

ANEXO IV

INSTRUÇÃO NORMATIVA Nº 41, DE 24 DE OUTUBRO DE 2012

Regulamenta o Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana – PRÓ-TRANSPORTE.

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

Considerando o disposto na Resolução nº 567, de 25 de junho de 2008, e na Resolução nº 702, de 4 de outubro de 2012, do Conselho Curador do FGTS,

Considerando o Decreto nº 6.025, de 22 de janeiro de 2007, que institui o Programa de Aceleração do Crescimento – PAC e seu Comitê Gestor, e

Considerando a Lei nº 12.587, de 3 de janeiro de 2012, que institui as diretrizes da Política Nacional de Mobilidade Urbana, resolve:

Art. 1º O Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana – PRÓ-TRANSPORTE fica regulamentado na forma dos Anexos I, II e III desta Instrução Normativa.

Art. 2º Esta Instrução Normativa entra em vigor em 1º de novembro de 2012, revogando-se as Instruções Normativas nº 22, de 10 de maio de 2010 e nº 78, de 23 de novembro de 2010, ambas do Ministério das Cidades.

AGUINALDO RIBEIRO

ANEXO I DA INSTRUÇÃO NORMATIVA Nº 41, DE 24 DE OUTUBRO DE 2012

PROGRAMA DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTE E DA MOBILIDADE URBANA PRÓ-TRANSPORTE

1. OBJETIVO

O Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana – Pró-Transporte, atuando no âmbito da Política Nacional de Desenvolvimento Urbano e da Política Setorial de Transporte e da Mobilidade Urbana, é implementado de forma a propiciar o aumento da mobilidade urbana, da acessibilidade, dos transportes coletivos urbanos e da eficiência dos prestadores de serviços, de maneira a garantir o retorno dos financiamentos concedidos e conferir maior alcance social às aplicações do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço - FGTS.

É voltado ao financiamento do setor público e privado, à implantação de sistemas de infraestrutura do transporte coletivo urbano e à mobilidade urbana, contribuindo na promoção do desenvolvimento físico-territorial, econômico e social, como também para a melhoria da qualidade de vida e para a preservação do meio ambiente.

2. MUTUÁRIOS DO PRÓ-TRANSPORTE

Constituem mutuários do Programa os estados, municípios e o Distrito Federal, órgãos públicos gestores e as respectivas concessionárias ou permissionárias do transporte público coletivo urbano, bem assim as sociedades de propósitos específicos – SPE's.

2.1. Os órgãos gestores são organizações públicas da administração direta ou indireta, a quem compete a administração dos serviços de transporte público coletivo urbano no âmbito das respectivas atribuições definidas na legislação a eles aplicáveis.

2.2. As concessionárias ou permissionárias são empresas de personalidade jurídica de direito privado ou público, detentoras de concessão, de permissão ou de autorização para explorar linhas ou lotes de linhas ou áreas, individualmente ou por meio de consórcios de empresas.

2.2.1. Essas empresas deverão ser operadoras do serviço de transporte público coletivo urbano por qualquer modal.

2.3. As sociedades de propósitos específicos são organizações jurídicas constituídas por algum dos entes mencionados no *caput* deste item.

3. AÇÕES FINANCIÁVEIS

3.1. Poderão ser financiados no âmbito do Pró-Transporte:

3.1.1. Implantação, ampliação, modernização e/ou adequação da infraestrutura dos sistemas de transporte público coletivo urbano, incluindo-se obras civis, equipamentos, investimentos em tecnologia, sinalização e/ou aquisição de veículos e barcas e afins:

a) veículos do sistema de transporte sobre trilhos;

- b)** veículos do sistema de transporte sobre pneus;
- c)** veículos do sistema de transporte público hidroviário;
- d)** obras civis, e equipamentos de vias segregadas, vias exclusivas, faixas exclusivas e corredores dos sistemas de veículos sobre trilhos e pneus, inclusive sinalização;
- e)** terminais, incluindo bicicletários e garagens junto aos locais de integração dos modais, e pontos de conexão de linhas de transporte público coletivo urbano, em todas as modalidades;
- f)** abrigos nos pontos de parada de transporte público coletivo urbano de passageiros; e
- g)** estudos e projetos de concepção, projetos executivos para o empreendimento, desde que incluídos no escopo da proposta de implementação; e
- h)** equipamentos e sistemas de informática e/ou telecomunicações para aplicação de uso embarcado e não embarcado, inclusive tecnologias que otimizem a integração, controle e modernização do sistema de transporte público coletivo urbano, como bilhetagem eletrônica e central de controle operacional.

3.1.2. Ações voltadas à inclusão social, à mobilidade urbana, à acessibilidade e à salubridade:

- a)** implantação, calçamento, pavimentação, recapeamento de vias locais, coletoras, arteriais, estruturantes e exclusivas de pedestres, que beneficiem diretamente a circulação, a acessibilidade e a mobilidade urbana, incluindo ciclofaixas, ciclovias e circulação de pedestres;
- b)** construção de pontilhões dentro do perímetro urbano para passagens de nível ou passarelas em pontos de estrangulamentos ou barreiras à circulação ou mobilidade urbana nas linhas metro-ferroviárias ou rodoviárias e nos corredores de transporte público coletivo urbano sobre pneus, cursos de água, entre outros;
- c)** execução de sinalização viária e medidas de moderação de tráfego nas vias objeto da intervenção;
- d)** sistema de drenagem de águas pluviais (microdrenagem) nas vias objeto da intervenção;
- e)** implantação de redes de abastecimento de água e esgotamento sanitário, nas vias a serem pavimentadas;
- f)** estudos e projetos de concepção, projetos executivos para o empreendimento, desde que incluídos no escopo da proposta de implementação, limitados a 1,5% (um e meio por cento) do valor do investimento; e
- g)** serviços de recuperação prévia do pavimento, aceito somente como contrapartida.

3.1.2.1. Serão admitidas obras de recapeamento em vias já pavimentadas, limitado seu valor a 20% (vinte por cento) do total do investimento do projeto de qualificação e pavimentação de vias.

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

3.1.3. Obras e serviços complementares e equipamentos especiais destinados à acessibilidade, à utilização e à mobilidade de idosos, pessoas com deficiências ou restrição de mobilidade, voltados à prevenção de acidentes.

4. PRÉ-REQUISITOS PARA ENQUADRAMENTO DAS PROPOSTAS

4.1. Constituem-se pré-requisitos para o enquadramento das propostas:

a) existência de plano diretor, quando exigido em lei, atualizado ou em fase de elaboração/atualização, ou instrumento básico equivalente da política de desenvolvimento e de expansão urbana;

b) existência de Plano de Mobilidade Urbana, quando exigido em lei, ou instrumento de planejamento que justifique os investimentos;

c) atendimento ao objetivo do Pró-Transporte e das respectivas ações financiáveis;

d) enquadramento dos equipamentos financiáveis, inclusive dos veículos do sistema de transporte sobre pneus, nas normas da Associação Brasileira de Normas Técnicas – ABNT; e

e) situação de regularidade do proponente perante o FGTS.

5. DIRETRIZES PARA HIERARQUIZAÇÃO E SELEÇÃO DE PROPOSTAS

5.1. Os requisitos adiante constituem-se diretrizes para a hierarquização e a seleção das propostas, devendo ser atribuídos grau de prioridade para efeito de pontuação, conforme a ordem apresentada a seguir, aos projetos que:

a) tratam dos sistemas de transporte público coletivo urbano de passageiros de média e alta capacidade, preferencialmente sobre trilhos;

b) promovam impacto tarifário positivo, integração tarifária e/ou de modais de transporte;

c) beneficiem os deslocamentos em áreas de populações de baixa renda;

d) atendam os deslocamentos moradia-trabalho-moradia;

e) apresentem menor impacto ambiental; e

f) possibilitem a melhoria do conforto, da segurança do usuário e da regularidade e pontualidade na operação dos serviços.

5.2. Para seleção de propostas serão considerados como critérios emanados do Gestor da Aplicação, devendo receber também pontuação:

a) existência de projeto básico ou projeto executivo, para obras civis e para financiamentos que tratam dos sistemas de transporte público coletivo urbano de passageiros ou de termo de referência, contendo a especificação, no caso de aquisição de veículos;

b) viabilidade de execução do projeto, dentro do cronograma proposto, considerando os aspectos de licenciamento ambiental, desapropriações e regularização fundiária, quando for o caso; e

c) adequação aos dispositivos, normas gerais e critérios básicos estabelecidos pelo Decreto nº 5.296 de 2 de dezembro de 2004, que trata da acessibilidade das pessoas portadoras de deficiência ou com restrição de mobilidade.

5.3. Para efeito de desempate de propostas, será considerado o seguinte critério:

a) maior percentual de contrapartida.

5.4. As diretrizes para hierarquização e seleção de propostas vinculadas ao PAC serão divulgadas pelo Gestor da Aplicação por meio de atos normativos específicos.

5.5. Os prazos referentes aos processos de enquadramento, hierarquização, seleção e contratação das propostas observarão calendário divulgado pelo Gestor da Aplicação por meio de atos normativos específicos.

6. PROCEDIMENTOS PARA OBTENÇÃO DE FINANCIAMENTO

6.1. PROPOSTAS VINCULADAS AO PAC

6.1.1. Enquadramento e Seleção de Propostas

Objetivando a participação no programa, os estados, o Distrito Federal, os municípios ou órgãos das respectivas administrações direta ou indireta adotarão os procedimentos a seguir definidos:

a) para fins de enquadramento e seleção, serão encaminhadas propostas de financiamento ao Gestor da Aplicação, em formulário eletrônico denominado Carta Consulta, disponível no sítio eletrônico www.cidades.gov.br, observados os prazos estabelecidos em ato normativo específico;

b) a Carta-Consulta será de responsabilidade exclusiva do chefe do Poder Executivo dos estados, do Distrito Federal e dos municípios, ou seu representante legal;

c) as propostas de financiamento recebidas passam à fase de enquadramento, a ser realizada pelo Gestor da Aplicação; uma vez enquadradas, passam à fase de pré-seleção, a ser realizada pelo Grupo Executivo do Programa de Aceleração do Crescimento - GEPAC, e, posteriormente, à fase de seleção, a ser realizada pelo Comitê Gestor do Programa de Aceleração do Crescimento - CGPAC, de que trata o Decreto nº 6.025, de 22 de janeiro de 2007.

6.1.1.1. A fase de enquadramento consiste em se verificar o atendimento ao objetivo e aos atos normativos que regem o programa, e aos critérios técnicos estabelecidos em ato normativo específico.

a) Para o eixo Pavimentação e Qualificação de Vias Urbanas, PAC 2, 1ª etapa, as Diretrizes Gerais estão estabelecidas no Anexo I da Portaria 237, de 13 de maio de 2010, do Ministério das Cidades, e suas alterações, disponível no sítio eletrônico www.cidades.gov.br.

b) Para o eixo Mobilidade Grandes Cidades, PAC 2, as Diretrizes Gerais estão estabelecidas na Portaria nº 65, de 21 de fevereiro de 2011, do Ministério das Cidades, e suas alterações, disponível no sítio eletrônico www.cidades.gov.br.

c) Para o eixo Mobilidade Médias Cidades, PAC 2, as Diretrizes Gerais estão estabelecidas na Portaria nº 328, de 19 de julho de 2012, do Ministério das Cidades, e suas alterações, disponível no sítio eletrônico www.cidades.gov.br.

d) Para o eixo Pavimentação e Qualificação de Vias Urbanas, PAC 2, 2ª etapa, as Diretrizes Gerais estão estabelecidas na Portaria nº 271, de 19 de julho de 2012, do Ministério das Cidades, e suas alterações, disponível no sítio eletrônico www.cidades.gov.br.

6.1.1.2. A fase de pré-seleção consiste em se efetuar a análise preliminar dos projetos técnicos eventualmente existentes, referentes às propostas de financiamento apresentadas.

6.1.1.2.1. A fase de pré-seleção poderá compreender reunião de pactuação entre os proponentes e o GEPAC, de forma a se alinhar prioridades, esclarecer dúvidas e estimular o debate de soluções integradas, especialmente aquelas de caráter intermunicipal.

6.1.1.2.2. Ainda na fase de pré-seleção, os proponentes poderão ser convocados para entrevista com o Gestor da Aplicação, para oferecer detalhamentos a respeito dos projetos técnicos, que eventualmente ainda se façam necessários.

6.1.1.3. Após, as propostas pré-selecionadas passam à fase de seleção, que consiste em se eleger, até o limite dos recursos orçamentários alocados ao programa, aquelas consideradas prioritárias pelo CGPAC.

6.1.1.4. O Gestor da Aplicação publicará, no Diário Oficial da União, a(s) proposta(s) selecionada(s) no Pró-Transporte e encaminhará as Cartas-Consulta ao(s) Agente(s) Financeiro(s).

6.1.2. Contratação no Pró-Transporte

O proponente ao crédito encaminhará ao Agente Financeiro de sua escolha, previamente habilitado pelo Agente Operador:

a) documentos necessários à realização da análise de risco de crédito;

b) documentos que permitam se verificar o atendimento ao disposto na Portaria nº 396, de 2 de julho de 2009, da Secretaria do Tesouro Nacional, do Ministério da Fazenda, publicada no Diário Oficial da União de 3 de julho de 2009, e suas alterações, que dispõe sobre os procedimentos de formalização de pedidos de contratação de operações de crédito externo e interno do setor público;

c) os projetos de engenharia e demais documentação técnica, jurídica e institucional necessária à análise e à avaliação pelo Agente Financeiro.

6.1.2.1. O Agente Financeiro verificará o atendimento à Resolução do CMN – Conselho Monetário Nacional nº. 2.827, de 30 de março de 2001, alterações e aditamentos.

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

- a) a relação das propostas não validadas, com os respectivos motivos da não validação;
- b) a relação das propostas validadas, acompanhada de relatórios conclusivos e específicos por proposta, dos quais constem os resultados das verificações e os documentos referidos no item **6.1.2.2.1**, com os respectivos subitens, destacando eventuais condicionalidades e compromissos por parte do proponente.

6.1.2.2.1. O Agente Financeiro deverá proceder, previamente à validação da proposta, a verificação:

- a) da compatibilidade do projeto técnico apresentado com a proposta selecionada pelo Gestor da Aplicação;
- b) da compatibilidade do projeto apresentado com as ações financiáveis pelo Pró-Transporte, previstas no item 3 desta Instrução Normativa;
- c) dos requisitos de viabilidade financeira;
- d) dos requisitos de viabilidade técnica, jurídica e institucional;
- e) da plena funcionalidade das obras e serviços propostos, de modo a se proporcionar, ao final da implantação do empreendimento, benefícios imediatos à população.

e.1) a funcionalidade das propostas a serem apoiadas com duas ou mais fontes de recursos deverá ser verificada no empreendimento em sua totalidade.

6.1.2.2.2. O Agente Financeiro poderá, a seu critério, considerando a complexidade dos projetos e os impactos e riscos operacionais e gerenciais da proposta, realizar as análises dispostas na alínea "d" do subitem 6.1.2.2.1 até a contratação da operação de crédito.

6.1.2.2.3. A análise preliminar da documentação técnica feita pelo Gestor da Aplicação durante o processo de seleção das propostas não exime o proponente de acatar e realizar, com a agilidade devida, os ajustes e as correções demandados pelo Agente Financeiro durante o processo de análise detalhada dos projetos de engenharia para formalização do contrato de financiamento.

6.1.2.3. O Gestor da Aplicação habilitará as propostas de operação de crédito previamente validadas pelo Agente Financeiro, fornecendo o Termo de Habilitação ao respectivo Agente Financeiro, referente a cada proposta habilitada.

6.1.2.4. No Termo de Habilitação, constarão as seguintes informações: o proponente, a identificação do empreendimento, o valor do empréstimo e da contrapartida, e condicionantes, se for o caso.

6.1.2.5. O Agente Financeiro contratará, com os proponentes, as operações de crédito selecionadas pelo Gestor da Aplicação, observando os prazos estabelecidos em atos normativos específicos.

6.1.2.6. O Agente Operador publicará, no Diário Oficial da União, a relação das propostas contratadas.

6.2. PROPOSTAS NÃO VINCULADAS AO PAC

6.2.1. O proponente ao crédito encaminhará ao Agente Financeiro de sua escolha, previamente habilitado pelo Agente Operador:

- a) Carta-Consulta, na forma estabelecida no Anexo II desta Instrução Normativa;
- b) os documentos necessários para a realização da análise de risco de crédito conforme estabelecido no subitem 6.2.2; e
- c) nas operações cujo tomador seja o setor público, documentos que permitam verificar o atendimento ao disposto na Portaria nº 396, de 2 de julho de 2009 e suas alterações, da Secretaria do Tesouro Nacional do Ministério da Fazenda, que dispõe sobre os procedimentos de formalização de pedidos de contratação de operações de crédito externo e interno do setor público.

6.2.2. O Agente Financeiro, para o enquadramento prévio, deverá:

- a) verificar o atendimento à Resolução do CMN – Conselho Monetário Nacional nº. 2.827, de 30 de março de 2001, do Conselho Monetário Nacional, suas alterações e aditamentos, para o setor público;
- b) encaminhar, ao Gestor da Aplicação, manifestação conclusiva de acordo com a letra “a”, deste subitem **6.2.2**, acompanhada da Carta-Consulta do proponente, além dos documentos necessários (peça técnica) para a realização da análise técnica.

6.2.3. O Gestor da Aplicação procederá ao processo de enquadramento final, hierarquizando e selecionando as propostas, considerando os atos normativos que regem o programa de aplicação, o orçamento vigente, a manifestação do Agente Operador/Financeiro e a análise das informações disponíveis na Carta-Consulta, podendo solicitar informações complementares e/ou visita técnica para avaliação da proposta apresentada.

6.2.4. O Gestor da Aplicação publicará, no Diário Oficial da União, a(s) proposta(s) selecionada(s).

6.2.5. O Agente Operador contratará ou encaminhará, ao Agente Financeiro, proposta de contratação das operações selecionadas pelo Gestor da Aplicação.

6.2.6. O Agente Operador publicará, no Diário Oficial da União, a relação das propostas contratadas.

7. CONDIÇÕES OPERACIONAIS DO FINANCIAMENTO AO TOMADOR

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.

7.1. CONTRAPARTIDA

7.1.1. 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.

7.1.2. O valor da contrapartida mínima deverá ser de 5% do valor do investimento.

7.1.3. O projeto executivo (pré-investimento no financiamento do empreendimento) poderá ser considerado como parte da contrapartida mínima do tomador.

7.1.4. A desapropriação nos locais do empreendimento poderá ser considerada como parte da contrapartida mínima do tomador, desde que seja relacionada à execução do objeto do contrato.

7.1.5. O investimento corresponde ao valor total do empreendimento, integrado pelo valor do financiamento e pela contrapartida.

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

7.2. PRAZOS DE CARÊNCIA E DE AMORTIZAÇÃO

7.2.1. O prazo de carência será de até 48 meses, contados a partir da assinatura do contrato de financiamento, sendo permitida a prorrogação por até metade do prazo de carência originalmente pactuado.

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

7.2.2. 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.

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.

7.2.3. 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 7.2.1.

7.3. JUROS

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.

7.4. DESEMBOLSOS

7.4.1. Observado o prazo de carência, o primeiro desembolso deverá ser efetuado em até 12 (doze) meses, contados a partir da data de assinatura do contrato de financiamento, sendo permitida a prorrogação, por igual período.

7.4.2. Excepcionalmente, o prazo de prorrogação do primeiro desembolso, previsto no item 7.4.1, poderá ser prorrogado, adicionalmente, por mais 12 (doze) meses para as operações de crédito de infraestrutura urbana, inseridas no Programa de Aceleração do Crescimento - PAC ou àquelas vinculadas a empreendimentos de mobilidade urbana associados à Copa do Mundo FIFA 2014, desde que os tomadores comprovem, junto ao Agente Operador/Financeiro, a viabilidade técnica e financeira de execução das obras e serviços.

8. DISPOSIÇÕES GERAIS

8.1. Serão aceitos, pelo Agente Operador, a título de reembolso ou composição de contrapartida, obras e serviços aprovados pelo Gestor da Aplicação, desde que constantes na Carta-Consulta selecionada.

8.2. No caso do empreendimento objeto do contrato necessitar de desapropriação, remoção e reassentamento das famílias de baixa renda, recomenda-se ao ente realização de trabalho social com acompanhamento de todo processo, conforme especificado no Anexo III desta Instrução Normativa, a fim de promover autonomia e desenvolvimento social da população afetada.

8.3. Os casos omissos serão solucionados pela Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana.