



MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL

INSTRUÇÃO NORMATIVA Nº 3, DE 12 DE FEVEREIRO DE 2021

(Publicada no Diário Oficial da União em 17/02/2021, edição 31, seção 1, página 10.
Alterada pela Instrução Normativa 47, de 7 de dezembro de 2021)

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

O MINISTRO DE ESTADO DO MINISTÉRIO DO DESENVOLVIMENTO REGIONAL, 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 o disposto na Resolução nº 989, de 15 de dezembro de 2020, 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 e II desta Instrução Normativa.

Art. 2º Este ato normativo terá eficácia somente para as novas seleções.

Parágrafo único. 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 e Desenvolvimento Regional e Urbano do Ministério do Desenvolvimento Regional ou por normativos complementares.

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

Art. 5º Ficam revogadas:

- I. A Instrução Normativa nº 27, de 11 de julho de 2017, publicada no Diário Oficial da União em 12 de julho de 2017, Seção 1, páginas 76 a 79;
- II. A Instrução Normativa nº 39, de 6 de novembro de 2017, publicada no Diário Oficial da União em 7 de novembro de 2017, Seção 1, página 64;
- III. A Instrução Normativa nº 6, de 26 de março de 2018, publicada no Diário Oficial da União em 27 de março de 2018, Seção 1, página 67;
- IV. A Instrução Normativa nº 9, de 4 de maio de 2018, publicada no Diário Oficial da União em 7 de maio de 2018, Seção 1, Página 56; e
- V. A Instrução Normativa nº 19, de 20 de julho de 2018, publicada no Diário Oficial da União em 23 de julho de 2018, Seção 1, Página 78.

Rogério Simonetti Marinho

Ministro do Desenvolvimento Regional

ANEXO I

PROGRAMA DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E DA MOBILIDADE URBANA

PROGRAMA 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 989, de 15 de dezembro de 2020.

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 preconizadas na Lei nº 12.587/2012, e aos princípios e às diretrizes da 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 do Desenvolvimento Regional;
- 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 ou Tomadores de Recursos – setor público e setor privado:
 - I. 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
 - II. 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 em sequência.

4.2.1 O Ministério do Desenvolvimento Regional - MDR, 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, é incumbido de:

- 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 e seleção das propostas apresentadas pelos Mutuários, com vistas à celebração dos contratos de financiamento; e
- d) Monitoramento, acompanhamento e avaliação da execução e dos resultados.

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

- a) Apresentar relatórios gerenciais periódicos ou pontualmente requisitados pelo Gestor da Aplicação com informações relevantes ao monitoramento do Programa Pró-Transporte:
 - I. Evolução física e financeira de contratos de financiamento;
 - II. Acompanhamento de metas físicas e modais de transporte executados;
 - III. Solicitações, aprovações, utilizações, conclusões e cancelamentos de saldos residuais; e
 - IV. Demais informações gerenciais solicitadas pelo Gestor da Aplicação em formato especificado.
- b) Definir e divulgar os procedimentos operacionais necessários à execução do programa observando os atos normativos expedidos pelo Gestor da Aplicação e demais legislações aplicáveis à operacionalização de contratos de financiamento;
- c) Controlar e acompanhar a execução orçamentária dos programas de aplicação dos recursos do FGTS;
- d) Cadastrar e habilitar os Agentes Financeiros para atuar nos programas de aplicação dos recursos do FGTS;
- e) Analisar a capacidade de pagamento do tomador, sem prejuízo da análise a ser elaborada pelo Agente Financeiro;
- f) 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;
- g) Contratar operações de empréstimo com os Agentes Financeiros, zelando pela correta aplicação dos recursos;
- h) Acompanhar, por intermédio dos Agentes Financeiros, a atuação dos Mutuários, identificando eventuais irregularidades na sua atuação;
- i) Acompanhar e orientar a atuação dos Agentes Financeiros, com vistas à correta aplicação dos recursos do FGTS;
- j) Acompanhar e avaliar a execução dos empreendimentos, sem prejuízo do desenvolvimento dessa atividade pelos Agentes Financeiros;
- k) Analisar os relatórios periódicos encaminhados pelos Agentes Financeiros; e
- l) Avaliar e aperfeiçoar, sistematicamente, os parâmetros operacionais dos programas de aplicação dos recursos do FGTS.

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 Mutuários na formulação das propostas de operações de crédito;
- b) Analisar o risco de crédito dos Mutuários;
- c) Efetuar o enquadramento, quando couber, das propostas que forem recepcionadas pelo Agente Financeiro;
- 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, ambientais, 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 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 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 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 contração 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 sua implantação, 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 revistos nesta instrução e em normativos aplicáveis;
- r) Fornecer ao Gestor da Aplicação, 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) Implantação e qualificação de vias de 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 universal 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); 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 Gestor da Aplicação disponibilizado no sítio eletrônico do órgão;
 - I. 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 dos programas habitacionais do MDR, nos casos que atenderem às diretrizes, regras e condições dos programas; e
 - II. Nos casos em que a construção de unidades habitacionais para o reassentamento de famílias não for executada por meio de operações firmadas no âmbito dos programas habitacionais do MDR, o investimento deste item só será admitido como contrapartida.

5.2.1.1 Os itens previstos nas alíneas j), 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.

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

5.2.3 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 urbanas, visando promover conforto, segurança e condições sanitárias adequadas aos diversos usuários das vias públicas, incluindo as seguintes ações financiáveis:

- a) Implantação, reconstrução ou recuperação, inclusive por recapeamento, do pavimento de vias públicas de bairros ou de suas ligações;
- 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) Acessibilidade universal na infraestrutura urbana (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);
- g) Iluminação pública da infraestrutura em implantação;
- h) Mobiliário urbano;
- i) Recuperação ambiental; e
- j) Arborização e paisagismo.

5.3.1.1 Os itens previstos nas alíneas b), e), g), h), i) e j) 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.

5.3.1.2 A soma dos serviços de recapeamento asfáltico de pavimento está limitada a 20% (vinte por cento) do valor total de investimento em intervenções de qualificação viária (Modalidade 2).

5.3.2 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.

5.3.3 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.

5.3.4 Os itens financiáveis previstos na Modalidade 2 devem ser entregues com calçadas acessíveis, sinalização viária, sistema de drenagem de águas pluviais, redes de abastecimento de água e solução de esgotamento sanitário ao longo das vias objeto das intervenções.

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 universal (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), h) 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.

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;
 - I. 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;
 - II. 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
 - III. 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 Gestor da Aplicação disponível no sítio eletrônico do órgão;
 - I. 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, conforme critérios definidos em normatização complementar do Gestor da Aplicação;
- d) Remoção/remanejamento de interferências associadas a redes de serviço público;
- e) “As built” do empreendimento com cadastro técnico das adequações após a execução;
- f) Elaboração de projetos executivos, desde que incluídos no escopo da proposta de implementação.

5.6 Modalidade 4 - Estudos e Projetos

5.6.1 Destina-se à elaboração de projetos 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 financiável 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 básicos e executivos.

5.7 Modalidade 5 – Planos de Mobilidade Urbana

5.7.1 Destina-se à elaboração de Planos de Mobilidade Urbana municipais ou metropolitanos, além de estudos e diagnósticos relacionados ao seu conteúdo, podendo ser financiados para os municípios, Estados e Distrito Federal.

5.7.2 A elaboração dos Planos de Mobilidade Urbana deve contemplar, definindo no seu Termo de Referência, pelo menos, as seguintes ações e documentos:

- a) 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.

5.7.3 É permitido o financiamento da elaboração isolada de estudos específicos que integram o conteúdo do Plano de Mobilidade Urbana.

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, procedimentos e critérios para apresentação, enquadramento, hierarquização, seleção e contratação de propostas provenientes da Modalidade 6 - Desenvolvimento Institucional, serão definidos pelo Gestor da Aplicação em normativo específico.

5.9 Os proponentes do programa poderão cadastrar propostas que contemplem 1 (uma) ou mais modalidades quando da elaboração e apresentação da proposta de operação de crédito.

5.10 O enquadramento de propostas previsto nesta instrução deve observar as orientações e diretrizes definidos em ato normativo de seleção editado pelo Gestor da Aplicação.

5.11 O somatório dos valores das contratações de propostas associadas exclusivamente às modalidades 4, 5 ou 6 fica limitado a 10% (dez por cento) do valor destinado à área de Infraestrutura Urbana do Orçamento do FGTS vigente na data da contratação.

5.12 As disposições afetas aos itens financiáveis caracterizados neste anexo podem ser adequadas às condições locais de execução na hipótese de diagnóstico de inviabilidade técnica.

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) Elaboração de proposta por Mutuário previstos neste ato normativo;
- c) Enquadramento nas respectivas modalidades (ações financiáveis) do Pró-Transporte;
- d) 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;
- e) Observância ao percentual de contrapartida mínimo;

- f) Situação de regularidade do proponente perante o FGTS e
- g) Cumprimento das etapas, exigências e requisitos preconizados na normatização dos processos seletivos do Gestor da Aplicação.

6.2 Para as propostas que tenham como objetivo a aquisição de veículos ou de equipamentos, ficam dispensados os pressupostos da alínea "d" do item 6.1.

6.3 Os procedimentos e critérios para apresentação, enquadramento, hierarquização, seleção e contratação de propostas serão definidos pelo Gestor da Aplicação em normativo específico.

7. DIRETRIZES GERAIS

7.1 A execução dos itens financiáveis previstos nas ações do Programa Pró-Transporte devem guardar conformidade com:

- a) As resoluções do Conselho Curador do FGTS;
- b) O Plano de Mobilidade Urbana do Município;
- c) O Plano Diretor Municipal e os demais planos locais;
- d) Os planos, regramentos e normas metropolitanas;
- e) O Código de Trânsito Brasileiro;
- f) A legislação municipal e estadual;
- g) As normas técnicas da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT
- h) Demais regramentos aplicáveis.

7.2 Os processos de cadastramento, enquadramento, seleção e execução de propostas no âmbito Programa Pró-Transporte devem ser compatíveis com os cadernos, cartilhas e demais referências técnicas publicadas no sítio eletrônico do Gestor da Aplicação.

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 básico ou 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.

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 As operações de crédito observarão prazo de carência equivalente ao prazo originalmente previsto para a execução de todas as etapas programadas para cumprimento do objeto do contrato de financiamento, até o limite de 48 meses.

8.4.1.1 É permitida a prorrogação do prazo de carência por até metade do prazo originalmente pactuado desde que o prazo total de carência não ultrapasse o limite de 48 meses.

8.4.1.2 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.

8.6.1.1 O prazo citado no Item 8.6.1 pode ser prorrogado em até 12 meses na hipótese de ocorrência de ao menos uma das seguintes situações:

- a) Resultado de licitação ou chamamento deserto ou fracassado;
- b) Revogação ou não concessão de licença ambiental, alvará de construção ou outras autorizações e aprovações de projeto competentes a entes de outras esferas;
- c) Existência de embargo, ação judicial ou apontamento de órgãos de controle que tenha determinado a paralisação da intervenção e
- d) Demais aspectos impeditivos à consecução do objeto não imputáveis ao Mutuário.

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 de Recursos.

8.6.2.1 A licença de instalação pode ser emitida por etapas desde que haja funcionalidade própria dos segmentos.

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 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.

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.

8.6.6.1 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.

8.6.7 A critério do Agente Operador, o projeto básico ou 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:

- a) Projeto Básico – até 18 meses antes do enquadramento;
- b) Projeto Executivo – até 24 meses antes do enquadramento;
- c) Obras e Serviços – até 18 meses antes da data do enquadramento.

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 condições mais restritivas que as apresentadas neste ato normativo.

9.2 Em caso de necessidade de alteração contratual, o Mutuário deve remeter solicitação ao Agente Financeiro, considerando o disposto no Anexo II desta norma.

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 As diretrizes para monitoramento e acompanhamento da execução dos contratos e avaliação dos resultados do programa estão definidas no Anexo II desta Instrução Normativa.

9.5 Os casos não tratados nesta instrução normativa serão analisados pelo Gestor da Aplicação, respeitadas as normas do FGTS, e a partir de solicitação do proponente/mutuário.

ANEXO II

MONITORAMENTO E REPROGRAMAÇÃO CONTRATUAL PROGRAMA PRÓ-TRANSPORTE

1. OBJETIVO

1.1 Este anexo objetiva disciplinar os ritos para monitoramento da execução dos contratos e análise de solicitações de reprogramação contratual a serem observados pelos participantes do Programa Pró-Transporte.

1.1.1 As obrigações e responsabilidades contratuais são de responsabilidade de seus signatários (Agentes Financeiros e Mutuários), não se confundindo com as definições contidas nesta regulamentação, aplicáveis Gestor da Aplicação e ao Agente Operador do FGTS.

2. CONCEITOS

2.1 O **Objeto Contratual** é entendido como produto da seleção e confirmado com o instrumento de contrato caracterizado pela modalidade operacional, pela natureza do empreendimento e por sua localização.

2.1.1 A **Modalidade Operacional** é entendida como a subdivisão, em linhas de financiamento, dos programas de aplicação do FGTS.

2.1.1.1 No Programa Pró-Transporte, a Modalidade Operacional corresponde às modalidades definidas no Anexo I desta Instrução Normativa:

- 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.

2.1.2 A **Natureza do Empreendimento** é definida como a especificação do tipo de empreendimento ou das ações a serem executadas.

2.1.2.1A Natureza do Empreendimento é caracterizada pela solução técnica/tecnológica do empreendimento selecionado, com indicação da tipologia dos modos de transporte urbano e viabilidade das ações propostas.

2.1.3 A **Localização** consiste na área de abrangência em função do público-alvo a ser atendido pelo empreendimento/ação selecionado.

2.2 A **Funcionalidade do Empreendimento** é definida como a possibilidade de realização das funções e de utilização dentro das finalidades para as quais o objeto se destina, propiciando a geração de benefícios à população em cumprimento às condições definidas no programa.

2.3 As **Metas Físicas** são entendidas como os quantitativos físicos dos itens de investimento que caracterizam o empreendimento e os benefícios sociais deles decorrentes.

2.4 A **Ampliação do Objeto Contratual** corresponde à possibilidade de utilização de saldos residuais para o financiamento de outra ação não contemplada pelo objetivo original.

3. MONITORAMENTO DA EXECUÇÃO DOS CONTRATOS

3.1 O monitoramento dos contratos de financiamento se dará pela avaliação periódica dos desembolsos, sem prejuízo de ações adicionais a serem promovidas.

3.2 Na ausência de desembolso por período superior a 6 (seis) meses nos contratos com pelo menos uma parcela já desembolsada, o Agente Financeiro deverá verificar se a intervenção se encontra em andamento.

3.2.1 Caso não seja constatado andamento nas situações ilustradas no Item 3.2, o Agente Financeiro deverá notificar o Mutuário para apresentação de estratégia de retomada da execução ou proposta de redução de Metas Físicas.

3.2.2 Se a ausência de desembolso identificada no Item 3.2 se estender a um período superior a 12 (doze) meses consecutivos, os Agentes Financeiros deverão remeter ao Agente Operador proposta de redução das Metas Físicas dos contratos de financiamento, preservando os recursos necessários à execução das Metas Físicas mínimas indispensáveis para dar Funcionalidade às intervenções iniciadas e excluindo as demais Metas Físicas.

3.2.2.1A redução das Metas Físicas preconizada no Item 3.2.2 poderá não ser aplicada, em caráter excepcional, nos casos em que a paralisação da execução do objeto se der por motivo não atribuível ao Mutuário, assim entendida pela ocorrência de ao menos uma das seguintes situações:

- a) Resultado de licitação ou chamamento deserto ou fracassado;

- b) Revogação ou não concessão de licença ambiental, alvará de construção ou outras autorizações e aprovações de projeto competentes a entes de outras esferas;
- c) Existência de embargo, ação judicial ou apontamento de órgãos de controle que tenha determinado a paralisação da intervenção e
- d) Demais aspectos impeditivos à consecução do objeto não imputáveis ao Mutuário.

3.2.2.2 Após a reprogramação do contrato de financiamento de que trata o Item 3.2.2, o Mutuário terá até 12 (doze) meses para a retomada do desembolso.

3.3 Os prazos, condições e disposições complementares ao monitoramento dos contratos devem ser objeto de normatização pelo Agente Operador.

4. REPROGRAMAÇÃO CONTRATUAL

4.1 O Mutuário poderá encaminhar ao Agente Financeiro solicitação de reprogramação contratual, que deverá ser acompanhada de justificativa técnica.

4.2 O Agente Financeiro deverá encaminhar ao Agente Operador a solicitação de reprogramação contratual acompanhada de parecer técnico conclusivo acerca da viabilidade da reprogramação e da manutenção do objeto inicialmente pactuado caso a requisição se enquadre nas seguintes hipóteses:

- a) Utilização de saldo residual, conforme disposições do Item 4.4 do Anexo II;
- b) Alteração de Metas Físicas; e
- c) Demais situações regulamentadas por normativos editados pelo Agente Operador.

4.3 O Agente Operador deverá verificar se as propostas de reprogramação contratual apresentam divergências quanto ao Objeto Contratual inicialmente selecionado e à Funcionalidade do Empreendimento.

4.4 Utilização do Saldo Residual

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

4.4.2 Ao final da execução do empreendimento o Mutuário deve comunicar ao Agente Financeiro, no prazo de até 30 (trinta) dias a contar da data de realização do último desembolso, se existe ou não interesse em utilizar o saldo residual, para ampliação do objeto do contrato de financiamento.

4.4.3 O Agente Financeiro deve dar ciência do interesse na utilização do saldo contratual ao Agente Operador no prazo de 30 dias a contar da manifestação do Mutuário.

4.4.4 Cabe ao Agente Operador a manifestação conclusiva acerca da viabilidade na utilização do saldo residual mediante análise de enquadramento da proposta nas ações financiáveis do Programa e verificações de disponibilidade orçamentária no prazo de 180 dias.

4.4.4.1 Decorrido o prazo definido no Item 4.4.4 sem a manifestação conclusiva favorável, deverá ser promovida a conclusão do objeto do contrato de financiamento.

4.4.5 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 em até 30 dias.

4.4.6 Aprovada a utilização do saldo residual, o Tomador tem até 12 (doze) meses para realizar o primeiro desembolso referente à utilização do saldo residual, contados a partir da data de autorização.

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

4.4.8 É vedada a utilização do saldo residual para contratos de financiamento que não concluíram integralmente o objeto inicialmente pactuado.

5. DIRETRIZES GERAIS

5.1 As ações propostas na reprogramação contratual aprovadas pelo Agente Operador deverão estar previstas nas ações financiáveis estabelecidas no processo seletivo do qual se origina o contrato de financiamento.

5.2 O Agente Financeiro deve realizar exame adicional de compatibilidade dos limites para o Objeto Contratual e condições financeiras previstos na lei que autorizou o contrato de empréstimo na hipótese de reprogramação de contratos de financiamento firmados junto a entes públicos.