



MINISTÉRIO DAS CIDADES

INSTRUÇÃO NORMATIVA Nº 27 , DE 11 DE JULHO DE 2017

(Publicada no DOU, de 12 de julho de 2017, Seção 1, páginas 76 a 79, versão consolidada com as alterações da Instrução Normativa nº 39, de 06 de novembro de 2017, publicada no DOU em 07 de novembro de 2017, Seção 1, página 64, com retificação publicada no DOU de 08 de novembro de 2017)

Regulamenta a reformulação do
Programa de Infraestrutura de
Transporte e da Mobilidade Urbana –
PRÓ-TRANSPORTE

O MINISTRO DE ESTADO DAS CIDADES, no uso das atribuições que lhe conferem o art. 6º da Lei nº 8.036, de 11 de maio de 1990, e o art. 66º do Regulamento Consolidado do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço - FGTS, aprovado pelo Decreto nº 99.684, de 8 de novembro de 1990, com a redação dada pelo Decreto nº 1.522, de 13 de junho de 1995,

Considerando a Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana,

Considerando a Resolução nº 288, de 30 de junho de 1998, do Conselho Curador do FGTS, que aprova conceitos e diretrizes a serem observados na operacionalização dos Programas de Aplicação do FGTS,

Considerando a Resolução nº 702, de 04 de outubro de 2012, do Conselho Curador do FGTS, que dispõe sobre as diretrizes gerais de aplicação dos recursos do FGTS, e

Considerando o disposto na Resolução nº 848, de 17 de maio de 2017, do Conselho Curador do FGTS, que reformula o PRÓ-TRANSPORTE, resolve:

Art. 1º Regular a reformulação do Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana – PRÓ-TRANSPORTE, na forma do Anexo I desta Instrução Normativa.

Art. 2º Este ato normativo terá eficácia somente para as novas seleções.
(Redação alterada pela Instrução Normativa nº 39, de 06 de novembro de 2017)

§ 1º Fica mantida a Instrução Normativa nº 7, de 13 de janeiro de 2017, que abre seleção para propostas de Aquisição de Ônibus, Modalidade 1, referente à Renovação de Frota do Transporte Público Coletivo Urbano de Passageiros (REFROTA17).

§ 2º Os contratos de financiamento referentes a seleções realizadas anteriormente à publicação desta Instrução Normativa poderão, por comum acordo entre os Agentes Financeiros e Mutuários, adotar o estabelecido neste ato normativo.

Art. 3º Os casos omissos serão solucionados pela Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana, do Ministério das Cidades, ou por normativos complementares.

Art. 4º Esta Instrução Normativa entra em vigor na data da sua publicação.

Art. 5º Fica revogada a Instrução Normativa nº 41, de 24 de outubro de 2012, publicada no Diário Oficial da União em 25 de outubro de 2012, Seção 1, página 90 a 93.

BRUNO ARAÚJO

ANEXO I

PROGRAMA DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E DA MOBILIDADE URBANA

PRÓ-TRANSPORTE

1. APRESENTAÇÃO

1.1. Este Anexo trata da regulamentação, no âmbito do Gestor da Aplicação, do Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana – Pró-Transporte, reformulado pela Resolução nº 848, de 17 de maio de 2017, do Conselho Curador do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço – CCFGTS.

1.2. As operações de financiamento do Programa Pró-Transporte estão subordinadas às normas gerais que regem as operações do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço - FGTS, às diretrizes estabelecidas pelo CCFGTS para elaboração das propostas orçamentárias e aplicação dos recursos do FGTS, a esta Instrução Normativa, aos normativos com procedimentos específicos de abertura de seleção e a normas complementares do Gestor da Aplicação e do Agente Operador.

1.3. As disposições constantes nesta Instrução Normativa encontram-se alinhadas à Política Nacional de Mobilidade Urbana, Lei nº 12.587/2012, e aos princípios e às diretrizes da Política Socioambiental do FGTS, conforme previsto na Resolução do CCFGTS nº 761/2014, Instrução Normativa do MCIDADES nº 12/2015 ou outra versão de atos normativos vigentes relativos à Política Socioambiental do FGTS.

2. OBJETIVO

2.1. O Pró-Transporte tem por objetivo promover a melhoria da mobilidade urbana, da acessibilidade universal, da qualidade de vida e do acesso aos serviços básicos e equipamentos sociais nas cidades brasileiras, por meio de investimentos em sistemas e outras infraestruturas de mobilidade urbana, compatíveis com as características locais e regionais, priorizando os modos de transporte público coletivo e os não motorizados.

2.2. O Programa está voltado ao financiamento do setor público e privado para a implantação e requalificação de sistemas e melhorias na mobilidade urbana das pessoas, contribuindo para a promoção do desenvolvimento urbano, econômico e social, bem como para a preservação do meio ambiente, de maneira a garantir o retorno dos financiamentos concedidos e conferir maior alcance social às aplicações do FGTS.

3. ORIGEM DOS RECURSOS

3.1. Os recursos destinados ao Pró-Transporte são provenientes do Orçamento Operacional Anual e do Orçamento Plurianual do FGTS vigentes, referentes à área de Infraestrutura Urbana, estabelecidos em Resolução do CCFGTS e com alocação definida anualmente por ato normativo do Gestor da Aplicação.

4. PARTICIPANTES E ATRIBUIÇÕES

4.1. São participantes do Programa Pró-Transporte:

- a) Gestor da Aplicação – Ministério das Cidades;
- b) Agente Operador do FGTS – Caixa Econômica Federal;
- c) Agentes Financeiros – instituições financeiras e agências de fomento previamente habilitados pelo Agente Operador; e
- d) Mutuários/Tomadores de Recursos – setor público e setor privado:

d.1) Setor público: os estados, os municípios, o Distrito Federal e os órgãos públicos gestores. Os órgãos públicos gestores são organizações públicas da administração direta ou indireta, a quem compete a administração dos serviços de transporte público coletivo urbano ou de serviços associados à mobilidade urbana, no âmbito das respectivas atribuições definidas na legislação a eles aplicáveis; e

d.2) Setor privado: as respectivas concessionárias ou permissionárias, as empresas participantes de consórcios e sociedades de propósito específico que detenham a concessão ou a permissão do transporte público coletivo urbano ou de serviços associados, além de empresas privadas que possuam projetos e/ou investimentos em mobilidade urbana pública, desde que autorizadas pelo poder público local.

4.2. Os partícipes e suas atribuições são detalhados a seguir:

4.2.1. O Ministério das Cidades - MCIDADES, na qualidade de **Gestor da Aplicação**, responsável por realizar a gestão do programa, dos projetos e das atividades, conforme as atribuições que lhe conferem o art. 6º da Lei nº 8.036, de 11 de maio de 1990, sem prejuízo do disposto no art. 66 do Regulamento Consolidado do FGTS, aprovado pelo Decreto nº 99.684, de 8 de novembro de 1990, com redação dada pelo Decreto nº 1522, de 13 de junho de 1995, atua mediante:

- a) definição das diretrizes gerais e procedimentos para sua implementação;
- b) divulgação de atos normativos e orientações aos Proponentes/Mutuários;
- c) análise de enquadramento, hierarquização, quando couber, e seleção das propostas apresentadas pelos Proponentes/Mutuários, com vistas à celebração dos contratos de financiamento; e

d) acompanhamento da execução do programa.

4.2.2. A Caixa Econômica Federal - CAIXA, na qualidade de **Agente Operador**, é responsável por:

a) definir e divulgar os procedimentos operacionais necessários à execução do programa, observando os atos normativos expedidos pelo MCIDADES e demais legislações aplicáveis à operacionalização de contratos de financiamento;

b) controlar e acompanhar a execução orçamentária dos programas de aplicação dos recursos do FGTS;

c) cadastrar e habilitar os Agentes Financeiros para atuar nos programas de aplicação dos recursos do FGTS;

d) analisar a capacidade de pagamento do tomador, sem prejuízo da análise a ser elaborada pelo Agente Financeiro;

e) analisar, quando for o caso, as propostas de operações de crédito, pronunciando-se quanto à sua viabilidade, sem prejuízo da análise a ser elaborada pelo Agente Financeiro;

f) contratar operações de empréstimo com os Agentes Financeiros, zelando pela correta aplicação dos recursos;

g) acompanhar, por intermédio dos Agentes Financeiros, a atuação dos Proponentes/Mutuários, identificando eventuais irregularidades na sua atuação;

h) acompanhar e orientar a atuação dos Agentes Financeiros, com vistas à correta aplicação dos recursos do FGTS;

i) acompanhar e avaliar a execução dos empreendimentos, sem prejuízo do desenvolvimento dessa atividade pelos Agentes Financeiros;

j) analisar os relatórios periódicos encaminhados pelos Agentes Financeiros;

k) avaliar e aperfeiçoar, sistematicamente, os parâmetros operacionais dos programas de aplicação dos recursos do FGTS;

l) apresentar informações sobre os quantitativos físicos dos modos de transporte executados nos contratos de financiamento dos diversos Agentes Financeiros, de forma detalhada; e

m) apresentar relatórios gerenciais periódicos, ou quando solicitado, com a finalidade de proporcionar, ao Gestor da Aplicação, meios para avaliar o desempenho do programa, com identificação do ato normativo que selecionou o empreendimento.

4.2.3. As instituições financeiras e agências de fomento, previamente habilitadas pelo Agente Operador, na forma da regulamentação em vigor, na qualidade de **Agente Financeiro**, além daquelas atribuições inerentes à concessão de financiamentos, são responsáveis por:

a) orientar os Proponentes/Mutuários na formulação das propostas de operações de crédito;

- b) analisar o risco de crédito dos Proponentes/Mutuários;
- c) efetuar o enquadramento, quando couber, das propostas que forem recepcionadas pelo Agente Financeiro; ([Redação alterada pela Instrução Normativa nº 39, de 06 de novembro de 2017](#))
- d) analisar propostas de operações de crédito, em conformidade com as diretrizes definidas nesta instrução e em normativos aplicáveis, emitindo parecer conclusivo, abordando os aspectos técnicos de engenharia, sociais, jurídicos e econômico-financeiros;
- e) solicitar a alocação de recursos ao Agente Operador com vistas à contratação das operações selecionadas pelo Gestor da Aplicação;
- f) verificar, no ato da proposta firme do setor público, o atendimento aos atos normativos vigentes relativos a contingenciamento do crédito ao setor público;
- g) contratar com os Proponentes/Mutuários as operações de crédito autorizadas pelo Agente Operador, em conformidade com a proposta selecionada pelo Gestor da Aplicação;
- h) acompanhar, controlar e avaliar o desenvolvimento das operações, de maneira a garantir o cumprimento das metas na forma contratualmente estabelecida;
- i) realizar o acompanhamento das obras e serviços financiados, inclusive das ações constantes no Plano de Reassentamento e Medidas Compensatórias e nos Projetos de Trabalho Social quando aplicável;
- j) orientar os Proponentes/Mutuários quanto a procedimentos previstos de alterações contratuais;
- k) verificar o atendimento dos requisitos da Política Socioambiental do FGTS;
- l) encaminhar, periodicamente ou quando solicitado, ao Gestor da Aplicação, as informações acerca do acompanhamento das operações em contratação e contratadas; e
- m) avaliar o desempenho dos Proponentes/Mutuários na execução das obras/serviços, identificando eventuais irregularidades na sua atuação, adotando as providências cabíveis para sua solução.

4.2.4. Os Mutuários ou Tomadores de Recursos, além das ações inerentes à contratação do financiamento, são responsáveis por:

- a) observar e cumprir a regulamentação que rege o Pró-Transporte;
- b) cadastrar e enviar as propostas para concorrer à seleção no Pró-Transporte, nos termos definidos neste ato normativo e em atos normativos com procedimentos específicos de seleção;
- c) apresentar ao Agente Financeiro a documentação necessária à análise de risco;
- d) garantir aporte dos valores referentes à contrapartida;

- e) promover as ações necessárias para o adequado planejamento, elaboração, implementação e acompanhamento dos projetos, obras, serviços e atividades, na forma que estes venham a ser aprovados;
- f) implementar medidas de gestão que visem à promoção de serviços eficientes, eficazes e inclusivos, incorporando metodologias que considerem a participação social no planejamento e execução das obras, serviços e atividades;
- g) buscar soluções técnicas que contribuam para a sustentabilidade social, ambiental e econômica da intervenção;
- h) observar, na elaboração do projeto e na execução das obras e serviços, as diretrizes gerais estabelecidas nesta instrução e normativos aplicáveis, bem como aos princípios e diretrizes da Política Socioambiental do FGTS;
- i) atender aos requisitos de qualidade técnica dos projetos e da execução dos produtos e serviços contratados, em conformidade com as normas brasileiras e os normativos dos programas, ações e atividades aplicáveis, determinando a correção de vícios que possam comprometer a fruição do benefício pela população beneficiária;
- j) encaminhar, ao Agente Financeiro, os projetos técnicos relacionados ao objeto pactuado, inclusive o Plano de Reassentamento e Medidas Compensatórias e os Projetos de Trabalho Social, quando couber, reunindo toda documentação jurídica e institucional necessária à celebração do contrato de financiamento, de acordo com os normativos do programa, conforme o caso, e nos termos da legislação aplicável;
- k) efetuar pagamento das prestações e demais encargos referentes aos financiamentos concedidos pelo Agente Financeiro, na forma contratualmente estabelecida;
- l) realizar, sob sua inteira responsabilidade, os processos licitatórios nos termos da legislação aplicável;
- m) executar e fiscalizar os trabalhos necessários à consecução do objeto pactuado no contrato de financiamento, em conformidade com a proposta selecionada pelo Gestor da Aplicação, observando prazos e custos e designando profissional habilitado no local da intervenção com a respectiva Anotação de Responsabilidade Técnica – ART e/ou Registro de Responsabilidade Técnica - RRT;
- n) realizar a adequada operação, manutenção e conservação do patrimônio público gerado pelos investimentos decorrentes do contrato de financiamento, após a execução deste;
- o) garantir a funcionalidade das obras, serviços e sistemas pactuados, após a implantação dos mesmos, e imediato benefício à população;
- p) providenciar gerenciamento da obra com vistas a melhorar as condições de gestão do empreendimento, nos termos previstos nesta instrução e em normativos aplicáveis, quando couber;
- q) providenciar as certificadoras, quando incluir como item financiável, de acordo com os casos previstos nesta instrução e em normativos aplicáveis;

- r) fornecer ao MCIDADES, a qualquer tempo, informações sobre as ações desenvolvidas para subsidiar o acompanhamento do programa;
- s) aderir e alimentar o Sistema de Informações de Mobilidade Urbana do Gestor da Aplicação, quando disponibilizado; e
- t) obter a anuência do órgão responsável pela operação do sistema/equipamento ou empreendimento que será implantado, quando couber.

5. MODALIDADES (AÇÕES FINANCIÁVEIS)

5.1. Poderão ser financiadas, no âmbito do Pró-Transporte, propostas nas seguintes modalidades:

- a) Modalidade 1 – Sistemas de transporte público coletivo;
- b) Modalidade 2 – Qualificação Viária;
- c) Modalidade 3 – Transporte não motorizado;
- d) Modalidade 4 – Estudos e Projetos;
- e) Modalidade 5 – Planos de Mobilidade Urbana; e
- f) Modalidade 6 – Desenvolvimento Institucional.

5.2. Modalidade 1 – Sistemas de transporte público coletivo

5.2.1. Destina-se à implantação, ampliação, modernização e/ou adequação de sistemas de transporte público coletivo urbano e intermunicipal/interestadual de caráter urbano, nos diferentes modos de transporte, compreendendo:

- a) aquisição de veículos de transporte público (incluindo equipamentos, sistemas de informática e/ou telecomunicação embarcados) sobre pneus, sobre trilhos, aquaviário e mobilidade vertical (funicular, planos inclinados, elevadores, teleféricos);
- b) obras civis e equipamentos de vias segregadas, vias exclusivas, faixas exclusivas e dedicadas, e corredores dos sistemas sobre trilhos, pneus e demais modos de transporte, inclusive aquaviário e de mobilidade vertical;
- c) abrigos, terminais e estações de transporte público coletivo urbano e intermunicipal/interestadual de caráter urbano com informações ao usuário, conforme preconizado na Lei nº 12.587/12;
- d) instalações operacionais de apoio ao transporte público coletivo urbano (garagens e pátios);

- e) obras de arte especiais, inclusive passarelas e passagens subterrâneas de pedestres;
- f) centros de controle operacional (CCO);
- g) equipamentos e sistemas dos diferentes modos de transporte público coletivo;
- h) sistema de informações aos usuários;
- i) acessibilidade na infraestrutura de transporte público coletivo (obras e serviços complementares e equipamentos especiais destinados à promoção da acessibilidade universal, propiciando maior conforto, segurança e mobilidade a pessoas com deficiência ou restrição de mobilidade);
- j) sinalização viária, incluindo medidas de moderação de tráfego;
- k) iluminação pública da infraestrutura em implantação;
- l) mobiliário urbano;
- m) recuperação ambiental;
- n) certificação de implantação de empreendimentos, equipamentos e sistemas (remuneração de atividades de consultoria especializada contratada, desde que terceirizadas pelo Mutuário/Tomador de Recursos); e
- o) elaboração do Plano de Reassentamento e Medidas Compensatórias, nos casos que envolvam deslocamento involuntário de famílias de seu local de moradia ou do exercício de suas atividades econômicas, conforme normativo específico do MCIDADES, disponível em www.cidades.gov.br;
- o.1) a construção de unidades habitacionais para o reassentamento de famílias, cujo deslocamento foi motivado pela implantação do empreendimento objeto do financiamento, poderá ser viabilizada por meio de operações firmadas no âmbito do Programa Minha Casa Minha Vida - PMCMV/FAR, nos casos que atenderem às diretrizes, regras e condições do programa; e
- o.2) nos casos em que a construção de unidades habitacionais para o reassentamento de famílias não for executado por meio de operações firmadas no âmbito do PMCMV/FAR, o investimento deste item só será admitido como contrapartida.
- p) pavimentação de vias que façam parte de itinerário de transporte público coletivo de caráter urbano. [\(Incluído pela Instrução Normativa nº 39, de 06 de novembro de 2017\)](#)

5.2.1.1. Os itens previstos nas alíneas k), l), m), n) e o) são permitidos na composição de investimentos da Modalidade 1, desde que integrem as ações financiáveis previstas nas demais alíneas desta modalidade, e complementem as obras e serviços básicos necessários à execução do objeto proposto. [\(Incluído pela Instrução Normativa nº 39, de 06 de novembro de 2017\)](#)

5.2.2. Os sistemas de mobilidade urbana implantados devem, **obrigatoriamente**, prever construção e/ou requalificação de calçadas, propiciando a acessibilidade na sua área de intervenção e estimulando a circulação de pedestres.

5.2.3. De forma a incentivar a integração entre os diversos modos de transporte, é possível que os sistemas implantados incorporem infraestrutura cicloviária na composição de investimento.

5.2.4. De modo a ampliar espaços com áreas verdes em regiões próximas ao empreendimento, como forma de reduzir a impermeabilização do solo e garantir maior conforto térmico ao usuário, é possível que os sistemas implantados incorporem paisagismo e arborização na composição do investimento.

5.2.5. Os projetos (dimensionamento) e a execução de obras de corredores e BRTs devem seguir o estabelecido no item 7 deste normativo.

5.2.6. As propostas enquadradas nesta modalidade poderão ser de transporte público coletivo intermunicipal ou interestadual, desde que possuam caráter urbano, ou seja, que haja contiguidade nos seus perímetros urbanos, de acordo com as definições da Lei 12.587/2012.

5.3. Modalidade 2 – Qualificação viária

5.3.1. Destina-se a investimentos em ações de implantação, ampliação, recuperação, e/ou qualificação de vias e da infraestrutura de mobilidade urbana, visando promover a democratização do espaço urbano, a acessibilidade e a salubridade, incluindo as seguintes ações financiáveis:

a) pavimentação de vias locais, coletoras, arteriais, estruturantes e de pedestres, sendo que:

a.1) a soma dos serviços de recapeamento e de reconstrução de pavimento está limitada a 20% (vinte por cento) do total do investimento desta modalidade;

b) sistema de drenagem de águas pluviais para as vias objeto da intervenção;

c) sinalização viária e moderação de tráfego;

d) obras de arte especiais, inclusive passarelas e passagens subterrâneas de pedestres;

e) redes de abastecimento de água e esgotamento sanitário, nas vias a serem pavimentadas;

f) abrigos e estações de transporte público com informações ao usuário, conforme preconizado na Lei nº 12.587/12;

g) acessibilidade na infraestrutura de transporte público coletivo (obras e serviços complementares e equipamentos especiais destinados à promoção da acessibilidade universal, propiciando maior conforto, segurança e mobilidade a pessoas com deficiência ou restrição de mobilidade);

h) iluminação pública da infraestrutura em implantação;

i) mobiliário urbano;

j) recuperação ambiental; e

k) arborização e paisagismo.

5.3.1.1. Os itens previstos nas alíneas b), e), h), i), j) e k) são permitidos na composição de investimentos da Modalidade 2, desde que integrem as ações financiáveis previstas nas demais

alíneas desta modalidade, e complementem as obras e serviços básicos necessários à execução do objeto proposto. [\(Incluído pela Instrução Normativa nº 39, de 06 de novembro de 2017, redação retificada no DOU de 08 de novembro de 2017\)](#)

5.3.2. Os projetos de qualificação e pavimentação de vias, objeto das ações financiáveis desta modalidade, deverão contar com anuência das concessionárias responsáveis pelas redes de abastecimento de água e esgotamento sanitário existentes ou a serem implantadas, quanto à sua regularidade no tocante a materiais, dimensionamento e demais normas técnicas.

5.3.3. Os sistemas de mobilidade urbana implantados devem, **obrigatoriamente**, prever construção e/ou requalificação de calçadas, propiciando a acessibilidade na sua área de intervenção e estimulando a circulação de pedestres.

5.3.4. De forma a incentivar a integração entre os diversos modos de transporte, é possível que os sistemas implantados incorporem infraestrutura cicloviária na composição de investimento.

5.3.5. De modo a ampliar espaços com áreas verdes em regiões próximas ao empreendimento, como forma de reduzir a impermeabilização do solo e garantir maior conforto térmico ao usuário, é possível que os sistemas implantados incorporem paisagismo e arborização na composição do investimento.

5.4. Modalidade 3 – Transporte não motorizado

5.4.1. Destina-se ao investimento em ações que visem à melhoria da circulação dos pedestres e ciclistas, acessibilidade, entre outras atividades relacionadas ao transporte ativo ou não motorizado, tais como:

a) obras civis e equipamentos de infraestrutura para pedestres (implantação e requalificação de calçadas, passeios, passarelas/passagens subterrâneas e vias para pedestres);

b) obras civis e equipamentos de infraestrutura cicloviária (ciclovias, ciclofaixas, bicicletários, paraciclos etc.);

c) acessibilidade (obras e serviços complementares e equipamentos especiais destinados à promoção da acessibilidade universal, propiciando maior conforto, segurança e mobilidade a pessoas com deficiência ou restrição de mobilidade);

d) sinalização viária;

e) medidas de moderação de tráfego;

f) aquisição de veículos cicloviários para o transporte público (incluindo equipamentos e sistemas de informática e/ou telecomunicação);

g) iluminação pública da infraestrutura em implantação;

h) mobiliário urbano; e

i) arborização e paisagismo.

5.4.1.1. Os itens previstos nas alíneas g) e i) são permitidos na composição de investimentos da Modalidade 3, desde que integrem as ações financiáveis previstas nas demais alíneas desta modalidade, e complementem as obras e serviços básicos necessários à execução do objeto proposto. ([Incluído pela Instrução Normativa nº 39, de 06 de novembro de 2017](#))

5.5. Os itens a seguir discriminados podem fazer parte da composição de investimento das ações das **Modalidades 1, 2 e 3**, desde que associados às ações discriminadas nas alíneas das respectivas Modalidades:

a) aquisição de terrenos, inclusive por **desapropriação**, exclusivamente para implantações, ampliações, modernização e/ou adequações de infraestruturas dos sistemas de mobilidade urbana, restrita a 15% (quinze por cento) do valor de investimento identificado na operação de crédito;

a.1) a aquisição ou desapropriação de terreno será admitida nos limites indispensáveis para realização da obra e o custo desse item de investimento deve ser limitado ao valor pago ou ao valor de avaliação da área, o que for menor, de acordo com procedimentos operacionais a serem estabelecidos pelo Agente Operador;

a.2) nos casos excepcionais, quando a desapropriação necessária ao empreendimento de mobilidade urbana resultar em áreas remanescentes, essas serão, preferencialmente, destinadas à área de habitação popular, observadas as destinações do uso do solo previstas no planejamento local; e

a.3) os custos relativos à desapropriação e ao reassentamento necessários à execução do empreendimento também poderão ser considerados como parte da contrapartida mínima do tomador, desde que seja relacionada à execução do objeto do contrato;

b) elaboração e execução do Trabalho Social, conforme normativo específico do MCIDADES, disponível em www.cidades.gov.br;

b.1) nos casos em que houver deslocamento involuntário de famílias, o Trabalho Social deverá compor o Plano de Reassentamento e Medidas Compensatórias;

c) gerenciamento da implantação do empreendimento (remuneração de atividade de consultoria especializada de gerenciamento) quando terceirizada pelo Mutuário/Tomador, conforme critérios definidos na Instrução Normativa nº 12, de 9 de junho de 2015;

d) remoção/remanejamento de interferências associadas a redes de serviço público; e

e) “*as built*” do empreendimento com cadastro técnico das adequações após a execução.

5.6. Modalidade 4 - Estudos e Projetos

5.6.1. Destina-se à elaboração de projetos executivos e de estudos, de forma isolada, desde que o escopo do empreendimento se enquadre nas **Modalidades 1, 2 ou 3**, independente da previsão da fonte de recursos para a sua execução ser oriundo do FGTS, de outras fontes de financiamento, do

Orçamento Geral da União ou dos orçamentos dos estados, municípios ou distrital, sendo financiáveis a elaboração de:

- a) Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA);
- b) estudos de concepção e outros estudos para implantação de empreendimentos de mobilidade urbana, tais como: estudos de demanda, de origem/destino, de tráfego, dentre outros; e
- c) projetos executivos.

5.7. Modalidade 5 – Planos de Mobilidade Urbana

5.7.1. Destina-se à elaboração de Planos de Mobilidade Urbana pelos entes federados, nos termos estabelecidos na Lei nº 12.587/2012 e demais referências do Gestor da Aplicação, podendo ser financiados para os municípios, Estados e Distrito Federal.

5.7.2. O Plano de Mobilidade Urbana a ser elaborado deve abordar o conteúdo mínimo exigido pela Lei nº 12.587/12, art.24.

5.7.3. Observado o conteúdo técnico mínimo, a elaboração dos Planos de Mobilidade Urbana deve contemplar, definindo no seu Termo de Referência, pelo menos, as seguintes ações e documentos:

- a) o planejamento do processo de elaboração da política e do plano em todas as suas etapas, que deverá conter a definição da organização administrativa e institucional para a coordenação e execução do processo, formulação preliminar dos princípios, diretrizes, objetivos, especificação técnica dos trabalhos e definição da participação social;
- b) a elaboração do diagnóstico da situação local, com a devida caracterização do município, do ambiente, dos deslocamentos, da mobilidade urbana local e outras políticas relacionadas;
- c) a elaboração de prognósticos e alternativas para o desenvolvimento da mobilidade urbana, com a definição de objetivos, metas e ações estratégicas que atendam às soluções identificadas pelo poder público gestor e pela sociedade local como necessárias e almejadas para a cidade, de curto, médio e longo prazo;
- d) a elaboração de mecanismos e procedimentos de regulação, de fiscalização e de participação social;
- e) a elaboração de instrumentos para o monitoramento e avaliação sistemática da eficiência e eficácia das ações programadas; e
- f) a elaboração do Plano de Mobilidade Urbana, propriamente dita.

5.8. Modalidade 6 - Desenvolvimento Institucional

5.8.1. Destina-se à implantação de conjunto de ações integradas que visem à melhoria da gestão dos serviços de transporte público e de mobilidade urbana, e da qualidade da prestação dos serviços, contribuindo para a eficiência, eficácia e efetividade.

5.8.2. As ações são voltadas a treinamento de pessoal e assistência técnica a ser contratada pelos entes federados, podendo incluir:

a) implantação ou ampliação de cadastro de informações sobre a infraestrutura e os serviços de mobilidade urbana locais;

b) ações de promoção da melhoria da eficiência dos transportes públicos coletivos e da mobilidade urbana;

c) implantação ou promoção da melhoria do planejamento e controle operacional (padronização e automatização) das unidades que atuam no transporte público coletivo urbano e na mobilidade urbana;

d) ações de fortalecimento das áreas técnicas, por meio de treinamento de pessoal e contratação de consultoria, visando melhorias nos termos de referência para projetos de sistemas de transporte público coletivo urbano e de mobilidade urbana;

e) estruturação técnica, institucional e administrativa dos gestores do serviço público de transporte coletivo público urbano e da mobilidade urbana; e

f) desenvolvimento, implantação ou melhoria de sistema de informações gerenciais e de tecnologia da informação, incluindo a integração de sistemas de gestão das diversas áreas dos gestores e dos operadores dos sistemas de transporte público coletivo urbano.

5.9. Os proponentes do programa poderão cadastrar propostas que contemplem 01 (uma) ou mais modalidades quando da elaboração e apresentação da proposta de operação de crédito.

5.10. O enquadramento de propostas previstas neste normativo deve observar as orientações e recortes definidos em ato normativo do Gestor da Aplicação de abertura de seleção. ([Redação alterada pela Instrução Normativa nº 39, de 06 de novembro de 2017](#))

5.11. O somatório dos valores das contratações de propostas das Modalidades 4, 5 e 6 fica limitado a 10% do valor destinado à área de Infraestrutura Urbana no orçamento do FGTS vigente na data da contratação. ([Incluído pela Instrução Normativa nº 39, de 06 de novembro de 2017](#))

6. PRÉ-REQUISITOS PARA ENQUADRAMENTO DAS PROPOSTAS NO PRÓ-TRANSPORTE

6.1. São pressupostos para o enquadramento e seleção de propostas em qualquer modalidade:

a) atendimento ao objetivo do Pró-Transporte;

b) ser mutuário/tomador de recursos previstos neste ato normativo;

- c) enquadramento nas respectivas modalidades (ações financiáveis) do Pró-Transporte;
- d) existência de Plano Diretor, para os municípios com população maior que 20 mil habitantes;
- e) compatibilidade da proposta com o Plano de Mobilidade Urbana ou com instrumento de planejamento equivalente que justifique os investimentos para municípios com população superior a 20 mil habitantes;
- f) observar o percentual de contrapartida mínimo; e
- g) situação de regularidade do proponente perante o FGTS.

6.2. Para as propostas do setor privado que tenham como objetivo a aquisição de veículos ou de equipamentos, ficam dispensados os pressupostos das alíneas "d" e "e" do item 6.1.

6.3. O processo para a seleção de propostas será estabelecido pelo Ministério das Cidades em Instrução Normativa específica, a qual definirá, dentre outros, regras, diretrizes, critérios de elegibilidade, calendário de contratação e procedimentos.

6.3.1. O Gestor da Aplicação poderá, a qualquer tempo, considerando a conveniência e oportunidade, selecionar propostas de financiamento de empreendimentos estruturantes de mobilidade urbana, para municípios com população superior a 250 mil habitantes, desde que sejam observadas as regras e as diretrizes estabelecidas nesta Instrução Normativa e que atendam à Política Nacional de Mobilidade Urbana. [Incluído pela Instrução Normativa nº 39, de 06 de novembro de 2017](#)

6.3.1.1. As propostas de que trata o subitem 6.3.1 deverão observar o procedimento de enquadramento e seleção vigente para o porte de municípios referenciados, podendo o Gestor da Aplicação, em decisão fundamentada, dispensar o atendimento, pelo proponente, de requisitos específicos para enquadramento e/ou seleção. [Incluído pela Instrução Normativa nº 39, de 06 de novembro de 2017](#)

7. DIRETRIZES GERAIS

7.1. No desenvolvimento dos projetos de infraestrutura e dos termos de referência para aquisição de equipamentos, o Mutuário/Tomador de Recursos deverá observar os seguintes quesitos:

- a) adequação aos dispositivos, normas gerais e critérios básicos estabelecidos pelo Decreto nº 5.296 de 2 de dezembro de 2004, que trata da acessibilidade das pessoas com deficiência ou restrição de mobilidade, principalmente à acessibilidade universal no ambiente urbano e acessibilidade no transporte coletivo de passageiros, bem como, as exigências previstas do estatuto da pessoa com deficiência e do idoso, no que couber;
- b) atendimento à Política Socioambiental do FGTS;
- c) os projetos e a execução das pavimentações de vias e sistemas deverão ser elaborados de acordo com as normas pertinentes da Associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT) e do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT), com dimensionamento do

pavimento de acordo com as especificações aprovadas pelo DNIT, disponíveis no site www.dnit.gov.br, naquilo que couber;

c.1) as seleções cujo objeto preveja projetos de corredores de ônibus exclusivos e corredores tipo *Bus Rapid Transit* (BRT) enquadrados na **Modalidade 1** devem ter os pavimentos dimensionados de acordo com as normas do Departamento Nacional de Infraestrutura de Transporte (DNIT), observando a vida útil mínima de 20 (vinte) anos;

d) sinalização viária conforme estabelecido no Código de Trânsito Brasileiro (CTB), Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997 e resoluções do Conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN); e

e) compatibilidade do Plano de Reassentamento e Medidas Compensatórias e dos Projetos de Trabalho Social, quando assim couber, com o normativo específico do MCIDADES que verse sobre o tema.

7.2. Como subsídios para elaboração de propostas das **Modalidades 1, 2 e 3**, sugere-se consultar os três Cadernos Técnicos para Projetos de Mobilidade Urbana que contém considerações técnicas para implantação de diferentes infraestruturas de Transporte Ativo, Sistemas de Prioridade ao Ônibus e Veículos Leve sobre Trilhos, disponíveis em <http://www.cidades.gov.br/mobilidade-urbana>.

7.3. A elaboração de Planos de Mobilidade Urbana deverá levar em consideração as orientações para elaboração de planos disponíveis em <http://www.cidades.gov.br/mobilidade-urbana>, em especial no documento “*Caderno de Referência para Elaboração de Plano de Mobilidade Urbana*”.

8. CONDIÇÕES OPERACIONAIS DO FINANCIAMENTO AO TOMADOR

8.1. As contratações de operações de crédito observarão as condições estabelecidas neste item, sem prejuízo das demais normas do Conselho Curador do FGTS, do Gestor da Aplicação e do Agente Operador, aplicáveis à área de Infraestrutura Urbana. Cabe ao Agente Operador definir as condições operacionais para aplicação dos recursos, respeitados a natureza dos tomadores, o porte e a complexidade das operações e as condições estabelecidas neste item.

8.2. O valor total do investimento (VI) é constituído pelo valor de financiamento ou de empréstimo (VF ou VE), acrescido do valor da contrapartida (CP) e outros recursos que vierem a ser aportados, representando os custos relativos à execução de todas as obras, aquisições e serviços necessários para a consecução do objeto pactuado.

8.3. Contrapartida

8.3.1. Entende-se como contrapartida a complementação do valor necessário à execução do objeto do contrato, podendo ser constituída por recursos financeiros próprios e/ou de terceiros, ou bens e serviços economicamente mensuráveis.

8.3.2. O valor da contrapartida (CP) mínima deverá ser de 5% do valor do investimento.

8.3.3. O projeto executivo e outros itens de investimento serão admitidos como pré-investimento, para efeito de contrapartida mínima, desde que vistoriados e aceitos pelo Agente Financeiro, que atestará o estágio físico e o valor das obras e serviços executados. [\(Redação alterada pela Instrução Normativa nº 39, de 06 de novembro de 2017\)](#)

8.3.4. Recursos do Orçamento Geral da União não poderão ser contabilizados como contrapartida do proponente.

8.4. Prazos de Carência e de Amortização

8.4.1. O prazo de carência será de até 48 meses, contados a partir da assinatura do contrato de financiamento, sendo permitida a prorrogação do prazo originalmente pactuado, observada a regulamentação do Agente Operador do FGTS.

8.4.1.1. O prazo de carência para aquisição de ônibus ou barcas será definido pelo Agente Operador, considerando a data prevista para entrada em operação dos veículos objeto da operação de financiamento.

8.4.2. O prazo máximo de amortização das ações financiáveis será de até 20 anos, exceto:

a) para o sistema de transporte sobre trilhos, cujo prazo máximo de amortização será de até 30 anos; e

b) para aquisição de veículos o prazo de amortização será definido pelo Agente Operador, considerando, como prazo, a vida útil dos veículos, respeitando as diversas modalidades.

8.4.3. Na hipótese de não conclusão do empreendimento no prazo de carência previsto no contrato de financiamento, poderá ser concedida prorrogação, pelo Agente Operador, respeitado o limite máximo do prazo de carência previsto no item 8.4.1.

8.5. Juros

8.5.1. A taxa nominal de juros das operações de empréstimo no âmbito do PRÓ-TRANSPORTE é de 6% (seis por cento) ao ano, pagos mensalmente nas fases de carência e amortização. Para as ações financiáveis de sistemas de transporte sobre trilhos a taxa de juros é de 5,5 % (cinco e meio por cento) ao ano.

8.6. Desembolsos

8.6.1. O primeiro desembolso deverá ser efetuado em até 12 (doze) meses contados a partir da data de assinatura do contrato de financiamento.

8.6.2. O primeiro desembolso de qualquer financiamento de empreendimento de mobilidade urbana fica condicionado à apresentação de licença de instalação, quando assim couber, expedida pelo órgão ambiental competente anteriormente ao início das obras, conforme disposto na legislação aplicável, além de atender às condicionantes previstas no contrato firmado entre o Agente Financeiro e o Mutuário/Tomador de Recursos.

8.6.3. Constitui condição para a liberação da última parcela de desembolso do financiamento, a apresentação de licença ambiental de operação do empreendimento, obtida junto ao órgão competente, quando exigível.

8.6.4. O Mutuário/Tomador de Recursos deve comprovar, para fins do primeiro desembolso, a destinação adequada dos resíduos gerados da construção e demolição de acordo com a legislação vigente.

8.6.5. Sob sua inteira responsabilidade, não gerando qualquer compromisso para o FGTS e seus prepostos, o Mutuário poderá adquirir, antes da contratação do financiamento, material rodante de sistemas de veículos sobre trilhos. [\(Incluído pela Instrução Normativa nº 39, de 06 de novembro de 2017\)](#)

8.6.6. A critério do Agente Operador, por solicitação do Tomador, poderão ser aceitos recursos aplicados antes da contratação do financiamento de que trata o item 8.6.5 como desembolso de valores do financiamento, desde que vistoriados e aceitos pelo Agente Financeiro, com a finalidade de atestar os equipamentos adquiridos e o valor das aquisições efetuadas. [\(Incluído pela Instrução Normativa nº 39, de 06 de novembro de 2017\)](#)

8.6.7. O reconhecimento das aquisições de que trata o item 8.6.6 pelo Agente Financeiro observará o prazo de 24 meses antes da data do enquadramento e considerará a data de emissão da nota fiscal pelo fornecedor. [\(Incluído pela Instrução Normativa nº 39, de 06 de novembro de 2017\)](#)

8.6.8 A critério do Agente Operador, o projeto executivo e itens de investimento relacionados ao objeto da proposta de financiamento poderão ser admitidos como pré-investimento, para efeito de contrapartida mínima, desde que vistoriados e aceitos pelo Agente Financeiro, que atestará o estágio físico e o valor das obras e serviços executados, respeitados os seguintes prazos: [\(Incluído pela Instrução Normativa nº 39, de 06 de novembro de 2017\)](#)

8.6.8.1 Projeto Executivo: até 24 meses antes do enquadramento; [\(Incluído pela Instrução Normativa nº 39, de 06 de novembro de 2017\)](#)

8.6.8.2 Obras e Serviços: até 18 meses antes da data do enquadramento. [\(Incluído pela Instrução Normativa nº 39, de 06 de novembro de 2017\)](#)

8.7. Utilização do Saldo Residual

8.7.1. Considera-se saldo residual o saldo remanescente do empréstimo concedido, apurado após a conclusão e alcance do objeto contratual.

8.7.2. Caberá ao Agente Operador autorizar a utilização do saldo residual limitado a 10% do valor do investimento, mediante análise de enquadramento da proposta nas ações financiáveis do Programa e verificações de disponibilidade orçamentária.

8.7.2.1. No caso de saldos residuais superiores a 10% do valor do investimento, caberá ao Gestor da Aplicação a autorização para sua utilização.

8.7.3. O Agente Operador deverá informar ao Gestor da Aplicação sobre autorizações de utilização de saldo residual, finalização da utilização de saldo residual e cancelamento de utilização de saldo residual.

8.7.4. Aprovada a utilização do saldo residual, o Tomador tem até 12 (doze) meses para iniciar a obra, contados a partir da data de autorização para a utilização do saldo.

8.7.5. A utilização do saldo residual fica restrita a uma única solicitação.

9. DISPOSIÇÕES GERAIS

9.1. O Gestor da Aplicação, por meio de atos normativos específicos, poderá estabelecer regulamento complementar e definir diretrizes particulares para a seleção de propostas, com porcentagens mais restritivas que as apresentadas neste ato normativo.

9.2. Em caso de necessidade de alteração contratual, o Tomador/Mutuário deve se dirigir ao Agente Financeiro.

9.3. Valores que excedam as porcentagens estabelecidas nesta Instrução Normativa deverão ser custeados pelo Proponente, sob sua exclusiva responsabilidade, respeitada a legislação pertinente, desde que tal acréscimo seja computado como contrapartida adicional do mutuário.

9.4. Os casos omissos serão solucionados pela Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana.