



MINISTÉRIO DAS CIDADES

GABINETE DO MINISTRO

Instrução Normativa nº 13, de 14 de abril de 2023

Estabelece procedimento unificado de enquadramento e seleção das propostas de operação de crédito, no âmbito do Programa Pró-Transporte Setor Privado, REFROTA e RETREM. Consolidada com as alterações da Instrução Normativa nº 38, de 16 de outubro de 2023, publicada no DOU em 25 de outubro de 2023, seção 1, pág. 4, da Instrução Normativa nº 2, de 24 de janeiro de 2025, publicada no DOU em 13 de fevereiro de 2025, Seção 1, pág. 10 e da Instrução Normativa nº 30, de 8 de setembro de 2025, publicada no DOU em 12 de setembro de 2025, Seção 1, pág. 12.

O MINISTRO DE ESTADO DAS CIDADES, no uso das atribuições que lhe conferem os incisos I e II do parágrafo único do art. 87 da Constituição Federal, e tendo vista o disposto no art. 20 da Medida Provisória n. 1.154, de 1º de janeiro de 2023, no art. 6º da Lei n. 8.036, de 11 de maio de 1990, no art. 66 do Decreto n. 99.684, de 8 novembro de 1990, e na Resolução n. 989, de 15 de dezembro de 2020, do Conselho Curador do FGTS, **RESOLVE**:

Art. 1º Divulgar, na forma dos Anexos I a III desta Instrução Normativa, o procedimento unificado de enquadramento e seleção das propostas de operação de crédito apresentadas no âmbito do Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana - PRÓTRANSPORTE, destinado aos entes do setor privado, incluindo os atuais Programas Renovação de Frota do Transporte Público Coletivo Urbano – REFROTA e Renovação de Frota do Transporte Público Coletivo Urbano de Passageiros Sobre Trilhos – RETREM.

Art. 2º Contratos de financiamento e propostas provenientes dos Programas PRÓ-TRANSPORTE Setor Privado, REFROTA e RETREM, de seleções anteriores à publicação desta Instrução Normativa poderão, em comum acordo

entre os Agentes Financeiros e Mutuários, adotar o estabelecido neste ato normativo.

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

Art. 4º Fica revogada a Instrução Normativa nº 21, de 1º de junho de 2022, do Ministério do Desenvolvimento Regional.

Art. 5º Esta Instrução Normativa entra em vigor na data de sua publicação.

JADER FONTENELLE BARBALHO FILHO

ANEXO I

Procedimento Específico para Enquadramento e Seleção de Propostas

1. Objetivo

1.1 Estabelecer procedimento específico para enquadramento e seleção das propostas de operação de crédito no Programa Pró-Transporte destinado aos entes do setor privado, incluindo os Programas Renovação de Frota do Transporte Público Coletivo Urbano – REFROTA e Renovação de Frota do Transporte Público Coletivo Urbano de Passageiros Sobre Trilhos – RETREM.

1.2 O objetivo é melhorar a qualidade da prestação dos serviços de transporte público coletivo nos ambientes urbanos e a circulação de pessoas por intermédio do financiamento ao setor privado dos investimentos de implantação, ampliação, adequação ou modernização de sistemas de transporte público coletivo urbano e intermunicipal/interestadual de caráter urbano, além de ações voltadas à qualificação viária, ao transporte não motorizado, à elaboração de estudos e projetos e ao desenvolvimento institucional.

2. Participantes do Programa

2.1 Constituem-se participantes do Programa:

- I. Gestor da Aplicação – Ministério das Cidades;
- II. Agente Operador do FGTS – Caixa Econômica Federal;
- III. Agentes Financeiros – instituições financeiras habilitadas pelo Agente Operador do FGTS; e
- IV. Mutuários:

a) as empresas privadas, participantes de consórcios e sociedades de propósito específico que detenham a concessão ou a permissão do transporte público coletivo urbano ou de serviços associados;

b) as empresas privadas que possuam projetos ou investimentos em mobilidade urbana, em desenvolvimento urbano ou em modernização tecnológica urbana, desde que autorizadas pelo poder público respectivo; e

c) as empresas participantes de consórcios e sociedades de propósito específico que detenham a concessão ou autorização para a exploração de infraestruturas de transportes como rodovias, ferrovias, hidrovias, portos ou aeroportos, para a realização de intervenções que contribuam para a mobilidade urbana da região.

3. Modalidades

3.1 O Programa Pró-Transporte Setor Privado possui ações financiáveis específicas para seleção de propostas destinadas a entes do setor privado, conforme elencado em sequência.

3.2 Modalidade 1 – Sistemas de Transporte Público Coletivo

3.2.1 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:

I. aquisição de veículos, equipamentos e sistemas de informática e telecomunicação embarcados para o transporte público sobre pneus, trilhos, aquaviário e para a mobilidade vertical, como funicular, planos inclinados, elevadores e teleféricos;

II. implantação e qualificação de vias de sistemas sobre trilhos, pneus e demais modos de transporte, inclusive aquaviário e de mobilidade vertical;

III. abrigos, terminais e estações de transporte público coletivo urbano e intermunicipal/interestadual de caráter urbano com informações ao usuário, conforme preconizado na Lei n. 12.587, de 3 de janeiro de 2012;

IV. instalações operacionais de apoio ao transporte público coletivo urbano como garagens e pátios;

V. obras de arte especiais;

VI. centros de controle operacional (CCO);

VII. equipamentos e sistemas dos diferentes modos de transporte público coletivo;

VIII. sistema de informações aos usuários;

IX. obras, serviços e equipamentos destinados à promoção da acessibilidade universal, proporcionando maior conforto, segurança e mobilidade às pessoas com deficiência ou restrição de mobilidade;

X. sinalização viária, incluindo medidas de moderação de tráfego;

XI. iluminação pública da infraestrutura em implantação;

XII. mobiliário urbano;

XIII. recuperação ambiental;

XIV. atividades de consultoria especializada para certificação da implantação de empreendimentos, equipamentos e sistemas; e

XV. elaboração do Plano de Reassentamento e Medidas Compensatórias, nos casos que envolvam deslocamento involuntário de famílias de seu local de moradia ou 3 do exercício de suas atividades econômicas, conforme normativo específico do Gestor da Aplicação disponibilizado no sítio eletrônico do órgão.

3.2.1.1 Os itens previstos nos incisos X, XI, XII, XIII, XIV e XV são permitidos na composição de investimentos da Modalidade 1, desde que integrem as ações financiáveis previstas nesta Modalidade e complementem as obras e serviços básicos necessários à execução do objeto proposto.

3.2.2 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.

3.2.3 As propostas enquadradas nesta Modalidade podem 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, de 2012.

3.2.4 Para as propostas que tenham como objeto a aquisição de veículos ou de equipamentos ou de sistemas de informática e telecomunicação, isoladamente, da Modalidade 1, será necessário descrever, na carta-consulta, a forma adotada de modelo de prestação do serviço público a nível local, inclusive com informações sobre a incorporação dos veículos e equipamentos na operação. *(redação alterada pela Instrução Normativa nº 38, de 16 de outubro de 2023)*

3.3 Modalidade 2 – Qualificação Viária

3.3.1 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:

I. implantação, reconstrução ou recuperação, inclusive por recapeamento, do pavimento de vias públicas de bairros ou de suas ligações;

- II. sistema de drenagem de águas pluviais para as vias objeto da intervenção;
- III. sinalização viária e moderação de tráfego;
- IV. obras de arte especiais, inclusive passarelas e passagens subterrâneas de pedestres;
- V. redes de abastecimento de água e esgotamento sanitário, nas vias a serem pavimentadas;
- VI. obras, serviços e equipamentos destinados à promoção da acessibilidade universal, proporcionando maior conforto, segurança e mobilidade às pessoas com deficiência ou restrição de mobilidade;
- VII. iluminação pública da infraestrutura em implantação;
- VIII. mobiliário urbano;
- IX. recuperação ambiental; e
- X. arborização e paisagismo.

3.3.1.1 Os itens previstos nos incisos II, V, VII, VIII, IX e X são permitidos na composição de investimentos da Modalidade 2, desde que integrem as ações financiáveis previstas nesta Modalidade e complementem as obras e serviços básicos necessários à execução do objeto proposto.

3.3.1.2 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.

3.3.2 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.

3.3.3 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.

3.3.4 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.

3.4 Modalidade 3 – Transporte Não Motorizado

3.4.1 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:

- I. obras civis e equipamentos de infraestrutura para pedestres, como implantação e requalificação de calçadas, passeios, passarelas, passagens subterrâneas e vias para pedestres;
- II. obras civis e equipamentos de infraestrutura cicloviária, como ciclovias, ciclofaixas, bicicletários e paraciclos;
- III. obras, serviços e equipamentos destinados à promoção da acessibilidade universal, proporcionando maior conforto, segurança e mobilidade às pessoas com deficiência ou restrição de mobilidade;
- IV. sinalização viária; v. medidas de moderação de tráfego;
- VI. aquisição de veículos cicloviários para o transporte público (incluindo equipamentos e sistemas de informática e/ou telecomunicação);
- VII. iluminação pública da infraestrutura em implantação;
- VIII. mobiliário urbano; e
- IX. arborização e paisagismo.

3.4.1.1 Os itens previstos nos incisos vii, viii e ix são permitidos na composição de investimentos da Modalidade 3, desde que integrem as ações financiáveis previstas nesta Modalidade, e complementem as obras e serviços básicos necessários à execução do objeto proposto.

3.5 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 respectivas Modalidades:

- I. aquisição de terrenos, inclusive por desapropriação, exclusivamente para implantações, ampliações, modernização e adequação da infraestrutura dos sistemas de mobilidade urbana, restrita a 15% (quinze por cento) do valor de investimento identificado na operação de crédito;
 - a) a aquisição ou desapropriação de terreno será admitida nos limites indispensáveis para realização da obra, sendo o custo desse item de investimento 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;
 - b) em casos excepcionais, quando a desapropriação for necessária ao empreendimento de mobilidade urbana e resultar em áreas remanescentes, essas serão, preferencialmente, destinadas à área de habitação popular, observada a destinação do uso do solo vigente;
 - c) os custos relativos à desapropriação e ao reassentamento, quando necessários à execução do empreendimento, também poderão ser considerados

como parte da contrapartida mínima do tomador, desde que esteja relacionada à execução do objeto do contrato; e

d) os deslocamentos involuntários de famílias de seu local de moradia ou de exercício de suas atividades econômicas só podem integrar propostas destinadas à implantação de sistemas de transporte público coletivo de média e alta capacidade, definidas no Anexo II.

II. elaboração e execução do Trabalho Social, conforme normativo específico do Gestor da Aplicação disponível no sítio eletrônico do órgão;

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

III. contratação de atividade de consultoria especializada em gerenciamento da implantação do empreendimento, sendo obrigatório nas Modalidades 1, 2 ou 3, para propostas com valor de investimento superior a R\$ 50.000.000,00;

IV. remoção/remanejamento de interferências associadas a redes de serviço público;

V. “as built” do empreendimento com cadastro técnico das adequações após a execução;

VI. elaboração dos projetos executivos necessários à implantação do empreendimento; e

VII. elaboração dos projetos básicos necessários à implantação do empreendimento, para propostas em que o objeto será realizado por meio de contratação de parceria público-privada na modalidade concessão ou nos casos admitidos como pré-investimento previstos na Instrução Normativa MCID nº 12, de 14 de abril de 2023, que regulamenta a reformulação do Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana - PRÓ-TRANSPORTE. *(incluído pela Instrução Normativa nº 30, de 8 de setembro de 2025)*

3.6 Modalidade 4 - Estudos e Projetos

3.6.1 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, sendo financiável a elaboração de:

I. estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (EVTEA);

II. 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

III. projetos básicos e/ou executivos.

3.7 Modalidade 6 - Desenvolvimento Institucional

3.7.1 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 dos serviços.

3.7.2 As ações podendo incluir:

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

II. ações de promoção da melhoria da eficiência dos transportes públicos coletivos e da mobilidade urbana;

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

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

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

VI. desenvolvimento, implantação ou melhoria de sistema de informações gerenciais e de tecnologia da informação, incluindo a integração de sistemas de gestão das diversas áreas gestoras e operadoras dos sistemas de transporte público coletivo urbano.

4. Procedimentos para Seleção de Propostas

4.1 Etapas do Processo Seletivo

4.1.1 O processo de seleção de propostas é composto das seguintes etapas:

I. cadastramento da proposta pelo proponente junto ao Gestor da Aplicação; *(redação alterada pela Instrução Normativa nº 38, de 16 de outubro de 2023)*

II. enquadramento da proposta pelo Agente Financeiro;

III. envio pelo Agente Financeiro da proposta enquadrada ao Gestor da Aplicação;

IV. verificação pelo Gestor da Aplicação do enquadramento da proposta; e

V. seleção e divulgação da seleção pelo Gestor da Aplicação.

4.1.2 A seleção de propostas se dará por período contínuo, havendo possibilidade de ingresso de novos pleitos ao longo da vigência do processo seletivo.

4.1.3 O proponente ao crédito encaminhará a carta-consulta ao Gestor da Aplicação indicando o Agente Financeiro de sua escolha, previamente habilitado pelo Agente Operador do FGTS. *(redação alterada pela Instrução Normativa nº 38, de 16 de outubro de 2023)*

4.1.3.1 O modelo de carta-consulta será disponibilizado, em versão editável, no sítio eletrônico do Gestor da Aplicação.

4.1.4 As propostas devem ser acompanhadas da documentação necessária ao atendimento dos critérios de enquadramento dispostos no item 4.2.

4.1.5 O Agente Financeiro procederá ao enquadramento da proposta, e encaminhará, ao Gestor da Aplicação manifestação conclusiva quanto ao aceite da operação de crédito, a partir da verificação dos requisitos definidos no item 4.2.

4.1.6 O Gestor da Aplicação verificará o enquadramento da proposta, selecionará e publicará no Diário Oficial da União a seleção da proposta observando o montante de recursos disponíveis para contratação.

4.1.7 O Agente Operador e o Agente Financeiro contratarão as propostas selecionadas pelo Gestor da Aplicação junto aos Mutuários.

4.1.8 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.

4.1.9 Caso não seja contratada no prazo estabelecido no Item 4.1.8, a proposta deverá passar por uma nova validação do Agente Financeiro visando a atualização da análise de engenharia.

4.1.10 A proposta revalidada, proveniente do item 4.1.9, deverá ser selecionada novamente pelo Gestor da Aplicação mediante edição de portaria específica, ficando sujeita, igualmente, ao prazo estabelecido no item 4.1.8.

4.1.11 O Gestor da Aplicação poderá tornar insubsistente as propostas selecionadas e não contratadas após 1 (um) ano mediante edição de portaria específica.

4.2 Critérios para enquadramento

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

I conformidade da proposta com as disposições constantes no Programa Pró-Transporte;

- II. elaboração de proposta por Mutuário previstos neste ato normativo;
- III. estar de acordo com as ações financiáveis relacionadas no item 3 deste anexo;
- IV. indicação de Ponto Focal (agente responsável pela proposta) pelo Mutuário;
- V. situação de regularidade do proponente perante o FGTS;
- VI. requisitos de viabilidade financeira, técnica, jurídica e institucional, estabelecidos pelo Agente Financeiro;
- VII. apresentação do Termo de Anuência do responsável legal do Poder Concedente;
- VIII. capacidade de pagamento do proponente favorável à operação;
- IX. observância ao percentual de contrapartida mínimo;
- X. compatibilidade da proposta com o Plano Diretor e/ou Plano de Mobilidade Urbana ou com instrumento de planejamento equivalente;
- XI. apresentação de informações relativas às redes de água e de esgotamento sanitário do município;
- XII. funcionalidade das obras e serviços, para proporcionar benefícios imediatos à população ao final da implantação do empreendimento;
- XIII. apresentação de protocolo de solicitação do licenciamento ambiental ou da sua dispensa, quando aplicável; *(redação alterada pela Instrução Normativa nº 38, de 16 de outubro de 2023)*
- XIV. documentação que comprove a titularidade ou domínio público da(s) área(s) da(s) proposta(s);
- XV. apresentação de no mínimo anteprojeto para as Modalidades 1, 2 e 3; *(nova redação dada pela Instrução Normativa nº 30, de 8 de setembro de 2025)*
- XVI. apresentação de termo de referência para as Modalidades 4, 6 e para aquisição de veículos de forma isolada da Modalidade 1; e
- ~~XVII. pré-existência de operação do sistema para aquisição de veículos isoladamente, conforme item 3.2.4. (revogado pela Instrução Normativa nº 38, de 16 de outubro de 2023)~~

4.2.2 Para as propostas que tenham como objetivo a aquisição de veículos ou de equipamentos ou de sistemas de informática e telecomunicação, isoladamente, ficam dispensados os pressupostos dos incisos de X a XV do item 4.2.1. *(redação alterada pela Instrução Normativa nº 38, de 16 de outubro de 2023)*

4.2.3 Para as propostas que tenham como objeto a aquisição de veículos ou de equipamentos ou de sistemas de informática e telecomunicação, isoladamente, da Modalidade 1, será necessário descrever, na carta-consulta, a forma adotada de modelo de prestação do serviço público a nível local, inclusive com informações sobre a incorporação dos veículos e equipamentos na operação. *(redação alterada pela Instrução Normativa n° 38, de 16 de outubro de 2023)*

4.2.4 Para as propostas cadastradas na Modalidade 6 – Desenvolvimento Institucional, ficam dispensados os pressupostos dos incisos X, XI, XII, XIII, XIV, XV e XVII do item 4.2.1.

4.2.5 Para fins de priorização das propostas, em caso de limitação de recursos, serão observados os critérios de priorização publicado no sítio eletrônico do Gestor da Aplicação.

4.3 Diretrizes Gerais

4.3.1 Os Mutuários podem inscrever uma ou mais propostas, não havendo limite máximo predeterminado para o somatório dos pleitos.

4.3.2 Os Mutuários podem cadastrar mais de uma modalidade do Programa em uma mesma proposta.

4.3.3 Na ausência de rede de esgotamento sanitária nas vias objeto das intervenções, será permitida a pavimentação da via com solução de fossa séptica e sumidouro nos casos em que a concessionária de saneamento declarar previsão de prazo de implantação de rede superior a 5 anos.

4.3.4 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.

4.3.5 Propostas inscritas na Modalidade 1 destinadas à implantação de sistemas de transporte público coletivo de média e alta capacidade, definidas no Anexo II, devem possuir EVTEA, que indique sua viabilidade, e projeto técnico como condicionantes obrigatórias para a contratação.

4.3.6 Nos casos previstos no item 3.2.4, quando a aquisição de veículos ocorrer isoladamente, fica dispensada a apresentação do EVTEA e de projeto técnico para a contratação.

4.3.6.1 Caso o Mutuário opte por desenvolver o EVTEA e o projeto técnico com quadro técnico próprio ou pela contratação de consultoria especializada às suas expensas, deverá ser respeitado o prazo para contratação do vínculo para implantação do sistema preconizado no Item 4.1.8.

4.3.7 Constituem-se condicionantes obrigatórias da contratação de operações de crédito para implantação de sistemas de transporte público coletivo de média e alta capacidade:

I. verificação de compatibilidade do EVTEA e do projeto técnico com a proposta selecionada pelo Gestor da Aplicação, a ser realizada pelo Agente Financeiro; e

II. avaliação da conformidade do EVTEA e do projeto técnico com as diretrizes publicadas no sítio eletrônico do Ministério das Cidades, relativas à sua elaboração, a ser realizada pelo agente financeiro. *(redação alterada pela Instrução Normativa nº 1, de 24 de janeiro de 2025)*

4.3.7.1 Para a elaboração do EVTEA devem ser observados os critérios técnicos disponíveis no sítio eletrônico do Ministério das Cidades. *(redação inserida pela Instrução Normativa nº 1, de 24 de janeiro de 2025)*

4.3.7.2 Propostas que se originaram de contratação de parceria público-privada na modalidade concessão, na qual foi disponibilizado apenas o anteprojeto pelo ente público subnacional, devem apresentar como condicionantes obrigatórias para contratação o EVTEA, que indique sua viabilidade, e no mínimo o anteprojeto. *(incluído pela Instrução Normativa nº 30, de 8 de setembro de 2025)*

5. Condições de Financiamento

5.1 O Programa utiliza recursos oriundos do FGTS, conforme disposições constantes no normativo que regulamenta o Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana (Pró-Transporte).

5.2 Os participantes, suas atribuições, as condições de contrapartida, prazos de carência e amortização, taxas de juros e de riscos de crédito estão dispostos no normativo que regulamenta o Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana (Pró-Transporte).

6. Composição do Investimento

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

6.1.1 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.

6.1.2 As diretrizes sobre pré-investimento estão dispostas na Instrução Normativa nº 12, de 14 de abril de 2023, do Ministério das Cidades, que regulamenta a reformulação do Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana (Pró-Transporte). *(redação inserida pela Instrução Normativa nº 1, de 24 de janeiro de 2025)*

6.2 Valores que excedam as porcentagens estabelecidas nesta instrução normativa deverão ser custeados pelo Mutuário sob a forma de contrapartida.

6.3 O valor total dos serviços complementares discriminados nos itens 3.2.1.1,

3.3.1.1 e 3.4.1.1 deve ser de até 40% (quarenta por cento) do valor do investimento para as Modalidades 1, 2 e 3.

7. Disposições Gerais

7.1 Além das disposições expressas nesta Instrução Normativa, devem ser observadas:

I. a Instrução Normativa que regulamenta o Programa Pró-Transporte editada pelo Gestor da Aplicação;

II. as Resoluções do Conselho Curador do FGTS; e

III. o Manual de Fomento do FGTS do Agente Operador.

7.2 O Agente Financeiro deverá encaminhar relatório mensal ao Gestor da Aplicação e ao Agente Operador com a situação das propostas contratadas contendo no mínimo os seguintes itens:

I. situação do contrato; ii. situação da execução do objeto;

II. situação da execução do objeto;

III. cronograma atualizado de execução do empreendimento;

IV. desembolsos do contrato de financiamento efetuados; e

V. eventuais aditivos ao contrato de financiamento.

7.3 O Gestor da Aplicação poderá solicitar, a qualquer tempo, ao Agente Financeiro o envio de relatório ou parecer técnico específico sobre determinado contrato.

ANEXO II

(revogado pela Instrução Normativa nº 1, de 24 de janeiro de 2025)

~~1. Definições e Caracterizações~~

~~1.1 Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental para Sistemas de Mobilidade Urbana~~

~~1.1.1 A estrutura básica do EVTEA deve ser integrada por elementos suficientes à idealização do empreendimento:~~

~~I. avaliação fundamental — caracterização da área de influência do empreendimento e estudo da demanda do sistema;~~

~~II. estudos técnicos — levantamento dos dados técnicos disponíveis e definição dos parâmetros básicos de projeto, alternativas e estimativas de custo preliminares;~~

III. estudos operacionais — definição de frequência, velocidade, capacidade, dimensionamento de frota, avaliação das alternativas de tecnologia disponíveis, manutenção e segurança;

IV. projeto conceitual — definição geométrica do traçado, esquemas de circulação e manobras e estacionamento em áreas terminais, compartilhamento e integração com outros sistemas de transportes, planos operacionais contendo cenários e etapas de implantação, pontos de parada com distribuição espacial e dimensionamento das estações/abrigos, infraestrutura viária contendo dimensionamento da seção, transposições e interseções, sistemas, edificações, equipamentos auxiliares e demais aspectos relevantes;

V. avaliação econômico e financeira — detalhamento dos custos de implantação e operação, levantamento de potenciais fontes de financiamento, estimativa de receitas e cômputo de indicadores como Valor Presente Líquido, Benefício/Custo, Taxa Interna de Retorno e Tempo de Recuperação de Custos;

VI. estudos ambientais — avaliação da legislação ambiental e paisagística aplicável, mapeamento da documentação necessária, projeção de prazos de licenciamento e estimativa de custos de condicionantes;

VII. estudos socioeconômicos — caracterização dos aspectos socioeconômicos da área de influência, estimativas de desapropriações, desenvolvimento do Plano de Trabalho Social Preliminar (PTS-P), quando aplicável, e avaliação de alternativas mais adequadas ao crescimento econômico e equidade social; 13

VIII. avaliação de risco — diagnósticos dos riscos, definição de plano de gerenciamento para todas as etapas do empreendimento e montagem de matriz de riscos; e

IX. relatório gerencial — produto final do EVTEA, consiste em relatório descritivo da estratégia de implantação do sistema contendo condições de financiamento e contratação, cronogramas físicos e financeiros de implantação, horizontes operacionais e ampliações, marcos de projeto, riscos e consequências contratuais e administrativas, estrutura do poder público necessária. 1.1.2 Os tópicos elencados no item 1.1.1 descrevem a estrutura mínima do EVTEA, sendo possível a ampliação da abrangência do estudo para caracterização mais detalhada da viabilidade do empreendimento.

1.2 Sistemas de Transporte Público Coletivo

1.2.1 Os sistemas de transporte público coletivo podem ser divididos em sistemas de baixa, média e alta capacidade.

1.2.1.1 Consideram-se sistemas de média e alta capacidade os sistemas de BRT, Trem Urbano, Metrô, Monotrilho e VLT.

1.2.2 Bus Rapid Transit – BRT

~~1.2.2.1 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.~~

~~1.2.2.2 As principais características de um sistema BRT consistem em:~~

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

1.2.3 Trem Urbano

~~1.2.3.1 O Trem Urbano é um sistema que pode ser considerado como de alta capacidade de transporte (mais de 40 mil passageiros/hora/sentido), caso reúna operação com alta frequência e composições de maior comprimento. Tem abrangência regional, podendo fazer atendimentos intermunicipais em regiões metropolitanas.~~

~~1.2.3.2 As principais características de um sistema Trem Urbano consistem em:~~

- ~~I. segregação total do tráfego geral;~~
- ~~II. intervalo intermediário entre as composições;~~
- ~~III. grande distanciamento entre as estações;~~
- ~~IV. estações fechadas de média complexidade em superfície;~~
- ~~V. sistema de alimentação elétrica por catenária;~~
- ~~VI. cobrança e validação externa ao veículo;~~
- ~~VII. alta capacidade de passageiros por composição; e~~
- ~~VIII. operação com sistema de controle centralizado.~~

1.2.4 Metrô

~~1.2.4.1 O Metrô é também um sistema de alta capacidade de transporte (até 80 mil passageiros/hora/sentido). Pode ser uma solução viável para áreas urbanas adensadas, com grandes fluxos de demanda, sendo também um vetor estruturador do desenvolvimento urbano.~~

~~1.2.4.2 As principais características de um sistema de Metrô consistem em:~~

- ~~I. segregação total do tráfego geralmente com vias subterrâneas;~~
- ~~II. intervalo curto entre as composições;~~
- ~~III. distanciamento intermediário entre as estações;~~
- ~~IV. estações fechadas de alta complexidade e geralmente subterrâneas;~~
- ~~V. sistema de alimentação elétrica por terceiro trilho;~~
- ~~VI. cobrança e validação externa ao veículo;~~
- ~~VII. alta capacidade de passageiros por composição; e~~
- ~~VIII. operação com sistema de controle centralizado.~~

1.2.5 Monotrilho

~~1.2.5.1 O Monotrilho é um sistema com capacidade de referência de 30 mil passageiros/hora/sentido que opera em um trilho singelo (único por sentido) que serve de via para o veículo de passageiro, podendo ser suspenso ou apoiado em uma viga. Geralmente a estrutura é elevada, mas pode haver, em alguns trechos, operações em túneis subterrâneos.~~

~~1.2.5.2 As principais características de um sistema de Monotrilho consistem em:~~

- ~~I. segregação total do tráfego geralmente elevada;~~
- ~~II. intervalo curto entre as composições;~~
- ~~III. distanciamento intermediário entre as estações;~~
- ~~IV. estações fechadas de alta complexidade e geralmente elevadas;~~
- ~~V. sistema de alimentação elétrica por terceiro trilho;~~
- ~~VI. cobrança e validação externa ao veículo;~~
- ~~VII. capacidade intermediária de passageiros por composição; e~~
- ~~VIII. operação com sistema de controle centralizado.~~

1.2.6 Veículo Leve Sobre Trilhos – VLT

~~1.2.6.1 O Veículo Leve sobre Trilhos (VLT) é um sistema sobre trilhos que utiliza veículos com tração elétrica, com composições de tamanhos e capacidades variáveis. O VLT é implantado preponderantemente em superfície, e sua via prevê travessias de pedestres e cruzamentos em nível com o tráfego geral.~~

~~1.2.6.2 As principais características de um sistema de VLT consistem em:~~

- ~~I. faixa de circulação exclusiva não segregada com cruzamentos e travessias em nível;~~

- ~~II. intervalo intermediário entre as composições;~~
- ~~III. distanciamento curto entre as estações;~~
- ~~IV. estações abertas de baixa complexidade e geralmente em nível;~~
- ~~V. sistema de alimentação elétrica por catenária ou terceiro trilho pelo solo;~~
- ~~VI. cobrança externa e validação interna ao veículo;~~
- ~~VII. capacidade baixa de passageiros por composição; e~~
- ~~VIII. operação com sistema de controle centralizado e atuação do condutor na existência de bloqueios na via (marcha à vista com assistência de central de controle).~~

1.3 Corredor Central

~~1.3.1.1 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.~~

~~1.3.1.2 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.~~

1.4 Faixa exclusiva

~~1.4.1.1 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 16 via demandando proibição de estacionamento. É permitido o uso pelo tráfego geral apenas para conversões à direita e acesso aos imóveis.~~

~~1.4.1.2 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.~~

~~1.4.1.3 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.~~

1.5 Abrigos e Estações de Passageiros

~~1.5.1.1 Todos os 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 n. 12.587, de 2012, que instituiu as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana.~~

~~1.5.1.2 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.~~

~~1.5.1.3 Recomenda-se que pontos de parada e estações estejam conectados com ciclovias e ciclofaixas e que disponham de estacionamentos de bicicletas.~~

1.6 Teleférico

~~1.6.1.1 Sistema adequado ao transporte de passageiros em áreas com alguma densidade ocupacional e topografia acentuada. Tem baixa capacidade de transporte e sua implantação requer pouca desapropriação.~~

~~1.6.1.2 A capacidade de transporte é da ordem de 3 mil passageiros/hora/sentido e a velocidade média é de 22 km/h.~~

1.7 Sistemas Hidroviários

~~1.7.1.1 Os sistemas para transporte hidroviário urbano de passageiros habitualmente são planejados para se integrarem com modos de transporte terrestres. Podem ser utilizadas na travessia de baías, oferecendo ligações alternativas à solução por via terrestre. Podem ser usados também em locais onde há restrições e dificuldades para a circulação por modos terrestres, em especial de travessias de grandes massas de água, e nas quais o uso de barcos é regular e bastante tradicional no dia-a-dia da população.~~

1.8 Aeromóvel

~~1.8.1 O Aeromóvel é um sistema em que estrutura da via é elevada sobre vigas e pilares, como o Monotrilho. Não existe tração embarcada e opera sem a presença de condutor. A propulsão é pneumática através de ventiladores industriais posicionados ao longo da linha. O peso do veículo é baixo porque o sistema propulsor não é embarcado, reduzindo as dimensões da infraestrutura da via. Uma vantagem desta solução é a possibilidade de vencer aclives de até 12% e curvas com raios menores do que 25 metros.~~

~~1.8.2 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.

1.9 Qualificação Viária

1.9.1 A qualificação de vias por pavimentação consiste na implantação de 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.

1.9.2 Devem ser priorizados os seguintes tipos de pavimentos: CBUQ (Concreto Betuminoso Usinado à Quente), TST (Tratamento Superficial Triplo), TSD (Tratamento Superficial Duplo), AAUQ (Areia-Asfalto Usinado à Quente), Paralelepípedo, e Blocos de Concreto, considerando a melhor solução conforme 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.

1.9.3 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 dos poliedros de concreto e/ou cerâmicos para pavimentação e calçamento.

1.9.4 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 das calçadas e recomposição do pavimento anterior.

1.10 Recapeamento de pavimentos

1.10.1 O recapeamento consiste na adequada sobreposição ao pavimento existente de uma ou mais camadas constituídas de mistura betuminosa e/ou concreto de cimento Portland. Tal sobreposição conferirá ao pavimento existente adequado aporte estrutural, mantendo-o assim apto a exercer, em continuidade, um novo ciclo de vida, de conformidade às premissas técnico-econômicas (Fonte: Manual de Restauração de Pavimentos Asfálticos — DNIT — Publicação IPR 720, 2006).

1.10.2 Os serviços de recapeamento asfáltico deverão ser previstos em projeto de engenharia que determine a melhor solução para cada caso, observadas as normas técnicas em vigor e a literatura consagrada para o assunto.

1.11 Transporte Não Motorizado

1.11.1 Calçadas com acessibilidade

1.11.1.1 Os projetos de calçadas deverão atender à largura mínima de 1,50 m, conforme a NBR 9050/2004 e o Decreto n. 5.296 de 02 de dezembro de 2004.

~~1.11.1.2 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:~~

~~I. redimensionamento da largura das faixas de rolamento;~~

~~II. remoção de estacionamentos;~~

~~III. realinhamento das faces dos lotes;~~

~~IV. implantação de sentido único de tráfego; e~~

~~V. vias compartilhadas, descritas no item 2.5.2.~~

~~1.11.1.3 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.~~

1.11.2 Vias compartilhadas

~~1.11.2.1 São aquelas compartilhadas por todos os usuários e projetadas para proporcionar segurança viária através da adoção de medidas de moderação de tráfego.~~

~~1.11.2.2 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.~~

~~1.11.2.3 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.~~

1.11.3 Vias para pedestres

~~1.11.3.1 São vias ou conjunto de vias destinadas à circulação prioritária de pedestres.~~

~~1.11.3.2 Recomenda-se uma faixa livre de 3,50m de largura, como via de serviço para passagem de veículos de polícia, ambulância e Corpo de Bombeiros.~~

~~1.11.3.3 Recomenda-se adotar as diretrizes para as calçadas com acessibilidade, no que couber.~~

1.11.4 Infraestrutura e Sistemas Cicloviários

~~1.11.4.1 Infraestrutura cicloviária compreende ciclovias, ciclofaixas e equipamentos cicloviários como bicicletários, paraciclos, entre outros, prioritariamente integrados à rede de transporte público de passageiros.~~

~~1.11.4.2 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.~~

~~1.11.4.3 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.~~

1.12 Estudos e Projetos

~~1.12.1 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:~~

~~I. Lei n. 10.048, de 8 de novembro de 2000;~~

~~II. Lei n. 10.098, de 19 de dezembro de 2000;~~

~~III. Decreto n. 5.296, de 2 de dezembro de 2004; e~~

~~IV. Normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas — ABNT; NBR n. 9050/2004, NBR n. 14.022/2006 e NBR n. 15.570/2008.~~

~~1.12.2 Os projetos devem observar a sinalização viária estabelecida pelo Código de Trânsito Brasileiro — CTB vigente.~~

~~1.12.3 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.~~

~~1.12.4 Os estudos de concepção e os projetos básico e executivo devem atender às definições e condições previstas na Lei n. 14.133/2021 e no Acórdão n. 632/2012 do 20 TCU, observando a Orientação Técnica OT — IBR 001/2006, editada pelo Instituto Brasileiro de Auditoria de Obras Públicas (IBRAOP).~~

1.13 Sinalização Viária

~~1.13.1 O projeto de sinalização viária deverá ser aprovado pelo órgão de trânsito com circunscrição sobre a via.~~

~~1.13.2 Ainda que o Mutuário manifeste interesse em executar a sinalização viária com recursos próprios, não ficará isento da apresentação do projeto de sinalização.~~

~~1.13.3 A identificação de logradouros é financiável no item mobiliário urbano.~~

1.14 Drenagem

~~1.14.1 Todas as propostas deverão conter solução de drenagem de águas pluviais, quando aplicável.~~

~~1.14.2 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.~~

~~1.14.3 As obras necessárias para dar funcionalidade à solução de microdrenagem, como macrodrenagem poderão ser financiadas no limite das obras complementares.~~

~~1.15 Redes de Abastecimento de Água e Esgotamento Sanitário~~

~~1.15.1 Os projetos das redes de abastecimento de água deverão ter o dimensionamento adequado e prever a execução de ligações domiciliares.~~

~~1.15.2 Os projetos deverão contemplar solução adequada para coleta e tratamento do esgoto sanitário, podendo ser adotada solução individual.~~

~~1.15.3 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.~~

~~1.16 Obras de artes especiais~~

~~1.16.1 São apoiáveis pontes, viadutos, passarelas e passagens subterrâneas para transposição de barreiras à mobilidade urbana, tais como cursos d'água, linhas metroviárias e ferroviárias, desde que incorporem na sua infraestrutura o espaço específico para a circulação segura e acessível de pedestres.~~

~~1.16.2 Recomenda-se a incorporação de infraestrutura para ciclistas nas pontes e viadutos quando as obras de arte especiais fizerem parte da malha cicloviária projetada para a cidade.~~

~~1.17 Medidas de Moderação de Tráfego~~

~~1.17.1 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.~~

~~1.17.2 Essas vias podem dispor de intervenções geométricas como:~~

~~I. alterações na geometria da via, como estreitamento de via e implantação de canteiros, ilhas centrais, refúgios para pedestres, rotatória e chicanas;~~

~~II. implantação de ondulações transversais;~~

- ~~III. travessias de pedestres em nível, como faixa elevada;~~
- ~~IV. ordenamento de fluxos de tráfego para espaços compartilhados;~~
- ~~V. diferenciação de pavimentos, como mudança de revestimento, cor e textura;~~
- ~~VI. gerenciamento do tráfego, como introdução de sistemas de faixa reversível, a revisão dos limites de velocidade e dos tempos semafóricos; e~~
- ~~VII. priorização da infraestrutura para uso do transporte público de passageiros, como utilização de faixas/vias exclusivas com segregação para ônibus e prioridade semafórica em interseções.~~

~~1.17.3 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.~~

~~1.18 Desapropriações~~

~~1.18.1 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.~~

~~1.18.2 Os terrenos objeto da intervenção deverão ter seus valores atestados pelo Agente Financeiro.~~

~~1.18.3 Demais regras relativas à desapropriação deverão ser observadas na Instrução Normativa de regulamentação do Pró-Transporte.~~

~~1.19 Obras Complementares~~

~~1.19.1 Acessibilidade~~

~~1.19.1.1 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.~~

~~1.19.2 Mobiliário Urbano~~

~~1.19.2.1 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.~~

~~1.19.2.2 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.~~

~~1.19.2.3 O mobiliário urbano deverá estar localizado unicamente na faixa de serviço, de forma a não obstruir o percurso dos pedestres.~~

~~1.19.2.4 Recomenda-se a instalação, nas esquinas, de identificação de logradouros.~~

1.19.3 Iluminação Pública

~~1.19.3.1 Para a iluminação das calçadas, deve-se projetar a iluminação priorizando-se as necessidades dos pedestres.~~

~~1.19.3.2 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.~~

~~1.19.3.3 Recomenda-se considerar, no componente de iluminação pública integrante dos projetos de mobilidade urbana, as melhores práticas de eficiência energética disponíveis.~~

1.19.4 Arborização e paisagismo

~~1.19.4.1 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.~~

~~1.19.4.2 A área reservada ao plantio de árvores e forrações nas calçadas deve estar localizada na faixa de serviço.~~

~~1.19.4.3 A arborização das calçadas deve ser compatível com o manual de arborização e paisagismo municipal, quando houver, e considerar a largura das 23 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.~~

~~1.19.4.4 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. *(revogado pela Instrução Normativa n° 1, de 24 de janeiro de 2025)*~~

ANEXO III

1. TABELA RESUMO DE INVESTIMENTOS POR MODALIDADE

1.1 A tabela abaixo sintetiza os itens financiáveis e complementares para cada uma das Modalidades elencadas neste manual.

1.2 Os elementos assinalados com “X” podem ser executados isoladamente, enquanto os componentes com marcação “C” são admitidos em caráter complementar.

1.3 Assim, itens de nomenclatura “C” só poderão ser objeto de apoio caso a proposta contenha ao menos um elemento de categoria “X”.

1.4 A consulta à tabela resumo não dispensa a leitura completa das disposições constantes neste manual.

Itens de Investimento	Modalidades				
	1 - SPTC	2 - QV	3 - TNM	4 - EP	6 - DI
Abrigos, terminais e estações	X				
Ações de fortalecimento das áreas técnicas, por meio de treinamento de pessoal e contratação de consultoria, visando melhorias nos termos de referência para projetos de sistemas de transporte público coletivo urbano e de mobilidade urbana					X
Ações de promoção da melhoria da eficiência dos transportes públicos coletivos e da mobilidade urbana					X
Aquisição de terrenos	C	C	C		
Aquisição de veículos cicloviários para o transporte público			X		
Aquisição de veículos, equipamentos e sistemas de informática e telecomunicação embarcados	X				
Arborização e paisagismo		C	C		
"As built" do empreendimento	C	C	C		
Atividades de consultoria especializada para certificação da implantação de empreendimentos, equipamentos e sistemas	C				
Centros de controle operacional	X				
Consultoria especializada em gerenciamento	C	C	C		
Desenvolvimento, implantação ou melhoria de sistema de informações gerenciais e de tecnologia da informação, incluindo a integração de sistemas de gestão das diversas áreas dos gestores e dos operadores dos sistemas de transporte público coletivo urbano					X
Elaboração do Plano de Reassentamento e Medidas Compensatórias	C				
Elaboração dos projetos executivos	C	C	C	X	
Elaboração e execução do Trabalho Social	C	C	C		

Equipamentos e sistemas dos diferentes modos de transporte público coletivo	X				
Estruturação técnica, institucional e administrativa dos gestores do serviço público de transporte coletivo urbano e da mobilidade urbana					X
Estudos de concepção e outros estudos				X	
EVTEA				X	
Iluminação pública da infraestrutura em implantação	C	C	C		
Implantação e qualificação de vias de sistemas	X				
Implantação ou ampliação de cadastro de informações sobre a infraestrutura e os serviços de mobilidade urbana locais					X
Implantação ou promoção da melhoria do planejamento e controle operacional (padronização e automatização) das unidades que atuam no transporte público coletivo urbano e na mobilidade urbana					X
Implantação, reconstrução ou recuperação, inclusive por recapeamento, do pavimento de vias públicas de bairros ou de suas ligações		X			
Instalações operacionais de apoio ao transporte público coletivo urbano como garagens e pátios	X				
Medidas de moderação de tráfego	C	X	X		
Mobiliário urbano	C	C	C		
Obras civis e equipamentos de infraestrutura cicloviária, como ciclovias, ciclofaixas, bicicletários e paraciclos	C	C	X		
Obras civis e equipamentos de infraestrutura para pedestres, como implantação e requalificação de calçadas, passeios, passarelas, passagens subterrâneas e vias para pedestres		C	X		
Obras de arte especiais	X	X			
Obras, serviços e equipamentos destinados à promoção da acessibilidade universal	X	X	X		
Projetos básicos e/ou executivos	C	C	C	X	
Recuperação ambiental	C	C			
Redes de abastecimento de água e esgotamento sanitário, nas vias a serem pavimentadas		C			
Remoção/remanejamento de interferências associadas a redes de serviço público	C	C	C		
Sinalização viária	C	X	X		
Sistema de drenagem de águas pluviais para as vias objeto da intervenção		C	C		
Sistema de informações aos usuários	X				