitas tributárias estabelecidas no art. 155, nos termos do § 4º do artigo 167, todos da Constituição Federal, bem como outras garantias admitidas em direito.

Parágrafo único. As contragarantias mencionadas no “caput” deste artigo visam apenas à prestação de contragarantia à União e ao pagamento de débitos para com esta.

Art. 4º. Os recursos provenientes da operação de crédito objeto do financiamento serão consignados como receita no orçamento ou em créditos adicionais.

Art. 5º. Fica o Poder Executivo autorizado a abrir crédito adicional especial até o montante suficiente para se cumprir as obrigações assumidas nesta Lei, em conformidade com o cronograma de desembolso do Agente Financeiro.

Art. 6º. O orçamento do Município consignará, nos orçamentos anuais e plurianuais, dotações suficientes à amortização do principal, acessórios, juros, demais encargos financeiros e despesas decorrentes da operação de crédito autorizada por esta Lei e pela Lei Municipal nº 8.054, de 28 de agosto de 2013.

Art. 7º. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Art. 8º. Revoga-se o artigo 4º da Lei Municipal nº 8.054, de 28 de agosto de 2013.


PEDRO BIGARDI
Prefeito Municipal



JUSTIFICATIVA

Excelentíssimo Senhor Presidente;

Senhores Vereadores:

Submetemos à apreciação dessa E. Edilidade a presente propositura que visa obter autorização legislativa para celebração de contrato de financiamento entre o Município de Jundiaí e o Banco do Brasil S.A. até o valor de R\$ 18.504.735,80 (dezoito milhões, quinhentos e quatro mil, setecentos e trinta e cinco reais e oitenta centavos), dentro do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC 2 - Eixo Mobilidade Médias Cidades.

A mobilidade urbana se constitui numa temática de extrema relevância nas cidades, obrigando os seus mandatários a implementar ações que minimizem a problemática enfrentada.

Nesse sentido, cumpre-nos informar que o Município de Jundiaí se habilitou perante o Ministério das Cidades dentro do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC 2, especificamente dentro do Programa de Infraestrutura de Transporte de Mobilidade Urbana – Pró-transporte visando a obtenção de recursos oriundos de operação de crédito, tendo sua proposta sido selecionada nos termos da Portaria nº 109, de 05 de março de 2013.

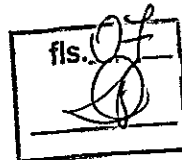
Com fundamento na Resolução nº 4.270, de 30 de setembro de 2013, do Banco Central do Brasil, a iniciativa visa financiar o valor de contrapartida exigida pelo contrato de financiamento celebrado com a Caixa Econômica Federal para implantação do Sistema de Transporte Urbano – BRT (*Bus Rapid Transit*) de acordo com a autorização legislativa veiculada por intermédio da Lei Municipal nº 8.054, de 28 de agosto de 2013.

Na ótica do Município, convém salientar que o objetivo da implantação do sistema BRT e corredores exclusivos é a integração dos eixos de transporte coletivo à rede existente e à rede futura. A concepção dos corredores de ônibus objetiva a implantação de faixas exclusivas para o transporte coletivo, bem como a substituição da frota operante nesses corredores por veículos de maior capacidade, de modo a atender a demanda de passageiros de forma mais adequada.

O Sistema completará a otimização da operação nos corredores com a cobrança de tarifa antecipada, a construção de estações mais espaçadas e plataforma elevada e adoção de nova logística operacional, com a implantação de linhas expressas e semi-expressas.



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE JUNDIAÍ - SP



As condições do financiamento, declinadas na análise de impacto orçamentário-financeiro contemplam um custo financeiro TJLP de 6,5% a.a, para um prazo de até 120 (cento e vinte) meses, a ser amortizado em 96 (noventa e seis) meses, com remuneração do Banco Nacional do Desenvolvimento – BNDES - a 2% a.a. e remuneração do Banco do Brasil a 1,4% a.a., percentuais esses que estão sendo objeto de negociação junto ao Banco do Brasil visando sua fixação em patamares mais reduzidos.

Cumpre-nos anotar, por fim, que a proposta tem adequação orçamentária, conforme demonstrativo de impacto sobre as receitas e despesas que acompanha o presente.

Assim, estando evidenciado os motivos determinantes de nossa iniciativa, permanecemos convictos de que os Nobres Vereadores não faltarão com o integral apoio à aprovação que se busca.


PEDRO BIGARDI
Prefeito Municipal

scc.1



Processo nº 27.630-2/2014-1

Fls. 39

De: SMT/GS

Para: SMNJ/Procuradoria e Consultoria Jurídica

Prezado Procurador Chefe do Município
Dr. Marcos Pereira Castro,

O presente processo foi aberto para avaliação da viabilidade de celebração de Protocolo de Intenções entre o Município de Jundiaí e o Banco do Brasil para financiamento do valor de R\$18.504.735,80 (dezoito milhões, quinhentos e quatro mil, setecentos e trinta e cinco reais e oitenta centavos) referente à implantação de Corredor de ônibus no padrão BRT ligando o bairro Colônia ao Centro, ou seja, interligando a região Leste até o Centro Comercial da Cidade, proporcionando uma ligação única e contínua, com rapidez e segurança ao usuário.

JUSTIFICATIVA DA ESCOLHA DO MODAL BRT

Com os projetos de mobilidade propostos para o Brasil nos últimos anos, dois modos de transporte coletivo foram alçados ao centro da polêmica sobre qual o melhor transporte público para as cidades: o Bus Rapid Transit (BRT) ou o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT).

Tanto o BRT, corredor exclusivo de ônibus como o VLT, metrô leve de superfície, versão atualizada dos antigos bondes têm suas peculiaridades e diferem em termos de custo, impacto ambiental e articulação com a cidade. O *"BRT nasceu de uma concepção brasileira do arquiteto e urbanista Jaime Lerner (ex- prefeito de Curitiba), que o implantou em Curitiba e Goiânia. Ele se inspirou na qualidade, na eficiência, na segurança do metrô"*, explica o engenheiro Otávio Cunha, presidente executivo da NTU (Associação Nacional dos Transportes Urbanos). *"Trata-se, basicamente, de um sistema de ônibus biarticulados que rodam em canaleta exclusiva"*, completa Marcos Antônio Nunes Rodrigues, professor da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Federal da Bahia (UFBA).

O que difere o BRT do sistema de ônibus convencional é que aquele precisa ter via segregadas, exclusiva, garantir o embarque e desembarque em nível na plataforma, apresentar velocidade comercial elevada, assegurar o pagamento antecipado da passagem e providenciar informações aos usuários através da central de controle operacional, requisitos básicos para que um corredor de ônibus possa ser classificado como um legítimo BRT.

Um critério relevante para se comparar os dois modais citados é o custo de implantação. O BRT é mais barato e sua implantação mais rápida, já que a expertise para se criar corredores já é familiar para o brasileiro e as fabricantes dos veículos estão todas instaladas no país, não havendo necessidade de se importar os ônibus.



De acordo com estudos do consultor Peter Alouche, o custo do BRT é de R\$30 milhões por quilômetro, enquanto o do VLT chega a R\$60 milhões por quilômetro de trilho.

A implantação de um BRT também é mais simples e menor demorada, conforme explica o presidente da NTU, Otávio Cunha. "Você faz um corredor de BRT em dois anos e meio, entre projeto básico, executivo e implantação", afirma, para depois acrescentar que "um VLT não se faz em menos de 6 anos".

O Corredor terá início no atual Terminal Colônia, seguindo pela Av. dos Imigrantes Italianos até a Av. Américo Bruno. Posteriormente seguirá pelo novo Complexo Ponte São João, conexão com o Terminal Vila Arens – existente – e a futura estação do trem regional de São Paulo, Rua José do Patrocínio, Rua Vigário João José Rodrigues, Rua Cândido Rodrigues e Praça Rui Barbosa no centro da cidade, Estação de Transferência Rui Barbosa, com percurso total de 4,25 km, conforme figura abaixo.

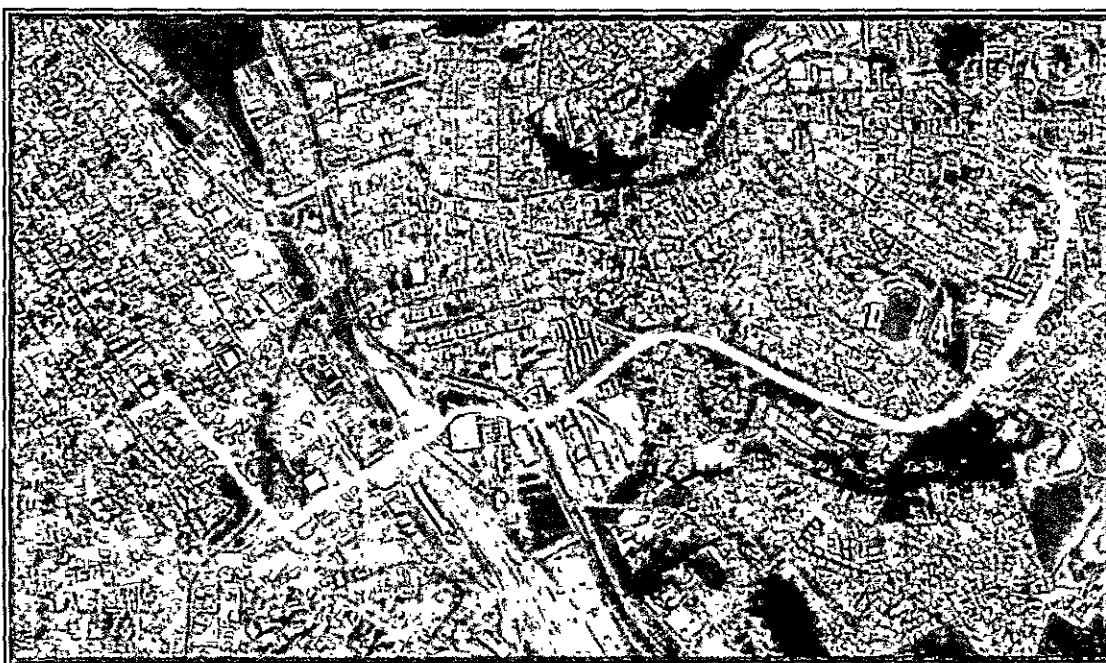
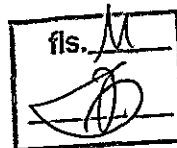


Figura 1 - traçado do BRT saindo da Estação Rui Barbosa – Centro, passando pelo terminal Vila Arens, chegando no terminal Colônia.

Obras previstas: Corredor segregado sendo 5.460 m² de Pavimento Rígido e 21.700.700 m² de Pavimento Flexível; 5 Estações de Embarque e Desembarque (Tamoio, Paulista, Américo Bruno, Argos e Parque. Guapeva); 3 Estações de Transferência (Pacaembu, Vila Arens e Rui Barbosa); 3 Obras de Arte (Complexo Ponte São João); Viaduto de transposição do Rio Jundiaí e da Av. Antônio Frederico Ozanam; Viaduto de transposição da Ferrovia e de ligação com o Terminal Vila Arens; Viaduto de ligação da R. José do Patrocínio com a R. Vigário João José Rodrigues. 2 Ampliações e



Adequações de Terminais (Terminais Colônia e Vila Arens), e 3,5 km de Construção Ciclovía.

A região leste apresenta grande concentração populacional e nenhuma via com prioridade para o transporte coletivo público, sendo que o Corredor será uma alternativa para os moradores dessa região que se deslocam ao centro da cidade, utilizando a Estação Rui Barbosa localizada no quadrilátero mais central da cidade, para onde se dirige mais da metade dos usuários do Sistema de Transporte Público Coletivo – Circula Jundiaí.

Viabilizará o atendimento a todos os bairros da região leste e ainda a bairros do município de Várzea Paulista, que pertence ao Aglomerado Urbano de Jundiaí, cujos usuários são atraídos pela integração tarifária praticada no Circula Jundiaí. Permitirá conexão ao Terminal Vila Arens através da estação de transferência anexa ao terminal.

O Plano Diretor vigente (aprovado em 2012) permitiu a inserção de algumas diretrizes para o desenvolvimento do transporte em suas diversas modalidades, como consta no Art. 95 da Lei Municipal 7.857/2012, nos seguintes incisos;

“V – implantar novas vias ou melhoramentos viários em áreas em que o sistema viário estrutural se apresente insuficiente, em função do transporte coletivo.

XI – elaborar o Plano Municipal de Mobilidade em consonância com a política Nacional de Mobilidade Urbana, no prazo de dois anos;”

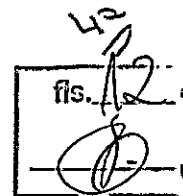
O corredor BRT Colônia-Centro tem início no bairro da Colônia, passando pelos bairros Jardim Tamoio, Jd. Pacaembu, Vl. Nambi, Ponte São João e Vila Arens até chegar ao Centro. Receberá a demanda dos municípios de Campo Limpo Paulista e bairros periféricos da região noroeste do município de Várzea Paulista no Terminal Vila Arens.

A população da região, segundo o IBGE 2010, é de 59.649 habitantes. Possui importantes polos geradores de viagem: residências, comércio (farmácias, mercados, restaurantes, igrejas, escolas, etc), serviços (terminal urbano, postos de saúde) e lazer (Centro Esportivo Dr. Romão de Souza e Estádio Dr. Jayme Cintra), possuindo algumas indústrias remanescentes.

Quanto ao perfil socioeconômico abrange todas as classes sociais, com crescimento populacional estimado em 12 % para os próximos 10 anos.

Situa-se nesta região o Terminal Urbano Colônia com capacidade para 7 linhas alimentadoras, 7 linhas troncais, 35.000 passageiros/dia e frota de 55 ônibus para toda a região. Os mapas constantes do Anexo 4 fazem referência a relação de habitantes e empregabilidade da região abrangida pelo corredor.

Diante do cenário da Região Leste entendeu-se como primordial o desenvolvimento nos próximos anos de um projeto para a implantação de uma rede estrutural de corredores no eixo Leste-Oeste da cidade que possa aumentar a eficiência,



a qualidade e a segurança do Circula Jundiaí, assim como estimular o uso do Transporte não motorizado através da implantação de infraestrutura para circulação segura de bicicleta, iniciado por este projeto do Corredor Colônia-Centro.

O Corredor contará com uma ciclovia de 3,5 km, sendo esta a primeira infraestrutura para este modo de transporte.

Com a implantação do projeto do BRT haverá diminuição de veículos particulares, especialmente na região central da cidade, que refletirá em um ganho na qualidade no meio ambiente urbano, diminuindo a poluição do ar e sonora e permitindo uma melhor relação, mais saudável, entre o cidadão e a cidade, através do redesenho dos espaços públicos ao longo do percurso do BRT.

Além de ser um transporte de maior qualidade e rapidez, sob a ótica do planejamento urbano, traz possibilidades e oportunidades de desenvolvimento como eixo estruturador, pois ao longo de seu trajeto poderá ser promovido, através da nova legislação urbanística, o adensamento populacional contemplando inclusive novas unidades de habitação de interesse social, uma vez que existe ampla oferta de infraestrutura.

SITUAÇÃO ATUAL

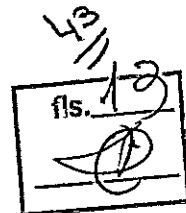
A região leste da cidade é atendida atualmente por um sistema tronco-alimentado que compõe o Sistema Integrado de Transporte Urbano – Circula Jundiaí e ainda por uma linha radial que se dirige à região central.

O Terminal Colônia concentra a demanda dos bairros do Jd. Tamoio (linha 551), Cidade Nova (linha 552), Iboturucaia (linhas 553 e 557), Jd. Carpas e Jd. Lírio (linha 554) e Caxambu (linhas 555 e 556) e recebe as linhas alimentadoras desses bairros. Do terminal partem linhas tronco para a região central e para outros quatro terminais do Circula Jundiaí: Central (linhas 903, 952 e 953), Vila Arens (linha 951), Hortolândia e Cecap (linhas 905 e 956). Ao longo do percurso das linhas tronco, sendo por elas atendidos, estão ainda os bairros da Colônia, do Jd. Pacaembu e da Ponte São João.

Ainda atendendo a região leste existe a linha radial da Vila Nambi (linha 514) que, em função de sua localização em relação ao Terminal Colônia, não há a possibilidade de esta ser uma linha alimentadora desse terminal. Essa linha, após passar pelo centro da cidade, chega ao Terminal Vila Arens.

No conjunto essa rede de linhas transporta aproximadamente 20 mil passageiros diariamente, que representam 16% da demanda total transportada pelo Circula Jundiaí, com 58 veículos ou 21% da frota operacional do sistema. Essa frota é constituída por veículos básicos (49) e articulados (9).

Os principais corredores de circulação das linhas tronco com destino ao centro são as Avenidas dos Imigrantes Italianos, Antenor Soares Gandra e a São João, avenidas essas que não contam com nenhuma infraestrutura específica para a circulação do transporte coletivo. Alguns pontos de embarque e desembarque contam com abrigos,



mas na maioria deles há somente um postinho de sinalização. Também nessas avenidas não há qualquer priorização para a circulação dos ônibus.

O tempo médio de deslocamento entre o Terminal Colônia e a região central nos horários de pico (4,5 km de distância), é de aproximadamente 25 minutos, o que determina uma velocidade média de somente 11 km/h. Essa velocidade é muito baixa se considerarmos que Jundiaí é uma cidade de porte médio. Essa baixa velocidade se explica pela inexistência de infraestrutura para priorizar o transporte coletivo no viário existente na região e as limitações viárias na transposição do rio Jundiaí e da linha Férrea da antiga FEPASA, atualmente explorada por concessionária do Governo Federal somente para transporte de carga. Diariamente se verifica congestionamentos nas principais transposições, localizadas na Av. São João e no Viaduto Sperandio Peliciari.

Apesar das dificuldades no deslocamento à região central, as linhas tronco do Terminal Colônia permitem a conexão da região leste com todas as outras regiões da cidade, já que existem linhas para quatro outros terminais do SITU, conforme informamos acima.

A linha 951 chega ao Terminal Vila Arens, que recebe linhas da região sul e passageiros do trem metropolitano de São Paulo, já que este terminal está localizado ao lado da estação ferroviária da CPTM – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos. Já as linhas 903, 952 e 953 chegam ao Terminal Central, que recebe linhas de diversas regiões, especialmente da região oeste. Finalmente, as linhas 905 e 956 têm como destino os Terminais Hortolândia e Cecap, localizados na região norte.

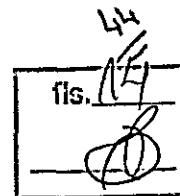
Com esses destinos todos, os usuários da região leste têm acesso a todas as outras regiões da cidade pagando uma única tarifa, seja por meio da integração nos terminais (todos os terminais do Circula Jundiaí são fechados e com área paga), seja por meio do uso do Bilhete Único, implantado em todo o serviço em 24 de setembro de 2014.

SITUAÇÃO FUTURA

O tratamento viário do corredor compõe-se de soluções de segregação da operação dos ônibus do tráfego geral, mediante faixas exclusivas implantadas à esquerda das pistas de tráfego, junto ao canteiro central das vias que formam o trajeto da linha de eixo que estrutura a ligação municipal.

Todo o percurso se desenvolve num sistema viário com partes já consolidadas e por áreas a duplicar, sendo necessário, contudo, obras de arte e de adaptações para os trechos já consolidados.

A proposta para a implantação do Corredor BRT Colônia – Centro busca solucionar os principais problemas existentes atualmente no atendimento do Circula Jundiaí à região leste da cidade. Entre eles, destacamos os seguintes:



- a. Inexistência de infraestrutura dedicada ao transporte coletivo público, que permita a prestação de um serviço de qualidade;
- b. Inexistência de priorização do transporte coletivo público no viário existente, que possibilite dar rapidez e eficiência ao serviço;
- c. Baixa velocidade operacional.

JUSTIFICATIVA DOS CUSTOS

O valor orçado de R\$135,1 milhões envolve os R\$106,6 milhões obtidos através do financiamento celebrado com a Caixa Econômica Federal e R\$28,5 milhões de contrapartida, dos quais R\$18.504.735,80 (dezoito milhões, quinhentos e quatro mil, setecentos e trinta e cinco reais e oitenta centavos) serão fornecidos pelo Banco do Brasil através do financiamento cuja autorização ora se almeja.

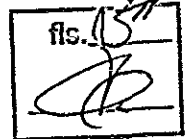
Inicialmente, quando do início do projeto, apurou-se que a contrapartida do Município seriam apenas as desapropriações das áreas afetadas ao traçado. No desenvolvimento do projeto operacional e básico, constatou-se a necessidade de novas obras de arte que trarão melhorias no viário da cidade, já descritas nesse documento.

O percurso do corredor implicará no aumento de sua infraestrutura, com a construção de mais estações de transferência e, ainda, de obras de arte, conforme abaixo indicado:

• **Construção do Complexo Viário Ponte São João:** a ligação da Av. Américo Bruno ao atual Viaduto Sperandio Pelicari será feita por meio da construção de um Complexo Viário que inclui dois novos viadutos, que possibilitarão a transposição do Rio Jundiaí, da Av. Antônio Frederico Ozanan e da Ferrovia que liga Jundiaí ao interior de São Paulo (FEPASA) e à Santos (antiga Ferrovia Santos – Jundiaí) e a integração do Corredor BRT Colônia – Centro com o Terminal Vila Arens.

• **Construção da Estação de Transferência Vila Arens:** para conectar o Corredor BRT Colônia – Centro ao Terminal Vila Arens será construída a Estação de Transferência Vila Arens entre o Viaduto Sperandio Pelicari (existente) e o futuro viaduto (conforme Mapa - Anexo 5). Essa estação será uma extensão do Terminal Vila Arens.

• **Ampliação e Adequação do Terminal Vila Arens:** com a construção da estação de transferência Vila Arens no nível dos viadutos, o Terminal Vila Arens será ampliado para permitir que esse terminal suporte e receba adequadamente os passageiros do futuro Trem Regional, a ser construído pela CPTM – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos, órgão gestor dos trens metropolitanos do Governo do Estado, que ligará Jundiaí à São Paulo e cuja estação projetada para Jundiaí está localizada ao lado do Terminal Vila Arens. Essa ampliação também permitirá que o Terminal Vila Arens



receba as linhas suburbanas dos municípios de Várzea Paulista e de Campo Limpo Paulista e que atualmente chegam ao centro de Jundiaí, na Praça Rui Barbosa.

◦ **Construção de Passagem Superior no cruzamento das Ruas José do Patrocínio e Vigário João José Rodrigues:** será construída uma passagem superior exclusiva para o corredor, para eliminar o cruzamento em nível entre as Ruas José do Patrocínio e Vigário João José Rodrigues.

◦ **Construção da Estação de Transferência Rui Barbosa:** a Praça Rui Barbosa, no centro da cidade, abriga atualmente uma área terminal das linhas suburbanas oriundas dos municípios de Várzea Paulista e de Campo Limpo Paulista, ambas pertencentes ao Aglomerado Urbano de Jundiaí. Junto a esta praça será construída a Estação de

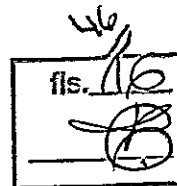
◦ **Transferência Rui Barbosa.** As linhas suburbanas serão transferidas para o Terminal Vila Arens, promovendo a integração dessas linhas com o corredor e as linhas municipais do SITU. Dessa estação sairá uma linha operada por veículos de menor porte (micro-ônibus), que distribuirá os passageiros por todo o centro, especialmente ao norte, onde se localiza hoje o polo de estabelecimentos de saúde de Jundiaí, com três grandes hospitais, inúmeras clínicas especializadas e laboratórios de análises clínicas, além do Velório Municipal e de um Cemitério.

Por meio do aprimoramento dos estudos e do trabalho da equipe multidisciplinar da Prefeitura de Jundiaí foi possível verificar em campo e integrar o projeto às condições da malha viária existente e às diretrizes viárias já definidas, proporcionando soluções mais eficientes, com os principais pontos positivos:

◦ **Conexão do Corredor BRT Colônia – Centro com o Terminal Vila Arens:** na proposta original, o corredor fazia conexão com um novo terminal (Ferroviários – a ser construído). Com a concepção atualizada, o Corredor BRT Colônia – Centro fará a conexão com o Terminal Vila Arens possibilitando aos usuários a integração com linhas de todas as regiões da cidade que operam nesse terminal, garantindo maior flexibilidade nos seus deslocamentos.

◦ **Interligação do Terminal Vila Arens com a Estação de Transferência Rui Barbosa:** essa interligação permitirá a articulação entre a Vila Arens e o centro da cidade, permitindo o deslocamento dos usuários entre essas duas regiões.

◦ **Interligação do Corredor BRT Colônia – Centro com o Futuro Trem Regional de São Paulo:** com a conexão do corredor com o Terminal Vila Arens também será viabilizada a integração com o futuro trem regional de média velocidade que ligará Jundiaí à São Paulo, a ser construído pela CPTM – Companhia Paulista de Trens Metropolitanos, empresa do Estado responsável pela operação e pelo gerenciamento dos trens da região metropolitana de São Paulo.



• **Integração das Linhas Suburbanas no Terminal Vila Arens com o Corredor BRT Colônia – Centro:** também com a conexão do corredor com o Terminal Vila Arens será viabilizada a integração com as linhas suburbanas, que atualmente circulam por diversas vias do centro de Jundiaí para chegar à Praça Rui Barbosa, onde está localizada a área terminal das linhas suburbanas dos municípios de Várzea Paulista e de Campo Limpo Paulista, ambas pertencentes ao Aglomerado Urbano de Jundiaí. Como já foi dito anteriormente, essas linhas deixam a Praça Rui Barbosa e farão a integração com as linhas municipais no Terminal Vila Arens.

Reorganização da Circulação do Transporte Coletivo na Região Central: as conexões e integrações acima indicadas possibilitarão uma ampla reorganização da circulação do transporte coletivo no centro de Jundiaí, seja da rede de linhas municipais, seja das linhas suburbanas. Com essa reorganização poderão ser eliminadas todas as extensões de linhas que atualmente chegam ao centro e que circulam entre o centro e o Terminal Vila Arens. As principais vias centrais terão uma redução significativa no fluxo de ônibus, eliminando ou reduzindo gargalos viários e congestionamentos.

Finalizando, a implantação do Corredor BRT Colônia – Centro permitirá oferecer aos usuários do transporte coletivo público da região leste um serviço de muita qualidade.

Ressaltamos que as obras viárias que fazem parte do Complexo São João são fundamentais para solucionar a questão da mobilidade da região. Os viadutos são necessários para manter a fluidez e segurança no sistema viário existente nas proximidades de sua implantação. Uma vez que se mantivesse os corredores exclusivos do BRT no mesmo nível do sistema viário existente, a capacidade viária do local não suportaria tal demanda, observando que nestes pontos, em horários de pico, já ocorrem congestionamento.

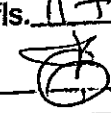
Observando ainda que, a necessidade de construção do sistema BRT é para promover agilidade e comodidade para os usuários do transporte público, faz-se necessária a implantação dos viadutos e adequação do sistema viário local, para que o corredor do BRT atinja seu propósito inicial, solucionando também os problemas viários da região.

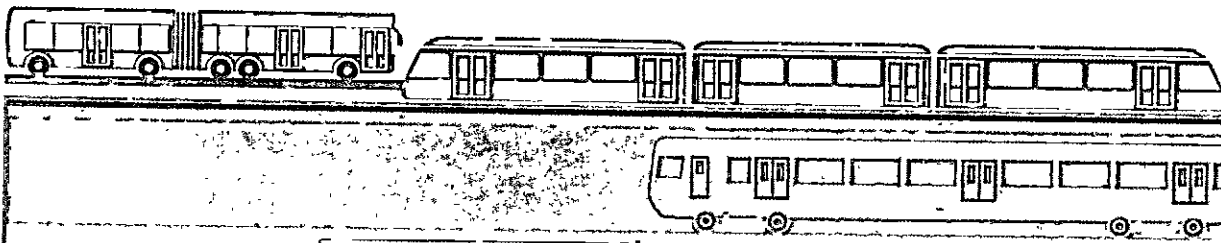
Certos de termos esclarecido o quanto solicitado, colocamo-nos à disposição para eventuais esclarecimentos.

















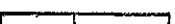
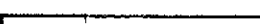




21/08/2015
Eng. Wilson Folgozi de Brito
Secretário Municipal de Transportes

MULTIMODAL

Para escolher o modal de transporte mais adequado para a cidade, é preciso avaliar o custo, a velocidade de implantação e a capacidade de transporte. Compare os principais meios usados nas grandes cidades do mundo:

47
fls. 17




	Bus Rapid Transit (BRT)	Veículo leve sobre trilhos (VLT)	Métro
Definição	Ônibus de grande capacidade operando em faixas segregadas na superfície	Composições ferroviárias com trilhos de superfície, que precisam de energia elétrica	Modelo ferroviário com muitas composições, operando em linhas segregadas em túneis e estações subterrâneas
Custo de implantação (em milhões de dólares)	1 a 15 	20 a 50 	100 a 500 
Custo por quilômetro - infraestrutura e equipamentos (em milhões de R\$)	20 	80 	500 
Capacidade de transporte (milhares de passageiros por hora por sentido)	10 a 50 	10 a 15 	30 a 80 
Tempo de construção (média em anos)	2 anos 	5 anos 	10 anos 
Custo por passageiro transportado (estimativa)	€ 	€€ 	€€€€€ 
Tempo de viagem (média em minutos)	26 minutos	34 minutos	29 minutos
Velocidade média (em km/h)	18 a 40 	18 a 40 	20 a 60 
Com R\$ bilhões, podemos implantar	 200 km	 40 a 50 km	 10 km

FONTE: GUIA DE MOBILIDADE INTELIGENTE VOLVO (INFOGRAFIA GAZETA DO POVO)

INVESTIMENTO - BRT



Prefeitura
de **Jundiá**
Cuidar da cidade
é cuidar das pessoas

4 Estações de
Embarque/Desembarque;

4 Estações de Transferência;

3 Obras de Arte;

2 Terminais - Construção, ampliação
e adequação de Terminais;

3,5 Km de Ciclovia.

135,1 milhões

-106,6 milhões PAC 2 - CEF

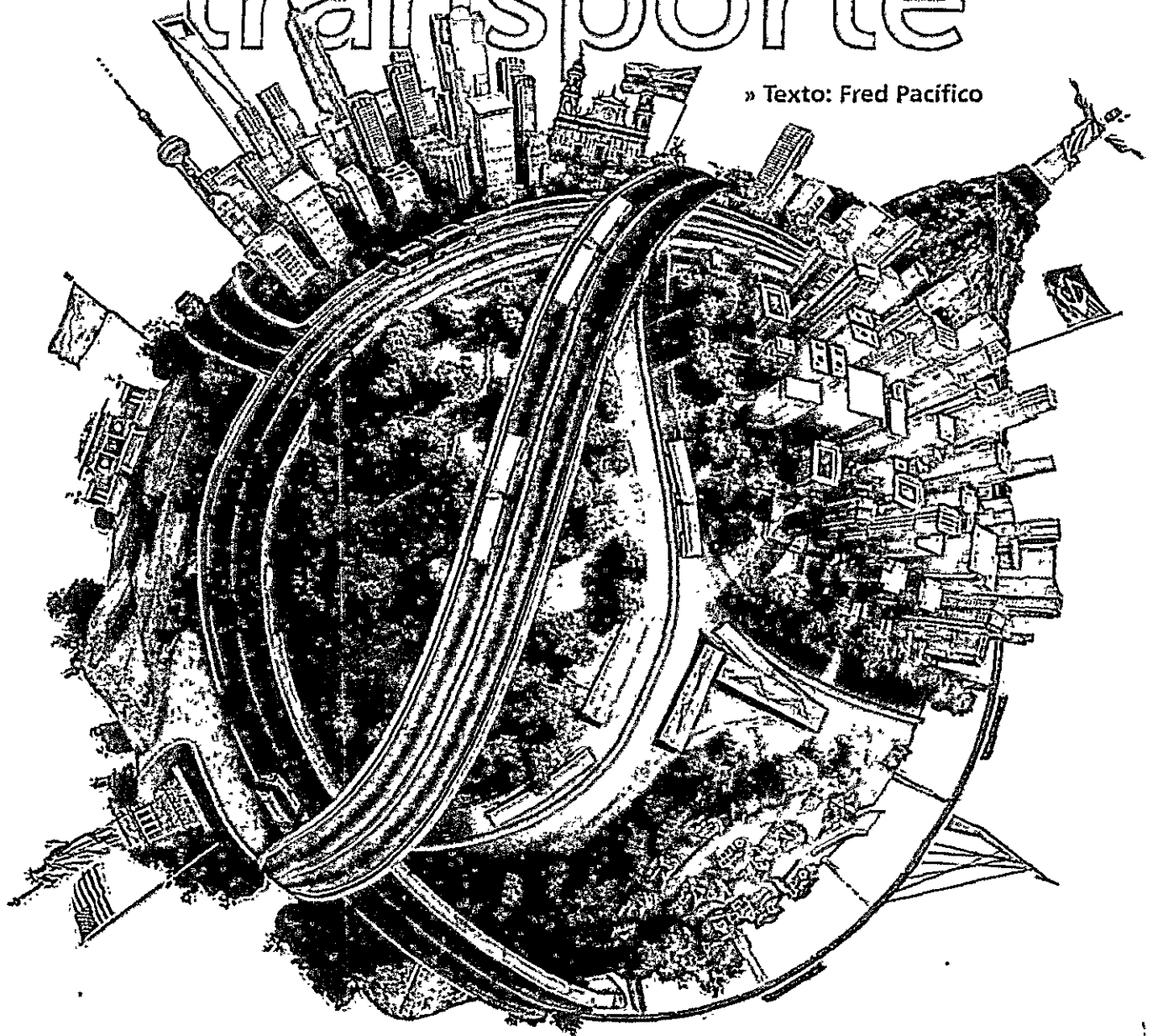
-28,5 milhões Contrapartida - PMJ

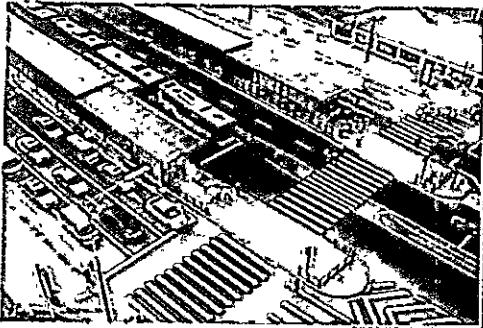
fls. 18

18

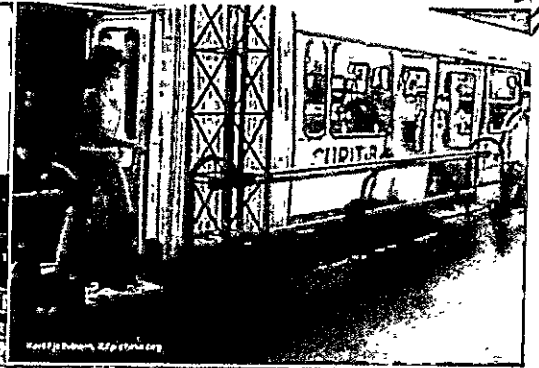
BRT está mudando o mundo do transporte

» Texto: Fred Pacífico





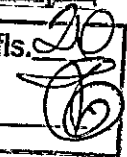
Bogotá



Guangzhou

Curitiba

fls. 20



Leon



Jakarta



Regularidade, rapidez e conforto são atributos indispensáveis a um sistema de transporte eficiente. No mundo todo busca-se alternativas com essas características, que sejam, ao mesmo tempo, acessíveis em custo e aplicabilidade — aspectos que têm feito o sistema BRT (da sigla em inglês para *Bus Rapid Transit*) atrair cada vez mais o interesse de cidades ao redor do planeta.

A ideia do arquiteto Jaime Lerner, ex-prefeito da capital paranaense, surgiu dois anos antes da abertura dos primeiros 20 quilômetros de vias na cidade, em 1974. Esse curto tempo de implementação é uma vantagem capaz de produzir grandes e positivos impactos na mobilidade de uma região. O BRT trouxe um novo conceito de mobilidade urbana, com habilidade de entregar um serviço de qualidade de transporte de passageiro de alta performance

a um custo relativamente baixo, se comparado com outros sistemas. Suas aplicações possíveis vão desde a organização dos sistemas por corredores isolados, como os BRSs aqui no Rio de Janeiro, até redes de transporte totalmente integradas, representando, em certos casos, um componente importante na reforma de todo o sistema de transporte de algumas cidades.

Eficiente, confiável e sustentável

O BRT prevê: coletivos maiores e articulados, capazes de transportar atualmente até 270 pessoas em um sistema tronco-alimentado; faixas segregadas que permitam ultrapassagens; estações para as paradas dos veículos com embarque nivelado e pagamento antecipado, o que pro-

porciona rápido e massivo embarque e desembarque de passageiros; tratamento das interseções viárias; e controle mais preciso dos horários.

Além das características de implantação, os benefícios do sistema tomam a mobilidade mais eficiente, confiável e sustentável, auxiliando na tarefa de orientar o desenvolvimento e a construção das cidades pelo e para o trânsito, conforme as orientações do TOD — *Transit Oriented Development* —, que sugerem transformar as cidades em lugares mais agradáveis para as pessoas, com densidades mais compactas, mistas em seus usos, do solo, e amigáveis aos pedestres.

Racionalização e interligação

O BRT racionaliza o sistema de ônibus e potencializa a estrutura de transporte já existente, ao funcionar

Fotos: Arthur Moura



“Consideramos os sistemas BRT como um elemento-chave no desenvolvimento de um futuro sustentável do transporte público urbano. O BRT, no Rio, vai melhorar muito em qualidade quando todos os corredores estiverem operando, e beneficiará demais os usuários”

Juan Carlos Muñoz,
diretor do Centro de Excelência
em BRT, da PUC do Chile,

de forma integrada com outros sistemas e modais de determinada localidade. Ônibus alimentadores normalmente partem dos bairros para abastecer o sistema principal, se interligando por estações especiais.

Estes pontos podem também servir para conectar um corredor BRT com outros corredores e modais, como será, por exemplo, a ligação com a Supervia, na estação de Deodoro, prevista para os corredores Transbrasil e Transolímpico, no Rio de Janeiro, com perspectiva de conclusão para 2016 e 2017, respectivamente. São esperadas, ainda, para o Transolímpico, interligações com os corredores Transcarioca, em Curicica, e o Transoeste, no Recreio dos Bandeirantes, que já estão em funcionamento.

Rio de Janeiro e o BRT

Segundo o diretor do Centro de Excelência em BRT (CoE), da PUC do Chile, Juan Carlos Muñoz, para que o sistema tenha impacto na melhoria da mobilidade e da qualidade do serviço da população carioca, é importante fo-

car na interoperabilidade (integração de diferentes rotas em vias distintas) das vias e das estações, assim como nas qualidades e características que são prometidas; ou seja, rapidez, conforto, confiabilidade e regularidade. “Consideramos os sistemas BRT como um elemento-chave no desenvolvimento de um futuro sustentável do transporte público urbano. O BRT, no Rio, vai melhorar muito em qualidade quando todos os corredores estiverem operando, e beneficiará demais os usuários”, diz Muñoz.

O Rio de Janeiro também está em pleno processo de ampliação de sua rede. Além dos corredores previstos – Transbrasil e Transolímpica –, o Transoeste será ampliado em mais sete quilômetros, entre o Terminal Alvorada e o Jardim Oceânico, para integrar o sistema ao metrô, que chegará até ali. Ainda está sendo estudada a criação de outros corredores, que atenderiam e interligariam a Região Metropolitana ao sistema, como o Transbaixada, que teria um corredor BRT ligando a BR-040 à Dutra, pela Via Light, até a conexão com o Transbrasil. Outros

exemplos em discussão seriam um corredor pela ponte Rio-Niterói e a instalação de um BRT na região de São Gonçalo.

Dados e avaliações

Atualmente existem quase 5 mil quilômetros de vias de BRT e corredores exclusivos de ônibus no mun-



BRT Transcarioca, no Rio, que liga a Barra da Tijuca à Ilha do Governador, passando por vários bairros do subúrbio e Zona Norte

do, espalhados por mais de 190 cidades. Desses, 47 já estão em processo de expansão, de acordo com dados do BRTData.org, uma plataforma de banco de dados sobre os sistemas de transporte mundiais, que concentra informações e comparativos sobre BRTs, corredores expressos e vias de ônibus de alto padrão – BHLS (da sigla em inglês para *Bus with High Level of Service*) – uma adaptação do conceito de BRT para o contexto europeu.

Para o professor de Logística e Mobilidade da UFF – Universidade Federal Fluminense –, Aurélio L. S. Murta, a disponibilidade de informações claras e atualizadas é muito importante para a construção de uma visão real sobre o sistema BRT ao redor do mundo. "Acho excelentes as plataformas como a do BRTData, para que tenhamos transparência



Estação do BRT Transoeste, no Rio, que liga Santa Cruz e Campo Grande à Barra da Tijuca.

sobre o transporte público e podemos fazer comparações com critérios mais técnicos sobre a evolução dos sistemas. Isso traz exemplos a serem seguidos, segurança no aprendizado e evita que os erros se repitam".

Sistemas certificados

Segundo pesquisa do Instituto de Políticas de Transporte e Desenvolvimento (ITDP – sigla em inglês), houve crescimento de 383% de corredores exclusivos nos últimos dez anos (2004-2014), totalizando novos 1.849 quilômetros construídos. Para ajudar a diferenciar os sistemas existentes, o ITDP criou a certificação "Padrão de Qualidade de BRT", atualizada, em 2013, em parceria com outras instituições de referência nas áreas de desenvolvimento urbano, sistemas de transportes públicos e mudança climática, como a Fundação Rockefeller e o International Council on Clean Transportation (ICCT), dentre outras.

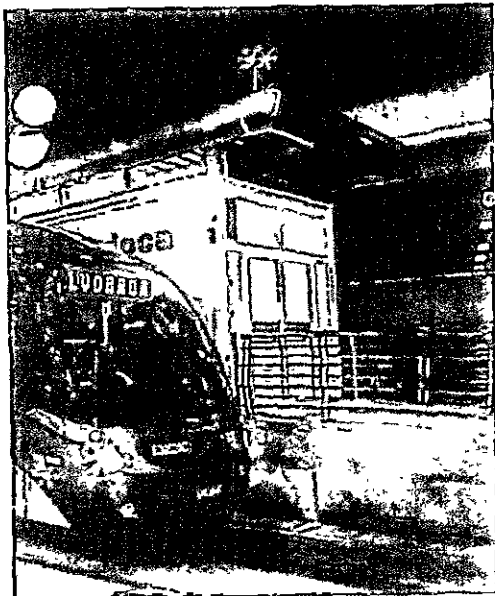
Os corredores de ônibus são classificados a partir de uma série de categorias que refletem mais significativamente o desempenho e a qualidade do serviço, recebendo uma pontuação de 0 a 100. Contudo os corredores de BRT de mais

alta pontuação são classificados nos *rankings* como Ouro, Prata, Bronze e Básico. De acordo com o ITDP, há muitos sistemas de ônibus que se consideram BRTs, porém somente um grupo seleto de cidades dispõe de verdadeiros corredores.

Bons exemplos brasileiros

Entre os bons exemplos brasileiros de BRTs estão o Move, de Belo Horizonte, e a Linha Verde do RIT, de Curitiba, ambos com selo Ouro; e o Transoeste e a Transcarioca, do Rio de Janeiro, que possuem selos Prata e Ouro, respectivamente. O Transcarioca também foi premiado, este ano, pelo STA – *Sustainable Transport Award* – prêmio internacional de transporte sustentável.

O sistema pioneiro de Curitiba vem passando por modificações e ampliações importantes. Hoje existem seis eixos em operação: Norte, Sul, Leste, Oeste, Boqueirão e Linha Verde Sul. Segundo a prefeitura de Curitiba, a Linha Verde está em obras de ampliação para o norte, com acréscimo de 3,39 quilômetros. Desses, quase a metade já está pronta e aguardando licitação, prevista ainda para o primeiro semestre deste ano, para encerrar o projeto. O corredor





BRT TransMilênio, em Bogotá, na Colômbia

que somam 208 quilômetros de vias, movimentando, em média, mais de 3.100.000 habitantes por dia.

Bogotá e Cidade do México

Só a capital colombiana conta com 11 corredores prioritários de ônibus, com 113 quilômetros, beneficiando, diariamente, 2.213.236 passageiros. Dividindo por modal, 59% de toda mobilidade realizada por lá é feita por transporte público, enquanto 26% das viagens ocorrem por transporte privado e 15% por opções não motorizadas. A velocidade média operacional alcançada pelo sistema de Bogotá é de 26,2 km/h. Até hoje, o custo do sistema colombiano, excluindo o gasto com as faixas laterais para o tráfego misto, foi de US\$ 26,530 milhões por quilômetro, contando a construção da infraestrutura e o custo das desapropriações necessárias. A previsão é de que o projeto esteja inteiramente implantado até 2020.

Outro exemplo marcante da América Latina é o sistema da Cidade do México, o Metrobús, que começou a operar em 2005 e possui, atualmente, 105 quilômetros de vias, divididas em cinco corredores. Das movimentações realizadas na capital mexicana, 77,9% envolvem transporte público, atendendo, em média, significativos 900 mil passageiros por dia.

China, Indonésia e EUA

A Ásia é outra região que tem exemplos extremos do uso do sistema

Leste/Oeste, que irá do Centenário ao Campo Comprido, está em fase de elaboração de edital para licitação das obras. O eixo Inter 2, que circula os eixos centrais (em pontilhado cinza no gráfico), já existe, e será revitalizado para virar o oitavo eixo de BRT da capital paranaense.

mundo e, desde 2011, mais 45 cidades aderiram ao sistema.

Possibilitando transformações

"É importante sempre pensarmos uma cidade pelas orientações TOD", afirmou o professor e pesquisador Robert Cervero, da Universidade de Berkeley, EUA, em palestra durante o último Etransport (Congresso sobre Transporte de Passageiros), realizado em novembro passado, pela Fetranspor. Segundo Cervero, a América Latina é a região que mais tem se aproveitado do sistema BRT e de sua praticidade para investir no desenvolvimento de suas cidades nesse sentido. A região possui 32,1% das vias do mundo, seguida pela Europa, com 29,47%, e a Ásia, com 20%.

As experiências de implementações servem de referências para outras cidades, que podem adaptar características e componentes do sistema às suas próprias condições e realidades. A Colômbia possui, atualmente, 18 corredores em atividade,

Avanços na última década

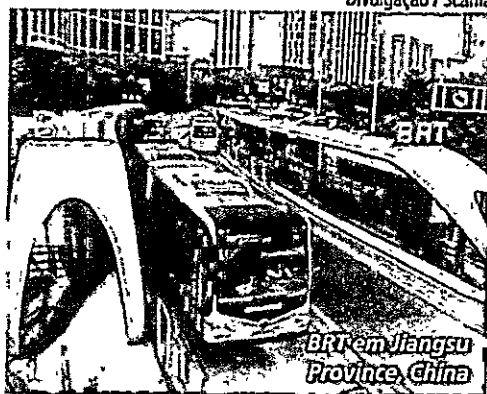
Só no Brasil são 121 corredores exclusivos de ônibus e BRTs que atendem ao padrão de qualidade citado, quantidade que comporta, aproximadamente, 12 milhões de passageiros por dia, o que corresponde a quase 20 milhões, se olharmos toda a América Latina. Outras 137 cidades ao redor do mundo estão planejando implantar o sistema, ou mesmo já estão construindo.

Apesar de criado na década de 1970, o conceito de BRT ganhou real fama internacional a partir de 2000, quando foi implementado o TransMilênio, em Bogotá. Só na primeira década deste século, foram criados 103 novos corredores no

BRT da cidade de Guangzhou, na China: 23 quilômetros e 843 mil passageiros por dia

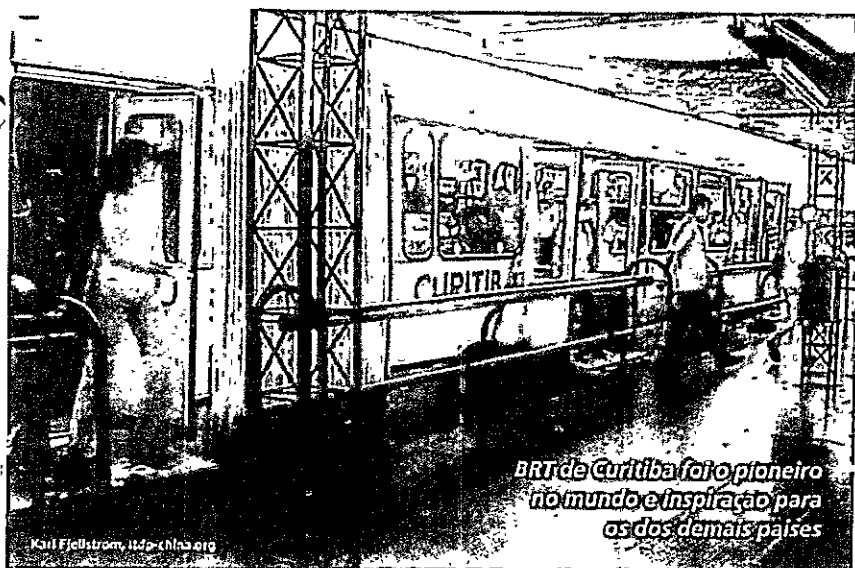
BRT, principalmente quando destacada a demanda diária, que chega a pouco mais de 8,5 milhões de passageiros ao dia. O país que concentra os maiores investimentos é a China, com mais de 550 quilômetros construídos em 32 corredores. São ao todo 12 províncias chinesas investindo em ônibus. O destaque fica para a cidade de Guangzhou, que atende 843 mil passageiros por dia, em 23 quilômetros de extensão de um único corredor, o que corresponde a 21,19% de todos os passageiros atendidos no país. O sistema atrai até 45 mil passageiros por hora, nos horários de pico, demanda equivalente à suportada pelo metrô.

Já o Transjakarta, na capital da Indonésia, é considerado por Luiz Antonio Lindau,



diretor presidente da Embarq Brasil, ONG que auxilia governos na implantação de sistemas de transporte, uma das piores experiências. O sistema de Jakarta começou a operar em 2004 e possui, atualmente, 12 corredores, que somam quase 207 quilômetros de vias e atendem uma demanda diária de 370 mil passageiros, em uma população de mais de 9,5 milhões de habitantes. O Transjakarta apresenta diversos problemas, como, por exemplo, com as linhas alimentadoras, o sistema tarifário, o dimensionamento dos veículos e das estações.

Cidades europeias e norte-americanas também vêm implementando projetos de corredores de ônibus com sucesso. Só nos Estados Unidos são 610 quilômetros de vias espalhadas em 18 cidades. Nova York, por exemplo, possui 80 quilômetros de pistas segregadas, movimentando quase 200 mil pessoas por dia.





Juntos somos mais

Estudo mostra que mais da metade dos brasileiros vive em núcleos formados por pelo menos dois municípios

Entender como é formada a população brasileira, qual o seu padrão de vida — incluindo itens como moradia, saúde, hábitos de deslocamento, tipos de cidade e fenômenos urbanos, dentre outros —, é de grande importância para que possamos ter um retrato mais nítido do nosso país e para que governantes tenham condições de estabelecer políticas públicas baseadas em dados concretos e precisos.

A fim de se alcançar essa precisão, são necessários estudos realizados por instituições competentes e capazes de se aprofundar em pesquisas detalhadas e abrangentes. É o caso de trabalho elaborado em 2010 e divulgado recentemente pelo IBGE, que mostra a formação dos núcleos habitacionais brasileiros e fenômenos como a conurbação (crescimento de municípios próximos, que acabam por se unir como se fossem um só); suas características e especificidades nas diferentes regiões do país.

Arranjos populacionais

O estudo "Arranjos Populacionais e Concentrações Urbanas do Brasil" revela os contornos da realidade urbana

brasileira, servindo como interessante subsídio para elaboração de políticas públicas das esferas federal, estaduais e municipais, muito especialmente no que se refere à mobilidade.

Segundo a análise do IBGE, mais da metade da população brasileira vive em cerca de 300 arranjos populacionais, que correspondem a agrupamentos de municípios, cuja população interage ativamente, em função de movimentos pendulares de seus habitantes para fins de trabalho ou estudo.

Mais de 106 milhões de pessoas (106,8) — ou seja, 55,9% da população brasileira — residiam, em 2010, em 294 arranjos populacionais, formados por 938 municípios. Os deslocamentos para acesso a locais de trabalho e estudo, dentro dos próprios arranjos, eram feitos por 7,4 milhões de indivíduos. Contando-se com as áreas localizadas em fronteiras com outros países, o número de pessoas que neles vivem alcança 107,7 milhões. As cinco maiores concentrações urbanas encontram-se em São Paulo, Rio de Janeiro, Belo Horizonte, Recife e Porto Alegre, nesta ordem.

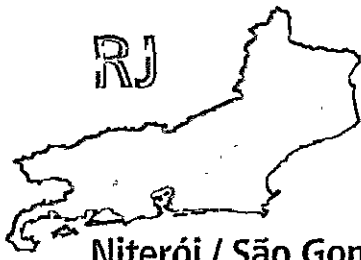
Sudeste tem mais arranjos

O Sudeste concentra 112 arranjos populacionais, onde vivem 72% da população da região (57,8 milhões). São Paulo e Rio de Janeiro apresentam os índices mais elevados, com os maiores fluxos entre os municípios de Guarulhos e São Paulo, e Osasco e São Paulo, no estado paulista, e no do Rio de Janeiro, entre Niterói e São Gonçalo, e Duque de Caxias e Rio de Janeiro. No estado de São Paulo, esses deslocamentos envolvem 1,752 milhão de pessoas, e, no Rio de Janeiro, chegam a 1,073 milhão. Uma curiosidade é que, apesar de separados por mais de 400 quilômetros, os municípios do Rio de Janeiro e São Paulo formam um eixo por onde se deslocavam, por ocasião do estudo, 13,4 mil indivíduos — 57,7% para fins de trabalho e 40,5% para fins de estudo.

O Sul ocupa a segunda posição, com 85 arranjos, e o Nordeste, a terceira, com 56. As regiões Centro-Oeste e Norte, com processos de urbanização menos intensos, têm, respectivamente, 24 e 17 arranjos. No Centro-Oeste, foi detectada tendência de formação de unidade urbana entre os arranjos de



49/1
 fig. 06



Niterói / São Gonçalo
Duque de Caxias / Rio de Janeiro

Maiores índices de deslocamentos entre municípios

Guarulhos / São Paulo
Osasco / São Paulo



Brasília e os de Goiânia, incluindo o município de Anápolis, entre o Distrito Federal e a capital goiana.

Concentrações urbanas

Além de se fixar em torno das capitais e demais grandes centros, verifica-se a existência de outros eixos onde os habitantes tendem a formar concentrações urbanas. No Nordeste, por exemplo, essas se formam principalmente nas proximidades do litoral. No interior, surgem ao redor de centros regionais tradicionais, como é o caso dos municípios de Petrolina (PE), Juazeiro (BA), Juazeiro do Norte (CE), Campina Grande (PB) e Caruaru (PE).

Eixos produtivos, ligados por grandes rodovias também favorecem a formação desses arranjos populacionais, como acontece com a Via Dutra (São José dos Campos/SP e Taubaté/SP) e outras importantes estradas do país.

Concentração demográfica

São considerados de baixa concentração demográfica os arranjos de até 100 mil habitantes. Correspondem à maioria, representando 63% do total, e compreendem, incluindo os fronteiriços, 8,4 milhões de pessoas no Brasil e nos municípios do exterior. Municípios isolados e arranjos acima de 100 mil e até o máximo de 750 mil habitantes constituem as concentrações tidas como médias e agrupam 18,6% da população.

O grande fator indutor desses agrupamentos é a urbanização, principalmente do núcleo. O estudo detectou 77 municípios isolados e 81 arranjos populacionais, um deles já formando uma primeira integração entre arranjos - Presidente Prudente/ São Paulo. Dentre esses 81 arranjos, 30 tinham, em sua composição, pelo menos um município desmembrado

após a Constituição de 1988, e 11 só foram possíveis por causa desses desmembramentos (apenas dois municípios e no mínimo um desmembrado).

Sob a ótica do transporte

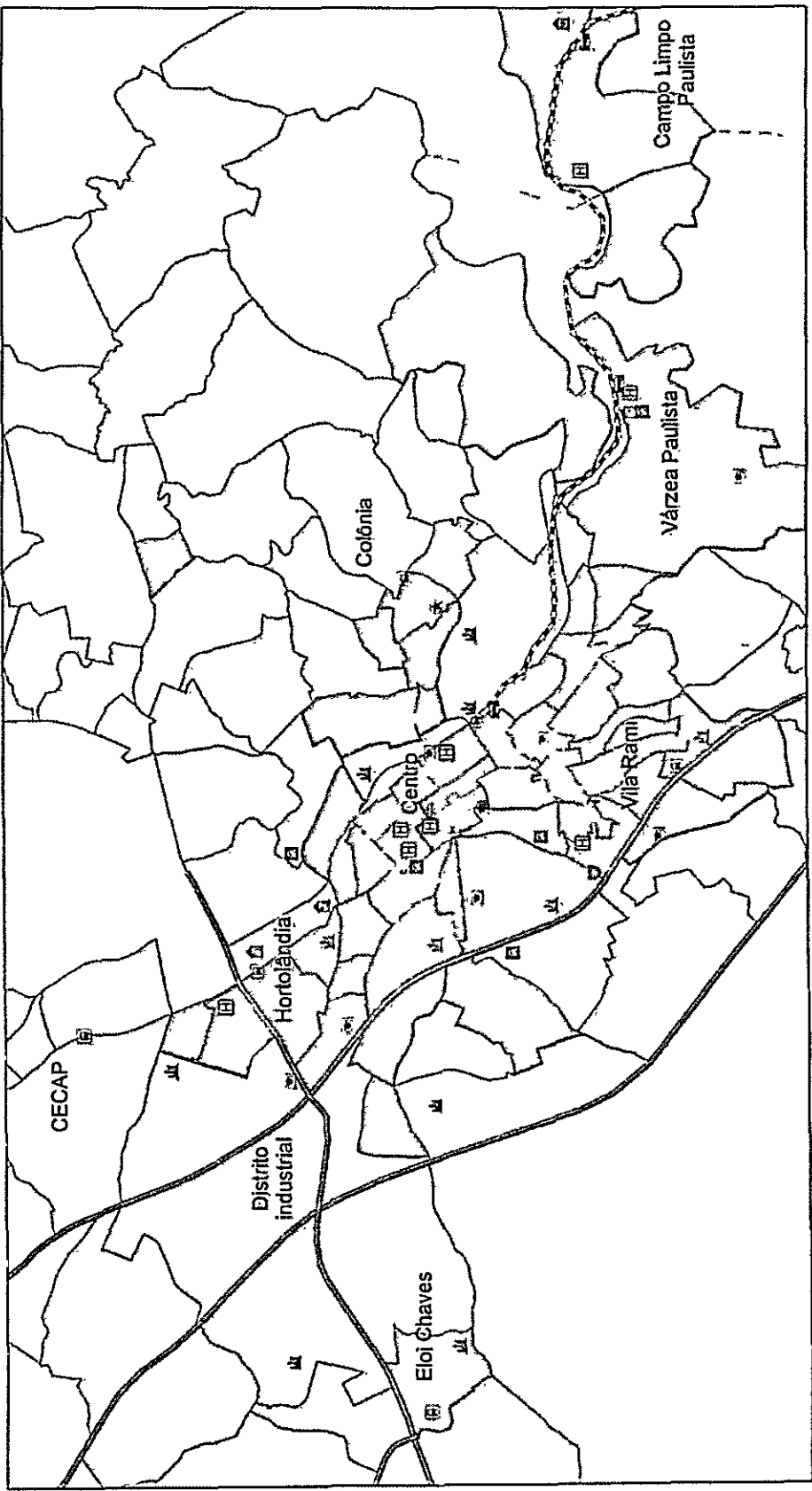
As grandes concentrações são aquelas que ultrapassam os 750 mil habitantes, em arranjos ou em municípios isolados. A fim de se comparar itens semelhantes, o estudo dividiu-as em três faixas: acima de 750 mil e até 1 milhão de habitantes; acima de 1 milhão e até 2,5 milhões; e acima de 2,5 milhões.

O Rio de Janeiro tem 85,7% de seus 21 municípios formando uma única mancha urbanizada, reunindo 18 municípios. O arranjo populacional de São Paulo apresenta o maior número de municípios: 36.

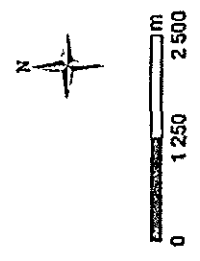
A importância de se analisar as questões de transporte público com um olhar mais abrangente fica evidente quando se observa esses fenômenos urbanos em seus detalhes, pois é preciso que os municípios busquem soluções conjuntas, uma vez que seus habitantes se deslocam devido a seus trabalhos, e estudos, acesso a serviços públicos e lazer, dentro de áreas conurbadas e que se espalham entre dois ou mais municípios, unindo estados e até países, como vemos no Sul do país.

Deslocamentos para trabalho e estudo

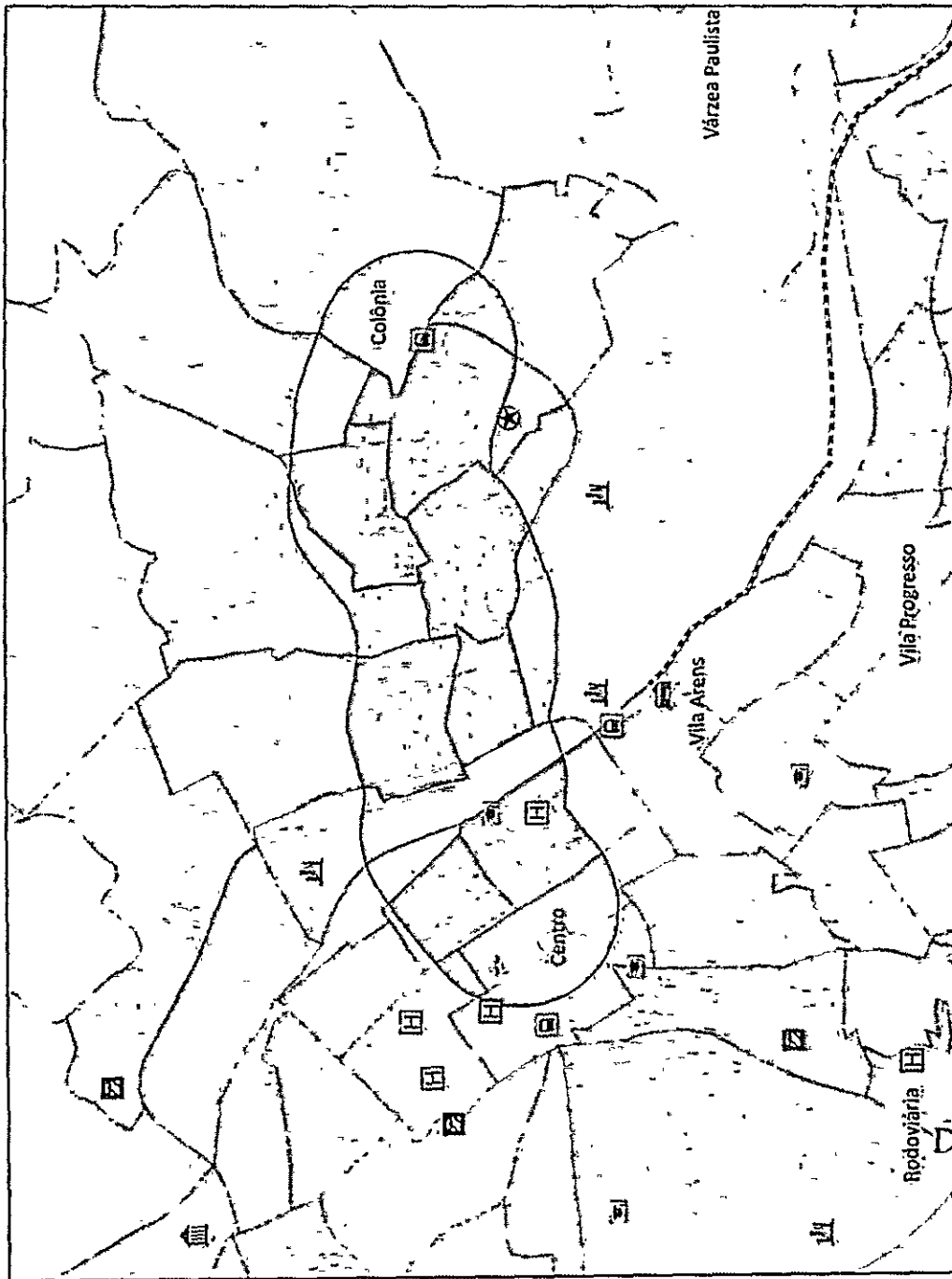
São Paulo		1.752.655
Rio de Janeiro		1.073.831
Belo Horizonte		565.066
Porto Alegre		460.354
Recife		429.044
Curitiba		340.358
Brasília		199.491
Fortaleza		133.438
Salvador		128.422



- Infraestrutura**
- Rodovias
 - Estação do trem CPTM
 - Terminal SITU
 - Terminal rodoviário
 - Profisium
 - Hospital
 - Polícia de Justiça
 - Estádio
 - Universidade
 - Shopping
- Equipamentos**
- Projeto Cidade administrativa
 - Projeto Imobiliário
 - Projeto Shopping
- Projetos**
- Projeto Cidade administrativa
 - Projeto Imobiliário
 - Projeto Shopping
- População e empregos / km²**
- < 1000
 - 1000 < 5000
 - 5000 < 10 000
 - 10 000 < 25 000
 - > 25 000



Eixo « Colônia »



RELATÓRIO DE GESTÃO FISCAL

(Artigos 54 e 55 da LC 101/00)

MUNICÍPIO DE JUNDIAÍ
PODER EXECUTIVO MUNICIPAL
1º QUADRIMESTRE DE 2015

Valores expressos em R\$

	EXERCÍCIO ANTERIOR		1º QUADRIMESTRE	
	RS	%	RS	%
Receita Corrente Líquida	1.400.418.113,37		1.427.460.532,35	
Despesas Totais com Pessoal	614.363.331,49	43,87	625.368.644,55	43,81
Limite Prudencial 95% (par.ún.art.22 LRF)				
Limite Legal (art. 20 LRF)	756.225.781,22	54,00	770.828.687,47	54,00
Excesso a Regularizar	0,00	0,00	0,00	
Despesa Líq. Inativos e Pensionistas				
Total da Despesa Líquida	51.857.012,75	3,70	58.028.500,44	4,07
Limite Legal (§1º,art.2ºLei Federal 9.717/98)	168.050.173,60	12,00	171.295.263,88	12,00
Excesso a Regularizar				
Dívida Consolidada Líquida				
Saldo	0,00	0,00	0,00	0,00
Limite Legal (arts.3º e 4º Res.nº 40 Senado)	1.680.501.736,04	120,00	1.712.952.638,82	120,00
Excesso a Regularizar	0,00	0,00	0,00	0,00
Concessões de Garantias				
Montante	0,00	0,00	0,00	0,00
Limite Legal (art. 9º Res.nº 43 Senado)	308.091.984,94	22,00	314.041.317,12	22,00
Excesso a Regularizar	0,00	0,00	0,00	0,00
Operações de Crédito (exceto ARO)				
Realizadas no período	131.394,33	0,01	0,00	
Limite legal (inc. I, art. 7º Res.nº 43 Senado)	224.066.898,14	16,00	228.393.685,18	16,00
Excesso a regularizar	0,00	0,00		
Antecipação de Receitas Orçamentárias (ARO)				
Saldo devedor	0,00	0,00	0,00	0,00
Limite legal (art. 10 Res.nº 43 Senado)	98.029.267,94	7,00	99.922.237,26	7,00
Excesso a regularizar	0,00	0,00	0,00	0,00

II - INDICAÇÃO DAS MEDIDAS ADOTADAS OU A ADOTAR (caso ultrapasse os limites acima):

Jundiaí, 22/05/2015

Pedro Bigardi
Prefeito Municipal

Márcio César Santiago
Diretor do Depto de Contabilidade Municipal
CRC ISP 188.064/O-0

Minoru Endo
Responsável pelo Controle Interno



Prefeitura de Jundiá
Cuidar da cidade é cuidar das pessoas

**Secretaria
de Finanças**

ANEXO 16

DÍVIDA CONSOLIDADA - 2014 - SALDO EM 31/12/2014

OPERAÇÕES DE CRÉDITOS E OUTRAS DÍVIDAS	AUTORIZAÇÃO		VALOR EMISSÃO CONTRATO	SALDO ANTERIOR DEZ/13	MOVIMENTAÇÃO			SALDO P/ EXERCÍCIO SEGUINTE		
	EMISSÃO	QTDE PARCELAS			LIBERAÇÃO/INCORPORAÇÃO	CON.MONETÁRIA	JUROS/MULTA	AMORTIZAÇÃO	QUANTIDADE	VALOR
BANCO DO BRASIL S.A.										
STN/REFINANCIAMENTO	30.11.99	360 prest. Mens.	68.768.595,51	191.499.927,43	-	7.768.519,89	17.447.308,37	23.268.541,64	179	193.447.214,05
VIA SP	22.08.12	54 prest. Mens.	3.000.000,00	2.752.204,11	-	5.579,79	-	697.160,54	37	2.189.011,84
CAIXA ECONÔMICA FEDERAL										
SANEAMENTO PARA TODOS	26.06.07	180 prest. Mens.	43.282.256,00	34.001.788,37	151.300,94	264.966,50	-	2.488.789,57	111	31.929.266,24
BNDES										
PMAT 2	07.08.07	72 prest. Mens.	6.003.000,00	2.477.500,17	-	0,01	-	1.486.500,12	8	991.000,06
OUTRAS DÍVIDAS										
IPREJUN EMPRÉSTIMO	nov/96	360 prest. Mens.	11.741.650,00	77.087.017,99	-	4.817.735,52	-	2.760.009,78	192	79.144.743,73
IPREJUN DÍVIDA	nov/96	360 prest. Mens.	6.917.991,33	35.969.997,64	-	2.248.030,08	-	1.287.863,35	192	36.930.164,37
PRECATÓRIOS				819.937,69	-	175.831,85	-	995.769,54		
TOTAL				344.608.373,40	145.721,15	15.414.631,91	17.447.308,37	32.984.634,54		344.631.400,29

Denise F. Cazzolatto Cardoso
Assessoria Técnica

Celso Luiz Colletti
Diretor Depto. Adm. Financeira

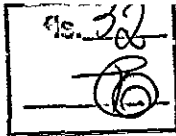
fls. 30
130

BRT - CAIXA ECONÔMICA FEDERAL

VALOR TOTAL	106.630.000,00	
JUROS 6%aa	ENCARGOS TOTAIS	0,50%
Nº DE PRESTAÇÕES	240,00	0,208
TAXA DE ADMINISTRAÇÃO 1,8%aa	0,15%	
TAXA DE RISCO 0,7%aa	0,06%	

MÊS	N.PREST.	LIBERAÇÃO	SALDO INICIAL	PRINCIPAL	JUROS	PRESTAÇÃO	SALDO FINAL
jul/14	carência	-	-	-	-	-	-
ago/14	carência	-	-	-	-	-	-
set/14	carência	-	-	-	-	-	-
out/14	carência	-	-	-	-	-	-
nov/14	carência	-	-	-	-	-	-
dez/14	carência	-	-	-	-	-	-
jan/15	carência	5.923.888,89	5.923.888,89	-	29.619,44	-	5.923.888,89
fev/15	carência	5.923.888,89	11.847.777,78	-	59.238,89	-	11.847.777,78
mar/15	carência	5.923.888,89	17.771.666,67	-	88.858,33	-	17.771.666,67
abr/15	carência	5.923.888,89	23.695.555,56	-	118.477,78	-	23.695.555,56
mai/15	carência	5.923.888,89	29.619.444,45	-	148.097,22	-	29.619.444,45
jun/15	carência	5.923.888,89	35.543.333,34	-	177.716,67	-	35.543.333,34
jul/15	carência	5.923.888,89	41.467.222,23	-	207.336,11	-	41.467.222,23
ago/15	carência	5.923.888,89	47.391.111,12	-	236.955,56	-	47.391.111,12
set/15	carência	5.923.888,89	53.315.000,01	-	266.575,00	-	53.315.000,01
out/15	carência	5.923.888,89	59.238.888,90	-	296.194,44	-	59.238.888,90
nov/15	carência	5.923.888,89	65.162.777,79	-	325.813,89	-	65.162.777,79
dez/15	carência	5.923.888,89	71.086.666,68	-	355.433,33	-	71.086.666,68
jan/16	carência	5.923.888,89	77.010.555,57	-	385.052,78	-	77.010.555,57
fev/16	carência	5.923.888,89	82.934.444,46	-	414.672,22	-	82.934.444,46
mar/16	carência	5.923.888,89	88.858.333,35	-	444.291,67	-	88.858.333,35
abr/16	carência	5.923.888,89	94.782.222,24	-	473.911,11	-	94.782.222,24
mai/16	carência	5.923.888,89	100.706.111,13	-	503.530,56	-	100.706.111,13
jun/16	carência	5.923.888,88	106.630.000,00	-	533.150,00	-	106.630.000,00
jul/16	carência	-	106.630.000,00	-	533.150,00	-	106.630.000,00
ago/16	carência	-	106.630.000,00	-	533.150,00	-	106.630.000,00
set/16	carência	-	106.630.000,00	-	533.150,00	-	106.630.000,00
out/16	carência	-	106.630.000,00	-	533.150,00	-	106.630.000,00
nov/16	carência	-	106.630.000,00	-	533.150,00	-	106.630.000,00
dez/16	carência	-	106.630.000,00	-	533.150,00	-	106.630.000,00
jan/17	1	-	106.630.000,00	230.780,44	533.150,00	763.930,44	106.399.219,56
fev/17	2	-	106.399.219,56	231.934,34	531.996,10	763.930,44	106.167.285,22
mar/17	3	-	106.167.285,22	233.094,01	530.836,43	763.930,44	105.934.191,21
abr/17	4	-	105.934.191,21	234.259,48	529.670,96	763.930,44	105.699.931,73
mai/17	5	-	105.699.931,73	235.430,78	528.499,66	763.930,44	105.464.500,95
jun/17	6	-	105.464.500,95	236.607,93	527.322,50	763.930,44	105.227.893,02
jul/17	7	-	105.227.893,02	237.790,97	526.139,47	763.930,44	104.990.102,04
ago/17	8	-	104.990.102,04	238.979,93	524.950,51	763.930,44	104.751.122,12
set/17	9	-	104.751.122,12	240.174,83	523.755,61	763.930,44	104.510.947,29
out/17	10	-	104.510.947,29	241.375,70	522.554,74	763.930,44	104.269.571,59
nov/17	11	-	104.269.571,59	242.582,58	521.347,86	763.930,44	104.026.989,01
dez/17	12	-	104.026.989,01	243.795,49	520.134,95	763.930,44	103.783.193,52
jan/18	13	-	103.783.193,52	245.014,47	518.915,97	763.930,44	103.538.179,05
fev/18	14	-	103.538.179,05	246.239,54	517.690,90	763.930,44	103.291.939,50

32

95.32


mar/18	15	103.291.939,50	247.470,74	516.459,70	763.930,44	103.044.468,76
abr/18	16	103.044.468,76	248.708,09	515.222,34	763.930,44	102.795.760,67
mai/18	17	102.795.760,67	249.951,63	513.978,80	763.930,44	102.545.809,04
jun/18	18	102.545.809,04	251.201,39	512.729,05	763.930,44	102.294.607,64
jul/18	19	102.294.607,64	252.457,40	511.473,04	763.930,44	102.042.150,24
ago/18	20	102.042.150,24	253.719,69	510.210,75	763.930,44	101.788.430,56
set/18	21	101.788.430,56	254.988,28	508.942,15	763.930,44	101.533.442,27
out/18	22	101.533.442,27	256.263,23	507.667,21	763.930,44	101.277.179,05
nov/18	23	101.277.179,05	257.544,54	506.385,90	763.930,44	101.019.634,50
dez/18	24	101.019.634,50	258.832,27	505.098,17	763.930,44	100.760.802,24
jan/19	25	100.760.802,24	260.126,43	503.804,01	763.930,44	100.500.675,81
fev/19	26	100.500.675,81	261.427,06	502.503,38	763.930,44	100.239.248,75
mar/19	27	100.239.248,75	262.734,19	501.196,24	763.930,44	99.976.514,56
abr/19	28	99.976.514,56	264.047,86	499.882,57	763.930,44	99.712.466,70
mai/19	29	99.712.466,70	265.368,10	498.562,33	763.930,44	99.447.098,59
jun/19	30	99.447.098,59	266.694,94	497.235,49	763.930,44	99.180.403,65
jul/19	31	99.180.403,65	268.028,42	495.902,02	763.930,44	98.912.375,23
ago/19	32	98.912.375,23	269.368,56	494.561,88	763.930,44	98.643.006,67
set/19	33	98.643.006,67	270.715,40	493.215,03	763.930,44	98.372.291,26
out/19	34	98.372.291,26	272.068,98	491.861,46	763.930,44	98.100.222,28
nov/19	35	98.100.222,28	273.429,33	490.501,11	763.930,44	97.826.792,95
dez/19	36	97.826.792,95	274.796,47	489.133,96	763.930,44	97.551.996,48
jan/20	37	97.551.996,48	276.170,46	487.759,98	763.930,44	97.275.826,03
fev/20	38	97.275.826,03	277.551,31	486.379,13	763.930,44	96.998.274,72
mar/20	39	96.998.274,72	278.939,06	484.991,37	763.930,44	96.719.335,65
abr/20	40	96.719.335,65	280.333,76	483.596,68	763.930,44	96.439.001,89
mai/20	41	96.439.001,89	281.735,43	482.195,01	763.930,44	96.157.266,47
jun/20	42	96.157.266,47	283.144,11	480.786,33	763.930,44	95.874.122,36
jul/20	43	95.874.122,36	284.559,83	479.370,61	763.930,44	95.589.562,54
ago/20	44	95.589.562,54	285.982,62	477.947,81	763.930,44	95.303.579,91
set/20	45	95.303.579,91	287.412,54	476.517,90	763.930,44	95.016.167,37
out/20	46	95.016.167,37	288.849,60	475.080,84	763.930,44	94.727.317,77
nov/20	47	94.727.317,77	290.293,85	473.636,59	763.930,44	94.437.023,92
dez/20	48	94.437.023,92	291.745,32	472.185,12	763.930,44	94.145.278,60
jan/21	49	94.145.278,60	293.204,04	470.726,39	763.930,44	93.852.074,56
fev/21	50	93.852.074,56	294.670,06	469.260,37	763.930,44	93.557.404,49
mar/21	51	93.557.404,49	296.143,42	467.787,02	763.930,44	93.261.261,08
abr/21	52	93.261.261,08	297.624,13	466.306,31	763.930,44	92.963.636,95
mai/21	53	92.963.636,95	299.112,25	464.818,18	763.930,44	92.664.524,69
jun/21	54	92.664.524,69	300.607,81	463.322,62	763.930,44	92.363.916,88
jul/21	55	92.363.916,88	302.110,85	461.819,58	763.930,44	92.061.806,03
ago/21	56	92.061.806,03	303.621,41	460.309,03	763.930,44	91.758.184,62
set/21	57	91.758.184,62	305.139,51	458.790,92	763.930,44	91.453.045,10
out/21	58	91.453.045,10	306.665,21	457.265,23	763.930,44	91.146.379,89
nov/21	59	91.146.379,89	308.198,54	455.731,90	763.930,44	90.838.181,35
dez/21	60	90.838.181,35	309.739,53	454.190,91	763.930,44	90.528.441,82
jan/22	61	90.528.441,82	311.288,23	452.642,21	763.930,44	90.217.153,60
fev/22	62	90.217.153,60	312.844,67	451.085,77	763.930,44	89.904.308,93
mar/22	63	89.904.308,93	314.408,89	449.521,54	763.930,44	89.589.900,03
abr/22	64	89.589.900,03	315.980,94	447.949,50	763.930,44	89.273.919,09
mai/22	65	89.273.919,09	317.560,84	446.369,60	763.930,44	88.956.358,25
jun/22	66	88.956.358,25	319.148,65	444.781,79	763.930,44	88.637.209,61
jul/22	67	88.637.209,61	320.744,39	443.186,05	763.930,44	88.316.465,22
ago/22	68	88.316.465,22	322.348,11	441.582,33	763.930,44	87.994.117,11
set/22	69	87.994.117,11	323.959,85	439.970,59	763.930,44	87.670.157,25
out/22	70	87.670.157,25	325.579,65	438.350,79	763.930,44	87.344.577,60
nov/22	71	87.344.577,60	327.207,55	436.722,89	763.930,44	87.017.370,05
dez/22	72	87.017.370,05	328.843,59	435.086,85	763.930,44	86.688.526,46
jan/23	73	86.688.526,46	330.487,81	433.442,63	763.930,44	86.358.038,66
fev/23	74	86.358.038,66	332.140,24	431.790,19	763.930,44	86.025.898,41
mar/23	75	86.025.898,41	333.800,95	430.129,49	763.930,44	85.692.097,47

Handwritten mark or signature

abr/23	76	85.692.097,47	335.469,95	428.460,49	763.930,44	85.356.627,52
mai/23	77	85.356.627,52	337.147,30	426.783,14	763.930,44	85.019.480,22
jun/23	78	85.019.480,22	338.833,04	425.097,40	763.930,44	84.680.647,18
jul/23	79	84.680.647,18	340.527,20	423.403,24	763.930,44	84.340.119,98
ago/23	80	84.340.119,98	342.229,84	421.700,60	763.930,44	83.997.890,14
set/23	81	83.997.890,14	343.940,99	419.989,45	763.930,44	83.653.949,16
out/23	82	83.653.949,16	345.660,69	418.269,75	763.930,44	83.308.288,46
nov/23	83	83.308.288,46	347.389,00	416.541,44	763.930,44	82.960.899,47
dez/23	84	82.960.899,47	349.125,94	414.804,50	763.930,44	82.611.773,53
jan/24	85	82.611.773,53	350.871,57	413.058,87	763.930,44	82.260.901,96
fev/24	86	82.260.901,96	352.625,93	411.304,51	763.930,44	81.908.276,03
mar/24	87	81.908.276,03	354.389,06	409.541,38	763.930,44	81.553.886,97
abr/24	88	81.553.886,97	356.161,00	407.769,43	763.930,44	81.197.725,97
mai/24	89	81.197.725,97	357.941,81	405.988,63	763.930,44	80.839.784,16
jun/24	90	80.839.784,16	359.731,52	404.198,92	763.930,44	80.480.052,65
jul/24	91	80.480.052,65	361.530,17	402.400,26	763.930,44	80.118.522,47
ago/24	92	80.118.522,47	363.337,83	400.592,61	763.930,44	79.755.184,65
set/24	93	79.755.184,65	365.154,51	398.775,92	763.930,44	79.390.030,13
out/24	94	79.390.030,13	366.980,29	396.950,15	763.930,44	79.023.049,84
nov/24	95	79.023.049,84	368.815,19	395.115,25	763.930,44	78.654.234,66
de	96	78.654.234,66	370.659,26	393.271,17	763.930,44	78.283.575,39
mai	97	78.283.575,39	372.512,56	391.417,88	763.930,44	77.911.062,83
fev/25	98	77.911.062,83	374.375,12	389.555,31	763.930,44	77.536.687,71
mar/25	99	77.536.687,71	376.247,00	387.683,44	763.930,44	77.160.440,71
abr/25	100	77.160.440,71	378.128,23	385.802,20	763.930,44	76.782.312,47
mai/25	101	76.782.312,47	380.018,88	383.911,56	763.930,44	76.402.293,60
jun/25	102	76.402.293,60	381.918,97	382.011,47	763.930,44	76.020.374,63
jul/25	103	76.020.374,63	383.828,56	380.101,87	763.930,44	75.636.546,06
ago/25	104	75.636.546,06	385.747,71	378.182,73	763.930,44	75.250.798,36
set/25	105	75.250.798,36	387.676,45	376.253,99	763.930,44	74.863.121,91
out/25	106	74.863.121,91	389.614,83	374.315,61	763.930,44	74.473.507,08
nov/25	107	74.473.507,08	391.562,90	372.367,54	763.930,44	74.081.944,18
dez/25	108	74.081.944,18	393.520,72	370.409,72	763.930,44	73.688.423,46
jan/26	109	73.688.423,46	395.488,32	368.442,12	763.930,44	73.292.935,14
fev/26	110	73.292.935,14	397.465,76	366.464,68	763.930,44	72.895.469,38
mar/26	111	72.895.469,38	399.453,09	364.477,35	763.930,44	72.496.016,29
abr/26	112	72.496.016,29	401.450,36	362.480,08	763.930,44	72.094.565,94
mai/26	113	72.094.565,94	403.457,61	360.472,83	763.930,44	71.691.108,33
jun/26	114	71.691.108,33	405.474,90	358.455,54	763.930,44	71.285.633,43
ju	115	71.285.633,43	407.502,27	356.428,17	763.930,44	70.878.131,16
a	116	70.878.131,16	409.539,78	354.390,66	763.930,44	70.468.591,38
set/26	117	70.468.591,38	411.587,48	352.342,96	763.930,44	70.057.003,90
out/26	118	70.057.003,90	413.645,42	350.285,02	763.930,44	69.643.358,48
nov/26	119	69.643.358,48	415.713,65	348.216,79	763.930,44	69.227.644,83
dez/26	120	69.227.644,83	417.792,21	346.138,22	763.930,44	68.809.852,62
jan/27	121	68.809.852,62	419.881,17	344.049,26	763.930,44	68.389.971,45
fev/27	122	68.389.971,45	421.980,58	341.949,86	763.930,44	67.967.990,87
mar/27	123	67.967.990,87	424.090,48	339.839,95	763.930,44	67.543.900,38
abr/27	124	67.543.900,38	426.210,94	337.719,50	763.930,44	67.117.689,45
mai/27	125	67.117.689,45	428.341,99	335.588,45	763.930,44	66.689.347,46
jun/27	126	66.689.347,46	430.483,70	333.446,74	763.930,44	66.258.863,76
jul/27	127	66.258.863,76	432.636,12	331.294,32	763.930,44	65.826.227,64
ago/27	128	65.826.227,64	434.799,30	329.131,14	763.930,44	65.391.428,34
set/27	129	65.391.428,34	436.973,30	326.957,14	763.930,44	64.954.455,04
out/27	130	64.954.455,04	439.158,16	324.772,28	763.930,44	64.515.296,88
nov/27	131	64.515.296,88	441.353,95	322.576,48	763.930,44	64.073.942,93
dez/27	132	64.073.942,93	443.560,72	320.369,71	763.930,44	63.630.382,20
jan/28	133	63.630.382,20	445.778,53	318.151,91	763.930,44	63.184.603,68
fev/28	134	63.184.603,68	448.007,42	315.923,02	763.930,44	62.736.596,26
mar/28	135	62.736.596,26	450.247,46	313.682,98	763.930,44	62.286.348,80
abr/28	136	62.286.348,80	452.498,69	311.431,74	763.930,44	61.833.850,11

or

mai/28	137	61.833.850,11	454.761,19	309.169,25	763.930,44	61.379.088,92
jun/28	138	61.379.088,92	457.034,99	306.895,44	763.930,44	60.922.053,93
jul/28	139	60.922.053,93	459.320,17	304.610,27	763.930,44	60.462.733,76
ago/28	140	60.462.733,76	461.616,77	302.313,67	763.930,44	60.001.116,99
set/28	141	60.001.116,99	463.924,85	300.005,58	763.930,44	59.537.192,14
out/28	142	59.537.192,14	466.244,48	297.685,96	763.930,44	59.070.947,66
nov/28	143	59.070.947,66	468.575,70	295.354,74	763.930,44	58.602.371,96
dez/28	144	58.602.371,96	470.918,58	293.011,86	763.930,44	58.131.453,38
jan/29	145	58.131.453,38	473.273,17	290.657,27	763.930,44	57.658.180,21
fev/29	146	57.658.180,21	475.639,54	288.290,90	763.930,44	57.182.540,68
mar/29	147	57.182.540,68	478.017,73	285.912,70	763.930,44	56.704.522,94
abr/29	148	56.704.522,94	480.407,82	283.522,61	763.930,44	56.224.115,12
mai/29	149	56.224.115,12	482.809,86	281.120,58	763.930,44	55.741.305,26
jun/29	150	55.741.305,26	485.223,91	278.706,53	763.930,44	55.256.081,35
jul/29	151	55.256.081,35	487.650,03	276.280,41	763.930,44	54.768.431,31
ago/29	152	54.768.431,31	490.088,28	273.842,16	763.930,44	54.278.343,03
set/29	153	54.278.343,03	492.538,72	271.391,72	763.930,44	53.785.804,31
out/29	154	53.785.804,31	495.001,42	268.929,02	763.930,44	53.290.802,90
nov/29	155	53.290.802,90	497.476,42	266.454,01	763.930,44	52.793.326,47
dez/29	156	52.793.326,47	499.963,81	263.966,63	763.930,44	52.293.362,67
jan/30	157	52.293.362,67	502.463,62	261.466,81	763.930,44	51.790.899,04
fev/30	158	51.790.899,04	504.975,94	258.954,50	763.930,44	51.285.923,10
mar/30	159	51.285.923,10	507.500,82	256.429,62	763.930,44	50.778.422,28
abr/30	160	50.778.422,28	510.038,33	253.892,11	763.930,44	50.268.383,95
mai/30	161	50.268.383,95	512.588,52	251.341,92	763.930,44	49.755.795,43
jun/30	162	49.755.795,43	515.151,46	248.778,98	763.930,44	49.240.643,97
jul/30	163	49.240.643,97	517.727,22	246.203,22	763.930,44	48.722.916,76
ago/30	164	48.722.916,76	520.315,85	243.614,58	763.930,44	48.202.600,90
set/30	165	48.202.600,90	522.917,43	241.013,00	763.930,44	47.679.683,47
out/30	166	47.679.683,47	525.532,02	238.398,42	763.930,44	47.154.151,45
nov/30	167	47.154.151,45	528.159,68	235.770,76	763.930,44	46.625.991,77
dez/30	168	46.625.991,77	530.800,48	233.129,96	763.930,44	46.095.191,29
jan/31	169	46.095.191,29	533.454,48	230.475,96	763.930,44	45.561.736,81
fev/31	170	45.561.736,81	536.121,75	227.808,68	763.930,44	45.025.615,05
mar/31	171	45.025.615,05	538.802,36	225.128,08	763.930,44	44.486.812,69
abr/31	172	44.486.812,69	541.496,37	222.434,06	763.930,44	43.945.316,32
mai/31	173	43.945.316,32	544.203,86	219.726,58	763.930,44	43.401.112,46
jun/31	174	43.401.112,46	546.924,88	217.005,56	763.930,44	42.854.187,59
jul/31	175	42.854.187,59	549.659,50	214.270,94	763.930,44	42.304.528,09
ago/31	176	42.304.528,09	552.407,80	211.522,64	763.930,44	41.752.120,29
set/31	177	41.752.120,29	555.169,84	208.760,60	763.930,44	41.196.950,45
out/31	178	41.196.950,45	557.945,69	205.984,75	763.930,44	40.639.004,77
nov/31	179	40.639.004,77	560.735,41	203.195,02	763.930,44	40.078.269,35
dez/31	180	40.078.269,35	563.539,09	200.391,35	763.930,44	39.514.730,26
jan/32	181	39.514.730,26	566.356,79	197.573,65	763.930,44	38.948.373,48
fev/32	182	38.948.373,48	569.188,57	194.741,87	763.930,44	38.379.184,91
mar/32	183	38.379.184,91	572.034,51	191.895,92	763.930,44	37.807.150,39
abr/32	184	37.807.150,39	574.894,69	189.035,75	763.930,44	37.232.255,71
mai/32	185	37.232.255,71	577.769,16	186.161,28	763.930,44	36.654.486,55
jun/32	186	36.654.486,55	580.658,00	183.272,43	763.930,44	36.073.828,54
jul/32	187	36.073.828,54	583.561,29	180.369,14	763.930,44	35.490.267,25
ago/32	188	35.490.267,25	586.479,10	177.451,34	763.930,44	34.903.788,15
set/32	189	34.903.788,15	589.411,50	174.518,94	763.930,44	34.314.376,65
out/32	190	34.314.376,65	592.358,55	171.571,88	763.930,44	33.722.018,10
nov/32	191	33.722.018,10	595.320,35	168.610,09	763.930,44	33.126.697,75
dez/32	192	33.126.697,75	598.296,95	165.633,49	763.930,44	32.528.400,80
jan/33	193	32.528.400,80	601.288,43	162.642,00	763.930,44	31.927.112,37
fev/33	194	31.927.112,37	604.294,88	159.635,56	763.930,44	31.322.817,49
mar/33	195	31.322.817,49	607.316,35	156.614,09	763.930,44	30.715.501,14
abr/33	196	30.715.501,14	610.352,93	153.577,51	763.930,44	30.105.148,21
mai/33	197	30.105.148,21	613.404,70	150.525,74	763.930,44	29.491.743,51



jun/33	198	29.491.743,51	616.471,72	147.458,72	763.930,44	28.875.271,79
jul/33	199	28.875.271,79	619.554,08	144.376,36	763.930,44	28.255.717,71
ago/33	200	28.255.717,71	622.651,85	141.278,59	763.930,44	27.633.065,86
set/33	201	27.633.065,86	625.765,11	138.165,33	763.930,44	27.007.300,75
out/33	202	27.007.300,75	628.893,93	135.036,50	763.930,44	26.378.406,82
nov/33	203	26.378.406,82	632.038,40	131.892,03	763.930,44	25.746.368,42
dez/33	204	25.746.368,42	635.198,60	128.731,84	763.930,44	25.111.169,82
jan/34	205	25.111.169,82	638.374,59	125.555,85	763.930,44	24.472.795,23
fev/34	206	24.472.795,23	641.566,46	122.363,98	763.930,44	23.831.228,77
mar/34	207	23.831.228,77	644.774,29	119.156,14	763.930,44	23.186.454,48
abr/34	208	23.186.454,48	647.998,17	115.932,27	763.930,44	22.538.456,31
mai/34	209	22.538.456,31	651.238,16	112.692,28	763.930,44	21.887.218,16
jun/34	210	21.887.218,16	654.494,35	109.436,09	763.930,44	21.232.723,81
jul/34	211	21.232.723,81	657.766,82	106.163,62	763.930,44	20.574.956,99
ago/34	212	20.574.956,99	661.055,65	102.874,78	763.930,44	19.913.901,34
set/34	213	19.913.901,34	664.360,93	99.569,51	763.930,44	19.249.540,41
out/34	214	19.249.540,41	667.682,74	96.247,70	763.930,44	18.581.857,67
nov/34	215	18.581.857,67	671.021,15	92.909,29	763.930,44	17.910.836,52
dez/34	216	17.910.836,52	674.376,26	89.554,18	763.930,44	17.236.460,27
jan/35	217	17.236.460,27	677.748,14	86.182,30	763.930,44	16.558.712,13
fev/35	218	16.558.712,13	681.136,88	82.793,56	763.930,44	15.877.575,25
mar/35	219	15.877.575,25	684.542,56	79.387,88	763.930,44	15.193.032,69
abr/35	220	15.193.032,69	687.965,27	75.965,16	763.930,44	14.505.067,42
mai/35	221	14.505.067,42	691.405,10	72.525,34	763.930,44	13.813.662,32
jun/35	222	13.813.662,32	694.862,13	69.068,31	763.930,44	13.118.800,19
jul/35	223	13.118.800,19	698.336,44	65.594,00	763.930,44	12.420.463,76
ago/35	224	12.420.463,76	701.828,12	62.102,32	763.930,44	11.718.635,64
set/35	225	11.718.635,64	705.337,26	58.593,18	763.930,44	11.013.298,38
out/35	226	11.013.298,38	708.863,95	55.066,49	763.930,44	10.304.434,43
nov/35	227	10.304.434,43	712.408,27	51.522,17	763.930,44	9.592.026,17
dez/35	228	9.592.026,17	715.970,31	47.960,13	763.930,44	8.876.055,86
jan/36	229	8.876.055,86	719.550,16	44.380,28	763.930,44	8.156.505,70
fev/36	230	8.156.505,70	723.147,91	40.782,53	763.930,44	7.433.357,79
mar/36	231	7.433.357,79	726.763,65	37.166,79	763.930,44	6.706.594,14
abr/36	232	6.706.594,14	730.397,47	33.532,97	763.930,44	5.976.196,68
mai/36	233	5.976.196,68	734.049,45	29.880,98	763.930,44	5.242.147,22
jun/36	234	5.242.147,22	737.719,70	26.210,74	763.930,44	4.504.427,52
jul/36	235	4.504.427,52	741.408,30	22.522,14	763.930,44	3.763.019,22
ago/36	236	3.763.019,22	745.115,34	18.815,10	763.930,44	3.017.903,88
set/36	237	3.017.903,88	748.840,92	15.089,52	763.930,44	2.269.062,96
out/36	238	2.269.062,96	752.585,12	11.345,31	763.930,44	1.516.477,84
nov/36	239	1.516.477,84	756.348,05	7.582,39	763.930,44	760.129,79
dez/36	240	760.129,79	760.129,79	3.800,65	763.930,44	(0,00)
TOTAL			106.630.000,00	84.977.130,04	183.343.305,04	

CELSONE COLLETTI
Diretor do Departamento de
Administração Financeira

SECRETARIA DE FINANÇAS

RELATÓRIO DE GESTÃO FISCAL
(Artigos 54 e 55 da LC 101/00)

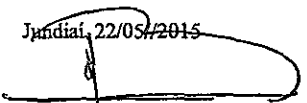
MUNICÍPIO DE JUNDIAÍ
PODER EXECUTIVO MUNICIPAL
1º QUADRIMESTRE DE 2015

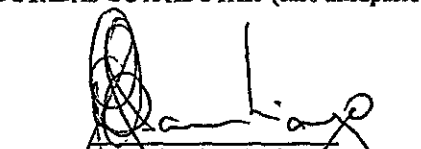
I - COMPARATIVOS:

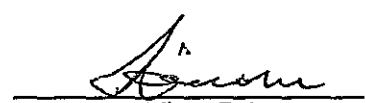
Valores expressos em R\$

	EXERCÍCIO ANTERIOR		1º QUADRIMESTRE	
	R\$	%	R\$	%
Receita Corrente Líquida	1.400.418.113,37		1.427.460.532,35	
Despesas Totais com Pessoal	614.363.331,49	43,87	625.368.644,55	43,81
Limite Prudencial 95% (par.ún.art.22 LRF)				
Limite Legal (art. 20 LRF)	756.225.781,22	54,00	770.828.687,47	54,00
Excesso a Regularizar	0,00	0,00	0,00	0,00
Despesa Liq. Inativos e Pensionistas				
Total da Despesa Líquida	51.857.012,75	3,70	58.028.500,44	4,07
Limite Legal (§1º,art.2ºLei Federal 9.717/98)	168.050.173,60	12,00	171.295.263,88	12,00
Excesso a Regularizar				
Dívida Consolidada Líquida				
Saldo	0,00	0,00	0,00	0,00
Limite Legal (arts.3º e 4º Res.nº 40 Senado)	1.680.501.736,04	120,00	1.712.952.638,82	120,00
Excesso a Regularizar	0,00	0,00	0,00	0,00
Concessões de Garantias				
Montante	0,00	0,00	0,00	0,00
Limite Legal (art. 9º Res.nº 43 Senado)	308.091.984,94	22,00	314.041.317,12	22,00
Excesso a Regularizar	0,00	0,00	0,00	0,00
Operações de Crédito (exceto ARO)				
Realizadas no período	131.394,33	0,01	0,00	0,00
Limite legal (inc. I, art. 7º Res.nº 43 Senado)	224.066.898,14	16,00	228.393.685,18	16,00
Excesso a regularizar	0,00	0,00		
Antecipação de Receitas Orçamentárias (ARO)				
Saldo devedor	0,00	0,00	0,00	0,00
Limite legal (art. 10 Res.nº 43 Senado)	98.029.267,94	7,00	99.922.237,26	7,00
Excesso a regularizar	0,00	0,00	0,00	0,00

II - INDICAÇÃO DAS MEDIDAS ADOTADAS OU A ADOTAR (caso ultrapasse os limites acima):

Jundiá, 22/05/2015

Pedro Bigardi
Prefeito Municipal


Márcio César Santiago
Diretor do Depto. de Contabilidade Municipal
CRC ISP 188.064/O-0


Minoru Endo
Responsável pelo Controle Interno



Prefeitura de Jundiá
Cuidar da cidade é cuidar das pessoas

Secretaria de Finanças

ANEXO 16

DÍVIDA CONSOLIDADA - 2014 - SALDO EM 31/12/2014

OPERAÇÕES DE CRÉDITOS E OUTRAS DÍVIDAS	AUTORIZAÇÃO		VALOR EMISSÃO	CONTRATO	SALDO ANTERIOR DEZ/13	MOVIMENTAÇÃO			SALDO P/ EXERCÍCIO SEGUINTE		
	EMISSÃO	QTD DE PARCELAS				LIBERAÇÃO/INCORPORAÇÃO	COR. MONETÁRIA	JURGS/MULTA	AMORTIZAÇÃO	QUANTIDADE	VALOR
BANCO DO BRASIL S.A.											
STN/REFINANCIAMENTO	30.11.99	360 prest. Mens.	68.768.595,51		191.499.927,43	-	7.768.519,89	17.447.308,37	23.268.541,64	179	193.447.214,05
VIA SP	22.08.12	54 prest. Mens.	3.000.000,00		2.752.204,11	5.579,79	139.548,06	-	697.160,54	37	2.189.011,84
CAIXA ECONÔMICA FEDERAL											
SANEAMENTO PARA TODOS	26.06.07	180 prest. Mens.	43.282.256,00		34.001.788,37	151.300,94	264.966,50	-	2.488.789,57	111	31.929.266,24
BNDES											
PMAT 2	07.08.07	72 prest. Mens.	6.003.000,00		2.477.500,17	-	0,01	-	1.486.500,12	8	991.000,06
OUTRAS DÍVIDAS											
IPREJUN EMPRÉSTIMO	nov/96	360 prest. Mens.	11.741.650,00		77.087.017,99	-	4.817.735,52	-	2.760.009,78	192	79.144.743,73
IPREJUN DÍVIDA	nov/96	360 prest. Mens.	6.917.991,33		35.969.997,64	-	2.248.030,08	-	1.287.863,35	192	36.930.164,37
PRECATÓRIOS					819.937,69	-	175.831,85	-	995.769,54		-
TOTAL					344.608.373,40	145.721,15	15.414.631,91	17.447.308,37	32.994.634,54		344.631.400,29

Denise
Denise F. Cazzolato Cardoso
Assessoria Técnica

Celso Luiz Colletti
Diretor Depto. Adm. Financeira

fis. 37
[Signature]



LEI N.º 8.054, DE 28 DE AGOSTO DE 2013

Autoriza contratação de financiamento com a Caixa Econômica Federal, para implantação do Sistema de Transporte Urbano – BRT (Bus Rapid Transit), do Programa de Aceleração do Crescimento - PAC 2 – Mobilidade Médias Cidades; dá providências correlatas; e revoga dispositivo da Lei 8.047/13.

O PREFEITO DO MUNICÍPIO DE JUNDIAÍ, Estado de São Paulo, de acordo com o que decretou a Câmara Municipal em Sessão Extraordinária realizada no dia 27 de agosto de 2013, **PROMULGA** a seguinte Lei:-

Art. 1º - Fica o Poder Executivo autorizado a contratar e garantir o financiamento junto à **CAIXA ECONÔMICA FEDERAL** até o valor de R\$ 106.630.000,00 (cento e seis milhões, seiscentos e trinta mil reais), destinados à implantação do Sistema de Transporte Urbano - BRT (*Bus Rapid Transit*), por intermédio do Programa de Aceleração do Crescimento - PAC 2 - Mobilidade Médias Cidades, observadas as disposições legais em vigor para a contratação de operações de crédito, as normas da Caixa Econômica Federal e as condições específicas.

Parágrafo único – Os recursos resultantes do financiamento autorizado neste artigo serão obrigatoriamente aplicados na execução de empreendimentos integrantes do Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana – Pró-Transporte.

Art. 2º - Para a garantia do principal, encargos e acessórios dos financiamentos ou operações de crédito pelo Município de Jundiaí para a execução de obras, serviços e aquisição de equipamentos, observada a finalidade indicada no artigo 1º e seu parágrafo único, fica o Poder Executivo autorizado a ceder ou vincular em garantia, em caráter irrevogável e irretratável, “pro solvendo”, as receitas a que se referem os artigos 158, inciso IV e 159, inciso I, alínea “b” da Constituição Federal, que correspondem à cota-parte do Imposto sobre Operações relativas à Circulação de Mercadorias e Sobre Produção de Serviços de Transportes Interestadual e Intermunicipal e de Comunicações – ICMS e do Fundo de Participação dos Municípios- FPM.

§ 1º - O disposto no “caput” deste artigo obedece aos ditames contidos no art. 158, inciso IV e 159 inciso I, alínea “b” da Constituição Federal e, na hipótese da extinção dos impostos ali mencionados, os fundos ou impostos que venham a substituí-los, bem como, na sua insuficiência, parte dos depósitos serão conferidos à **CAIXA ECONÔMICA FEDERAL** os poderes bastantes para que as garantias possam ser prontamente exeqüíveis no caso de inadimplemento.



§ 2º - Para a efetivação da cessão e ou da vinculação em garantia dos recursos previstos no "caput" deste artigo, fica o BANCO DO BRASIL S.A. autorizado a transferir os recursos cedidos e/ou vinculados à conta e ordem da CAIXA ECONÔMICA FEDERAL, nos montantes necessários à amortização da dívida, nos prazos contratualmente estipulados, em caso de cessão, ou no pagamento dos débitos vencidos e não pagos, em caso de vinculação.

§ 3º - Os poderes previstos neste artigo e nos parágrafos 1º e 2º só poderão ser exercidos pela CAIXA ECONÔMICA FEDERAL, na hipótese do Município de Jundiaí não ter efetuado, no vencimento, o pagamento das obrigações assumidas nos contratos de empréstimos, financiamentos ou operações de crédito celebrados com a Caixa Econômica Federal com base nesta Lei.

Art. 3º - Os recursos provenientes da operação de crédito objeto do financiamento serão consignados como receita no orçamento ou em créditos adicionais.

Art. 4º - O Poder Executivo consignará nos orçamentos anuais e plurianuais do MUNICÍPIO, durante os prazos que vierem a ser estabelecidos para empréstimos, financiamentos ou operações de crédito por ele contraídos, dotações suficientes à amortização do principal, encargos e acessórios resultantes, inclusive recursos necessários ao atendimento da contrapartida do MUNICÍPIO no Projeto financiado pela CAIXA ECONÔMICA FEDERAL, na forma autorizada por esta Lei.

Art. 5º - O Poder Executivo encaminhará à Câmara Municipal, cópia do contrato de financiamento, no prazo de até 20 (vinte) dias contados de sua assinatura.

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

Art. 7º - Revoga-se o artigo 16, da Lei nº 8.047, de 22 de julho de 2013.


PEDRO BIGARDI
Prefeito Municipal

Publicada na Imprensa Oficial do Município e registrada na Secretaria Municipal de Negócios Jurídicos da Prefeitura do Município de Jundiaí, aos vinte e oito dias do mês de agosto de dois mil e treze.


EDSON APARECIDO DA ROCHA

Secretário Municipal de Negócios Jurídicos



**DIRETORIA FINANCEIRA
PARECER Nº 0053/2015**

Vem a esta Diretoria, para análise e parecer, o Projeto de Lei n. 11.880, de autoria do Prefeito Municipal que autoriza a contratação de Operação de Crédito no valor de até R\$ 18.504.735,80 (dezoito milhões, quinhentos e quatro mil, setecentos e trinta e cinco reais e oitenta centavos), junto ao Banco do Brasil SA., observados a legislação pertinente.

Busca a presente propositura obter autorização legislativa para a contratação de Operação de Crédito, na importância acima, visando a contrapartida, por parte do Município, para a implantação de Sistema de Transporte Urbano, denominado "Bus Rapid Transit" - BRT, revogando o artigo 4º da Lei Municipal nº 8.054.

A proposta vem acompanhada dos anexos que demonstram a Estimativa de Impacto Orçamentário para o exercício corrente, bem como para os próximos 03 (três) exercícios.

Com relação ao exercício de 2015, temos que a previsão de deficit do resultado primário é ocasionada pela previsão de crescimento dos investimentos, tendo em vista a possibilidade de início de novas obras. Há previsão de superavit no resultado primário para os próximos três exercícios.

Acompanha ainda, o Relatório de Gestão Fiscal do Município, onde demonstra que o nível de endividamento, conforme Resolução do Senado Federal, está em conformidade com aquela Resolução.



Segue apto à tramitação, nos termos da Lei de
Responsabilidade Fiscal.

Este é o nosso parecer, s. m. e.

Jundiaí, 22 de setembro de 2015.

DJAIR BOCANELLA

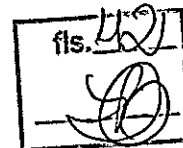
Diretor Financeiro

ANDREA A A SALLES VIEIRA

Assessor de Serviços Técnicos



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE JUNDIAÍ - SP



Ofício GP.L nº 388/2015

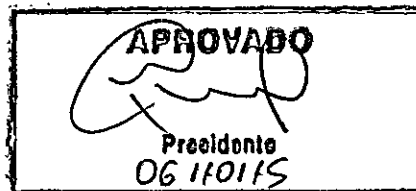
Publique-se; junte-se;
dê-se ciência ao Plenário.

CAMARA M. JUNDIAI (PROTOCO) 23/SET/2015 17:38 073683

Jundiaí, 23 de setembro de 2015.

PRESIDENTE
23/09/2015

Excelentíssimo Senhor Presidente:



Vimos, pelo presente, submeter à apreciação dessa Colenda Casa de Leis, Mensagem Aditiva Modificativa ao Projeto de Lei nº 11.880/2015, que autoriza contratação de financiamento entre o Município e o Banco do Brasil S.A. até o valor de R\$ 18.504.735,80, dentro do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC 2 – Eixo Mobilidade Médias Cidades.

Assim, fica alterado o art. 7º do Projeto de Lei nº 11.880/2015, de acordo com a redação abaixo transcrita, renumerando-se os artigos subsequentes:

“Art. 7º – Após assinado o contrato de que trata o art. 1º desta Lei, cópia do respectivo instrumento será enviada à Câmara Municipal”.

Na oportunidade, apresentamos a Vossa Excelência e aos Nobres Vereadores nossas,

Cordiais Saudações.

PEDRO BIGARDI
Prefeito Municipal

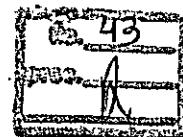
Ao

Exmo. Sr.

Vereador MARCELO ROBERTO GASTALDO

Presidente da Câmara Municipal de Jundiaí

N E S T A



CONSULTORIA JURÍDICA
PARECER Nº 1029

PROJETO DE LEI Nº 11.880

PROCESSO Nº 73.673

De autoria do PREFEITO MUNICIPAL, o presente projeto de lei autoriza contratação de financiamento junto ao Banco do Brasil, até o valor de R\$ 18.504.735,80, observado o disposto no artigo 9º-S, da Resolução 2827/2001 e Resolução 4270/2013, ambas do Banco Central do Brasil, para implantação do Sistema de Transporte Urbano, denominado *Bus Rapid Transit – BRT*.

A propositura encontra sua justificativa às fls.; vem instruída com a planilha de Estimativa do Impacto Orçamentário-Financeiro de fls., documentos técnicos de fls. e análise da Diretoria Financeira de fls. Não há nos autos cópia do contrato de financiamento, porém, na mensagem aditiva de fls. 42 há previsão de que o contrato assinado com a instituição financeira será enviado para Edilidade, oportuno tempore. Os esclarecimentos sobre o montante da operação de crédito constam da justificativa de fls.

A Diretoria Financeira, órgão técnico que detém a competência exclusiva de se pronunciar sobre matérias de cunho contábil e financeiro do Legislativo, informando, através de seu Parecer nº 0053/15, em síntese, que: 1) a operação respeita a LRF; 2-) a proposta demonstra a estimativa de impacto orçamentário para o atual exercício e para os próximos três exercícios.

Não consta na propositura as condições do financiamento¹, cabendo anotar que: 1-) o percentual de endividamento do Município, é, s.m.j., de 22% (fls. 29 e fls. 36) o que atende à Resolução nº 40/2001 do Senado Federal, que limita o endividamento em 120% da Receita Corrente Líquida; 2) às fls. 37 há um demonstrativo da dívida consolidada do Município, atualizada até 31/12/2014; 3-) às fls. 31/35 há um relatório de encargos totais que remete à Caixa Econômica Federal, ao que parece, relativos ao BRT².

Ressalte-se que o parecer financeiro foi subscrito pelo Diretor Financeiro e pelo Assessor de Serviços Técnicos da Casa, pessoas eminentemente técnicas do órgão, cuja fundamentação se respalda esta Consultoria Jurídica, posto que matéria financeira e contábil não pertence ao seu âmbito de competência. Assim, nossa manifestação jurídica leva em consideração a presunção de verdade contábil-financeira exarada por quem de direito.

É o relatório.

¹ Apontamento feito com a ressalva de que não há no corpo do projeto de lei tais estipulações. Há indicação das condições do financiamento no corpo de justificativa, às fls. 07 dos autos: *“custo financeiro TJLP de 6.5% a.a., para um prazo de até 120 meses, a ser amortizado em 96 meses, com remuneração do BNDES a 2% a.a. E remuneração do BB a 1,4% a.a.”*

² A análise do relatório, pelo mérito, compete aos Edis.



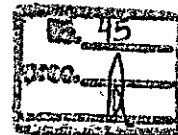
PARECER:

Inicialmente anotamos que o projeto visa conceder autorização para contratação de financiamento atrelado ao programa federal PAC2, endereçado à mobilidade urbana das cidades de médio porte. O projeto não vem instruído com minuta de contrato (contrato-padrão), porém, **na mensagem aditiva de fls. 42**, consta dispositivo que determina que o Poder Executivo encaminhe a cópia do contrato assinado.

Posto isso, a proposta em exame se nos afigura revestida da condição legalidade no que concerne à competência (art. 6º, I), e quanto à iniciativa, que é privativa do Chefe do Executivo (art. 46, inciso IV e VI, c.c. o art. 72, incisos III e XII), sendo os dispositivos destacados da Lei Orgânica de Jundiaí. Da leitura da propositura, em especial, sua justificativa, se nota a indicação da finalidade a que se destina o projeto, visando obedecer ao mandamento do artigo 167, III e incisos da Constituição da República³, que é de buscar autorização legislativa para celebração de contratação de financiamento com o Banco do Brasil S. A., até o valor de R\$ 18.504.753,80, dentro do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC 2 – para ações de mobilidade urbana. Para garantir o principal e encargos da operação de crédito⁴, o Executivo pleiteia autorização para ceder ou vincular, as suas receitas (artigo 2º, *caput*) e vincular, como contragarantias as receitas tributárias estabelecidas no art. 157 a 159, da CF e, se necessário, as estabelecidas no art. 155 da CF e outras admitidas em direito.

³ Diz o referido artigo: Artigo 167 - "São vedados: (...); III - a realização de operações de créditos que excedam o montante das despesas de capital, ressalvadas as autorizações mediante créditos suplementares ou especiais com finalidade precisa, aprovados pelo Poder Legislativo por maioria absoluta; (...)"

⁴ Operação de crédito – Compromisso financeiro assumido em razão de mútuo, abertura de crédito, emissão e aceite de título, aquisição financiada de bens, recebimento antecipado da venda a termo de bens e serviços, arrendamento mercantil e outros derivativos financeiros, além da assunção, reconhecimento ou confissão de dívidas pelo Município.



A matéria é de natureza legislativa, e o aval da Câmara é indispensável (art. 13, III e XIV, da Carta de Jundiaí). Note-se que, conforme o projetado art. 6º, o Executivo consignará nos orçamentos anuais e plurianuais os financiamentos ou operações de crédito contraídas dotações suficientes à amortização do principal, encargos e acessórios resultantes, inclusive recursos necessários ao atendimento da contrapartida do Município.

Uma vez que se busca autorização para contratação de financiamento e abertura de créditos adicionais (art. 5º), o intento somente pode se consubstanciar através de lei e aberto via decreto do Executivo, motivo pelo qual o aval da Câmara é indispensável (art. 42 da Lei federal 4.320/64, c/c o art. 13, III, da Carta de Jundiaí).

Ainda, sem embargo à necessária autorização legislativa, nos termos do artigo 43 da Lei Federal nº 4320/64, a efetiva abertura dos créditos dependerá da existência de recursos disponíveis para acorrer à despesa e será precedida de exposição justificada pelo Alcaide.

Cabe aqui apontar as orientações postas pelo Governo Federal para concretização de operações de crédito, de forma a subsidiar os Plenário:

"Contratação das Operações de Crédito (Art. 32 e 33, da LRF)

A prefeitura interessada formalizará seu pleito demonstrando a relação custo-benefício, o interesse econômico e social da operação e o atendimento às seguintes condições:

- estar prevista na lei orçamentária, em créditos adicionais ou lei específica;
- a observância dos limites e condições fixados pelo Senado;
- que as operações de crédito não excedam o montante das despesas de capital; e



- a observância das demais restrições estabelecidas na Lei de Responsabilidade Fiscal.”

(cartilha: “LRF – Guia de orientação para os Municípios” do Ministério de Planejamento, Orçamento e Gestão e BNDES)⁵

Com efeito, a proposta, através de interpretação sistêmica do artigo 167, III, da Constituição Federal, e do art. 32, § 1º, inciso V, encontra respaldo na Lei Complementar Federal nº 101/2000 – Lei de Responsabilidade Fiscal. **Desta forma, sob o espectro focado – autorização para contratação de financiamento - a proposta reúne condições de legalidade, lato sensu.**

O presente financiamento concede como garantia do principal, encargos e acessórios dos financiamentos ou operações de crédito, as receitas mencionadas nos artigos 158, inciso IV e 159, inciso I, alínea b, ambos da CF, referentes à cota-parte do ICMS e FPM (ou receitas que vierem a substituí-las), bem como as receitas do artigo 155, da CF e outras necessárias e admitidas em direito⁶. Como não há estipulação no projeto e não foi juntada a minuta do contrato, não temos condições de aferir os detalhes das garantias, algo que cumpre observarmos.

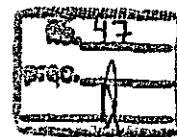
A presente garantia encontra respaldo no art. 167, § 4º, da CF, que diz:

Art. 167 - (...)

§ 4.º É permitida a vinculação de receitas próprias geradas pelos impostos a que se referem os arts. 155 e 156, e dos recursos de que tratam os arts. 157, 158 e 159, I, a e b, e II, para a prestação de garantia

⁵http://www.planejamento.gov.br/secretarias/upload/Arquivos/publicacao/lrf/080807_PUB_LRF_guiaOrientacao.pdf.

⁶ Cabe observar que as contragarantias previstas no artigo 3º do projeto, se destinam a garantir a União, conforme redação do parágrafo único, do referido dispositivo legal.



ou contragarantia à União e para pagamento de débitos para com esta.
(Incluído pela Emenda Constitucional nº 3, de 1993)

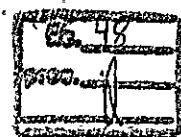
Por se tratar de acréscimo derivado do poder constituinte derivado (condicionado e limitado), há manifestação doutrinária apontado para sua inconstitucionalidade, por afetar a autonomia dos entes federativos:

"A EC nº 3, de 17.03.93, de modo inconstitucional (porque atropelou a autonomia dos Estados, dos Municípios e do Distrito Federal), deploravelmente mandou acrescentar um § 4º ao art. 167, do seguinte teor: 'É permitida a vinculação de receitas próprias geradas pelos impostos a que se referem os arts. 155 e 156, e dos recursos de que tratam os arts. 157, 158 e 159, I, "a" e "b", e II, para a prestação de garantia ou contragarantia à União e para pagamento de débitos para com esta' (art. 1º)." (ROQUE ANTÔNIO CARRAZZA – Curso de Direito Constitucional Tributário).

Cabe apontarmos também que o projeto não contempla autorização para que o Executivo a adite o contrato, escoimando-o de ilegalidade. Isto porque quaisquer aditamentos dependem de alteração legislativa e, conseqüentemente, de nova autorização/aprovação, pela Câmara Municipal de diploma legal correlato nesse sentido.

Alertamos que a autorização para realização da operação de crédito está calcada no art. 13, inciso III, da LOM e que, por óbvio, alcançam seus adendos. Di-lo:

Art. 13. Cabe à Câmara, com sanção do Prefeito, dispor sobre as matérias de competência do Município e especialmente:
(...)



III - votar o orçamento anual e o plano plurianual, a lei de diretrizes orçamentárias, bem como autorizar a abertura de créditos adicionais suplementares e especiais, na forma da lei;

No que concerne à revogação do art. 4º da Lei 8.054/13, a medida se deve pois a contratação do financiamento se dará com o Banco do Brasil.

Sobre o mérito, manifestar-se-á o Soberano Plenário.

Estes dados deverão ser sopesados pelos nobres Edis, pelo mérito, observando os princípios norteadores da Administração Pública (art. 37, *caput*, da CF) e na condição de "**juízes do interesse público**".

Além da Comissão de Justiça e Redação, nos termos do disposto no inc. I do art. 139 do Regimento Interno da Edilidade, sugerimos a oitiva das Comissões de Finanças e Orçamento e de Infraestrutura e Mobilidade Urbana.

L.O.M.)⁷. QUORUM: maioria simples (art. 44, *caput*,

S.m.e.

Jundiaí, 24 de setembro de 2015.

Ronaldo Salles Vieira
Ronaldo Salles Vieira
Consultor Jurídico

Fábio Nadal Pedro
Fábio Nadal Pedro
Consultor Jurídico

⁷ Observamos que a realização de operações de créditos que excedam o montante das despesas de capital, ressalvadas as autorizadas mediante créditos suplementares ou especiais com finalidade precisa, aprovados pelo Poder Legislativo por maioria absoluta, nos termos da LRF (cfe. "LRF – Guia de orientação para os Municípios" do Ministério de Planejamento, Orçamento e Gestão e BNDES, página 23).



COMISSÃO DE JUSTIÇA E REDAÇÃO

PROCESSO Nº 73.673

PROJETO DE LEI Nº 11.880, do PREFEITO MUNICIPAL (PEDRO BIGARDI), que autoriza contratar com o Banco do Brasil S.A. operação de crédito para implantação do sistema de transporte urbano "Bus Rapid Transit – BRT"; autoriza crédito orçamentário correlato (R\$ 18.504.735,80); e revoga dispositivo da correlata Lei 8.054/13.

PARECER Nº 1215

A Lei Orgânica de Jundiaí - art. 6º, I, e art. 46, IV e VI, c/c o art. 72, III e XII - confere ao projeto de lei em exame e respectiva mensagem aditiva, a condição legalidade no que concerne à competência, e quanto à iniciativa, que é privativa do Chefe do Executivo, consoante depreendemos da leitura da análise apresentada pela Consultoria Jurídica da Casa, expressa no Parecer nº 1029, de fls. 43/48, que subscrevemos na totalidade.

Portanto, a natureza legislativa do texto é incontestável, da órbita de lei, razão pela qual, acolhemos a matéria em seus termos, e quanto ao mérito nos reportamos aos argumentos insertos na justificativa de fls. 06/07.

Parecer, pois, favorável.

APROVADO
29/09/15

Sala das Comissões, 29.09.2015.


GERSON SARTORI
Presidente e Relator


MÁRCIO PETENCOSTES DE SOUSA


PAULO SERGIO MARTINS


ROBERTO CONDE ANDRADE


ROGÉRIO RICARDO DA SILVA



COMISSÃO DE FINANÇAS E ORÇAMENTO

PROCESSO Nº 73.673

PROJETO DE LEI Nº 11.880, do PREFEITO MUNICIPAL (PEDRO BIGARDI), que autoriza contratar com o Banco do Brasil S.A. operação de crédito para implantação do sistema de transporte urbano "Bus Rapid Transit – BRT"; autoriza crédito orçamentário correlato (18.504.735,80); e revoga dispositivo da correlata Lei 8.054/13.

PARECER Nº 1219

Trata-se da análise de projeto de lei e respectiva mensagem aditiva modificativa, encartada às fls. 42, do presente projeto de lei, sob o aspecto de análise desta Comissão, diante da informação de regularidade do projeto pela Diretoria Financeira da Casa (Parecer nº 0053/2015 – fls. 40), associado aos argumentos vertidos na justificativa de fls.06/07, opinamos pela tramitação da proposta.

Assim sendo, acolhemos a iniciativa em seus termos, e concluímos este nosso juízo votando pela pertinência da propositura.

Parecer, pois, favorável.

Sala das Comissões, 01.10.2015.

APROVADO
01/10/15


JOSÉ GALVÃO BRAGA CAMPOS
"Tico" - Presidente

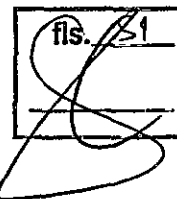

DIRLEI GONÇALVES

bgs


RAFAEL TURRINI PURGATO
Relator


ELIEZER BARBOSA DA SILVA


NATANAEL ONOFRE MATIAS



COMISSÃO DE INFRA-ESTRUTURA E MOBILIDADE URBANA
PROCESSO Nº 73.673

PROJETO DE LEI Nº 11.880, de autoria do **PREFEITO MUNICIPAL (PEDRO BIGARDI)**, que autoriza contratar com o Banco do Brasil S.A. operação de crédito para implantação do sistema de transporte urbano "Bus Rapid Transit – BRT"; autoriza crédito orçamentário correlato (18.504.735,80); e revoga, que institui cobrança das prestadoras de energia elétrica, pela utilização de área pública.

PARECER Nº 1220

O projeto de lei em exame e respectiva mensagem aditiva tem como objetivo autorizar contratação com o Banco do Brasil S.A. operação de crédito para implantação do sistema de transporte urbano "Bus Rapid Transit – BRT".

A medida intentada sob a ótica desta Comissão, que tem nos assuntos relativos a infra-estrutura e mobilidade urbana sua área de análise, é perfeitamente plausível, um vez que o sistema completará a utilização da operação nos corredores de ônibus com a cobrança de tarifa antecipada e adoção de nova logística operacional.

Por fim, consignamos voto favorável à tramitação da matéria.

É o parecer.

APROVADO
01/10/15

Sala das Comissões, 01.10.2015.


NATANAEL ONOFRE MATIAS
Presidente e Relator


JOSÉ ADAIR DE SOUSA


JOSÉ CARLOS FERREIRA DIAS


MÁRCIO PETENCOSTES DE SOUSA


RAFAEL ANTONUCCI

bgs

Sessão Plenária

120ª Sessão Ordinária da 3ª Sessão Legislativa da 16ª Legislatura
06 de outubro de 2015 (terça-feira)

fls. 52
Sm

Painel de Votação**PL 11880/2015 - Projeto de Lei**

Autoriza contratar com o Banco do Brasil S.A. operação de crédito para implantação do sistema de transporte urbano "Bus Rapid Transit - BRT"; autoriza crédito orçamentário correlato (R\$18.504.735,80); e revoga dispositivo da correlata Lei 8.054/13.

Resultado da Votação: Aprovado(a)

Quantidade de votos sim: 14

Quantidade de votos não: 4

Quantidade de abstenções: 0

Votação**Parlamentar****Votação (Sim / Não / Abstenção)**

ANTONIO DE PADUA PACHECO	Não
DIRLEI GONÇALVES	Sim
ELIEZER BARBOSA DA SILVA	Sim
GERSON HENRIQUE SARTORI	Sim
GUSTAVO MARTINELLI	Não
JOSÉ ADAIR DE SOUSA	Sim
JOSÉ CARLOS FERREIRA DIAS	Sim
JOSÉ GALVÃO BRAGA CAMPOS	Não
LEANDRO PALMARINI	Sim
MARCELO ROBERTO GASTALDO	Na Presid.
MÁRCIO PETENCOSTES DE SOUSA	Sim
MARILENA PERDIZ NEGRO	Sim
NATANAEL ONOFRE MATIAS	Sim
PAULO SERGIO MARTINS	Não
RAFAEL ANTONUCCI	Sim
RAFAEL TURRINI PURGATO	Sim
ROBERTO CONDE ANDRADE	Sim
ROGÉRIO RICARDO DA SILVA	Sim
VALDECI VILAR MATHEUS	Sim

Sessão Plenária

120ª Sessão Ordinária da 3ª Sessão Legislativa da 16ª Legislatura
06 de outubro de 2015 (terça-feira)

Painel de Votação

MENSAGEM ADITIVA**PL 11880/2015 - Projeto de Lei**

Autoriza contratar com o Banco do Brasil S.A. operação de crédito para implantação do sistema de transporte urbano "Bus Rapid Transit - BRT"; autoriza crédito orçamentário correlato (R\$18.504.735,80); e revoga dispositivo da correlata Lei 8.054/13.

Resultado da Votação: Aprovado(a)

Quantidade de votos sim: 14

Quantidade de votos não: 4

Quantidade de abstenções: 0

Votação

Parlamentar / Partido	Votação (Sim / Não / Abstenção)
ANTONIO DE PADUA PACHECO / PSB	Não
DIRLEI GONÇALVES / PV	Sim
ELIEZER BARBOSA DA SILVA / PRB	Sim
ELIEZER BARBOSA DA SILVA / PRB	Sim
GERSON HENRIQUE SARTORI / PT	Sim
GUSTAVO MARTINELLI / PSDB	Não
JOSÉ ADAIR DE SOUSA / PHS	Sim
JOSÉ CARLOS FERREIRA DIAS / PDT	Sim
JOSÉ GALVÃO BRAGA CAMPOS / PSDB	Não
LEANDRO PALMARINI / PV	Sim
MARCELO ROBERTO GASTALDO / PTB	Na Presid.
MÁRCIO PETENCOSTES DE SOUSA /	Sim
MARILENA PERDIZ NEGRO / PT	Sim
NATANAEL ONOFRE MATIAS / PT	Sim
PAULO SERGIO MARTINS / PPS	Não
RAFAEL ANTONUCCI / PSDB	Sim
RAFAEL TURRINI PURGATO / PCdoB	Sim
ROBERTO CONDE ANDRADE / PRB	Sim
ROGÉRIO RICARDO DA SILVA / PHS	Sim
VALDECI VILAR MATHEUS / PTB	Sim



Processo 73.673

PUBLICAÇÃO Rubrica
09/10/15

Autógrafo

PROJETO DE LEI Nº. 11.880

Autoriza contratar com o Banco do Brasil S.A. operação de crédito para implantação do sistema de transporte urbano "Bus Rapid Transit - BRT"; autoriza crédito orçamentário correlato (R\$18.504.735,80); e revoga dispositivo da correlata Lei 8.054/13.

O PRESIDENTE DA CÂMARA MUNICIPAL DE JUNDIAÍ, Estado de São Paulo, faz saber que em 06 de outubro de 2015 o Plenário aprovou:

Art. 1º. Fica o Poder Executivo autorizado a contratar operação de crédito junto ao BANCO DO BRASIL S.A. até o valor de R\$ 18.504.735,80 (dezoito milhões, quinhentos e quatro mil, setecentos e trinta e cinco reais e oitenta centavos), observado o disposto no artigo 9º-S da Resolução nº 2.827, de 30 de março de 2001, com as alterações introduzidas pela Resolução nº 4.270, de 30 de setembro de 2013, ambas do Banco Central do Brasil, e as eventuais alterações posteriores, bem como as demais disposições legais em vigor para a contratação.

Parágrafo único. Os recursos provenientes da operação de crédito autorizada no "caput" deste artigo serão obrigatoriamente aplicados no financiamento da contrapartida da implantação de Sistema de Transporte Urbano, denominado *Bus Rapid Transit* (BRT), com recursos do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC 2 – Programa de Infraestrutura de Transporte de Mobilidade Urbana – Pró Transporte, vedada a aplicação de tais recursos em despesas correntes, em consonância com o § 1º do art. 35, da Lei Complementar Federal nº 101, de 04 de maio de 2000.

Art. 2º. Para o pagamento do principal, juros, demais encargos financeiros e despesas da operação de crédito, fica o BANCO DO BRASIL S.A. autorizado a debitar na conta corrente de titularidade do Município, a ser indicada no contrato, na qual serão disponibilizados os créditos dos recursos do Município, os montantes necessários à amortização e pagamento final da dívida, nos prazos contratualmente estipulados.

§ 1º No caso de os recursos do Município não se encontrarem depositados na conta corrente mencionada no "caput" deste artigo, fica a instituição financeira autorizada a debitar e

Sm



(Autógrafo PL nº. 11.880 - fls. 2)

posteriormente, transferir os recursos a crédito do BANCO DO BRASIL S.A., nos montantes necessários à amortização e pagamento final da dívida, nos prazos contratualmente estipulados e na forma estabelecida neste artigo.

§ 2º Fica dispensada a emissão da nota de empenho para o pagamento do principal, encargos financeiros e as despesas a que se refere o "caput" deste artigo, nos termos do §1º do art. 60 da Lei nº 4.320, de 17 de março de 1964.

Art. 3º. Se houver garantia da União para a operação de crédito de que trata esta Lei, fica o Poder Executivo autorizado a vincular como contragarantias à garantia da União, as receitas oriundas de cotas da repartição constitucional previstas nos artigos 157 e 159, complementadas pelas receitas tributárias estabelecidas no art. 155, nos termos do § 4º do artigo 167, todos da Constituição Federal, bem como outras garantias admitidas em direito.

Parágrafo único. As contragarantias mencionadas no "caput" deste artigo visam apenas à prestação de contragarantia à União e ao pagamento de débitos para com esta.

Art. 4º. Os recursos provenientes da operação de crédito objeto do financiamento serão consignados como receita no orçamento ou em créditos adicionais.

Art. 5º. Fica o Poder Executivo autorizado a abrir crédito adicional especial até o montante suficiente para se cumprir as obrigações assumidas nesta Lei, em conformidade com o cronograma de desembolso do Agente Financeiro.

Art. 6º. O orçamento do Município consignará, nos orçamentos anuais e plurianuais, dotações suficientes à amortização do principal, acessórios, juros, demais encargos financeiros e despesas decorrentes da operação de crédito autorizada por esta Lei e pela Lei Municipal nº 8.054, de 28 de agosto de 2013.

Art. 7º. Após assinado o contrato de que trata o art. 1º desta Lei, cópia do respectivo instrumento será enviada à Câmara Municipal.

Art. 8º. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Art. 9º. Revoga-se o artigo 4º da Lei Municipal nº 8.054, de 28 de agosto de 2013.

CÂMARA MUNICIPAL DE JUNDIAÍ, em seis de outubro de dois mil e quinze (02/10/2015).

Eng. MARCELO GASTALDO
Presidente



PROJETO DE LEI Nº. 11.780

PROCESSO Nº. 72.660

RECIBO DE AUTÓGRAFO

DATA DE ENTREGA NA PREFEITURA:

08 / 10 / 15

ASSINATURAS:

EXPEDIDOR:

Anton

RECEBEDOR:

Christiane

PRAZO PARA SANÇÃO/VETO

(15 dias úteis - LOJ, art. 53)

PRAZO VENCÍVEL em:

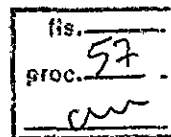
30 / 10 / 15

Diretora Legislativa



PREFEITURA DO MUNICÍPIO DE JUNDIAÍ - SP

EXPEDIENTE

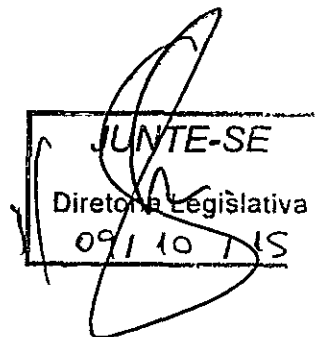


OF.GP.L. n.º 420/2015

Processo n.º 27.630-2/2014

Jundiaí, 08 de outubro de 2015.

Excelentíssimo Senhor Presidente:



Encaminhamos a V.Exa., cópia da Lei n.º 8.502, objeto do Projeto de Lei n.º 11.880, promulgada nesta data, por este Executivo.

Na oportunidade, reiteramos nossos protestos de elevada estima e distinta consideração.

Atenciosamente,


PEDRO BIGARDI
Prefeito Municipal

Ao

Exmo. Sr.

Vereador MARCELO ROBERTO GASTALDO

Presidente da Câmara Municipal de Jundiaí

NESTA

sc.1



LEI N.º 8.502, DE 08 DE OUTUBRO DE 2015

Autoriza contratar com o Banco do Brasil S.A. operação de crédito para implantação do sistema de transporte urbano "Bus Rapid Transit - BRT"; autoriza crédito orçamentário correlato (R\$18.504.735,80); e revoga dispositivo da correlata Lei 8.054/13.

O **PREFEITO DO MUNICÍPIO DE JUNDIAÍ**, Estado de São Paulo, de acordo com o que decretou a Câmara Municipal em Sessão Ordinária realizada no dia 06 de outubro de 2015, **PROMULGA** a seguinte Lei:-

Art. 1º. Fica o Poder Executivo autorizado a contratar operação de crédito junto ao **BANCO DO BRASIL S.A.** até o valor de **R\$ 18.504.735,80 (dezoito milhões, quinhentos e quatro mil, setecentos e trinta e cinco reais e oitenta centavos)**, observado o disposto no artigo 9º-S da Resolução nº 2.827, de 30 de março de 2001, com as alterações introduzidas pela Resolução nº 4.270, de 30 de setembro de 2013, ambas do Banco Central do Brasil, e as eventuais alterações posteriores, bem como as demais disposições legais em vigor para a contratação.

Parágrafo único. Os recursos provenientes da operação de crédito autorizada no "caput" deste artigo serão obrigatoriamente aplicados no financiamento da contrapartida da implantação de Sistema de Transporte Urbano, denominado *Bus Rapid Transit* (BRT), com recursos do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC 2 – Programa de Infraestrutura de Transporte de Mobilidade Urbana – Pró Transporte, vedada a aplicação de tais recursos em despesas correntes, em consonância com o § 1º do art. 35, da Lei Complementar Federal nº 101, de 04 de maio de 2000.

Art. 2º. Para o pagamento do principal, juros, demais encargos financeiros e despesas da operação de crédito, fica o **BANCO DO BRASIL S.A.** autorizado a debitar na conta corrente de titularidade do Município, a ser indicada no contrato, na qual serão disponibilizados os créditos dos recursos do Município, os montantes necessários à amortização e pagamento final da dívida, nos prazos contratualmente estipulados.

§ 1º No caso de os recursos do Município não se encontrarem depositados na conta corrente mencionada no "caput" deste artigo, fica a instituição financeira autorizada a debitar e, posteriormente, transferir os recursos a crédito do **BANCO DO BRASIL S.A.**, nos montantes necessários à amortização e pagamento final da dívida, nos prazos contratualmente estipulados e na forma estabelecida neste artigo.

§ 2º Fica dispensada a emissão da nota de empenho para o pagamento do



principal, encargos financeiros e as despesas a que se refere o “caput” deste artigo, nos termos do §1º do art. 60 da Lei nº 4.320, de 17 de março de 1964.

Art. 3º. Se houver garantia da União para a operação de crédito de que trata esta Lei, fica o Poder Executivo autorizado a vincular como contragarantias à garantia da União, as receitas oriundas de cotas da repartição constitucional previstas nos artigos 157 e 159, complementadas pelas receitas tributárias estabelecidas no art. 155, nos termos do § 4º do artigo 167, todos da Constituição Federal, bem como outras garantias admitidas em direito.

Parágrafo único. As contragarantias mencionadas no “caput” deste artigo visam apenas à prestação de contragarantia à União e ao pagamento de débitos para com esta.

Art. 4º. Os recursos provenientes da operação de crédito objeto do financiamento serão consignados como receita no orçamento ou em créditos adicionais.

Art. 5º. Fica o Poder Executivo autorizado a abrir crédito adicional especial até o montante suficiente para se cumprir as obrigações assumidas nesta Lei, em conformidade com o cronograma de desembolso do Agente Financeiro.

Art. 6º. O orçamento do Município consignará, nos orçamentos anuais e plurianuais, dotações suficientes à amortização do principal, acessórios, juros, demais encargos financeiros e despesas decorrentes da operação de crédito autorizada por esta Lei e pela Lei Municipal nº 8.054, de 28 de agosto de 2013.

Art. 7º. Após assinado o contrato de que trata o art. 1º desta Lei, cópia do respectivo instrumento será enviada à Câmara Municipal.

Art. 8º. Esta Lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Art. 9º. Revoga-se o artigo 4º da Lei Municipal nº 8.054, de 28 de agosto de 2013.


PEDRO BIGARDI
Prefeito Municipal

Publicada na Imprensa Oficial do Município e registrada na Secretaria Municipal de Negócios Jurídicos da Prefeitura do Município de Jundiá, aos oito dias do mês de outubro de dois mil e quinze.


EDSON APARECIDO DA ROCHA
Secretário Municipal de Negócios Jurídicos

PUBLICAÇÃO	Rubrica
09/10/15	<i>am</i>