



**MINISTÉRIO DAS CIDADES
SECRETARIA NACIONAL DE TRANSPORTE E DA MOBILIDADE URBANA**

ANEXO I

**MANUAL PARA APRESENTAÇÃO DE
PROPOSTAS DO PROGRAMA PAC 2
PAVIMENTAÇÃO E QUALIFICAÇÃO DE
VIAS URBANAS**

**Seleção PAC 2
2ª Etapa**

Junho/2012

**MANUAL PARA APRESENTAÇÃO DE PROPOSTAS DO PROGRAMA
PAC 2 PAVIMENTAÇÃO E QUALIFICAÇÃO DE VIAS URBANAS – 2ª ETAPA**

SUMÁRIO

1.	DOS ASPECTOS GERAIS.....	4
2.	DOS RECURSOS DISPONÍVEIS	4
3.	DAS ETAPAS DO PROCESSO SELETIVO.....	5
4.	DO PROCEDIMENTO PARA O CADASTRAMENTO DAS PROPOSTAS.....	5
5.	DA MODALIDADE PAVIMENTAÇÃO E QUALIFICAÇÃO DE VIAS URBANAS.....	6
6.	DO ENQUADRAMENTO DAS PROPOSTAS.....	6
7.	DA HIERARQUIZAÇÃO DAS PROPOSTAS.....	7
8.	DAS DIRETRIZES GERAIS PARA A ELABORAÇÃO DE PROJETOS.....	7
9.	DA VALIDAÇÃO DA PROPOSTA PELO AGENTE FINANCEIRO	11
10.	DA HABILITAÇÃO DA PROPOSTA	12
11.	DA CONTRATAÇÃO DA OPERAÇÃO DE CRÉDITO PELO AGENTE FINANCEIRO	12

1. DOS ASPECTOS GERAIS

1.1. O PAC 2 – Pavimentação e Qualificação de Vias Urbanas apoia a execução de obras de pavimentação e qualificação de vias por meio da implantação de pavimentação nova em vias existentes ou recapeamento destas, incluindo a infraestrutura necessária para sua plena funcionalidade, tal como: sistema de drenagem de águas pluviais, rede de abastecimento de água e rede de esgotamento sanitário, passeios com acessibilidade, sistemas cicloviários, medidas de moderação de tráfego, sinalização viária e elementos que promovam a acessibilidade universal.

1.2. Serão admitidas propostas que contemplem:

- i. Pavimentação de bairros e/ou poligonais urbanas por completo; e/ou
- ii. Pavimentação de vias de ligação entre bairros ou bairro-centro; e/ou
- iii. Pavimentação de vias de circulação de transporte coletivo urbano; e/ou
- iv. Pavimentação de vias estruturantes; e/ou
- v. Pavimentação de vias urbanas não previstas nos casos acima.

1.3. Não serão admitidas propostas que contemplem:

- i. Valor total do investimento inferior a R\$ 3.000.000 (três milhões de reais);
- ii. Pavimentação de estradas vicinais;
- iii. Abertura de novas vias;
- iv. Duplicação de vias;
- v. Obras de recapeamento asfáltico cujo valor ultrapasse em 20% o valor total do investimento;
- vi. Intervenções localizadas fora do perímetro urbano;
- vii. Não possuam no mínimo projeto básico de engenharia.

1.4. O Processo Seletivo Simplificado, objeto deste Manual, se aplica somente a Estados, Municípios e Distrito Federal.

2. DOS RECURSOS DISPONÍVEIS

2.1. Os **recursos de financiamento** disponíveis para a 2ª etapa do PAC 2 – Pavimentação e Qualificação de Vias Urbanas são provenientes do Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana – Pró-Transporte, regulamentado pela Instrução Normativa nº 22, de 10 de maio de 2010, e suas alterações, do Ministério das Cidades, conforme anexo IV.

2.2. O Pró-Transporte é implementado de forma a propiciar o aumento da mobilidade urbana, da acessibilidade, dos transportes coletivos urbanos e da eficiência dos prestadores de serviços, de maneira a garantir o retorno dos financiamentos concedidos e conferir maior alcance social às aplicações do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço – FGTS.

- 2.3. Serão habilitadas propostas de operação de crédito selecionadas até o montante de recursos disponíveis para contratação dentro do limite autorizado pelo Conselho Monetário Nacional (CMN), observada a seleção resultante do processo de habilitação.

3. DAS ETAPAS DO PROCESSO SELETIVO

O Processo Seletivo Simplificado objeto deste Manual será realizado em 5 (cinco) etapas:

- i. **Cadastramento** das propostas por meio de Cartas Consultas eletrônicas;
- ii. **Enquadramento** das propostas cadastradas;
- iii. **Hierarquização** das propostas para pré-seleção.
- iv. **Entrevistas técnicas** e averiguação dos projetos de engenharia e demais documentações técnicas referentes às Cartas Consultas pré-selecionadas;
- v. **Deliberação do Grupo Executivo do Programa de Aceleração do Crescimento – GEPAC**, instituído conforme art. 4º do Decreto nº 6.025, de 22 de janeiro de 2007, e **divulgação da seleção final**.

4. DO PROCEDIMENTO PARA O CADASTRAMENTO DAS PROPOSTAS

O Processo Seletivo Simplificado compreende um conjunto de procedimentos a serem cumpridos pelo proponente, pelo agente financeiro e pelo Ministério das Cidades e terá início com o cadastramento das propostas pelos proponentes.

- 4.1. Para o cadastramento das propostas, o proponente deverá obter a sua senha junto a agência CAIXA de seu relacionamento, o que possibilitará a inscrição de suas propostas por meio do preenchimento de Carta Consulta eletrônica em sistema próprio do Ministério das Cidades, disponível no sítio eletrônico: www.cidades.gov.br.
- 4.2. O proponente deve observar o limite de propostas a serem cadastradas estabelecido no Anexo II.
- 4.3. No caso do proponente ser o Governo Estadual ou o Distrito Federal, poderão ser apresentadas quantas propostas julgar conveniente, desde que observado o limite por município beneficiado conforme estabelecido no Anexo II.
- 4.4. Caso o proponente encaminhe propostas em quantidade superior à estabelecida no Anexo II, serão consideradas, para efeito do processo seletivo, apenas as últimas propostas enviadas até o limite estabelecido no referido anexo.
- 4.5. A inscrição de Cartas Consultas eletrônicas será realizada no período previsto no cronograma constante do Anexo III.
- 4.6. Não serão admitidas Cartas Consultas que não observarem ao item 4.1, isto é, Cartas Consultas encaminhadas por meio diverso do especificado no respectivo item.
- 4.7. Após o período de pré-seleção, os municípios poderão ser convocados para reuniões presenciais e, para tanto, após a convocação, terão o prazo de 10 dias para

encaminhamento dos documentos complementares referentes à proposta, tais como: memorial descritivo, cronograma, plantas baixas, cortes, mapas de localização, relatório fotográfico, planilha orçamentária, levantamento planialtimétrico e demais documentos que julgar necessários em relação à proposta.

5. DA MODALIDADE PAVIMENTAÇÃO E QUALIFICAÇÃO DE VIAS URBANAS

5.1. As propostas de operação de crédito, objeto deste manual, devem se enquadrar na modalidade Pavimentação e Qualificação de Vias Urbanas, previstas nos itens 3.1.2 e 3.1.3 do Anexo I da Instrução Normativa nº 22, de 10 de maio de 2010, e suas alterações, do Ministério das Cidades.

5.2. As propostas deverão atender aos requisitos de contrapartida mínima estabelecidos no item 7.1 da Instrução Normativa nº 22, de 10 de maio de 2010, e alterações, do Ministério das Cidades.

5.3. São objetivos da Modalidade Pavimentação e Qualificação de Vias Urbanas:

- a) Apoiar a execução de obras de pavimentação e qualificação de vias por meio da implantação de pavimentação nova em vias existentes ou recapeamento destas (desde que observado o limite estabelecido no item 6.1.h), incluindo a infraestrutura necessária para sua plena funcionalidade, tal como: sistema de drenagem de águas pluviais, rede de abastecimento de água e rede de esgotamento sanitário, passeios com acessibilidade, sistemas cicloviários, medidas de moderação de tráfego, sinalização viária e elementos que promovam a acessibilidade universal;
- b) Promover o acesso e a integração com os modos de transporte público ou privado (motorizados e não motorizados), prevendo acessibilidade universal aos usuários de modo confortável e seguro das residências até a rede de transporte público existente na área beneficiada.

6. DO ENQUADRAMENTO DAS PROPOSTAS

6.1. São critérios para **enquadramento** das propostas apresentadas na Modalidade Pavimentação de vias urbanas:

- a) Existência de projeto básico e/ou projeto executivo;
- b) As áreas de intervenção deverão estar situadas dentro do perímetro urbano e ter sua situação fundiária regularizada;
- c) As vias a serem pavimentadas deverão ser existentes e de domínio público;
- d) As propostas devem ter valor mínimo de R\$ 3.000.000,00 (três milhões de reais);
- e) Existência de plano diretor, quando exigido em lei, atualizado ou em fase de elaboração/atualização, ou instrumento básico equivalente da política de desenvolvimento e de expansão urbana;
- f) Existência de plano de transporte e circulação, quando exigido em lei, ou instrumento de planejamento que justifique os investimentos;

- g) Não serão aceitas propostas para as quais são necessários a remoção e o reassentamento de famílias e desapropriações;
- h) Não serão admitidas obras de recapeamento em vias já pavimentadas com revestimento asfáltico que necessitem de recuperação dentro da área de intervenção cujo valor ultrapasse em 20% o valor total do investimento.

7. DA HIERARQUIZAÇÃO DAS PROPOSTAS

7.1. No processo de **hierarquização** das propostas apresentadas na Modalidade Pavimentação de vias urbanas serão observados os seguintes critérios:

- a) Atendimento a regiões com maior adensamento populacional;
- b) Rede de abastecimento de água e rede de esgotamento sanitário concluídas ou contempladas na proposta;
- c) Realização de intervenções integrais em bairros ou poligonais urbanas sem pavimentação;
- d) Benefício a vias com percurso de transporte público coletivo urbano;
- e) Benefício aos deslocamentos em áreas de população de baixa renda;
- f) Apresentar menor impacto ambiental;
- g) Complementação empreendimentos iniciados em seleções anteriores do Programa de Aceleração do Crescimento – PAC;
- h) Integrar-se, quando couber, aos demais programas e ações lastreados com recursos da União ou de outras fontes.

8. DAS DIRETRIZES GERAIS PARA A ELABORAÇÃO DE PROJETOS

8.1. Aspectos gerais:

- a) Não serão admitidas propostas em que os projetos técnicos não garantam a plena funcionalidade das obras e o benefício imediato para a população quando implantados;
- b) Não serão admitidas propostas que contemplem a abertura de novas vias ou duplicação de vias existentes;
- c) Não serão admitidas propostas que contemplem a pavimentação de estradas vicinais;
- d) Os projetos de infraestrutura 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;
- e) 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 das áreas de intervenção e seu respectivo entorno;

- f) Os projetos devem observar a sinalização viária mínima estabelecida pelo Código de Trânsito Brasileiro – CTB, Lei nº 9.503, de 23 de setembro de 1997;
- g) As vias existentes, integrantes da área delimitada e selecionada para receber o investimento, deverão preferencialmente ser entregues à população com a infraestrutura completa, ou seja, com rede de abastecimento de água e esgotamento sanitário, sistema de drenagem de águas pluviais e vias pavimentadas;
- h) As obras de pavimentação de bairros e/ou poligonais urbanas por completo, cuja taxa de adensamento seja menor do que 100 habitantes/hectare, desprovidas de sistema de esgotamento sanitário e sem previsão de implantação, devem ser realizadas em paralelepípedo, pedras toscas ou blocos de concreto, salvo nos casos excepcionais avaliados por este Ministério. O proponente deve apresentar declaração informando a solução técnica adotada para o esgotamento sanitário do bairro e/ou poligonal urbana em questão;
- i) As propostas de pavimentação de bairros e/ou setores por completo, cuja taxa de adensamento seja maior ou igual a 100 habitantes/hectare devem ser entregues com infraestrutura completa, incluindo as redes de abastecimento de água e de esgotamento sanitário com funcionalidade plena;
- j) Poderão ser financiados projetos executivos para o empreendimento, desde que incluídos no escopo da proposta de implementação, limitados a 1,5% (um e meio por cento) do valor do investimento.

8.2. Da pavimentação:

- a) Deverão ser priorizados os seguintes tipos de pavimentos: CBUQ (Concreto Betuminoso Usinado à Quente), TST (Tratamento Superficial Triplo), TSD (Tratamento Superficial Duplo), Paralelepípedo, Pedras toscas e Blocos de Concreto;
- b) Serão admitidas obras de substituição de pavimento existente em paralelepípedo, pedras toscas e blocos de concreto por pavimento asfáltico em CBUQ (conforme especificações deste documento) somente no caso de vias estruturantes por onde passe comprovadamente um fluxo de transporte público coletivo regular em média diária superior a 4 (quatro) ônibus por hora por sentido;
- c) Nas vias integrantes da poligonal da intervenção, já pavimentadas, porém desprovidas de redes de abastecimento de água, de esgotamento sanitário e drenagem, a intervenção poderá prever a implantação das redes de saneamento, construção ou melhorias dos passeios e recolocação do pavimento anterior;
- d) Os serviços de recapeamento asfáltico deverão ser previstos em projeto de engenharia que determine a melhor solução para cada caso, sendo admitidas as soluções tradicionais, tais como: tratamentos superficiais simples, duplos e triplos; Concreto Betuminoso Usinado a Quente - CBUQ; pré-misturados e Areia-Asfalto Usinada a Quente - AAUQ;
- e) Todos os serviços de recuperação prévia, tais como realização de remendos superficiais (tapa-buracos), fresagens, medidas para retardar a propagação das trincas, recuperação da base do pavimento, eliminação de trincas, recuperação de afundamentos de valas, trilhas e outros necessários, deverão ser executados às expensas do proponente e somente serão aceitos como contrapartida, conforme item

3.1.2.g, do Anexo I da Instrução Normativa nº 22, de 10 de maio de 2010, e suas alterações, do Ministério das Cidades;

- f) O projeto também deverá levar em conta a necessidade de evitar a reflexão de trincas existentes no pavimento previamente asfaltado. A solução de recapeamento adotada terá que seguir as normas técnicas em vigor e a literatura consagrada para o assunto;
- g) Será obrigatória a realização de controle tecnológico das obras de pavimentação asfáltica (corpo estradal, terraplenagem e revestimento asfáltico), assim como o controle tecnológico dos poliedros de concreto e/ou cerâmicos para pavimentação e calçamento;
- h) Não serão admitidas propostas que contemplem exclusivamente a manutenção de vias existentes;
- i) Não serão admitidas propostas que contemplem somente a pavimentação da pista de rolamento, sem as melhorias nos demais elementos que compõem a via.

8.3. Da drenagem:

- a) Todas as propostas deverão conter sistemas de drenagem compatíveis com o volume médio de águas a ser captado;
- b) 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;
- c) Propostas que visem à recuperação da rede de drenagem das vias devem contemplar também a recuperação do pavimento, bem como passeios e sinalização adequada da via;
- d) A avaliação da efetividade e posteriores alterações da rede de drenagem implantada serão obrigação e responsabilidade do contratado.

8.4. Das redes de abastecimento de água e de esgotamento sanitário:

- a) A implantação de redes de abastecimento de água e de esgotamento sanitário deverá ser limitada à área de intervenção proposta e nos casos previstos no item 8.2.c;
- b) Os projetos das redes de abastecimento de água e de esgotamento sanitário deverão ter o dimensionamento adequado à população e obedecer aos normativos específicos;
- c) Os projetos 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;
- d) Os projetos de rede de abastecimento de água e de esgotamento sanitário devem prever a execução de ligações domiciliares;
- e) Não serão admitidas propostas que contemplem exclusivamente a execução de rede de abastecimento de água e/ou rede de esgotamento sanitário;
- f) Não serão admitidas propostas de estações de tratamento de água;

- g) Não serão admitidas propostas de execução de rede de abastecimento de água e/ou rede de esgotamento sanitário sem funcionalidade plena;
- h) A avaliação da efetividade e posteriores alterações das redes de abastecimento de água e de esgotamento sanitário implantadas serão obrigação e responsabilidade do contratado.

8.5. Dos passeios com acessibilidade:

- a) Todas as propostas devem contemplar as calçadas, com largura mínima de 1,50 m e com acessibilidade de acordo com a NBR 9050/2004 e o Decreto nº 5.296 de 02 de dezembro de 2004, excluindo-se os casos em que não há espaço disponível, para os quais deverá ser apresentada solução urbanística priorizando a circulação dos pedestres e ciclistas, de forma a garantir a acessibilidade. Deve-se considerar também a facilidade de implantação e manutenção do projeto e o tráfego compartilhado;
- b) A avaliação da efetividade e posteriores alterações dos passeios com acessibilidade serão obrigação e responsabilidade do contratado.

8.6. Da sinalização viária:

- a) Todos as propostas deverão conter projeto de sinalização viária;
- b) Ainda que o proponente se proponha a executar a sinalização viária com recursos próprios, não ficará isento da apresentação do projeto de sinalização, uma vez ser este parte integrante do investimento, contribuindo diretamente para a sua funcionalidade, além de sua implantação estar prevista no CTB;
- c) A avaliação da efetividade e posteriores alterações da sinalização viária implantada serão obrigação e responsabilidade do contratado.

8.7. Serviços complementares:

- a) Serviços complementares necessários para a plena funcionalidade das obras de pavimentação e qualificação de vias a serem implementadas serão admitidas desde que este item não ultrapasse em 40% o valor total do investimento;
- b) Serão admitidos como obras complementares os seguintes itens:
 - i. Obras de recapeamento em vias já pavimentadas com revestimento asfáltico que necessitem de recuperação dentro da área de intervenção desde que este item não ultrapasse em 20% o valor total do investimento;
 - ii. Urbanização de caráter complementar, tais como implantação de áreas verdes;
 - iii. Remanejamentos/adequações em interferências com sistemas de energia elétrica, de comunicações, ou com os demais sistemas de saneamento básico, dentre outros;
 - iv. Obras necessárias à plena funcionalidade das obras de drenagem;
 - v. Obras necessárias à plena funcionalidade da rede de esgotamento sanitário, inclusive soluções para o tratamento do esgoto;
 - vi. Obras necessárias à plena funcionalidade das vias objetos da pavimentação;

- vii. Contenção de encostas instáveis.

8.8. Da Composição do Investimento

- a) O valor do investimento é a soma de todas as parcelas de custos das obras e dos serviços necessários à execução da proposta apresentada e será composto pelos itens discriminados acima, observadas as seguintes condições:
 - i. O valor total das obras e serviços de pavimentação e qualificação de vias urbanas deverá ser igual ou maior do que 60% (sessenta por cento) do Valor do Investimento;
 - ii. O valor total das ações complementares deverá ser menor que 40% (quarenta por cento) do Valor do Investimento, observado ainda o limite individual de até 20% (vinte por cento) do Valor do Investimento para recapeamento;
 - iii. Elaboração de Projeto Executivo limitado a até 1,5% do Valor do Investimento. Gastos com projetos acima deste limite serão admitidos como contrapartida do Proponente.

9. DA VALIDAÇÃO DA PROPOSTA PELO AGENTE FINANCEIRO

- 9.1. Após a deliberação do GEPAC, a Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana informará aos proponentes e aos agentes financeiros a relação das propostas selecionadas e que deverão ser objeto de análise de viabilidade financeira e de análise técnica pelo respectivo agente financeiro.
- 9.2. Os proponentes deverão apresentar, junto ao agente financeiro, o projeto técnico de engenharia e demais documentações técnicas e institucionais necessárias à análise e avaliação dos aspectos técnicos e de viabilidade financeira e institucional. Os agentes financeiros deverão proceder, previamente à validação da proposta, à verificação:
 - a) da compatibilidade do projeto técnico apresentado com a proposta enquadrada e hierarquizada pelo Ministério das Cidades;
 - b) da compatibilidade do projeto apresentado com a modalidade do Programa;
 - c) dos requisitos de viabilidade financeira e dos aspectos institucionais;
 - d) da plena funcionalidade das obras e serviços propostos, de modo a proporcionar, ao final da implantação do empreendimento, benefícios imediatos à população.
- 9.3. A análise preliminar da documentação técnica feita pela Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana durante o processo de seleção das propostas não exime o proponente de acatar e realizar, com a agilidade devida, os ajustes e correções demandados pelo agente financeiro durante o processo de análise detalhada dos projetos de engenharia para a formalização do contrato de financiamento.
- 9.4. A proposta deverá apresentar resultado satisfatório na análise de risco de crédito realizada pelo agente financeiro.
- 9.5. O agente financeiro encaminhará à Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana do Ministério das Cidades:

- a) a relação das propostas não validadas, com os respectivos motivos da não validação;
- b) a relação das propostas validadas, acompanhada de relatórios conclusivos e individualizados por proposta, dos quais constem resultados das verificações referidas no item 9.1, com os respectivos subitens, destacando eventuais condicionalidades e compromissos por parte do proponente.

10. DA HABILITAÇÃO DA PROPOSTA

- 10.1. A habilitação para contratação das propostas de operação de crédito previamente validadas pelo agente financeiro será feita pela Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana.
- 10.2. Somente serão habilitadas propostas até o limite disponível para contratação com o setor público, estabelecido pelo Conselho Monetário Nacional – CMN, com as disponibilidades de recursos do FGTS e das demais fontes onerosas.
- 10.3. O Ministério das Cidades, por intermédio da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, fornecerá, ao respectivo agente financeiro, o Termo de Habilitação referente a cada proposta habilitada e notificará o agente operador e o proponente.
- 10.4. O Termo de Habilitação será devidamente numerado e datado, registrado no sistema eletrônico próprio do Ministério das Cidades e nele constará:
 - a) o proponente;
 - b) a identificação do empreendimento;
 - c) a modalidade;
 - d) o valor do empréstimo;
 - e) as condicionalidades, se for o caso.
- 10.5. O Termo de Habilitação terá a validade condicionada:
 - a) à contratação da operação de crédito no prazo máximo de 120 dias contados da data da sua emissão, prorrogável, a critério da Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, com base em solicitação justificada do proponente e/ou do agente financeiro;
 - b) no caso de contratação de operações com Entes Federados, à apresentação, pelo agente financeiro, à Secretaria do Tesouro Nacional – STN do Ministério da Fazenda, da documentação necessária às análises e à verificação de limites e condições de que trata a Lei Complementar nº 101, de 04 de maio de 2000, e as Resoluções do Senado Federal nº 40/2001 e nº 43/2001, suas alterações e aditamentos.

11. DA CONTRATAÇÃO DA OPERAÇÃO DE CRÉDITO PELO AGENTE FINANCEIRO

11.1. A contratação da operação de crédito pelo Agente Financeiro estará condicionada:

- a) à emissão de Termo de Habilitação pelo Ministério das Cidades;
- b) ao atendimento às condições estabelecidas na Portaria nº 396, de 02 de julho de 2009, da Secretaria do Tesouro Nacional do Ministério da Fazenda, suas alterações e aditamentos, que trata da formalização de pedidos de verificação de limites e condições para a contratação de operações de crédito e concessão de garantias por parte dos Estados, Distrito Federal e Municípios, em se tratando de proposta vinculada a proponente Ente da Federação;
- c) ao atendimento às condições estabelecidas pelo Ministério das Cidades 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;
- d) ao atendimento das normas de preservação ambiental pelo empreendimento e dispor dos respectivos licenciamentos, quando legalmente exigidos;

11.2. Após a contratação, o Agente Financeiro fará o registro da operação contratada junto ao Banco Central e enviará cópia do contrato à Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade do Ministério das Cidades.