



PREFEITURA MUNICIPAL DE IPATINGA  
Gabinete do Prefeito  
ESTADO DE MINAS GERAIS

PL176

Ofício n.º 205/2022 – GPE.

A Sua Excelência o Senhor  
Antônio José Ferreira Neto  
Presidente da Câmara Municipal de  
IPATINGA – MG



Ipatinga, 10 de agosto de 2022.

Excelentíssimo Senhor Presidente,

Com os nossos cumprimentos, submetemos a apreciação de Vossa Excelência e de seus Ilustres Pares o incluso Projeto de Lei que Projeto de Lei que "Autoriza o Poder Executivo a contratar operação de crédito externo junto ao Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia do Prata – FONPLATA, com a garantia da União, e dá outras providências."

A estrutura urbana da Cidade de Ipatinga foi inicialmente concebida, por uma equipe de arquitetos, para abrigar o suporte habitacional da planta fabril da USIMINAS. A "Vila-Operaria da USIMINAS em Ipatinga" previa a construção de 5542 habitações para abrigar 37.500 habitantes. A implantação ocorreu entre 58 e 62. No final de 62 teve o início das operações da USIMINAS. Em 64, houve a emancipação de Ipatinga. O processo de crescimento e urbanização do município, já acelerado, assumiu uma escala vertiginosa. Não havia respeito ao planejamento central, pois ocorria em terrenos que não pertenciam a USIMINAS e, na época, o poder público local carecia de mecanismos para direcionar o crescimento da cidade. Logo havia duas realidades urbanísticas separadas geograficamente pelas rodovias BR-381 e BR-458, ao sul, a vila operária e ao norte a de expansão espontânea.

Dados do censo de 70 mostram uma população de 47.882 pessoas. Em 80 haviam 150.318 habitantes demonstrando crescimento médio de 12% ao ano (213% no período). Em 76, para disciplinar a urbanização da cidade, a prefeitura desenvolveu o Programa Comunidade Urbana de Recuperação Acelerada – CURA, buscando eliminar a dualidade Vila Operária/ Cidade espontânea e promover a integração social, física e afetiva das duas Ipatingas em uma cidade única. Para que a integração fosse bem-sucedida foi identificada a necessidade de reestruturação do sistema viário local. Durante os anos 80 empreendeu as maiores obras viárias da cidade. A execução dessas obras, juntamente com a diminuição do ritmo de crescimento populacional entre 80 a 90, mitigou a pressão na malha viária da cidade.

A partir dos anos 90, novos fatores começaram a colocar novamente o sistema viário em situação de atenção. A abertura comercial brasileira na década, juntamente com o controle inflacionário e a paridade monetária, impulsionou o crescimento da frota nacional. No período entre 90 e 99 houve incremento de 77% de veículos em circulação no país. Entre 2001 e 2010 a frota municipal saltou de 54 mil para 107 mil veículos. Grandes lentidões no trânsito passaram a ser frequentes em toda a cidade. Durante os anos 2000 a prefeitura empreendeu algumas intervenções no sistema viário, com abertura de vias locais e pequenas mudanças no trânsito que não foram suficientes para solucionar os problemas viários encontrados.

CÂMARA MUN. DE IPATINGA  
RECEBIDO  
Protocolo n.º 180  
Data 10/08/22  
Horário 15:58  
SECRETARIA GERAL



# PREFEITURA MUNICIPAL DE IPATINGA

## Gabinete do Prefeito

### ESTADO DE MINAS GERAIS

Em 2006 é aprovado o plano diretor municipal (Lei nº 2230/2006) apontando necessidades de intervenções mais amplas no sistema viário e contratado projeto para remodelação do perímetro urbano da BR 458 com objetivo de “melhorar as condições operacionais e de segurança de todo o tráfego das vias no local (BR-458 e vias urbanas), onde ocorrem congestionamentos significativos, principalmente em horários de pico”. Obra que até os dias de hoje não foi executada. O crescimento da frota de automóveis se intensifica entre os anos 2010-2020, a frota do município passa de 158 mil veículos e no Vale do Aço a frota chega a 265 mil em 2020. No plano diretor de 2014 (lei 3350/2014) verifica-se uma ampliação das necessidades de adequação do sistema viário. Em toda a área urbana do município são apontadas propostas de novas vias e adequação das vias existentes. Em 2018 a prefeitura identificou 14 kms de engarrafamentos diários e diversos pontos de lentidão. A frota de veículos continua em crescimento, segundo projeções realizadas em 2016 pela Empresa de Pesquisa Energética (EPE), em 2050 frota total brasileira será aproximadamente 3 vezes superior à atual.

Esse cenário mostra um horizonte de grandes desafios para a gestão pública no tocante à mobilidade, sendo necessário planejar de forma minuciosa cada ação, visando resolver os problemas existentes para assegurar ao longo dos anos melhor qualidade de vida aos cidadãos. Como medida para solucionar os problemas de mobilidade apresentados no diagnóstico anterior, propõem-se:

- Construção de Trincheira da Interseção da Av. Burle Marx com a BR-458

A remodelação da interseção existente na BR-458 (rotatória alongada), por Trincheira, à Av Burle Marx (Parque Ipanema) nas imediações do km 147,2 (Pista Urbana), objetiva dar maior fluidez ao tráfego existente, além de melhorar as condições operacionais e de segurança viária local. Além disso, a intervenção contará com a construção de passeios, aumentando o percentual de arborização da cidade através de ações de plantio na rotatória alongada. E na reconformação e regularização do terreno para áreas de empréstimo e bota fora, serão executados hidrossemeadura e plantio de arbustos e árvores.

Localmente a BR-458 encontra-se implantada em pista dupla, comportando 3 (três) faixas de tráfego por sentido, com amplo canteiro separador (largura de cerca de 45m), arborizado e com destacado tratamento paisagístico, próximo ao km 147,2. A extensão de Construção de Trincheira da Interseção Av. Burle Marx com BR-458 corresponde a 840 m, que contará com quatro faixas de rolamento com acostamento.

- Construção da Interseção da BR-458 com o Acesso à Portaria II da USIMINAS/Rua Ponte Nova e Rua Carangola

Mais à frente na parte urbana da BR-458 encontra-se implantada em pista dupla, comportando 3 (três) faixas de tráfego por sentido, com amplo canteiro separador (largura de cerca de 45m), arborizado e com destacado tratamento paisagístico, próximo km 145 - Portaria II da USIMINAS.

No trecho em questão será executado no canteiro central a elevação das



# PREFEITURA MUNICIPAL DE IPATINGA

## Gabinete do Prefeito

### ESTADO DE MINAS GERAIS

pistas da BR-458, as faixas existentes darão acesso a uma rotatória a ser executada para acesso ao centro da cidade e à portaria II da USIMINAS. A transposição da BR-458 sobre esta nova rotatória se dará por meio de 4 viadutos, sendo 2 viadutos para cada sentido de tráfego. O traçado a ser executado das pistas da BR-458 será executado sobre aterro de modo a garantir a altura suficiente para o tráfego na rotatória a ser executada. Os viadutos serão de concreto protendido com 2 faixas de rolamento cada.

Construção de passeios e ciclovias, a serem detalhados no projeto executivo, aumento do percentual de arborização da cidade através de ações de plantio na rotatória. E na reconformação e regularização do terreno para áreas de empréstimo e bota fora, serão executados hidrossemeadura e plantio de arbustos e árvores. A extensão de Construção de Trincheira da Interseção da BR-458 com o Acesso à Portaria II da USIMINAS/Rua Ponte Nova e Rua Carangola corresponde a 840 m.

- Construção de Trincheira da BR-458 com a Avenida João Valentim Pascoal - Vila Ipanema

Mais à frente BR-458 parte urbana saída do bairro Centro sentido Caratinga, encontra-se implantada em pista dupla, comportando 2 (duas) faixas de tráfego por sentido, com amplo canteiro separador, arborizado e com destacado tratamento paisagístico – Interseção com à Avenida João Valentim Pascoal - Vila Ipanema.

Será executado um novo traçado para a BR-458 passando pelo atual canteiro central na saída da Av. João Valentim Pascoal, neste trecho as faixas de rolamento serão rebaixadas por meio de trincheiras de modo a dar altura suficiente para a passagem sob os dois viadutos, em concreto protendido, a serem executados para tráfego da nova rotatória de acesso ao bairro Centro e ao bairro Vila Ipanema.

Construção de passeios e ciclovias, a serem detalhados no projeto executivo, aumento do percentual de arborização da cidade através de ações de plantio na rotatória. E na reconformação e regularização do terreno para áreas de empréstimo e bota fora, serão executados hidrossemeadura e plantio de arbustos e árvores. A extensão de Construção de Trincheira da BR-458 com a Avenida João Valentim Pascoal -Vila Ipanema corresponde a 500 m.

- Construção do Acesso da BR-458 ao Distrito Industrial

O segmento projetado compreende o Acesso ao Distrito Industrial a partir da rodovia BR - 458, no segmento imediatamente após a ponte sobre o Ribeirão Ipanema, em seu segmento de ligação Ipatinga – Caratinga. As pistas da rótula na rodovia serão construídas em frente a ETE-IPANEMA, que dará acesso a um túnel para a passagem sob a linha férrea, ligando aos distritos Industriais e aeroporto. Construção de passeios, aumentando o percentual de arborização da cidade através de ações de plantio de árvores de grandes e pequenos portes, formando um cinturão verde em torno dos Distritos Industriais. E na reconformação e regularização do terreno para áreas de empréstimo e bota fora, serão executados Hidrossemeadura e Plantio de arbustos e árvores

- Recuperação de vias urbanas

As áreas dos bairros das regionais 6,7,8 e 9 são as que possuem vias que se



# PREFEITURA MUNICIPAL DE IPATINGA

## Gabinete do Prefeito

### ESTADO DE MINAS GERAIS

encontram, demasiadamente, em péssimas trafegabilidades, inclusive com sérios transtornos causados pelo mal escoamento das águas pluviais por falta do sistema de drenagem, contribuindo negativamente para a vida útil da parte do pavimento existente, além do risco de contaminação de doenças hídricas. E os demais bairros partes de ruas sem infraestrutura causando transtorno aos moradores e a quem circula pelo local, bem como impede o desenvolvimento social e econômico da região. A extensão de recuperação de vias corresponde a 49,65 km.

- **Construção e Remodelação de Ciclovias**

Pretende-se com este subcomponente executar o acréscimo e a remodelação de ciclovias do perímetro urbano do município de Ipatinga. As viagens de bicicletas usais são: viagens para trabalho/estudo e viagens para esporte/lazer. O município possui a USIMINAS que gera rotas com grande tráfego de bicicletas dos seus funcionários. O centro econômico da cidade também é um grande gerador de fluxo de bicicletas. As viagens que têm como objetivo o esporte e o lazer, em sua maioria possuem destinos como, a BR-458, Parque Estadual do Rio Doce, e as cidades circunvizinhas do vale do Aço. A extensão de construção e remodelação de ciclovias corresponde a 12 km.

As intervenções do Programa, tais como pavimentação, sistema de drenagem pluvial e ciclovias aprimoram o sistema de saneamento da região, o que acarreta positivamente e diretamente na população, com a valorização imobiliária e desenvolvimento regional. Além disso, as ações de mobilidade urbana trazem o aumento no bem estar da população, com melhores condições de deslocamento e convívio social.

O Projeto de Lei em apreço demonstra a preocupação deste Executivo em aperfeiçoar constantemente a infraestrutura do município, em consonância com princípios de sustentabilidade, promovendo adequação do sistema viário às necessidades de mobilidade impostas pelo processo de desenvolvimento econômico vivenciado nos últimos anos em Ipatinga. Neste sentido, a principal preocupação desta administração é articular a oferta de infraestrutura de mobilidade, com a necessidade da promoção da melhoria da mobilidade urbana por meio da reestruturação e requalificação de vias estruturantes com a inserção de trincheiras, recuperação de vias urbanas e ciclovias, da acessibilidade e segurança viária, redução de acidentes nas vias do município, garantindo o deslocamento seguro e eficaz de todos os usuários em observância às áreas de preservação permanente do patrimônio ambiental do município, observada a legislação vigente. As ações deste Programa são oriundas de orientações estratégicas previstas no Plano Diretor Municipal (Lei 3350/2014) e Plano Plurianual 2022-2025, Lei nº 4.278/2021 (Eixo 3: Cuidar da Cidade; Programa 0014 de Mobilidade Urbana) com diretrizes de médio e longo prazo que orientam o plano de investimentos do município.

Por meio destas medidas, acredita-se que o " PRORUMO – PROGRAMA DE REORGANIZAÇÃO URBANA DE MOBILIDADE PARA TODOS ", irá colaborar para preparar o município para os desafios vindouros. A cidade que queremos deve ser uma cidade agradável, onde os moradores possam se deslocar com mais agilidade e segurança, além de promover a sustentabilidade com o aumento de áreas arborizadas. O Programa propõe alcançar as metas dos Objetivos de Desenvolvimento Sustentável, os ODS's da ONU, especificamente os Objetivos 03, 9 e 11:

ODS 3 - Saúde e Bem-Estar: Assegurar uma vida saudável e promover o bem-



# PREFEITURA MUNICIPAL DE IPATINGA

## Gabinete do Prefeito

### ESTADO DE MINAS GERAIS

estar para todas e todos, em todas as idades.

ODS 9 - Indústria, inovação e infraestrutura: Construir infraestruturas resilientes, promover a industrialização inclusiva e sustentável e fomentar a inovação.

ODS 11 - Cidades e comunidades sustentáveis: Tornar as cidades e comunidades mais inclusivas, seguras, resilientes e sustentáveis.

A instituição Internacional escolhida para fornecer o crédito é o Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia do Prata - FONPLATA, pois se trata de organismo financeiro com agilidade nas suas estruturas. Essa escolha se deve também ao grande volume de recursos que a mesma possui, alocado para investimentos em municípios brasileiros. Destarte, o principal aspecto referente ao Projeto de Lei, refere-se à autorização para que a atual administração realize operação de crédito junto ao FONPLATA no valor de US\$ 47 (quarenta e sete milhões de dólares americanos, equivalente a R\$ 249.100.000,00 (duzentos e quarenta e nove milhões e cem mil reais - US\$ 1 = R\$ 5,3), condicionada a contrapartida que equivale a 20% do total do Programa, no valor de US\$ 9.400.000,00 (nove milhões e quatrocentos mil dólares americanos), totalizando US\$ 37.600.000,00 (trinta e sete milhões e seiscentos mil dólares norte americanos). Para conhecimento desta Casa, apresentamos abaixo as condições financeiras para a operação com o Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia do Prata:

- Desembolso: 60 meses;
- Carência: 48 meses;
- Amortização: 132 meses (o empréstimo será amortizado pelo município mediante o pagamento de até 22 (vinte) parcelas semestrais, consecutivas e preferencialmente iguais, acrescidas dos juros no vencimento de cada uma das parcelas);
- Prazo Total: 180 meses
- Taxa de juros: para os financiamentos com prazos de 15 anos a taxa é de aproximadamente 2,1% a 2,6% somados a SOFR 180 dias.

O município espera captar (será definido no momento de preparação) as diferentes opções de taxas TOC (Taxas Operativas Compensadas) do FONPLATA, o que poderia levar a uma taxa muito próxima aos demais organismos financiadores. Com isto, ainda ficando levemente acima, não consideramos uma diferença suficiente como único critério para optar por outras possíveis fontes que, eventualmente, ainda tendo condições financeiras levemente mais favoráveis, apresentam e exigem requerimentos que poderiam estender exageradamente aos tempos de preparação do Programa.

Demais encargos: Comissão de compromisso de 0,35% a.a. sobre o saldo não desembolsado do empréstimo, aplicado seis meses após a assinatura do contrato; comissão de Administração (depende do tempo requerido para a assinatura do Contrato de Empréstimo após da aprovação da Diretoria do FONPLATA): 0,55% (até 360 dias) e 0,70% (entre 361 a 720 dias), calculado sobre o montante total do empréstimo, a ser pago até a data do primeiro desembolso.

Além dos aspectos financeiros comparativos mencionados acima, destacamos que os seguintes fatores também foram determinantes na escolha do FONPLATA como o



# PREFEITURA MUNICIPAL DE IPATINGA

## Gabinete do Prefeito

### ESTADO DE MINAS GERAIS

Agente Financiador:

O FONPLATA desde o primeiro contato demonstrou presteza e agilidade no atendimento ao Mutuário, se colocando sempre disponível em atender os requerimentos necessários para o desenvolvimento do Programa. Isto é determinante para avaliar a viabilidade financeira e técnica da operação;

O Banco não contempla a cobrança de taxas de avaliação em suas missões. Essas taxas já estão inclusas na comissão de financiamento. Isto permitiu um avanço rápido do trâmite do pleito sem gerar compromissos financeiros futuros ao Programa, que na análise financeira da Operação geralmente é considerado um custo a mais sob as condições financeiras estabelecidas em um Programa;

Acompanhamento periódico (consultorias) ao município em todo o processo para a assinatura do contrato que no Brasil geralmente tem um trâmite muito estendido e complicado. Em nossa análise esse apoio permitirá garantir que o pleito possa chegar em seu objetivo de assinatura em tempo mais oportuno e viável, conforme programação de investimento.

Com relação à opção pelo financiamento externo, sabemos que o Brasil tem uma longa experiência com este tipo de financiamento, e tem-se constituído em uma alternativa fundamental para complementar os esforços do financiamento de origem doméstico ou interno. Neste sentido, tem-se observado várias características positivas que apoiam o desenvolvimento, especialmente dos governos subnacionais, entre as principais podemos mencionar as seguintes:

1. Normalmente os organismos multilaterais de financiamento externo, entre eles o FONPLATA, têm acompanhado a oferta financeira com o conhecimento e a experiência de décadas em investimentos de desenvolvimento urbano. Isto gera uma expertise importante, mitigando riscos e disponibilizando estratégias que garantem atingir os objetivos dos diferentes projetos;
2. Segundo estudos, ainda tendo o risco cambiário e flutuação de moeda estrangeira, no longo prazo, tem-se demonstrado que os serviços da dívida junto a organismos multilaterais têm sido mais baixos, especialmente porque esses organismos oferecem prazos de empréstimos mais longos;
3. Os prazos oferecidos pelas multilaterais, comparados com a oferta nacional, na maioria dos casos são mais longos, o que gera um requerimento de fluxo de Caixa para o mutuário muito mais confortável, inclusive permitindo tomar outros empréstimos sem esgotar a sua capacidade de pagamento, nem endividamento.

A Administração Municipal entende que esta operação fortalece a política de mobilidade e sustentabilidade do município, incrementando o potencial de investimento em obras que proporcionarão, no âmbito de uma política de infraestrutura mais ampla, um salto em termos de qualidade de vida na cidade, com grande potencial para a continuidade do processo de desenvolvimento econômico de Ipatinga nos próximos anos.



**PREFEITURA MUNICIPAL DE IPATINGA**  
**Gabinete do Prefeito**  
**ESTADO DE MINAS GERAIS**

Expostas, assim as razões que levam o Executivo a encaminhar o presente Projeto de Lei à deliberação dessa Casa de Leis, solicito sua apreciação em regime de urgência, nos termos da legislação em vigor.

Na oportunidade renovamos a Vossa Excelência e seus Ilustres Pares manifestações de elevada consideração.

Atenciosamente,



GUSTAVO MORAIS NUNES  
Prefeito Municipal



# PREFEITURA MUNICIPAL DE IPATINGA

## Gabinete do Prefeito

### ESTADO DE MINAS GERAIS

PROJETO DE LEI N.º 176 /2022

“Autoriza o Poder Executivo a contratar operação de crédito externo junto ao Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia do Prata – FONPLATA, com a garantia da União, e dá outras providências.”

A CÂMARA MUNICIPAL DE IPATINGA aprova:

Art. 1º Fica o Poder Executivo autorizado a contratar operação de crédito externo junto ao Fundo Financeiro para o Desenvolvimento da Bacia do Prata – FONPLATA, com a garantia da União, até o valor de US\$47.000.000,00 (quarenta e sete milhões de dólares dos Estados Unidos da América), no âmbito do PRORUMO – PROGRAMA DE REORGANIZAÇÃO URBANA DE MOBILIDADE PARA TODOS, destinados a promover a melhoria da mobilidade urbana por meio da reestruturação e requalificação de vias estruturantes como inserção de trincheiras, recuperação de vias urbanas e ciclovias, da acessibilidade e segurança viária, redução de acidentes nas vias do município, garantindo o deslocamento seguro e eficaz de todos os usuários em observância às áreas de preservação permanente do patrimônio ambiental do município, observada a legislação vigente.

§1º A taxa de juros será de aproximadamente 2,1% (dois vírgula um por cento) a 2,6% (dois vírgula seis por cento), somados a Secured Overnight Financing Rate – SOFR, com prazo de atualização de 6 (seis) meses.

§ 2º O prazo total do financiamento será de 180 (cento e oitenta) meses, incluídos 48 (quarenta e oito) meses de carência, sendo 132 (cento e trinta e dois) meses de amortização, mediante o pagamento de 22 (vinte e duas) parcelas semestrais, consecutivas e preferencialmente iguais, acrescidas dos juros de vencimento de cada uma das parcelas.

§ 3º As ações deste Programa são oriundas de orientações estratégicas previstas no Plano Diretor Municipal (Lei nº 3350/2014) e Plano Plurianual 2022-2025, Lei nº 4.278/2021 (Eixo 3: Cuidar da Cidade; Programa 0014 de Mobilidade Urbana) com diretrizes de médio e longo prazo que orientam o plano de investimentos do município.

Art. 2º Fica o Poder Executivo autorizado a vincular, como contragarantia à garantia da União, à operação de crédito de que trata esta Lei, em caráter irrevogável e irretratável, a modo “pro solvendo”, as receitas a que se referem os arts. 158 e 159, inciso I, alínea “b”, “d” e “e”, complementadas pelas receitas tributárias estabelecidas no art. 156, nos termos do § 4º do art. 167, todos da Constituição Federal, bem como outras garantias admitidas em direito.

Art. 3º Os recursos provenientes da operação de crédito a que se refere esta Lei deverão ser consignados como receita no Orçamento ou em créditos adicionais, nos termos do inciso II do § 1º do art. 32 da Lei Complementar n.º 101, de 4 de maio de 2000.

Art. 4º Os orçamentos ou os créditos adicionais deverão consignar as dotações necessárias às amortizações e aos pagamentos dos encargos anuais, relativos aos contratos



**PREFEITURA MUNICIPAL DE IPATINGA**  
Gabinete do Prefeito  
ESTADO DE MINAS GERAIS

de financiamento a que se refere o art. 1º desta Lei.

Art. 5º Fica o Chefe do Poder Executivo autorizado a abrir créditos adicionais destinados a fazer face aos pagamentos de obrigações decorrentes da operação de crédito referida nos termos desta Lei.

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

Ipatinga, aos 10 de agosto de 2022.

  
GUSTAVO MORAIS NUNES  
Prefeito Municipal

