

# M. M. EMPREENDIMENTOS TÉCNICOS LTDA

JANEIRO/2019 - 1º DECÊNIO - Nº 1819 - ANO 63.

## BEAP - BOLETIM DE ADMINISTRAÇÃO PÚBLICA

### *ÍNDICE*

O COMBATE À POLUIÇÃO AMBIENTAL PELO MUNDO - PROF. MANOEL PAULO DE OLIVEIRA ----- [REF.: CO9294](#)

AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE - LEI ORGÂNICA MUNICIPAL - ARTIGO DE LEI - EXECUTIVO MUNICIPAL - CELEBRAÇÃO DE CONVÊNIO E CONSÓRCIOS - PRÉVIA APROVAÇÃO DA CÂMARA MUNICIPAL - VIOLAÇÃO AOS PRINCÍPIOS DA HARMONIA E INDEPENDÊNCIA DOS PODERES - INCONSTITUCIONALIDADE DECLARADA - DECISÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE MINAS GERAIS ----- [REF.: CO9297](#)

RESPONSABILIDADE FISCAL - VEDAÇÃO DE APLICAÇÃO DE SANÇÕES A MUNICÍPIO - ALTERAÇÕES. (LEI COMPLEMENTAR Nº 164/2018) ----- [REF.: CO9293](#)

LAUDO TÉCNICO DE CONSULTORIA - RECEITA PÚBLICA - RESSARCIMENTO DE DÉBITO ATRIBUÍDO EM PROCESSO DO TCE/MG - ATUALIZAÇÃO MONETÁRIA - ÍNDICE ADOTADO ----- [REF.: CO9296](#)

LAUDO TÉCNICO DE CONSULTORIA - CONTRATO ADMINISTRATIVO - REEQUILÍBRIO ECONÔMICO FINANCEIRO - CONSTRUÇÃO CIVIL ----- [REF.: CO9295](#)

### **JURISPRUDÊNCIA ETÉCNICO**

- IMPROBIDADE ADMINISTRATIVA - NEPOTISMO - CARGO EM COMISSÃO - FILHA DE VEREADOR ----- [REF.: CO9299](#)

#CO9294#

[VOLTAR](#)

## O COMBATE À POLUIÇÃO AMBIENTAL PELO MUNDO

PROF. MANOEL PAULO DE OLIVEIRA\*

### “TÂMISA, O RIO DO GRANDE FEDOR” - REINO UNIDO

A preocupação dos ambientalistas — a poluição do rio Tâmisia - “o Rio do Grande Fedor” — exemplo de quanto a natureza cobra caro por uma agressão.

Dos tempos do “Grande Fedor” — como o rio Tâmisia ficou conhecido a partir de 1858, quando as sessões do Parlamento britânico eram suspensas por causa do absurdo mau cheiro — até hoje, foram exatamente 159 anos de investimento na despoluição das águas do rio que cruza a cidade de Londres. Bilhões de libras esterlinas, mais tarde, permitiram a remadores, velejadores e até pescadores voltar a usar o Tâmisia, que hoje conta com mais de uma centena de espécies de peixes. Se a poluição começou ainda nos idos de 1610, quando a água do rio deixou de ser considerada potável, a despoluição só foi começar a partir de meados do século XIX, na época em que o rio conquistou a infame alcunha com o seu mau cheiro. A decisão de construir um sistema de captação de esgotos também deve muito às epidemias de cólera das décadas de 1850 e 1860.

A infraestrutura construída então continua até hoje como a espinha dorsal da rede atual, apesar das várias melhorias ao longo dos anos. Na época, os engenheiros criaram um sistema que simplesmente captava os dejetos produzidos na região metropolitana de Londres e os despejava no Tâmisia outra vez, quilômetros abaixo. Na época, a solução funcionou perfeitamente, e o rio voltou a se recuperar por alguns anos. No entanto, com o crescimento da população, a mancha de esgoto foi subindo o Tâmisia e, por volta de 1950, o rio estava, mais uma vez, biologicamente morto. Foi então que as primeiras estações de tratamento de esgoto da cidade foram construídas. Vinte anos depois, em meados da década de 1970, o primeiro salmão — um peixe reconhecidamente sensível à poluição — em décadas foi detectado no Tâmisia. Hoje, encontrar salmões no rio não causa mais nenhum espanto, mas, ainda assim, a Thames Water, a empresa de saneamento de Londres, continua investindo somas avultadas no sistema de esgoto.

A mídia britânica acompanha com um misto de admiração e espanto incrível os avanços noruegueses e alemães no campo da mobilidade sem emissões poluentes. Pelo menos em Londres, é intenso o debate sobre a poluição atmosférica crescente.

Em meados de 2016, o prefeito londrino, Sadiq Khan, anunciou a introdução de um pedágio de emissões para os automóveis mais antigos, no centro da metrópole. O Institute for Public Policy Research reivindicou até mesmo a proibição radical de veículos a diesel na capital inglesa.

### CHEGA À CHINA O PRIMEIRO TREM DIRETO DE LONDRES

O trem procedente de Londres continha uísque, refrescos, produtos infantis e remédios destinados ao mercado chinês.



*Primeiro trem do Reino Unido para a China com mercadorias britânicas durante partida, em 10 abril de 2017, no World London Gateway, Stanford-le-Hope (Foto: REUTERS/Peter Nicholls)*

O primeiro trem de mercadorias entre Londres e China chegou neste sábado (29) ao seu destino depois de uma viagem de três semanas, evocando as velhas expedições comerciais da Rota da Seda.

O comboio partiu então no dia 10 de abril do porto londrino de Stanford-le-Hope, no estuário do Tâmsa, em direção a Yiwu, na costa oriental chinesa.

À 1h30 GMT (22h30 de sexta-feira em Brasília), 29 de abril, entrou na estação de Yiwu, uma cidade de cerca de dois milhões de habitantes ao sul de Xangai, confirmou à AFP a empresa chinesa responsável pela operação. A viagem durou dois dias a mais do que o previsto.

O trem cruzou França, Bélgica, Alemanha, Polônia, Belarus, Rússia e Cazaquistão. Com mais de 12 mil quilômetros, a rota Londres-Yiwu é a segunda mais longa do mundo, atrás somente da rota China-Madri, inaugurada em 2014.

Londres é a 15ª cidade da Europa com conexão ferroviária com a China para transporte de mercadorias, uma opção que é mais barata do que a aérea e mais rápida do que a marítima.

Estas conexões ferroviárias aparecem no contexto das “novas Rotas da Seda”, iniciativa lançada em 2013 pelo presidente chinês, Xi Jinping, com a esperança de firmar as relações comerciais da China, em particular com a Europa ocidental.

Os trens estarão mais carregados, provavelmente, no trajeto China-Europa devido ao desequilíbrio comercial entre as duas economias, indicou à AFP, com o risco de que a rota da seda seja “em sentido único”.

Segundo as autoridades de Yiwu, o trem transportou 88 contêineres, muito menos do que um navio de carga, que pode transportar entre 10 e 20 mil.

Por enquanto, o retorno do investimento não cobre os gastos estruturais, segundo um relatório publicado no ano passado pela Oxford Review of Economic Policy.

### **MOBILIDADE URBANA SUSTENTÁVEL - LONDRES**

Para combater congestionamento de veículos e a conseqüente poluição, Londres irá banir veículos da Oxford Street.

Uma das ruas com o ar mais poluído do mundo, a Oxford Street, em Londres, será um espaço exclusivamente de pedestres a partir de 2020. O compromisso foi assumido pelo prefeito da cidade, Sadiq Khan, com o objetivo de combater os altos níveis de poluição da capital inglesa.

Visitada por mais de 500 mil pessoas por dia e 200 milhões por ano, a Oxford Street é um dos principais destinos de compras de Londres. De acordo com dados do Departamento de Transporte, a rua é o local mais perigoso da Inglaterra para pedestres atravessarem. A viagem mais “veloz” de ônibus ao longo da Oxford Street tem velocidade estimada em 7,4 quilômetros por hora durante a semana, enquanto o ritmo de caminhada de um pedestre comum é de 4,9 quilômetros por hora. Apesar da baixa velocidade do tráfego, 45 pedestres foram seriamente feridos após colisões com carros, ônibus e caminhões nos três cruzamentos ao longo da via entre 2005 e 2013.

O plano da prefeitura é implementar a pedestrianização da rua em duas fases. Segundo a prefeita-adjunta para transportes, Valerie Shawcross, o projeto pretende banir todos os tipos de veículos entre a Tottenham Court Road até a estação de Marble Arch, um trecho de quase 2 quilômetros. Carros já estão banidos de circular entre as 7h e as 19h todos os dias, com exceção dos domingos. No entanto, táxis e ônibus estão presentes em quantidades assustadoras. Atualmente, 168 ônibus circulam pela via por hora nos horários de pico.

Cortar as emissões que esses veículos lançam em uma via que segue em linha reta com edifícios altos em ambos os lados é vital para a saúde dos londrinos. Porém, esse é exatamente o maior desafio: como reorganizar o transporte coletivo da região? A área central de Londres é um conjunto de pequenas ruas, que muitas vezes terminam em becos sem saída. Vias maiores, como a Oxford Street, passam através dessas menores muitas vezes como única alternativa de saída da região. Dessa maneira, a Oxford se apresenta como um dos principais eixos leste-oeste para os ônibus que cruzam a área central.

As alternativas ao ônibus após a conclusão do processo de pedestrianização ao redor da via serão as diversas estações de metrô na região. Quatro delas — Marble Arch, Bond Street, Oxford Circus e Tottenham Court Road Station (atualmente fechada) — desembarcam na própria Oxford Street, o que pode gerar uma sobrecarga sem precedentes ao sistema. A prefeitura ainda não se pronunciou sobre a estratégia que será tomada, apenas afirma que as rotas serão redirecionadas.

A boa notícia é o futuro lançamento da Crossrail — também conhecida por Elizabeth Line —, uma linha férrea de 118 quilômetros que transportará pessoas de leste a oeste da cidade sem a necessidade de transferência para a rede de metrô, com duas paradas na Oxford Street.

### **FORMA DE CONTER UM PICO DE POLUIÇÃO**

Enfrentando níveis críticos de poluição desde 30 de novembro, a prefeitura de Paris afirmou que a situação coloca em risco significativo a saúde dos moradores. Autoridades atribuem a poluição às condições do tempo e à pesada dependência ao óleo diesel.

Para fazer frente ao que a prefeitura da capital francesa descreveu como uma crise “excepcionalmente séria”, os sistemas públicos parisienses de compartilhamento de bicicletas, o Vélib, e de carros, o Autolib, tornaram-se gratuitos nesta terça-feira.

Além disso, somente carros com placas com numeração par tiveram permissão para transitar em Paris e nos subúrbios.

As autoridades apontaram que esta foi a nona vez, em 2016, que Paris enfrenta um pico de poluição.

### **ESTADOS UNIDOS DA AMÉRICA – PORTLAND**

Em 2008, dois ciclistas morreram em Portland, nos EUA, atropelados na ciclofaixa por um carro que virava à direita. Cerca de 70% dos acidentes de bike na cidade acontecem em cruzamentos. Por causa disso, a cidade, campeã do pedal no país dos carros, criou 14 bike boxes. Ao sinal vermelho, os motoristas param atrás da área verde, exclusiva de bikes, ou ganham multa de US\$ 242. Em dois anos, a presença de ciclistas nesses cruzamentos subiu 32%, e o índice de conflitos com motoristas caiu 31%.

#### **Políticas e Resultados**

- Cidade tem projetos de incentivo ao uso de bicicletas detalhados até 2030
- 80% das crianças na escola recebem educação sobre segurança para pedalar
- Construiu 200 km de ciclovias entre 1996 e 2006. Hoje, são 466 km
- Uso de bikes para ir ao trabalho dobrou entre 1990 e 2000

### **DINAMARCA - COPENHAGUE: SINALIZAÇÃO ESPECIAL**

Tudo azul: Em Copenhague, a cor azul chama a atenção para a rota dos ciclistas

Uma marca registrada dos cruzamentos de Copenhague, capital da Dinamarca, são as faixas azuis usadas para demarcar a rota de quem pedala. Mesmo com ciclovias e ciclofaixas à vontade, não há como evitar o encontro de carros e bicicletas nesses trechos. Então, a cidade usa a cor vibrante para chamar a atenção de motoristas para os ciclistas e evitar acidentes. Outra medida de segurança usada nos cruzamentos é dar sinal verde para os ciclistas antes — outro modo de priorizar os ciclistas, em relação aos automóveis.

#### **Políticas e Resultados**

- Um terço do orçamento municipal de transportes é voltado para o ciclismo
- De 1995 a 2006, a quilometragem pedalada subiu 44% e os acidentes graves caíram 60%
- 20% do total de viagens são feitas de *bike*. No dia a dia para o trabalho, elas são 32%
- Uso de *bikes* entre pessoas com mais de 40 anos aumentou de 25% para 38% entre 1998 e 2005.

### **ODENSE (FIÓNIA) - DINAMARCA: CAMPANHAS PRÓ-BIKE**

Mochila e capacete: Campanhas incentivam crianças de Odense, na Dinamarca, a ir pedalando para a escola.

A experiência de países europeus mostra que campanhas de incentivo ao uso de bicicletas são parte fundamental das políticas de estímulo às pedaladas. Na Dinamarca, por exemplo, a ONG Federação dos Ciclistas criou uma gincana nacional, que acontece uma vez por ano durante duas semanas, para incentivar crianças a irem de bicicleta para a escola, distribuindo prêmios para as que têm mais alunos pedalando. Em Odense, 26% do total de viagens são feitas de bicicleta. Entre os alunos do ensino fundamental, esse índice sobe para 43%.

#### **Políticas e Resultados**

- Não é possível atravessar o centro de carro. Nas adjacências, estacionar automóveis é caro, bicicletas, grátis
- A cidade subsidia equipamentos de segurança e distribui frutas e doces para ciclistas
- De 1984 a 2002, o uso de *bikes* na cidade cresceu 80%
- Elas são usadas em um quarto do total de viagens

## ALEMANHA – BERLIM: ALUGUEL SIMPLES E BARATO

*CallBike*: Aluguel quintuplicou em Berlim, com sistema moderno nas estações

Sistemas de compartilhamento de bicicletas — que permitem alugá-las num ponto para deixá-las em outro — são mais uma ferramenta importante para popularizar as pedaladas como transporte urbano. A cidade de Berlim, uma das metrópoles que mais investe em bikes no mundo, tem uma das versões mais modernas desse sistema. A Deutsche Bahn, empresa de trens alemã, instalou 3.000 magrelas nas estações da capital. O cidadão desbloqueia a *bike* por celular e paga com cartão de crédito. Para complementar, dá para planejar a rota por ciclovias, no celular, com dados sobre conexões com transportes, velocidade média e tempo de viagem.

### Políticas e Resultados

- Em 72% das ruas da cidade a velocidade máxima é de 30 km/h
- Verbas para incentivar uso de bikes aumentaram 4 vezes de 2000 a 2009
- Viagens de bicicleta subiram de 7% para 10% do total entre 1992 e 1998
- Acidentes fatais com ciclistas caíram 30% entre 1998 e 2004

### DEZ CIDADES ABREM RUAS PARA DEVOLVÊ-LAS ÀS PESSOAS

Dez cidades abrem ruas para devolvê-las às pessoas, Gil/WRI Brasil Cidades Sustentáveis

A chegada e a popularização dos automóveis fizeram com que os espaços onde as pessoas caminhavam fossem segregados e colocados nas bordas das vias. Esses locais foram sendo cada vez mais comprimidos, os tempos para atravessar as ruas tornaram-se cada vez menores, até chegarmos aos dias atuais, de total predominância do automóvel sobre o pedestre. Porém, com o rápido aumento do número de pessoas nas grandes cidades e com os níveis de poluição do ar passando dos limites aceitáveis, essa realidade pode estar chegando ao fim. Aos poucos, importantes metrópoles mundiais como Nova York, Londres e São Paulo colocam em prática a chamada pedestrianização.

O termo, cada vez mais conhecido, significa devolver o acesso às ruas aos pedestres, fazer com que o espaço atenda às pessoas. A pedestrianização resulta em regiões mais saudáveis, vivas, seguras e humanas. Enquanto algumas cidades banem permanentemente os carros das vias, outras promovem ações em dias específicos. O ganho de ambas as iniciativas é conscientizar a própria população de que as formas de transporte não motorizado também são possíveis. Clique no mapa abaixo e confira 10 cidades do mundo que promovem essas mudanças, especialmente em suas áreas centrais.



### 7 CIDADES QUE ESTÃO SE LIVRANDO DOS CARROS



O carro foi originalmente desenvolvido com os objetivos de aumentar a velocidade e a comodidade da locomoção, o que perdeu por muito tempo. Acontece que hoje estas “vantagens” perdem força em nossa realidade, considerando principalmente a lentidão causada pelos congestionamentos nas grandes metrópoles, onde a ditadura do automóvel vem dando lugar a um novo pensamento em relação à mobilidade urbana.

Apenas para se ter uma ideia, o paulistano que usa o carro todos os dias para ir ao trabalho perde cerca de um mês por ano no trânsito. Alarmante, não é? Algumas cidades já perceberam que mais espaço para automóveis não é a solução, abrindo espaço para novas políticas públicas em relação aos carros.

O Pegcar separou abaixo sete cidades que estão impondo medidas para reduzir o número de carros nas ruas, restringindo suas áreas de circulação, aumentando as áreas exclusivas para pedestres, fomentando ciclovias, entre outras medidas.

Ao atingir níveis alarmantes de poluição em 2014, o governo parisiense começou a restringir a circulação de determinadas placas de carro. O impacto na qualidade do ar foi tão satisfatório que o planejamento público voltou suas atenções para medidas que visam desencorajar o uso de carros particulares. Para se ter uma ideia do avanço, quem não mora no centro, por exemplo, não poderá utilizar seu carro na região durante os finais de semana.

A expectativa é que até 2020 seja dobrado o número de ciclofaixas de Paris.

### **HAMBURGO, ALEMANHA**

A ideia da esfera pública não é restringir o uso dos carros, mas facilitar cada vez mais a vida de quem não dirige. Inteligente, não é? Pois é, nos próximos 15 a 20 anos, será concluída a “rede verde” de mobilidade (*green network*), que conectará diversos parques espalhados pela cidade, possibilitando a circulação de ciclistas e pedestres. Essa rede cobrirá 40% do espaço que a cidade ocupa.

### **MADRI, ESPANHA**

Apesar de algumas regiões de Madri já não aceitarem carros, a iniciativa pública continua focada na ampliação das zonas de proibição de veículos. Tal medida faz jus ao planejamento urbano da capital da Espanha, cuja meta é proibir o uso do carro na região central da cidade em até 5 anos.

E não para por aí. Além dos automóveis mais poluentes pagarem mais caro para estacionar na rua, as principais ruas da cidade irão receber um novo *design*, que priorizará a circulação de pedestres.

### **HELSINQUE - FINLÂNDIA**

Helsinque visa abolir de vez o uso de carros. A ideia central é fornecer novas alternativas de transporte para os bairros residenciais, visando diminuir a dependência em relação ao carro. Com o enfoque na oferta de mobilidade sob demanda, a prefeitura testa um aplicativo que permitirá que moradores verifiquem onde está o táxi, bicicleta ou carro compartilhado mais próximo, além de trens ou ônibus.

### **COPENHAGEN, DINAMARCA**

Apesar de atualmente ser referência em mobilidade e planejamento urbano, há 40 anos Copenhagen apresentava um trânsito caótico. No entanto, a cidade fez seu dever de casa, investindo consideravelmente em áreas exclusivas para pedestres, em zonas de proibição de veículos e nas ciclovias. Atualmente, 50% dos habitantes de Copenhagen pedalam para ir ao trabalho, através dos 320 quilômetros de ciclovias que a cidade possui. De dar inveja, não?

### **METRÔ DE TORONTO: AR POLUÍDO NOS TRENS E PLATAFORMAS**

Quem anda de metrô, não importa em que país, sabe que o ar lá embaixo, nos trens e plataformas, não é dos melhores... Agora, uma pesquisa canadense confirma essa percepção e revela que os níveis de poluição do ar no sistema de metrô da cidade de Toronto são dez vezes maiores do que os da superfície.

A situação é preocupante, sem dúvida, mas não sem solução: segundo os pesquisadores há maneiras de manter os sistemas subterrâneos limpos, por exemplo, com a adoção de equipamentos para aspirar o ar poluído dos túneis e instalação de sistemas de ventilação mais eficazes.

O novo estudo, de autoria do engenheiro químico Greg Evans, da Universidade de Toronto, foi publicado na prestigiosa revista científica 'Environmental Science and Technology', da American Chemical Society. A conclusão é que os trens e as plataformas ao longo da Toronto Transit Commission (TTC) têm os níveis mais altos de poluição do ar de todos os três sistemas de metrô do Canadá — e dez vezes maiores do que o ar de fora.

Os níveis de poluição no metrô de Toronto são três vezes piores do que os de Montreal, enquanto o de Vancouver foi classificado como o mais limpo dos três sistemas de metrô do país.

### **MATERIAIS PARTICULADOS**

Para obter esses resultados, os pesquisadores recrutaram estudantes da universidade que, equipados com instrumentos portáteis, mediram pequenas partículas no ar (menores do que 0,00025 centímetros, ou 25 microgramas). O problema é que materiais particulados tão pequenos são facilmente inalados e podem causar problemas respiratórios e danos aos tecidos pulmonares.

A poluição em Toronto tem, em média, dez microgramas por metro cúbico de ar, mas pode chegar a 30 em um dia especialmente ruim. Ao longo do TTC, no entanto, os níveis chegaram a até cem microgramas de poluentes por metro cúbico. Isso é tão ruim quanto em Beijing em um dia normal.

### **DE ONDE VEM A POLUIÇÃO**

Uma análise posterior mostrou altas concentrações de metais, que oferecem uma dica sobre a origem dessa poluição: as rodas e os freios dos trens de metrô.

"Quando você está de pé na plataforma, pode sentir um sopro de ar conforme o metrô vem chegando", diz Evans, e explica: "Isso é porque o trem está vindo do túnel como um pistão, empurrando o ar na sua frente. Metrôs são basicamente abaixo da terra, então não tem para onde as partículas irem. Quando um trem chega à estação, ele faz a poeira e as partículas irem para o ar".

A hipótese é que muitas dessas partículas provêm das rodas metálicas nos trilhos. E traços de bário, também encontrados nas amostras de ar, provavelmente vêm dos freios em si.

O Departamento de Estado dos Estados Unidos classifica uma leitura acima de 101 microgramas como insalubre para grupos sensíveis. Embora os níveis de poluição nos metrôs de Toronto sejam maiores do que o desejável, não obstante tal óbice não vai impedir o usuário de andar de metrô.

O mais preocupante, porém, é que os efeitos da exposição intermitente a esses níveis de poluição do ar não são completamente conhecidos. Segundo o pesquisador, "nós não sabemos realmente quais os riscos de saúde ao andar de metrô". "É uma área pouco estudada", diz.

O estudo pode servir para atrair a atenção de outros sistemas de metrô e autoridades ao redor do mundo. Até agora, os poucos metrôs que conduziram pesquisas similares — caso de Barcelona (Espanha) e Seul (Coreia do Sul) —, chegaram a resultados parecidos aos observados em Toronto, revela Evans.

"Acho que [os metrôs de outras cidades] devem definitivamente conduzir estudos similares, se não o fizeram ainda, e descobrir como estão seus sistemas particulares", destacou.

### **LIMPEZA NOS TÚNEIS**

Como foi dito, felizmente existem formas de manter o ar nas linhas de metrô limpo. Evans propôs um sistema parecido com aspiradores, em que sejam feitas limpezas periódicas nos túneis. Outra solução rápida seria os operadores de trem usarem os freios antes de entrar na estação, permitindo aos trens chegarem devagar. Isso preveniria um acúmulo de resíduo de freio próximo às estações. Por fim, o cientista sugere como uma boa ideia melhorar o sistema de ventilação dentro dos metrôs.

Esse estudo agora é um acréscimo ao conhecimento que já se tem sobre outros 'perigos' que nos esperam em estações de metrô. Em 2015, pesquisadores encontraram 15.152 formas de vida ao longo das 466 estações de metrô de Nova York. Incrivelmente, metade do DNA desses microorganismos não bateu com nada conhecido na literatura científica.

## CONCLUSÃO

A Comissão dá por encerrada a missão que lhe foi confiada. É bem modesta, todavia produzida com carinho e vontade de participar. No mundo em que vivemos o que mais falta, no lar, na escola, nos pretórios e nas ruas, é, precisamente, POSTURA.

Devastada pelo crônico desinteresse em prestigiar educação, a sociedade brasileira produz péssimos exemplos. E o que é pior, é grave a suspeita de que, desde muito, os governantes, adoradores de cargos e adutores de votos, querem mesmo é um país de gente que mal sabe escrever o nome. Neste clima, uma boa legislação de posturas é um código comunal de esperanças. De verdade, o cidadão que cospe na rua, suja a calçada, briga no trânsito, invade logradouros, desrespeita os sinais, não tem legitimidade moral para execrar os desmandos que enojam no topo da pirâmide.

“Posturas Municipais” é bem mais importante do que se pensa. Afinal, especialmente no Brasil, o município é lar e escola da nação. A Comissão não se arvorou direito e capacidade de propor projeto de lei, até porque esta não foi a encomenda. A Associação Comercial, exemplar representante da sociedade produtiva, quer aceitar o convite que a egrégia Câmara lhe fez. A obra normativa é, de direito e competência, da Assembleia Legislativa Municipal. Apresentamos, sob forma de sugestões ementadas e comentários tópicos direcionados ao texto vigente, um rol de proposições, muitas delas inovadoras, algumas confessadamente ousadas. Achamos que o Código deve, de uma lado, prestigiar o agente fiscal, conferindo-lhe licenças de resolver, direto, alguns contenciosos e, sem rebuscos, sugerimos uso pretoriano de analogia e equidade. De outro lado, o fiscal precisa, também, se adequar, sempre, a posturas de civilidade, harmonia, bom senso.

Imaginamos, e sabemos que algumas legislações de capitais já o agregam, que é possível reduzir o curso de infundáveis burocracias seja, no plano formal, com simplificações de exigências, seja, no plano material, com a aceitação de licenças que já sejam exigidas por órgãos oficiais de regulação, como é o caso do CREA.

Afirmamos o primado, frequentemente esquecido, de que a sanção administrativa não é fim nem anelo e que, na verdade, boa administração é justamente aquela que não precisa aplicar multas a toda hora.

\*Advogado, Economista, Contador, Professor Universitário, Pós-Graduado em Políticas Econômicas, Metodologia do Ensino Superior, Sistemas e Métodos, Custos Industriais, Planejamento de Transportes, Orçamento e Contabilidade Pública.

BOCO9294—WIN

#CO9297#

[VOLTAR](#)

**AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE - LEI ORGÂNICA MUNICIPAL - ARTIGO DE LEI - EXECUTIVO MUNICIPAL - CELEBRAÇÃO DE CONVÊNIOS E CONSÓRCIOS - PRÉVIA APROVAÇÃO DA CÂMARA MUNICIPAL - VIOLAÇÃO AOS PRINCÍPIOS DA HARMONIA E INDEPENDÊNCIA DOS PODERES - INCONSTITUCIONALIDADE DECLARADA - DECISÃO DO TRIBUNAL DE JUSTIÇA DE MINAS GERAIS**

É inconstitucional o artigo da Lei Orgânica Municipal que impõe ao Chefe do Executivo a aprovação legislativa para celebração de convênios e consórcios, violando o princípio da harmonia e independência dos poderes. Julgada procedente a ação.

**AÇÃO DIRETA DE INCONSTITUCIONALIDADE Nº 1.0000.11.017549-4/000 - Comarca de ...**

Requerente : Prefeito Municipal ...

Requerido : Presidente da Câmara Municipal de ...

## ACÓRDÃO

Vistos etc., acorda a ÓRGÃO ESPECIAL do Tribunal de Justiça do Estado de Minas Gerais, sob a Presidência do Desembargador HERCULANO RODRIGUES , incorporando neste o relatório de fls., na conformidade da ata dos julgamentos e das notas taquigráficas, à unanimidade de votos, EM JULGAR PROCEDENTE O PEDIDO.

Belo Horizonte, 10 de julho de 2013.

DES. KILDARE CARVALHO

Relator

## NOTAS TAQUIGRÁFICAS

O SR. DES. KILDARE CARVALHO - Trato de ação direta de inconstitucionalidade ajuizada pelo Prefeito Municipal de ... em face do artigo 37, XIV, da Lei Orgânica do Município de ..., que exige autorização legislativa para a celebração de convênios e consórcios pelo Município.

Sustenta o requerente a inconstitucionalidade do dispositivo mencionado que condiciona a celebração de convênios e consórcios à autorização legislativa, ofendendo o princípio da independência dos poderes, previsto nos artigos 6º, 172 e 173 da Constituição Mineira. Afirma o entrave à Administração em virtude da exigência das mencionadas autorizações, subordinadas às injunções políticas a ensejar a procedência do pedido inicial.

A cautelar foi deferida na decisão de fls.66/67-TJ, tendo sido ratificada pela Corte Superior no acórdão de fls.73/78-TJ.

Informações pela Câmara Municipal às fls.83/84-TJ.

A *quaestio iuris* consiste na verificação de inconstitucionalidade do inciso XIV do art. 37 da Lei Orgânica do Município de ..., ao argumento de afronta à Constituição Estadual Mineira.

Eis o teor do combatido dispositivo legal:

“Art. 37 - Compete à Câmara Municipal, com a sanção do Prefeito, dispor sobre todas as matérias de competência do Município e, especialmente:

.....

XIV - autorizar convênios com entidades públicas ou particulares e consórcios com outros Municípios;” (fl.27-TJ).

O requerente aponta ofensa à Constituição Estadual, que não contém a obrigatoriedade posta no dispositivo municipal.

A redação do artigo 165, §1º, da Constituição de Minas Gerais, assim prevê:

“Art. 165. ....

§1º. O Município, dotado de autonomia política, administrativa e financeira, organiza-se e rege-se por sua Lei Orgânica e demais leis que adotar, observados os princípios da Constituição da República e os desta Constituição”.

Destarte, ao Poder Executivo Municipal compete, precipuamente, o planejamento da administração, a regulamentação, o gerenciamento e a organização da execução de serviços públicos e a direção dos negócios locais; e à Câmara de Vereadores são reservadas competências para a edição das normas gerais e a fiscalização dos atos executivos, esta exercitada nos limites das previsões constitucionais.

A respeito, ensina-nos José Afonso da Silva:

“Independência dos Poderes: significa (a) que a investidura e a permanência das pessoas num dos órgãos do governo não dependem da confiança nem da vontade dos outros; (b) que, no exercício das atribuições que lhes sejam próprias, não precisam os titulares consultar os outros nem necessitam de sua autorização; (c) que, na organização dos respectivos serviços, cada um é livre, observadas apenas as disposições constitucionais e legais.” (Comentário Contextual à Constituição, 4ª Ed., Editora Malheiros, 2007, sem grifos no original).

Da lição, pode-se concluir que não se admite que o Poder Legislativo imponha ou estabeleça condições para as funções exercidas pelo Poder Executivo, pois tal fato coloca em risco sua autonomia e independência.

Não há dúvida de que a celebração de convênios e consórcios constitui função tipicamente administrativa, de exclusiva competência do Executivo e, quanto a isso, cabe ao Legislativo tão somente fiscalizar-lhes a sua celebração e execução.

Houve, neste caso, a ocorrência de vício insanável, uma vez que a ordem constitucional em vigor não admite que um Poder invada a esfera de competência do outro.

É fora de dúvida que o legislador, ao assim proceder, acabou por ofender a Carta Mineira, sujeitando o Poder Executivo a permanente interferência do Poder Legislativo, em clara ofensa ao princípio da independência e harmonia entre os poderes.

Pelo que se infere da leitura do dispositivo constitucional transcrito, a norma impugnada e contida na Lei Orgânica do Município de ... encontra-se, de fato, em conflito com a Constituição Estadual, que não faz as exigências nela contida, logo, tornando-a inconstitucional.

Neste sentido, já se manifestou esta Corte Superior:

“Ação Direta de Inconstitucionalidade. Leis Municipais. Dispositivos impugnados. Celebração de convênios. Autorização legislativa prévia. São inconstitucionais dispositivos de Leis Municipais que vinculam a celebração de convênios à prévia autorização da Câmara Municipal. A dependência de autorização legislativa para a realização de convênios ofende o princípio da separação de poderes, por representar ingerência indevida em atividade típica do Poder Executivo. Julga-se procedente a representação e declaram-se inconstitucionais os incisos XVI, XVII e XXVI do art. 70 da Lei Orgânica do Município de ... e o § 2º do art. 25 da Lei Municipal nº 223, de 13 de junho de 2007.” (TJMG, Ação Direta de Inconstitucionalidade nº 4598418-64.2007.8.13.0000, Rel. Des. Almeida Melo, DJ 05.06.2009).

Registre-se, por fim, que a indigitada norma posta na Lei Orgânica Municipal parece ter seguido disposições semelhantes sobre competência do Legislativo para aprovação de convênios constantes nos artigos 62, inciso XXV, e 181, incisos I e II, da Constituição Mineira, os quais, contudo, foram declarados inconstitucionais na ADI nº165 e na ADI nº770, julgadas no Supremo Tribunal Federal, cujos acórdãos foram publicados no Diário da União, respectivamente, em 26.09.97 e 20.09.2002.

Com estas considerações, julgo procedente o pedido, para declarar a inconstitucionalidade do inciso XIV do art. 37 da Lei Orgânica do Município de ... .

Façam-se as comunicações, remetendo cópia do acórdão ao órgão competente, nos termos do art. 285 do Regimento Interno do Tribunal de Justiça.

A SRª. DESª. MÁRCIA MILANEZ - Trata-se de Ação Direta de Inconstitucionalidade proposta pelo Prefeito de ... em face do artigo 37, XIV, da Lei Orgânica do Município de ... .

O referido artigo exige autorização da Câmara Municipal para a celebração de convênios e consórcios pelo município, se não vejamos:

“Art. 37 - Compete à Câmara Municipal, com a sanção do Prefeito, dispor sobre todas as matérias de competência do Município e, especialmente:

.....

XIV - autorizar convênios com entidades públicas ou particulares e consórcios com outros municípios”;(fl. 27)

O requerente alega a inconstitucionalidade do artigo supracitado, diante da ofensa ao Princípio da Independência dos Poderes, previsto nos artigos 6º, 172 e 173 da Constituição do Estado de Minas Gerais.

Pela análise do art. 165, §1º, da Constituição Estadual, verifica-se que o Poder Executivo do Município é dotado de autonomia política, administrativa e financeira, não cabendo à Câmara Municipal o planejamento da administração das políticas e negócios públicos.

Assim, qualquer imposição de condições para a atuação do Poder Executivo Municipal configura ofensa à independência dos Poderes. Sobre o tema, disserta Pedro Lenza:

“Ressaltamos serem os “Poderes” (órgãos) independentes entre si, cada qual atuando dentro de sua parcela de competência constitucionalmente estabelecida e assegurada quando da manifestação do poder constituinte originário.

Nesse sentido, as atribuições asseguradas não poderão ser delegadas de um Poder (órgão) a outro. Trata-se do princípio da indelegabilidade de atribuições." (Direito Constitucional Esquematizado, 12ª Ed., Editora Saraiva, 2007, sem grifos no original)

O Poder Executivo está livre para celebrar convênios e consórcios sem a interferência do Poder Legislativo, uma vez que administração da coisa pública é função típica conferida ao Poder Executivo pelo Poder Constituinte originário.

Dessa forma, resta indubitável a violação da Lei Orgânica do Município de ... à Constituição do Estado de Minas Gerais, razão pela qual acompanho o voto do i. Relator para declarar a inconstitucionalidade do inciso XIV do art. 37 da Lei Orgânica do Município de ... .

O SR. DES. BRANDÃO TEIXEIRA - De acordo.

O SR. DES. ANTÔNIO CARLOS CRUVINEL - De acordo.

O SR. DES. SILAS VIEIRA - De acordo.

O SR. DES. WANDER MAROTTA - De acordo.

O SR. DES. GERALDO AUGUSTO - De acordo.

O SR. DES. AUDEBERT DELAGE - De acordo.

O SR. DES. MANUEL SARAMAGO - De acordo.

O SR. DES. EDILSON FERNANDES - De acordo.

O SR. DES. ELIAS CAMILO - De acordo.

O SR. DES. AFRÂNIO VILELA - De acordo.

O SR. DES. WAGNER WILSON - De acordo.

O SR. DES. BITENCOURT MARCONDES - De acordo.

O SR. DES. MARCOS LINCOLN - De acordo.

O SR. DES. BARROS LEVENHAGEN - De acordo.

O SR. DES. LEITE PRAÇA - De acordo.

O SR. DES. CÁSSIO SALOMÉ - De acordo.

O SR. DES. ALMEIDA MELO - De acordo.

O SR. DES. JOSÉ ANTONINO BAÍA BORGES - De acordo.

O SR. DES. PAULO CÉZAR DIAS - De acordo.

O SR. DES. WANDERLEY PAIVA - De acordo.

O SR. DES. VERSIANI PENNA - De acordo.

Súmula - PROCEDENTE.

BOCO9297—WIN/INTER

#CO9293#

[VOLTAR](#)**RESPONSABILIDADE FISCAL - VEDAÇÃO DE APLICAÇÃO DE SANÇÕES A MUNICÍPIO - ALTERAÇÕES****LEI COMPLEMENTAR Nº 164, DE 18 DE DEZEMBRO DE 2018.**

Acrescenta §§ 5º e 6º ao art. 23 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal), para vedar a aplicação de sanções a Município que ultrapasse o limite para a despesa total com pessoal nos casos de queda de receita que especifica.

O PRESIDENTE DA CÂMARA DOS DEPUTADOS, no exercício do cargo de PRESIDENTE DA REPÚBLICA

Faço saber que o Congresso Nacional decreta e eu sanciono a seguinte Lei Complementar:

Art. 1º O art. 23 da Lei Complementar nº 101, de 4 de maio de 2000 (Lei de Responsabilidade Fiscal), passa a vigorar acrescido dos seguintes §§ 5º e 6º:

“Art. 23. ....

.....

§ 5º As restrições previstas no § 3º deste artigo não se aplicam ao Município em caso de queda de receita real superior a 10% (dez por cento), em comparação ao correspondente quadrimestre do exercício financeiro anterior, devido a:

I - diminuição das transferências recebidas do Fundo de Participação dos Municípios decorrente de concessão de isenções tributárias pela União; e

II - diminuição das receitas recebidas de *royalties* e participações especiais.

§ 6º O disposto no § 5º deste artigo só se aplica caso a despesa total com pessoal do quadrimestre vigente não ultrapasse o limite percentual previsto no art. 19 desta Lei Complementar, considerada, para este cálculo, a receita corrente líquida do quadrimestre correspondente do ano anterior atualizada monetariamente.” (NR)

Art. 2º Esta Lei Complementar entra em vigor na data de sua publicação e produzirá efeitos a partir do exercício financeiro subsequente.

Brasília, 18 de dezembro de 2018; 197º da Independência e 130º da República.

RODRIGO MAIA  
Torquato Jardim

(DOU, 18.12.2018)

BOCO9293—WIN/INTER

#CO9296#

[VOLTAR](#)**LAUDO TÉCNICO DE CONSULTORIA - RECEITA PÚBLICA - RESSARCIMENTO DE DÉBITO ATRIBUÍDO EM PROCESSO DO TCE/MG - ATUALIZAÇÃO MONETÁRIA - ÍNDICE ADOTADO**

CONSULENTE : Prefeitura Municipal  
CONSULTOR : Mário Lúcio dos Reis

**INTROITO**

A Prefeitura Municipal, usando de seu direito junto a esta Consultoria, com base no vigente contrato de assessoria, apresenta-nos o pedido de parcelamento apresentado por ex-vereador para ressarcimento de débito que lhe fora atribuído em processo administrativo de prestação de contas movido pelo TCE/MG.

Acrescenta que o débito se refere a atos praticados no ano de 2007, cujos valores foram corrigidos até outubro/2017 pela tabela do TJMG, segundo a Certidão de Débito apresentada pelo TCE/MG.

Isto posto, consulta-nos quanto ao índice de correção monetária a ser adotado e se este deverá ser calculado desde o ano 2007, em que ocorreram os fatos geradores, ou a partir de outubro/2017, sobre o montante apurado pelo TCE/MG na Certidão correspondente.

**CONSIDERAÇÕES LEGAIS****LC-102/2008 - Lei Orgânica do TCE/MG:**

Art. 75. A decisão do Tribunal de que resulte imputação de débito ou multa terá eficácia de título executivo.

§ 1º O responsável será intimado para, no prazo estabelecido pelo Regimento Interno, efetuar e comprovar o recolhimento do valor devido.

§ 2º Expirado o prazo a que se refere o § 1º deste artigo sem manifestação do responsável, o Tribunal remeterá a certidão de débito ao Ministério Público junto ao Tribunal, para as providências necessárias à execução do julgado.

§ 3º A certidão de débito individualizará os responsáveis e o débito imputado, devidamente atualizado.

§ 4º Comprovado o recolhimento integral, o Tribunal dará quitação ao responsável.

Art. 94. Além das sanções previstas nesta Lei Complementar, verificada a existência de dano ao erário, o Tribunal determinará o ressarcimento do valor do dano aos cofres públicos pelo responsável.

**CONSIDERAÇÕES TÉCNICAS**

O valor do débito atualizado até a data de outubro/2017, constante do acórdão e da respectiva certidão de débito do TCE/MG, é imutável, uma vez transitado em julgado após regular julgamento e decisão pelo egrégio Plenário do Tribunal de Contas.

Compete ao Município, portanto, atualizar este valor a partir de outubro/17 até a data do efetivo pagamento, adotando-se o índice inflacionário que for definido pelo Código Tributário do Município ou lei ordinária pertinente, embora não vejamos ilegalidade em manter-se o índice da tabela do Tribunal de Justiça, já adotado pelo TCE/MG.

**CONCLUSÃO E PARECER FINAL**

Com fulcro considerações técnicas e legais retroexpostas, esta Consultoria é de parecer que o valor a ser cobrado do contribuinte é o constante da Certidão de Débito do TCE/MG, atualizado monetariamente até o mês do efetivo pagamento, adotando-se o índice de correção que for definido pelo CTM ou lei local equivalente, nada impedindo também a adoção da tabela do TJMG, a exemplo do mesmo critério do TCE/MG.

Este é o nosso parecer, s. m. j.

BOCO9296—WIN

#CO9295#

[VOLTAR](#)

**LAUDO TÉCNICO DE CONSULTORIA - CONTRATO ADMINISTRATIVO - REEQUILÍBRIO ECONÔMICO FINANCEIRO - CONSTRUÇÃO CIVIL**

CONSULENTE : Prefeitura Municipal  
CONSULTOR : Mário Lúcio dos Reis

### **INTROITO**

A Prefeitura Municipal, no uso de seu direito junto a esta Consultoria, com base no vigente contrato de assessoria, apresenta-nos o pedido de termo aditivo para correção do equilíbrio econômico financeiro sobre o Contrato nº 152/15, da Construtora X, relativo à construção da Creche Pro infância, com recursos do Convênio do FNDE.

Trata-se do contrato firmado em 03/11/2015, no valor global de R\$ 1.816.813,85, prazo de 6 meses que foram prorrogados pelos aditivos de nº 01 a 05 até os dias de hoje, tendo-se executado até a última medição o total de R\$ 1.273.424,98, faltando executar o saldo de R\$ 543.388,87, do qual se requer o reequilíbrio econômico-financeiro.

A empresa anexou a seu pedido a tabela do INCC-M Índice de Custo da Construção Civil, obtida no sítio da FGV-Dados, de forma confiável, chegando-se ao percentual total de 12,96%, resultante da soma dos índices de dezembro/2015 a junho/2018, que, aplicada sobre o saldo de R\$ 543.388,87, equivale a R\$ 70.423,19, a qual elevará o custo do saldo contratual para R\$ 613.812,07.

A nosso pedido, tivemos as seguintes informações, que tomamos como pressupostos:

- 1- Em todos os 5 termos aditivos e suas medições foram praticados os preços originais das planilhas anexas ao contrato, sem quaisquer atualizações.
  - 2- As prorrogações necessárias não ocorreram por culpa da Construtora contratada.
  - 3- O FNDE concordou com os termos aditivos.
  - 4- O saldo de recursos ora corrigidos ainda não foi repassado pelo FNDE.
- Isto posto, passamos a analisar o pedido.

### **CONSIDERAÇÕES LEGAIS**

#### **Constituição Federal de 1988**

Art. 37. A administração pública direta e indireta de qualquer dos Poderes da União, dos Estados, do Distrito Federal e dos Municípios obedecerá aos princípios de legalidade, impessoalidade, moralidade, publicidade e eficiência e, também, ao seguinte: (Redação dada pela Emenda Constitucional nº 19, de 1998)

.....  
XXI - ressalvados os casos especificados na legislação, as obras, serviços, compras e alienações serão contratados mediante processo de licitação pública que assegure igualdade de condições a todos os concorrentes, com cláusulas que estabeleçam obrigações de pagamento, mantidas as condições efetivas da proposta, nos termos da lei, o qual somente permitirá as exigências de qualificação técnica e econômica indispensáveis à garantia do cumprimento das obrigações.

#### **Lei nº 8.666/93 - Estatuto das Licitações**

Art. 65. Os contratos regidos por esta Lei poderão ser alterados, com as devidas justificativas, nos seguintes casos:

.....  
II - por acordo das partes:

.....  
d) para restabelecer a relação que as partes pactuaram inicialmente entre os encargos do contratado e a retribuição da administração para a justa remuneração da obra, serviço ou fornecimento, objetivando a manutenção do equilíbrio econômico-financeiro inicial do contrato, na hipótese de sobrevirem fatos imprevisíveis, ou previsíveis porém de consequências incalculáveis, retardadores ou impeditivos da execução do ajustado, ou, ainda, em caso de força maior, caso fortuito ou fato do príncipe, configurando álea econômica extraordinária e extracontratual.

### **CONSIDERAÇÕES TÉCNICAS**

O artigo 37 da Constituição da República estabelece os princípios da Administração Pública e, no inciso XXI, destaca a obrigatoriedade das licitações para compras e contratações, mantidas as condições efetivas da proposta, que

compreende o reequilíbrio econômico-financeiro, por sua vez regulamentado pela Lei nº 8.666/93, em seu artigo 65, inciso II, alínea "d".

No contrato original firmado, ora sob exame, não consta cláusula de atualização monetária, a qual de fato só é permitida nos contratos com prazos superiores a um ano, segundo a lei que instituiu o Plano Real.

Entretanto, o referido contrato foi prorrogado para prazo superior a um ano, mediante termos aditivos firmados por acordo entre as partes, neste caso passando a ser aplicável o dispositivo do art. 65-II-d da Lei nº 8.666/93 em referência ao reequilíbrio econômico-financeiro.

O INCC-M, proposto pela empresa para a atualização monetária, é o índice usualmente adotado nos contratos que envolvem a engenharia civil, portanto aplicável no presente caso, cujo somatório conferimos e achamos correta a soma de 12,96%.

### **CONCLUSÃO E PARECER FINAL**

Fundamentada nas considerações técnicas e legais retroexpostas, esta Consultoria é de parecer pelo deferimento da atualização monetária do saldo dos serviços a serem realizados, cujo valor original de R\$ 543.388,87 passa a ser de R\$ 613.812,07.

Salientam-se os pressupostos para esta conclusão, mencionados no preâmbulo do presente laudo técnico.

Este é o nosso parecer, s. m. j.

BOCO9295—WIN

#CO9299#

[VOLTAR](#)

### **JURISPRUDÊNCIA ETÉCNICO**

#### **IMPROBIDADE ADMINISTRATIVA - NEPOTISMO - CARGO EM COMISSÃO - FILHA DE VEREADOR**

#### **RECURSO ESPECIAL Nº 1.286.631 - MG (2011/0132430-3)**

Relator : Ministro Castro Meira

### **E M E N T A**

**RECURSO ESPECIAL. AÇÃO CIVIL PÚBLICA DE IMPROBIDADE ADMINISTRATIVA. NEPOTISMO. CARGO EM COMISSÃO. CÂMARA MUNICIPAL. FILHA DE VEREADOR. PRESIDENTE. DOLO GENÉRICO CARACTERIZADO. RESTABELECIMENTO DA CONDENAÇÃO DE PRIMEIRO GRAU. ART. 11 DA LEI Nº 8.429/1992.**

1. O nepotismo caracteriza ato de improbidade tipificado no art. 11 da Lei nº 8.429/1992, sendo atentatório ao princípio administrativo da moralidade.
2. Dolo genérico consistente, no caso em debate, na livre vontade absolutamente consciente dos agentes de praticar e de insistir no ato ímprobo (nepotismo) até data próxima à prolação da sentença.
3. Não incidência da Súmula 7/STJ.
4. Recurso especial conhecido em parte e provido também em parte.

(STJ, 2ª T., DJe, 22.08.2013)

BOCO9299—WIN/INTER