



MINISTÉRIO DAS CIDADES

INSTRUÇÃO NORMATIVA Nº 16, DE 10 DE JULHO DE 2018

(Publicada no DOU, de 11 de julho de 2018, Seção 1, páginas 98 a 102, versão consolidada com as alterações da Instrução Normativa nº 31, de 04 de dezembro de 2018, publicada no DOU de 05 de dezembro de 2018, Seção 1, páginas 72 e 73 e Instrução Normativa nº 06, de 24 de março de 2020, publicada no DOU em 27 de março de 2020)

Estabelece procedimento específico de enquadramento e seleção das propostas de operação de crédito no Programa Avançar Cidades – Mobilidade Urbana (Grupo 2), apresentadas no âmbito do Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana (PRÓ-TRANSPORTE).

O **MINISTRO DE ESTADO DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL**, no uso das atribuições que lhe conferem os incisos I e II do parágrafo único do art. 87 da Constituição Federal, combinado com os arts. 29 e 30 da Lei nº 13.844, de 18 de junho de 2019, o art. 6º da Lei nº 8.036, de 11 de maio de 1990, e o art. 66 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 o disposto na Resolução nº 848, de 17 de maio de 2017, do Conselho Curador do FGTS, que reformula o Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana - Pró-Transporte,

Considerando a Instrução Normativa nº 27, de 11 de julho de 2017, que regulamenta, no âmbito do Ministério das Cidades, o Programa PRÓ- TRANSPORTE, resolve:

Art. 1º Divulgar, na forma dos Anexos, o procedimento específico de enquadramento e seleção das propostas de operação de crédito no Programa Avançar Cidades – Mobilidade Urbana (Grupo 2), apresentadas no âmbito do Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana (PRÓ-TRANSPORTE).

Art. 2º Esta Instrução Normativa entra em vigor na data de sua publicação.

ALEXANDRE BALDY

ANEXO I

1. OBJETIVO

1.1. Estabelecer procedimento específico para enquadramento e seleção das propostas de operação de crédito no Programa Avançar Cidades - Mobilidade Urbana (Grupo 2),

1.2. O objetivo é melhorar a qualidade dos deslocamentos da população nos ambientes urbanos por intermédio do financiamento de ações de mobilidade urbana voltadas ao transporte público coletivo, ao transporte não motorizado (transporte ativo), à elaboração de planos de mobilidade urbana, estudos e projetos executivos.

2. PARTICIPANTES DO PROGRAMA

2.1 **Gestor da Aplicação** – Ministério do Desenvolvimento Regional; (Redação alterada pela Instrução Normativa nº 06, de 24 de março de 2020)

2.2 **Agente Operador do FGTS** – Caixa Econômica Federal;

2.3 **Agente Financeiro** – instituições financeiras habilitadas pelo Agente Operador; e

2.4 **Mutuários** - Municípios com população superior a 250 mil habitantes, conforme projeção do IBGE para o ano de 2016, Estados e Distrito Federal. (Redação alterada pela Instrução Normativa nº 31, de 04 de dezembro de 2018)

2.4.1 Para os Estados serão elegíveis propostas que tratem exclusivamente de sistemas de transporte público coletivo de caráter urbano sobre trilhos. (Incluído pela Instrução Normativa nº 31, de 04 de dezembro de 2018)

3. LIMITE DE VALOR E QUANTIDADE DE PROPOSTAS

3.1 As propostas a serem inscritas deverão obedecer aos limites de valor mínimo e máximo de financiamento, de acordo com as faixas de porte populacional dos municípios, definidas no quadro abaixo:

Quadro 1 - Limites das propostas por faixa de municípios

Faixa de municípios (mil hab.)*	Valor mínimo por proposta	Valor máximo do somatório das propostas
Acima de 250 até 500	R\$ 5 milhões	R\$ 50 milhões
Acima de 500 até 1000	R\$ 5 milhões	R\$ 100 milhões
Acima de 1000	R\$ 5 milhões	R\$ 200 milhões

*Referência: IBGE 2016

3.2 Cada município poderá inscrever mais de uma proposta com o valor mínimo estabelecido, desde que o somatório do valor de suas propostas inscritas não ultrapasse os limites máximos discriminados no quadro 1.

33 Para as propostas inscritas exclusivamente nas modalidades 4 (Estudos e Projetos) e 5 (Planos de Mobilidade Urbana) não se aplica o valor mínimo por proposta.

34 Propostas de empreendimentos voltados a sistemas de transporte sobre trilhos podem atingir, em uma ou mais inscrições, o valor máximo de financiamento de R\$ 1.000.000.000,00 (um bilhão de reais), independentemente de outras propostas inscritas pelos municípios. [\(Incluído pela Instrução Normativa nº 31, de 04 de dezembro de 2018\)](#)

4. MODALIDADES E AÇÕES FINANCIÁVEIS

4.1 O Programa Avançar Cidades – Mobilidade Urbana (Grupo 2) possui ações financiáveis específicas para esta seleção, descritas abaixo.

4.1.1 Modalidade 1 – Sistemas de transporte público: Implantação, ampliação, modernização e/ou adequação de infraestrutura de transporte público urbano por ônibus e aquaviário.

4.1.1.1. Obras civis, equipamentos e sistemas necessários à implantação, ampliação, modernização e/ou adequação de projetos relativos ao transporte público coletivo urbano de passageiros por ônibus:

a) Infraestrutura de transporte público coletivo urbano por ônibus com exclusividade de circulação no espaço viário (vias exclusivas e/ou faixas exclusivas);

b) Abrigos e/ou estações para passageiros de transporte de caráter urbano;

c) Terminais de passageiros de transporte de caráter urbano;

d) Pavimentação de vias que façam parte de itinerário de transporte coletivo de caráter urbano;

e) Sinalização viária, incluindo medidas de moderação de tráfego;

f) Obras de arte especiais, inclusive passarelas e passagens subterrâneas de pedestres e ciclistas, desde que vinculada a infraestrutura do eixo de transporte existente ou proposto;

g) Centros de controle operacional (CCO);

h) Sistemas de informação aos usuários; [\(Redação alterada pela Instrução Normativa nº 31, de 04 de dezembro de 2018\)](#)

i) Equipamentos e sistemas dos modos de transporte público coletivo;

j) Acessibilidade na infraestrutura de transporte público coletivo.

4.1.1.2 Obras e serviços complementares necessários à implantação, ampliação, modernização e/ou adequação de projetos relativos ao transporte público coletivo urbano por ônibus, desde que vinculados aos projetos apresentados nos itens 4.1.1.1 e limitados a 40% do valor de investimento (VI) proposto na modalidade 1:

- a) Instalações operacionais de apoio ao transporte público coletivo urbano (garagens e pátios);
- b) Iluminação pública ao longo da via objeto da intervenção;
- c) Arborização ao longo da via objeto da intervenção;
- d) Paisagismo ao longo da via objeto da intervenção;
- e) Remanejamento/Adequação de interferências (iluminação, telecomunicações, energia, água, esgoto, fibra ótica, etc.);
- f) Obras necessárias à provisão da funcionalidade da drenagem de águas pluviais;
- g) Obras necessárias à provisão da funcionalidade da rede de esgotamento sanitário;
- h) Contenção de encostas;
- i) Mobiliário urbano, inclusive identificação de logradouros;
- j) Recuperação ambiental;
- k) Certificação de implantação de equipamentos e sistemas de telecomunicações.

4.1.1.3 Obras civis, equipamentos e sistemas necessários à implantação, ampliação, modernização e/ou adequação transporte público coletivo urbano por hidrovía:

- a) Infraestrutura de transporte público coletivo urbano por hidrovía (aquaviário) com percurso pré-determinado para o tráfego sobre águas.
- b) Dragagem de aprofundamento, manutenção e derrocagem, desde que vinculada à infraestrutura de transporte proposta;
- c) Berços, píeres, dolphins e cais; [\(Redação alterada pela Instrução Normativa nº 31, de 04 de dezembro de 2018\)](#)
- d) Terminais e estações de passageiros fixos ou flutuantes, com acesso por via terrestre;
- e) Sinalização e balizamento;
- f) Centros de controle operacional (CCO);
- g) Sistemas de informação aos usuários; [\(Redação alterada pela Instrução Normativa nº 31, de 04 de dezembro de 2018\)](#)
- h) Aquisição de veículos de transporte público aquaviário, desde que vinculada a infraestrutura de transporte proposta;
- i) Calçadas;
- j) Acessibilidade na infraestrutura de transporte público coletivo.

4.1.1.4 Obras e serviços complementares necessários à implantação, ampliação, modernização e/ou adequação de projetos relativos ao transporte público coletivo urbano por hidrovia, desde que vinculados aos projetos apresentados nos itens 4.1.1.3 limitados a 40% do valor de investimento (VI) proposto na modalidade 1:

- a) Iluminação pública junto às estações e terminais objeto da intervenção;
- b) Arborização junto às estações e terminais objeto da intervenção;
- c) Paisagismo junto às estações e terminais objeto da intervenção;
- d) Obras necessárias à provisão da funcionalidade da drenagem de águas pluviais;
- e) Obras necessárias à provisão da funcionalidade da rede de esgotamento sanitário;
- f) Mobiliário urbano, inclusive identificação de logradouros;
- g) Recuperação ambiental.

4.1.1.5 Obras civis, equipamentos e sistemas necessários à implantação, ampliação, modernização e/ou adequação de projetos relativos aos sistemas de transporte público coletivo de passageiros de caráter urbano sobre trilhos, compreendendo:
(Incluído pela Instrução Normativa nº 31, de 04 de dezembro de 2018)

- a) Infraestrutura de sistemas de transporte público coletivo de passageiros de caráter urbano sobre trilhos;
- b) Terminais, estações e pontos de parada para passageiros de transporte público coletivo de caráter urbano sobre trilhos;
- c) Obras de arte especiais, inclusive passarelas e passagens subterrâneas de pedestres e ciclistas, desde que vinculada à infraestrutura do eixo de transporte existente ou proposto;
- d) Sinalização viária, incluindo medidas de moderação de tráfego;
- e) Sistemas de informação ao usuário, comunicação, monitoramento e segurança;
- f) Equipamentos e sistemas operacionais do sistema de transporte público coletivo de caráter urbano sobre trilhos, tais como: centros de controle operacional (CCO), sistemas de sinalização e controle, entre outros;
- g) Pátios de manutenção e de estacionamento;
- h) Acessibilidade na infraestrutura de transporte público coletivo de caráter urbano sobre trilhos;
- i) Aquisição de veículos de transporte público sobre trilhos.

4.1.1.6 Obras e serviços complementares necessários à implantação, ampliação, modernização e/ou adequação de projetos relativos aos sistemas de transporte público

coletivo de passageiros de caráter urbano sobre trilhos, desde que vinculados aos projetos apresentados nos itens 4.1.1.5 e limitados a 40% (quarenta por cento) do valor de investimento (VI) proposto na modalidade 1:

(Incluído pela Instrução Normativa nº 31, de 04 de dezembro de 2018)

- a) Tratamento urbanístico no entorno de terminais, estações e pontos de parada, incluindo iluminação pública, arborização, paisagismo, mobiliário urbano, paraciclos, bicicletários e infraestrutura para integração com demais modos de transporte;
- b) Remanejamento ou Adequação de interferências (iluminação, telecomunicações, energia, água, esgoto, fibra ótica etc.);
- c) Obras necessárias à provisão da funcionalidade da drenagem de águas pluviais;
- d) Obras necessárias à provisão da funcionalidade das redes de abastecimento de água e/ou de esgotamento sanitário;
- e) Contenção de encostas;
- f) Recuperação ambiental;
- g) Certificação de implantação de equipamentos e sistemas de telecomunicações.

4.1.2 Modalidade 3 – Transporte não motorizado: infraestrutura urbana destinada à implantação ou adequação dos modos de transporte não motorizados, descritas a seguir:

4.1.2.1 Obras civis, equipamentos e sistemas necessários à implantação, ampliação, modernização e/ou adequação do transporte não motorizado:

- a) Vias para pedestres com acessibilidade (calçadas, calçadões, passeios);
- b) Ciclovias e ciclofaixas;
- c) Passarelas e travessias para pedestres e ciclistas;
- d) Paraciclos e bicicletários;
- e) Aquisição de veículos cicloviários para o transporte público, incluindo equipamentos e sistemas de informática e/ou telecomunicações;
- f) Sinalização viária;
- g) Medidas de moderação de tráfego.

4.1.2.2 Obras e serviços complementares necessários à implantação, ampliação, modernização e/ou adequação de transporte não motorizado, desde que vinculados aos itens 4.1.2.1 e limitados a 40% do valor de investimento (VI) proposto na modalidade 3:

- a) Iluminação pública ao longo da via objeto da intervenção;
- b) Arborização ao longo da via objeto da intervenção;

- c) Paisagismo ao longo da via objeto da intervenção;
- d) Mobiliário urbano, inclusive identificação de logradouros;
- e) Remanejamento/Adequação de interferências (iluminação, telecomunicações, energia, água, esgoto, fibra ótica, etc.);
- f) Obras necessárias à provisão da funcionalidade da drenagem de águas pluviais;
- g) Obras necessárias à provisão da funcionalidade da rede de esgotamento sanitário;
- h) Contenção de encostas;
- i) Recuperação ambiental.

4.1.3 Modalidade 4 – Estudos e Projetos: destina-se à elaboração de projetos executivos e de estudos de mobilidade urbana, de forma isolada, descritas a seguir:

4.1.3.1 Projeto executivo;

4.1.3.2 Estudos para implantação e concepção de empreendimentos de mobilidade urbana, como por exemplo:

- a) Estudos de demanda de passageiros;
- b) Plano operacional de transporte;
- c) Estudos de tráfego;
- d) Estudo de origem/destino;
- e) Estudo de viabilidade técnica, econômica e ambiental (EVTEA).

4.1.4 Modalidade 5 – Planos de Mobilidade Urbana: elaboração de Plano de Mobilidade Urbana e seus respectivos estudos, inclusive diagnósticos.

4.2 Gerenciamento de obra - remuneração de atividades de estrutura de gerenciamento de obras para empreendimentos de mobilidade urbana.

4.2.1 Obrigatório nas modalidades 1 (Sistemas de transporte público) e 3 (Transporte não motorizado), cujo Valor de Investimento (VI) da proposta seja superior a R\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais);

4.2.2 Está limitado a até 2,5% (dois e meio por cento) do Valor de Investimento (VI) da proposta.

4.3 Cada proposta poderá contemplar uma combinação de diversas modalidades e ações financiáveis nesta seleção, observado os dispostos nos itens 4.1.1, 4.1.2, 4.1.3 e 4.1.4.

4.3.1 É possível a solicitação de recursos para a elaboração de projeto executivo nas modalidades 1 (Sistemas de transporte público) e 3 (Transporte não motorizado), desde que incluídos no escopo da proposta de implementação.

4.3.2A modalidade 4 (Estudos e Projetos) destina-se à elaboração de estudos e projetos de forma isolada, não podendo ser pleiteada simultaneamente às modalidades 1 e 3, quando as propostas se referirem ao mesmo objeto.

4.3.3 Para fins de seleção das propostas nas modalidades 1 e 3, os proponentes deverão apresentar o projeto técnico (básico ou executivo), observado o disposto no item 5.3.1.

4.4 O Mutuário que solicitar recursos para obras ou projetos de infraestrutura de mobilidade urbana e não possuir plano de mobilidade urbana fica obrigado a incluir na proposta os recursos necessários para elaboração do plano de mobilidade urbana municipal.

4.5 Intervenções nas modalidades 1 (Sistemas de transporte público) e 3 (Transporte não motorizado) nas quais os domicílios localizados nas vias objeto da intervenção não sejam atendidos por redes de abastecimento de água, devem ser entregues com a rede e respectivas ligações domiciliares, sendo possível solicitar os recursos necessários para sua execução na proposta.

4.6 Intervenções nas modalidades 1 (Sistemas de transporte público) e 3 (Transporte não motorizado) que demandem a realização de desapropriações, serão permitidas. As desapropriações devem prever a viabilização dos alinhamentos viários, conforme legislação municipal.

4.7 O valor para aquisição de terrenos, inclusive por desapropriação, exclusivamente para implantações, ampliações, e/ou adequações de infraestruturas dos sistemas de mobilidade urbana, é limitado a 15% (quinze por cento) do Valor do Investimento (VI) na operação de crédito.

5. PROCEDIMENTOS PARA SELEÇÃO DE PROPOSTAS

5.1 Etapas do Processo Seletivo

5.1.1 Este processo seletivo será realizado conforme as etapas a seguir:

- a) Cadastramento de propostas pelos Mutuários;
- b) Análise das propostas pelo Gestor da Aplicação para enquadramento;
- c) Divulgação das propostas enquadradas pelo Gestor da Aplicação;
- d) Encaminhamento de documentação para análise de risco pelos proponentes ao Agente Financeiro;
- e) Encaminhamento de documentação para análise de engenharia pelos proponentes ao Agente Financeiro;
- f) Validação das propostas pelo Agente Financeiro; e

g) Divulgação da seleção pelo Gestor da Aplicação.

5.1.2 A seleção de propostas dar-se-á por período contínuo, havendo possibilidade de ingresso de novos pleitos ao longo da vigência do processo seletivo, respeitando os limites estabelecidos no item 3.1 e 3.3 deste anexo.

5.1.3 Os Mutuários devem cadastrar as propostas no sítio eletrônico do Gestor da Aplicação, conforme modelo constante no Anexo III. Adicionalmente, devem ser anexados ao sistema os documentos declaratórios assinados e digitalizados, conforme modelos também disponíveis no sítio eletrônico. (Redação alterada pela Instrução Normativa nº 06, de 24 de março de 2020)

5.1.4 O Gestor da Aplicação poderá convocar o Mutuário para esclarecer dúvidas sobre a proposta cadastrada por meio de reuniões e/ou visitas técnicas.

5.1.5 O Gestor da Aplicação realizará o enquadramento da proposta, a partir da verificação dos requisitos definidos no item 5.2 deste anexo.

5.1.6 O resultado da proposta enquadrada será publicado periodicamente no sítio eletrônico do Gestor da Aplicação. (Redação alterada pela Instrução Normativa nº 06, de 24 de março de 2020)

5.1.7 O Mutuário cuja proposta for enquadrada deverá encaminhar ao Agente Financeiro os documentos necessários para análise de risco de crédito.

5.1.8 Havendo aprovação do risco de crédito, os documentos necessários para análise de engenharia deverão ser encaminhados pelos proponentes aos agentes financeiros para a verificação dos requisitos definidos no item deste anexo.

5.1.9 O Agente Financeiro efetuará a validação das propostas e encaminhará ao Gestor da Aplicação:

a) A relação das propostas validadas, acompanhada de relatório conclusivo e específico por proposta, definido pelo Gestor da Aplicação, nos quais constem os resultados das verificações dos critérios referidos no item 5.3, destacando eventuais condicionalidades e compromissos por parte do proponente; e

b) A relação das propostas não validadas, com os respectivos motivos da não validação.

5.1.10 O Gestor da Aplicação publicará a relação de empreendimentos selecionados, até o montante de recursos disponíveis para contratação.

5.1.11 Em caso de limitação de recursos, o Gestor da Aplicação observará as diretrizes definidas no item 5.3.3 deste anexo, para efeito de priorização das propostas.

5.1.12 Depois de selecionadas, as propostas deverão ser contratadas com os Agentes Financeiros no prazo de até 1 (um) ano a contar da data da publicação da portaria de seleção. Caso não seja contratada no prazo estabelecido, a portaria de seleção da proposta será tornada insubsistente, podendo o proponente reingressar no processo seletivo.

5.1.12.1 O prazo para contratação de propostas selecionadas vigentes poderá ser prorrogado por até um ano por meio da edição de portaria específica do Gestor da Aplicação fundamentada em justificativa técnica. (Redação incluída pela Instrução Normativa nº 06, de 24 de março de 2020)

5.2 Critérios para enquadramento

5.2.1 Para fins de enquadramento, as propostas inscritas pelos Mutuários deverão atender aos seguintes pré-requisitos:

- a) Conformidade da proposta com as disposições constantes no Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana - Pró-Transporte (Instrução Normativa nº 27/2017);
- b) Estar de acordo com as ações financiáveis relacionadas no item 4 deste anexo, observados os limites definidos;
- c) Indicação de Ponto Focal (agente responsável pela proposta) pelo Mutuário;
- d) Compatibilidade da proposta com o Plano Diretor e/ou Plano de Mobilidade Urbana do município, conforme orientações constantes no Anexo II, para as modalidades 1, 3 e 4. [\(Redação alterada pela Instrução Normativa nº 31, de 04 de dezembro de 2018\)](#)
- e) Intervenções na modalidade 1 (Sistemas de transporte público) devem apresentar o **Projeto Funcional**, e propostas nas modalidades 3 (Transporte não motorizado), 4 (Estudos e Projetos) e 5 (Planos de Mobilidade Urbana) devem apresentar a **Caracterização do Projeto**, quando do cadastramento da proposta pelo mutuário, conforme orientações constantes no Anexo II;
- f) Apresentação de informações relativas às redes de água e de esgotamento sanitário do município, conforme orientações constantes no Anexo II;
- g) Declaração de titularidade e situação fundiária regularizada das vias objeto da intervenção. Caso o Mutuário não tenha a titularidade e seja necessária desapropriação, o mesmo deve apresentar o Projeto de Trabalho Social Preliminar (PTS-P), conforme regulamentação específica do Gestor da Aplicação, com o mapa de localização, relatório fotográfico e dados quantitativos. [\(Redação alterada pela Instrução Normativa nº 06, de 24 de março de 2020\)](#)

5.3 Critérios para seleção

5.3.1 Para fins de validação da proposta, serão verificados pelo Agente Financeiro os seguintes requisitos:

- a) Apresentação de projeto técnico (básico ou executivo) para as modalidades 1 e 3, e do Termo de Referência para as modalidades 4 e 5;
- b) Compatibilidade do projeto técnico/termo de referência com a proposta enquadrada pelo Gestor da Aplicação;
- c) Compatibilidade do projeto técnico/termo de referência apresentado com as ações financiáveis previstas no item 4 deste anexo;
- d) Requisitos de viabilidade financeira, técnica, jurídica e institucional, estabelecidos pelo Agente Financeiro;

- e) Funcionalidade das obras e serviços, para proporcionar benefícios imediatos à população ao final da implantação do empreendimento;
- f) Apresentação da licença ambiental prévia ou da dispensa de licenciamento, quando aplicável; e
- g) Documentação que comprove a titularidade ou domínio público da(s) área(s) da(s) proposta(s) e/ou Projeto de Trabalho Social Preliminar (PTS-P) de acordo com normativo do Gestor da Aplicação. (Redação alterada pela Instrução Normativa nº 06, de 24 de março de 2020)

5.3.2 O Gestor da Aplicação publicará portarias de seleção das propostas validadas pelo Agente Financeiro até o montante de recursos disponíveis para contratação.

5.3.3 Para fins de priorização das propostas, em caso de limitação de recursos, o Gestor da Aplicação observará as seguintes diretrizes:

- a) Desempenho da execução dos contratos do tomador junto à Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana;
- b) Indicadores de IDH e Índice de Vulnerabilidade Social; e
- c) Critérios de distribuição regional de recursos.

6. CONDIÇÕES DE FINANCIAMENTO

6.1 O Programa Avançar Cidades – Mobilidade Urbana (Grupo 2) utilizará recursos oriundos do FGTS, conforme disposições constantes no Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana – Pró-Transporte.

6.2 O normativo do Pró-Transporte (IN 27/2017) apresenta os participantes com suas atribuições, as condições de contrapartida, prazos de carência e amortização, e taxas de juros e de riscos de crédito.

6.3 O valor da contrapartida (CP) mínima deverá ser de 5% do valor do investimento, podendo ser constituída por recursos financeiros próprios e/ou de terceiros, ou bens e serviços economicamente mensuráveis. Recursos do Orçamento Geral da União não poderão ser contabilizados como contrapartida do proponente.

6.4 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.

6.5 O prazo máximo de amortização das ações financiáveis nesta seleção será de até 20 anos.

6.6 A taxa nominal de juros das operações de empréstimo no âmbito do PRÓ-TRANSPORTE, nesta seleção, é de 6% (seis por cento) ao ano e de 5,5% para sistemas sobre trilhos, pagos mensalmente nas fases de carência e amortização. (Redação alterada pela Instrução Normativa nº 31, de 04 de dezembro de 2018)

6.6.1 A taxa nominal de juros poderá ser acrescida de taxa diferencial de juros de até 2% e de taxa de risco de crédito de até 1%.

7. COMPOSIÇÃO DO INVESTIMENTO

7.1 O Valor Total do Investimento (VI) é constituído pelo Valor de Financiamento ou de Empréstimo (VF ou VE), acrescido do Valor da Contrapartida (CP), representando os custos relativos para a execução do objeto da proposta.

7.2 O valor do investimento destinado à execução de obra deverá observar a seguinte condição:

a) O Valor Total dos Serviços Complementares deverá ser de até 40% (quarenta por cento) do Valor do Investimento para as modalidades 1 (Sistemas de transporte público) e 3 (Transporte não motorizado);

7.3 O Valor do Investimento destinado à elaboração de Projeto Executivo para as propostas inscritas apenas na Modalidade 4 – Estudos e Projetos poderá conter os elementos que constituem o projeto básico, desde que o produto final seja o projeto executivo.

8. DA CONTRATAÇÃO DA OPERAÇÃO DE CRÉDITO

8.1 A contratação da operação de crédito pelo Agente Financeiro estará condicionada ao atendimento:

a) Das condições estabelecidas pela Secretaria do Tesouro Nacional do Ministério da Fazenda – STN/MF para a formalização de pedidos de verificação de limites e condições para a contratação de operações de crédito e concessão de garantias por parte dos Entes Federados;

b) Das condições estabelecidas pelo Gestor da Aplicação em Instrução Normativa específica que regulamenta o orçamento de aplicação dos recursos do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço – FGTS, quando se tratar de operações que estejam pleiteando esta fonte de recursos;

c) Das normas de preservação ambiental pelo empreendimento, e dispor dos respectivos licenciamentos quando legalmente exigidos;

d) Das normas de acessibilidade;

e) Da existência de titularidade e situação fundiária regularizada das vias objeto da intervenção, quando não existir desapropriação;

f) Dos normativos do Gestor da Aplicação referentes ao Plano de Reassentamento e Medidas Compensatórias (PRMC) incluindo o Projeto de Trabalho Social (PTS), quando couber; ([Redação alterada pela Instrução Normativa nº 06, de 24 de março de 2020](#))

g) Da constituição de uma Unidade de Coordenação de Projeto (UCP) pelo Mutuário para empreendimentos com Valor de Financiamento igual ou superior a R\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais). A UCP deve ser constituída de um

coordenador geral, de um coordenador técnico, de um coordenador administrativo-financeiro e de uma equipe técnica.

8.2 Após a contratação, o Agente Financeiro fará o registro da operação contratada junto ao Banco Central e enviará cópia do contrato ao Gestor da Aplicação. (Redação alterada pela Instrução Normativa nº 06, de 24 de março de 2020)

9. DO EMPREENDIMENTO

9.1 Para empreendimento das modalidades 1 e 3 com Valor de Investimento superior a R\$ 50.000.000,00 (cinquenta milhões de reais), o Mutuário deverá prever estrutura de gerenciamento para acompanhar a execução das obras, observado o item 4.2 deste anexo.

10. DISPOSIÇÕES GERAIS

10.1 Valores que excedam as porcentagens estabelecidas nesta Instrução Normativa deverão ser custeados pelo Mutuário, sob sua exclusiva responsabilidade, respeitada a legislação pertinente, desde que tal acréscimo seja computado como contrapartida;

10.2 Devem ser observadas as demais condições estabelecidas na Instrução Normativa nº. 27, de 11 de julho de 2017, que regulamenta, no âmbito do Gestor da Aplicação, o Programa PRÓ-TRANSPORTE. (Redação alterada pela Instrução Normativa nº 06, de 24 de março de 2020)

ANEXO II

Documentação e diretrizes para apresentação das propostas

1. DOCUMENTAÇÃO A SER ANEXADA À CARTA-CONSULTA

1.1 A documentação discriminada a seguir deverá ser anexada à carta-consulta para análise do Gestor da Aplicação e do Agente Financeiro escolhido pelo Mutuário, conforme as fases de enquadramento e seleção de propostas.

1.2 Para fins de enquadramento:

1.2.1 Projeto Funcional (modalidade 1) ou Caracterização do Projeto (modalidades 3, 4 e 5).

1.2.2 Declarações sobre:

- a) Compatibilidade com Plano Diretor e/ou Plano de Mobilidade Urbana (conforme Modelos 2 e 3); [\(Redação alterada pela Instrução Normativa nº 31, de 04 de dezembro de 2018\)](#)
- b) Rede de abastecimento de água (conforme Modelo 4);
- c) Rede de esgotamento sanitário (conforme Modelo 5); e
- d) Deslocamentos involuntários e titularidade e situação fundiária regularizada das vias objeto da intervenção (conforme Modelos 6 e 7).

1.2.3 Na ausência de titularidade e situação fundiária regularizada das vias objeto da intervenção, o Mutuário deve apresentar o Projeto de Trabalho Social Preliminar (PTS-P) de acordo com normativo do Gestor da Aplicação para a seleção da proposta. [\(Redação alterada pela Instrução Normativa nº 06, de 24 de março de 2020\)](#)

1.2.4 Na ausência de rede de esgotamento sanitária nas vias objeto da pavimentação, será permitida a pavimentação da via com solução de fossa séptica e sumidouro nos casos em que a concessionária de saneamento declarar (conforme Modelo 5) previsão de prazo de implantação da rede de esgoto superior a 5 anos (vida útil do pavimento asfáltico).

1.2.5 Para as propostas que contemplem apenas a modalidade 4 (Estudos e Projetos), as declarações a serem anexadas se referem apenas à alínea a) do subitem 1.2.2.

1.2.6 Para as propostas que contemplem apenas a modalidade 5 (Planos de Mobilidade Urbana), são dispensadas as declarações do subitem 1.2.2.

1.3 Para fins de seleção:

1.3.1 A documentação discriminada a seguir deverá ser entregue ao **Agente Financeiro** na fase posterior ao enquadramento.

1.3.2 Documentos relativos ao empreendimento, em meio digital (arquivos em pdf.):

- a) Mapa de situação do empreendimento;
- b) Projeto básico ou projeto executivo (para as modalidades 1 e 3) e termo de referência (para as modalidades 4 e 5);
- c) Memorial descritivo do empreendimento;
- d) Planilha orçamentária;
- e) Cronograma de execução físico-financeiro;
- f) Cronograma de desapropriações, caso o empreendimento tenha;
- g) Licenças ambientais; e
- h) Titularidade ou comprovação de domínio público da área da proposta ou Projeto de Trabalho Social Preliminar (PTS-P) de acordo com normativo do Gestor da Aplicação. ([Redação alterada pela Instrução Normativa nº 06, de 24 de março de 2020](#))

2. DIRETRIZES PARA ELABORAÇÃO DO PROJETO FUNCIONAL E ELABORAÇÃO DA CARACTERIZAÇÃO DO PROJETO

2.1 Projeto Funcional (para a modalidade 1)

2.1.1 O Projeto Funcional orienta processos, como o projeto básico, os estudos de viabilidade econômica, a modelagem de concessão, ou seja, a concepção e a funcionalidade do empreendimento. Assim, os aspectos de infraestrutura e de tecnologia são tratados em decorrência do estudo das necessidades do modo de transporte.

2.1.2 Os principais componentes de um projeto funcional que devem ser observados em sua elaboração são, no que couber:

- a) Caracterização da Área de Influência do projeto;
- b) Estudos de demanda de transporte e tráfego;
- c) Plano de reorganização e integração do transporte;
- d) Estudo de alternativas;
- e) Compatibilização com planos e projetos existentes;
- f) Anteprojeto dos componentes de infraestrutura;
- g) Componentes tecnológicos e equipamentos;
- h) Plano operacional básico;
- i) Estudos socioambientais preliminares;

- j) Estudo de custos, benefícios e viabilidade econômica e econômico-financeira; e
- k) Análise de riscos.

2.1.3 O proponente precisa analisar a área de influência direta e indireta do eixo de transporte estudado e suas características fisiográficas, demográficas, socioeconômicas e urbanas, os aspectos de mobilidade da população residente nestas áreas, a oferta atual de serviços de transporte, e as condições de acessibilidade.

2.1.4 Deve-se estudar a demanda, dimensionar a oferta necessária e os fatores de produção, como frotas de veículos e produção quilométrica. É importante tratar ainda dos aspectos tecnológicos quanto ao material rodante e sistemas inteligentes, definindo necessidades, estimando estes investimentos, de maneira a gerar indicadores para análise de viabilidade econômico-financeira e socioeconômica.

2.1.5 Com base nos dados coletados, propor o traçado da solução, caracterizar os acessos ao sistema, definir a rede de transporte integrada incluindo a integração com outros modos de transporte, avaliar a inserção urbana e estimar os investimentos.

2.2 Caracterização do Projeto (para as modalidades 3, 4 e 5)

2.2.1 Para a elaboração da Caracterização do Projeto, no que tange às propostas de intervenções na modalidade 3 (Transporte não motorizado) e propostas da modalidade 4 (Estudos e Projetos), devem ser observados, no que couber:

- a) A caracterização da área de influência da intervenção/projeto, incluindo o traçado, a seção tipo, a hierarquia viária, o itinerário das linhas de transporte público coletivo de caráter urbano, as características de uso do solo e o relatório fotográfico;
- b) Os componentes de infraestrutura e tecnológicos; e
- c) A análise de riscos.

2.2.2 Para propostas na modalidade 5 (Planos de Mobilidade Urbana), a Caracterização do Projeto deve ser descrita na própria carta-consulta (Anexo III), observando:

- a) A caracterização do sistema de mobilidade urbana do município, incluindo seus diversos modos de transporte, aspectos operacionais, de integração e infraestrutura, e a identificação dos planos e projetos existentes a serem considerados; e
- b) A orientação para elaboração de planos de mobilidade urbana, conforme disposto no item 4.12 deste Anexo, e no item 5.7 da Instrução Normativa nº 27 de 11 de julho de 2017.

3. DIRETRIZES GERAIS PARA ELABORAÇÃO DO PROJETO EXECUTIVO E DOS ESTUDOS

3.1 Os projetos de infraestrutura de mobilidade urbana devem prever soluções que atendam à legislação que dispõe sobre acessibilidade universal no ambiente urbano e

acessibilidade no transporte coletivo de passageiros: Leis nº 10.048, de 8 de novembro de 2000 e nº 10.098, de 19 de dezembro de 2000, Decreto nº 5.296, de 2 de dezembro de 2004 e às normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT; NBR nº 9050/2004, NBR nº 14.022/2006 e NBR nº 15.570/2008.

3.2 Os projetos devem observar a sinalização viária estabelecida pelo Código de Trânsito Brasileiro – CTB vigente.

3.3 Os projetos devem ter compatibilidade com a legislação municipal, estadual e federal de preservação ambiental, de tombamento e de preservação do patrimônio cultural, histórico, artístico, paisagístico ou arqueológico da área de intervenção e seu respectivo entorno.

3.4 O projeto executivo e estudos de concepção devem atender às definições e condições previstas na Lei nº 8.666/93 e no Acórdão nº 632/2012 do TCU, observando a Orientação Técnica OT – IBR 001/2006, editada pelo Instituto Brasileiro de Auditoria de Obras Públicas (IBRAOP).

4. DIRETRIZES ESPECÍFICAS

4.1 INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE PÚBLICO

4.1.1 Sistemas de Transporte Público Coletivo (TPC) baseados em ônibus consistem em níveis de priorização em relação ao tráfego geral e são caracterizados pelo desempenho operacional.

4.1.1.1 *Bus Rapid Transit* – BRT

O BRT corresponde a uma solução de TPC de alto desempenho, composta por linhas de ônibus estruturais com alto nível de priorização no sistema de mobilidade, resultando em um sistema de média ou até de alta capacidade de transporte.

As principais características de um sistema BRT são:

- linhas troncais em pistas ou faixas exclusivas para a circulação dos veículos;
- disponibilidade de faixa de ultrapassagem, pelo menos nas áreas de paradas, dependendo da demanda;
- estações de parada fechadas com embarque e desembarque em nível e validação do bilhete externa aos veículos (validação pré-embarque);
- acessibilidade universal;
- sistemas de monitoramento e controle operacional;
- racionalização do sistema de transporte alimentador do sistema BRT;
- prioridade semafórica.

4.1.1.2 Corredor Central

O Corredor Central corresponde a faixas exclusivas localizadas do lado esquerdo da pista, normalmente no eixo central da via com pista dupla, junto ao canteiro central separador das pistas. Proporcionam maior priorização ao TPC, podendo contar com segregação física (dispositivos separadores) ou apenas sinalização viária, à semelhança da Faixa Exclusiva. A restrição ao tráfego geral é de âmbito legal, gerando multas aos veículos que circulam no corredor.

Por ser localizada à esquerda da via, oferece melhores condições de desempenho do que as Faixas Exclusivas à direita, tendo em vista que o tráfego geral não interfere no corredor para acessos aos lotes lindeiros ou para conversões. As conversões à esquerda pelo tráfego geral devem ser permitidas somente em casos excepcionais e controladas por semáforo. As calçadas do lado direito ficam livres de interferências dos pontos de parada e de seus abrigos, melhorando as condições para os pedestres. Os usuários dos ônibus que utilizam o corredor, por sua vez, passam a contar com instalações de maior conforto e segurança.

4.1.1.3 Faixa exclusiva

A Faixa Exclusiva é uma medida que aumenta o nível de prioridade aos ônibus a partir da restrição legal ao tráfego geral ao longo da faixa, localizada ao lado direito da via demandando proibição de estacionamento. É permitido o uso pelo tráfego geral apenas para conversões à direita e acesso aos imóveis.

A segregação do tráfego geral é indicada por meio de sinalização vertical e horizontal restringindo o trânsito dos veículos nas faixas exclusivas, sem componentes físicos para a separação.

Esta medida ordena o tráfego local dos ônibus sem exigir alteração da rede de transporte público coletivo, embora tal providência possa potencializar suas funcionalidades. Deve incluir melhorias e adequações da estrutura viária, sinalização, pontos de parada e do material rodante.

4.1.2 As orientações e diretrizes aos municípios podem ser obtidas no Caderno Técnico para Projetos de Mobilidade Urbana – Sistemas de Prioridade ao ônibus, e no Guia TPC - Orientações para Seleção de Tecnologias e Implementação de Projetos de Transporte Público Coletivo, disponibilizados no sítio eletrônico do Gestor da Aplicação. ([Redação alterada pela Instrução Normativa nº 06, de 24 de março de 2020](#))

4.1.3 Sistemas de Transporte Público Coletivo Urbano por Hidrovia (aquaviário) consistem na locomoção de passageiros por barcos, navios ou balsas em uma hidrovia. A hidrovia é um percurso pré-determinado para o tráfego sobre águas. Podem ser rios, lagos e lagoas navegáveis que recebem algum tipo de melhoria/sinalização/balizamento para que um determinado tipo de embarcação possa trafegar com segurança por esta via.

4.1.4 Os sistemas sobre trilhos configuram sistemas estruturais de transporte coletivo para cidades de grande porte, aglomerados urbanos e regiões metropolitanas e promovem relevantes benefícios econômicos, sociais e de imagem para a cidade, além de oferecer capacidade de transporte que permite reduzir os fluxos de veículos no sistema viário e os tempos de viagem para os usuários. ([Incluído pela Instrução Normativa nº 31, de 04 de dezembro de 2018](#))

4.2 PAVIMENTAÇÃO

4.2.1 Pavimentação consiste em uma estrutura construída sobre a superfície obtida pelos serviços de terraplanagem, por meio de camadas de vários materiais de diferentes características de resistência e deformabilidade, para fornecer ao usuário segurança e conforto.

4.2.2 Neste programa somente é admitida a **reconstrução do pavimento**, que consiste na renovação da estrutura do pavimento. Este procedimento pode envolver a remoção parcial ou total da estrutura existente e substituição por materiais novos, processo tradicional, ou ainda o aproveitamento do material através de reciclagem.

4.2.3 Deverão ser priorizados os seguintes tipos de pavimentos considerando a melhor solução conforme o sistema de transporte, volume e tipologia do tráfego, os insumos da região, a declividade e a topografia das vias, o tipo de solo e o clima e a tecnologia disponível:

a) Flexíveis como: CBUQ (Concreto Betuminoso Usinado à Quente), TST (Tratamento Superficial Triplo), TSD (Tratamento Superficial Duplo), AAUQ (Areia-Asfalto Usinado à Quente);

b) Rígidos como: Concreto Simples, Concreto Simples com Barras de Transferência, Concreto com Armadura Distribuída Descontínua sem Função Estrutural, Concreto com Armadura Contínua sem Função Estrutural, Concreto Estruturalmente Armado, Concreto Protendido.

4.2.4 Deve-se prever no projeto a realização de controle tecnológico das obras de pavimentação asfáltica (corpo estradal, terraplanagem e revestimento asfáltico), assim como o controle tecnológico do concreto para pavimentação.

4.3 DRENAGEM

4.3.1 Todas as propostas deverão conter solução de drenagem de águas pluviais.

4.3.2 Os projetos de drenagem deverão ter o dimensionamento adequado ao fluxo d'água e tratamento superficial da área drenada, evitando carreamento de sedimentos para o interior dos elementos do sistema de drenagem e impactos como erosão e assoreamento de corpos d'água.

4.3.3 As obras necessárias para dar funcionalidade à solução de microdrenagem, como macrodrenagem, poderão ser financiadas no limite das obras complementares.

4.4 REDES DE ABASTECIMENTO DE ÁGUA E DE ESGOTAMENTO SANITÁRIO

4.4.1 Os projetos das redes de abastecimento de água deverão ter o dimensionamento adequado e prever a execução de ligações domiciliares.

4.4.2 Os projetos deverão contemplar solução adequada para coleta e tratamento do esgoto sanitário, podendo ser adotada solução individual.

4.4.3 Os projetos deverão contar com anuência das concessionárias responsáveis pelas redes de abastecimento de água e de esgotamento sanitário existentes ou a serem implantados quanto à sua regularidade no tocante a materiais, dimensionamento, demais normas técnicas e o aceite de sua operação futura.

4.5 INFRAESTRUTURA PARA PEDESTRES

4.5.1 Calçadas com acessibilidade

4.5.1.1 Os projetos de calçadas deverão atender à largura mínima de 1,50 m, conforme a NBR 9050/2004 e o Decreto nº 5.296 de 02 de dezembro de 2004.

4.5.1.2 Para os casos de vias em que não há espaço disponível para a implantação de calçadas, deverá ser apresentada solução urbanística priorizando a circulação dos pedestres e ciclistas, de forma a garantir a acessibilidade, como exemplo:

- a) redimensionamento da largura das faixas de rolamento;
- b) remoção de estacionamentos;
- c) realinhamento das faces dos lotes;
- d) implantação de sentido único de tráfego; e
- e) vias compartilhadas, descritas no item 4.5.2.

4.5.1.3 As orientações e diretrizes aos municípios podem ser obtidas no Caderno Técnico para Projetos de Mobilidade Urbana - Transporte Ativo, disponibilizado no sítio eletrônico do Gestor da Aplicação. ([Redação alterada pela Instrução Normativa nº 06, de 24 de março de 2020](#))

4.5.2 Vias compartilhadas

4.5.2.1 São aquelas compartilhadas por todos os usuários e projetadas para proporcionar segurança viária através da adoção de medidas de moderação de tráfego.

4.5.2.2 O limite de velocidade máximo em ruas compartilhadas recomendado é de 30 km/h, e a largura máxima recomendada das faixas de rolamento é de 3m, para desestimular os motoristas a desenvolverem velocidades acima do limite.

4.5.2.3 Recomenda-se o uso de dispositivos para a delimitação do espaço de circulação dos veículos. Isso pode ser feito por meio de pilaretes, postes de luz, tachões, uso de vasos de plantas ou da utilização de pavimento com rugosidade e/ou coloração diferenciada.

4.5.3 Vias para pedestres

4.5.3.1 São vias ou conjunto de vias destinadas à circulação prioritária de pedestres.

4.5.3.2 Recomenda-se uma faixa livre de 3,50m de largura e 4,50m de altura, como via de serviço para passagem de veículos de polícia, ambulância e Corpo de Bombeiros.

4.5.3.3 Recomenda-se adotar as diretrizes para as calçadas com acessibilidade, no que couber.

4.6 INFRAESTRUTURA E SISTEMAS CICLOVIÁRIOS

4.6.1 Infraestrutura cicloviária compreende ciclovias, ciclofaixas e equipamentos cicloviários como bicicletários, paraciclos, entre outros, prioritariamente integrados à rede de transporte público de passageiros.

4.6.2 Recomenda-se a implantação de bicicletários e paraciclos em vias e calçadas próximas a abrigos e estações, além de equipamentos públicos como escolas, postos de saúde e hospitais, bibliotecas, entre outros, com vistas a fomentar o transporte cicloviário e a integração intermodal.

4.6.3 As orientações e diretrizes aos municípios podem ser obtidas no Caderno Técnico para Projetos de Mobilidade Urbana - Transporte Ativo, disponibilizado no sítio eletrônico do Gestor da Aplicação. [\(Redação alterada pela Instrução Normativa nº 06, de 24 de março de 2020\)](#)

4.7 SINALIZAÇÃO VIÁRIA

4.7.1 Todas as propostas deverão conter projeto de sinalização viária, devidamente aprovado pelo órgão de trânsito responsável com circunscrição sobre a via.

4.7.2 Ainda que o proponente manifeste interesse em executar a sinalização viária com recursos próprios, não ficará isento da apresentação do projeto de sinalização.

4.7.3 A identificação de logradouros é financiável no item mobiliário urbano.

4.8 TERMINAIS, ABRIGOS E ESTAÇÕES DE PASSAGEIROS

4.8.1 Todos os terminais, abrigos e estações de passageiros, a implantar ou requalificar, em pontos de parada de ônibus, deverão conter informações aos usuários, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e modos de interação com outros modos, conforme disposto na Lei nº 12.587/2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.

4.8.2 O projeto poderá incluir sinalização e ajustes viários necessários (ajustes geométricos, sinalização vertical, horizontal e semafórica), visando à segurança dos usuários e à incorporação dos preceitos da acessibilidade universal, de modo a qualificar o acesso dos usuários ao sistema de transporte público coletivo por ônibus de caráter urbano.

4.8.3 Recomenda-se que terminais, pontos de parada e estações estejam conectados com ciclovias e ciclofaixas e que disponham de estacionamentos de bicicletas.

4.8.4 As orientações e diretrizes aos municípios podem ser obtidas no Caderno Técnico para Projetos de Mobilidade Urbana – Sistemas de Prioridade ao Ônibus, disponibilizado no sítio eletrônico do Gestor da Aplicação. [\(Redação alterada pela Instrução Normativa nº 06, de 24 de março de 2020\)](#)

4.9 PONTES E VIADUTOS

4.9.1 É obrigatória a incorporação de infraestrutura para pedestres e ciclistas nas pontes e viadutos.

4.10 MEDIDAS DE MODERAÇÃO DE TRÁFEGO

4.10.1 A moderação de tráfego tem como objetivo reduzir a velocidade e o volume do tráfego e mudar o comportamento dos motoristas de forma que passem a conduzir seus veículos de maneira mais adequada às condições locais, ao invés de adaptar o ambiente às exigências do tráfego motorizado.

4.10.2 Essas vias podem dispor de intervenções geométricas, como:

- a) Alterações na geometria da via, como estreitamento de via e implantação de canteiros, ilhas centrais, refúgios para pedestres, rotatória e chicanas;
- b) Implantação de ondulações transversais;
- c) Travessias de pedestres em nível, como faixa elevada;
- d) Ordenamento de fluxos de tráfego para espaços compartilhados;
- e) Diferenciação de pavimentos, como mudança de revestimento, cor e textura; e
- f) Gerenciamento do tráfego, como introdução de sistemas de faixa reversível, a revisão dos limites de velocidade e dos tempos semafóricos.

4.10.3 As orientações e diretrizes aos municípios podem ser obtidas na Cartilha Moderação de Tráfego: Medidas para humanização da cidade, disponibilizada no sítio eletrônico do Gestor da Aplicação. [\(Redação alterada pela Instrução Normativa nº 06, de 24 de março de 2020\)](#)

4.11 DESAPROPRIAÇÕES

4.11.1 Para fins de análise do projeto de engenharia pelo Agente Financeiro, deverá ser apresentado o cronograma de desapropriações compatibilizado com o cronograma físico-financeiro da obra a ser implantada;

4.11.2 Os terrenos objeto da intervenção deverão ter seus valores atestados pelo Agente Financeiro;

4.11.3 Demais regras relativas à desapropriação deverão ser observadas na Instrução Normativa de regulamentação do Pró-Transporte;

4.11.4 O Plano de Trabalho Social Preliminar (PTS-P) deve ser apresentado conforme regulamentação específica do Gestor da Aplicação. [\(Redação alterada pela Instrução Normativa nº 06, de 24 de março de 2020\)](#)

4.12 PLANO DE MOBILIDADE URBANA

4.12.1 A elaboração de Plano de Mobilidade Urbana, instrumento da Política Nacional de Mobilidade Urbana, deve contemplar os princípios, objetivos e diretrizes estabelecidos na Lei nº 12.587, de 03 de janeiro de 2012, e da Política Nacional sobre Mudança do Clima – Lei nº 12.187, de 29 de dezembro de 2009.

4.12.2 As orientações e diretrizes aos municípios para a elaboração de Planos de Mobilidade Urbana podem ser obtidas no Caderno de Referência PlanMob, disponibilizado no sítio eletrônico do Gestor da Aplicação. [\(Redação alterada pela Instrução Normativa nº 06, de 24 de março de 2020\)](#)

4.13 OBRAS COMPLEMENTARES

4.13.1 Acessibilidade

4.13.1.1 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.

4.13.2 Mobiliário urbano

4.13.2.1 Os elementos do mobiliário urbano tais como bancos, lixeiras e identificação de logradouros, deverão atender satisfatoriamente a todos os grupos de usuários e a responder às condições de segurança, fabricação, reposição e manutenção por parte dos órgãos e concessionárias.

4.13.2.2 Deverão ser respeitadas as diretrizes de planejamento, a legislação urbanística e os projetos específicos para a área, considerando as distâncias entre o elemento de mobiliário urbano e o meio-fio, as esquinas, e os demais elementos ou interferências existentes.

4.13.2.3 O mobiliário urbano deverá estar localizado unicamente na faixa de serviço, de forma a não obstruir o percurso dos pedestres.

4.13.2.4 Recomenda-se a instalação, nas esquinas, de identificação de logradouros.

4.13.3 Iluminação pública

4.13.3.1 Para a iluminação das calçadas, deve-se projetar a iluminação priorizando-se as necessidades dos pedestres.

4.13.3.2 Recomenda-se a instalação de iluminação apropriada e dedicada em termos de qualidade, posicionamento e suficiência para melhorar a experiência dos ciclistas. Além da iluminação ao longo da ciclovia/ciclofaixa, é fundamental que interseções e locais com maior volume de ciclistas sejam bem iluminados.

4.13.3.3 Recomenda-se considerar, no componente de iluminação pública integrante dos projetos de mobilidade urbana, as melhores práticas de eficiência energética disponíveis.

4.13.4 Arborização e paisagismo

4.13.4.1 Consiste nos serviços de plantio de árvores e forrações para o acabamento de canteiros centrais, junto aos abrigos e áreas ao longo da infraestrutura implantada.

4.13.4.2 A área reservada ao plantio de árvores e forrações nas calçadas deve estar localizada na faixa de serviço.

4.13.4.3 A arborização das calçadas deve ser compatível com o manual de arborização e paisagismo municipal, quando houver, e considerar a largura das calçadas, porte arbóreo indicado, espécies de árvores permitidas, existência de rede aérea e postes de iluminação/energia, semáforos, equipamentos de drenagem, recuos, estacionamentos e acesso de veículos aos lotes, distância entre as árvores e as esquinas, entre outros equipamentos/ interferências.

4.13.4.4 Recomenda-se que o projeto de calçadas contemple áreas para vegetação, visto que elas tornam o ambiente mais agradável visualmente, promovem o conforto climático local e aumentam a área permeável da cidade, atentando-se para as questões de facilidade de manutenção e de preservação do pavimento das calçadas.

ANEXO III

CARTA-CONSULTA

MINISTÉRIO DAS CIDADES

SECRETARIA NACIONAL DE MOBILIDADE URBANA

PROPOSTA DE OPERAÇÃO DE CRÉDITO – PRÓ-TRANSPORTE – SETOR PÚBLICO

PROGRAMA AVANÇAR CIDADES – MOBILIDADE URBANA – GRUPO 2

I - IDENTIFICAÇÃO DO PROPONENTE

1. Proponente: () Município () Estado () Distrito Federal (Incluído pela Instrução Normativa nº 31, de 04 de dezembro de 2018)

2. CNPJ/MF: _____

3. Representante Legal/Cargo: _____

3.1. CPF: _____

4. Endereço: _____

4.1. CEP: _____

4.2. Município: _____

4.3. UF: _____

4.4. Telefone: _____

5. Pessoa(s) autorizada(s) a tratar do pleito: _____

5.1. Telefone: _____

5.2. e-mail: _____

II – TÍTULO DA PROPOSTA

1. _____

III – INTERVENIENTES/PARTICIPANTES

1. Agente Operador: CAIXA

2. Agente Financeiro: _____

IV – CARACTERIZAÇÃO GERAL DA LOCALIDADE

1. Município(s) Beneficiado(s) pela proposta: _____
(Redação alterada pela Instrução Normativa nº 31, de 04 de dezembro de 2018)

1.1 População Total do(s) Município(s): _____
(Redação alterada pela Instrução Normativa nº 31, de 04 de dezembro de 2018)

1.2 População Urbana do(s) Município(s): _____
(Redação alterada pela Instrução Normativa nº 31, de 04 de dezembro de 2018)

1.3 Estimativa da População Beneficiada pela proposta: _____ hab.

1.4 Caracterização da localidade, incluindo aspectos socioeconômicos, demográficos, de desenvolvimento urbano, e de mobilidade urbana (quadro abaixo).

--

2. Situação do Plano Diretor:

Em atualização

Legislação que aprovou: _____

Data da Aprovação: _____

Aprovado

Legislação que aprovou: _____

Data da Aprovação: _____

Não possui

Não se aplica

2.1 A proposta é compatível com o Plano Diretor?

Sim Não Não se aplica

Justificativa:

--

3. Situação atual do Plano de Mobilidade Urbana:

Não possui Plano de Mobilidade Urbana

Em elaboração

Em atualização

Legislação que aprovou o Plano de Mobilidade Urbana: _____

Data da Aprovação: _____

Concluído e Não Aprovado

Aprovado

Legislação que aprovou o Plano de Mobilidade Urbana: _____

Data da Aprovação: _____

3.1 A proposta é compatível com o Plano de Mobilidade Urbana?

Sim Não Não se aplica

Justificativa:

--

V – CARACTERIZAÇÃO DA PROPOSTA

1. OBJETO DA PROPOSTA:

2. Descrição e concepção da proposta:

--

3. Justificativa:

--

4. Localização/endereço (anexar mapa em pdf):

5. Caracterização detalhada da área de influência do empreendimento, sob os aspectos socioeconômicos, de demanda, de uso e ocupação do solo, bem como projeções futuras:

6. Essa obra complementa ou é complementada por outros programas e ações lastreados com recursos da União ou outras fontes?

Sim Não

Se houver, quais são?

7. O sistema proposto compõe rede integrada de transporte público coletivo local e/ou metropolitana?

Sim Não

Se sim, descreva o funcionamento da rede integrada (estrutura, hierarquia funcional, formas de integração, etc.):

VI - AÇÕES FINANCIÁVEIS

QUESTIONÁRIO PARA A MODALIDADE 1 – SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO URBANO

1. Especificar os atributos do sistema de transporte proposto (físicos e operacionais):

--

2. Preencher quadro de composição de investimento de acordo com as ações financiáveis previstas no normativo do programa:

Item de investimento	Quantidade ou Extensão (km, m, m ² , Und)	Tipo (obras civis, equipamentos e sistemas, obras e serviços complementares, desapropriação, projeto executivo, etc.)	Custo (R\$)

3. As áreas de intervenção possuem titularidade e situação fundiária regularizada?

Sim Não

Caso afirmativo, descrever:

--

4. Para implantação da proposta serão necessárias aquisição de terrenos, desapropriações e/ou deslocamentos involuntários?

Sim Não

Caso afirmativo, descrever:

--

5. Qual a solução atual para o esgotamento sanitário na área objeto da intervenção?

Rede de esgotamento sanitário Fossa séptica Não possui Não se aplica

6. A área objeto da intervenção é atendida por rede de abastecimento de água?

Sim Não Não se aplica

7. Qual o estágio do projeto básico para a intervenção proposta?

Concluído

Em elaboração

Não possui

QUESTIONÁRIO PARA A MODALIDADE 3 - TRANSPORTE NÃO MOTORIZADO

1. Especificar os atributos do sistema de transporte proposto (físicos e operacionais):

--

2. Preencher quadro de composição de investimento de acordo com as ações financiáveis previstas no normativo do programa:

Item de investimento	Quantidade ou Extensão (km, m, m ² , Und)	Tipo (obras civis, equipamentos e sistemas, obras e serviços complementares, desapropriação, projeto executivo, etc.)	Custo (R\$)

3. As áreas de intervenção possuem titularidade e situação fundiária regularizada?

Sim Não

Caso afirmativo, descrever:

--

4. Para implantação da proposta serão necessárias aquisição de terrenos, desapropriações e/ou deslocamentos involuntários?

Sim Não

Caso afirmativo, descrever:

--

5. Qual a solução atual para o esgotamento sanitário na área objeto da intervenção?

Rede de esgotamento sanitário Fossa séptica Não possui Não se aplica

6. A área objeto da intervenção é atendida por rede de abastecimento de água?

Sim Não Não se aplica

7. Qual o estágio do projeto básico para a intervenção proposta?

Concluído

Em elaboração

Não possui

QUESTIONÁRIO PARA A MODALIDADE 4 - ESTUDOS E PROJETOS

1. Qual o estágio do termo de referência para a licitação do projeto executivo?

- Não possui
- Em elaboração
- Concluído
- Não se aplica

2. Preencher quadro de composição de investimento de acordo com as ações financiáveis previstas no normativo do programa:

Item de investimento	Quantidade ou Extensão (km, m, m ² , Und)	Tipo (estudo técnico, projeto executivo, etc.)	Custo (R\$)

QUESTIONÁRIO PARA A MODALIDADE 5 – PLANOS DE MOBILIDADE URBANA

1. Qual o estágio do termo de referência para a licitação do Plano de Mobilidade Urbana?

- Não possui
- Em elaboração
- Concluído

2. Preencher quadro de composição de investimento de acordo com as ações financiáveis previstas no normativo do programa:

Item de investimento	Quantidade ou Extensão (km, m, m ² , Und)	Tipo (plano, estudos, etc.)	Custo (R\$)

VII – VALOR DA PROPOSTA

VALOR DA OPERAÇÃO:	
1. Valor Total do Investimento (VI):	R\$ _____ - _____%
2. Valor da Contrapartida (CP):	R\$ _____ - _____%
3. Valor do Financiamento (VF):	R\$ _____ - _____%

VIII - ENQUADRAMENTO DA PROPOSTA *(Este parte deverá ser preenchida pelo Gestor da Aplicação)*

CRITÉRIOS DE ENQUADRAMENTO NO PROGRAMA PRÓ-TRANSPORTE

1. A proposta é compatível com o objetivo do Programa Pró-Transporte?

Sim Não

2. O proponente se enquadra como mutuário do Programa Pró-Transporte?

Sim Não

3. A proposta se enquadra nas modalidades do Programa Pró-Transporte?

Sim Não

4. O município apresentou declaração de compatibilidade da proposta com o Plano de Mobilidade Urbana?

Sim Não Não se aplica Justificativa: _____

5. O município preencheu na carta-consulta o percentual de contrapartida mínimo?

Sim Não

6. O município possui situação de regularidade do proponente perante o FGTS?

Sim Não

CRITÉRIOS DE ENQUADRAMENTO NO PROGRAMA AVANÇAR CIDADES – MOBILIDADE URBANA – GRUPO 2

1. A proposta é compatível com as ações financiáveis pelo programa Avançar Cidades – Mobilidade Urbana?

Sim Não

2. Caso tenha optado pelas Modalidades 1 – Sistemas de Transporte Público Coletivo Urbano e/ou 3 – Transporte Não Motorizado, o proponente atendeu ao limite estabelecido de 40% do valor de investimento para obras complementares?

Sim Não Não se aplica

3. O proponente apresentou ponto focal?

Sim Não

4. O proponente apresentou declarações que comprovem a compatibilidade da proposta com o Plano Diretor e/ou Plano de Mobilidade Urbana, para as modalidades 1, 3 e 4?

Sim Não Não se aplica

5. O proponente apresentou o projeto funcional, para o caso de intervenções na modalidade 1?

Sim Não Não se aplica

5.1 Caso sim, o projeto funcional apresenta os itens financiáveis e componentes compatíveis com a tipologia da proposta?

Sim Não Não se aplica

6. O proponente apresentou a caracterização do projeto, para o caso de propostas nas modalidades 3, 4 ou 5?

Sim Não Não se aplica

6.1 Caso sim, a caracterização do projeto apresenta os itens financiáveis e componentes compatíveis com a tipologia da proposta?

Sim Não Não se aplica

7. O proponente apresentou declaração que ateste que a área de intervenção possui rede de esgotamento sanitário implantada ou que possui solução individual com prazo previsto para implantação da rede de esgotamento sanitário superior a 5 anos, para o caso de intervenções nas modalidades 1 e 3?

Sim Não Não se aplica

8. O proponente apresentou declaração que ateste que a área de intervenção possui rede de abastecimento de água implantada, para o caso de intervenções nas modalidades 1 e 3?

Sim Não Não se aplica

8.1 Caso não, a implantação da rede de abastecimento de água está contemplada na carta-consulta?

Sim Não

9. O proponente apresentou declaração de comprovação de domínio público da área de intervenção, para o caso de intervenções nas modalidades 1 e 3?

Sim Não

9.1 Caso não, as desapropriações foram contempladas na proposta?

Sim Não

10. O proponente apresentou declaração que a proposta não implicará na ocorrência de deslocamentos involuntários para sua execução, para o caso de intervenções nas modalidades 1 e 3?

Sim Não

10.1 Caso não, o proponente apresentou Projeto de Trabalho Social (PTS-P) de acordo com o normativo do Ministério das Cidades?

Sim Não

MANIFESTAÇÃO PRELIMINAR (preenchimento pelo técnico):

PROPOSTA ENQUADRADA **PROPOSTA NÃO ENQUADRADA**

Justificativa: *(Preenchimento somente no caso de proposta não enquadrada)*

Data da manifestação: _____/_____/_____

Responsável: *(nome legível, nº de matrícula ou registro no órgão e assinatura)*

MANIFESTAÇÃO FINAL (preenchimento pelo superior):

PROPOSTA ENQUADRADA **PROPOSTA NÃO ENQUADRADA**

Justificativa: *(Preenchimento somente no caso de proposta não enquadrada)*

Data da manifestação: _____/_____/_____

Responsável: *(nome legível, nº de matrícula ou registro no órgão e assinatura)*
