



Ministério das Cidades

Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana

MANUAL PARA CONTRATAÇÃO DE PROPOSTAS NO ÂMBITO DO NOVO PROGRAMA DE ACELERAÇÃO DO CRESCIMENTO - PAC, NA ÁREA DE MOBILIDADE URBANA, PARA O SUBEIXO RENOVAÇÃO DE FROTA

1. OBJETIVO

1.1 O programa intenta fomentar a renovação de frota para melhorar o conforto e segurança dos passageiros, além de estimular a produção de veículos e equipamentos pela indústria nacional.

2. MUTUÁRIOS

2.1 Constituem-se mutuários do programa:

- I. Estados;
- II. Distrito Federal;
- III. municípios com mais de 150 mil habitantes;
- IV. consórcios públicos, que contenham os municípios proponentes do inciso III; e
- V. operadores privados do sistema de transporte público coletivo.

2.2 Consideram-se mutuários os entes públicos responsáveis pela celebração dos contratos de financiamento para renovação de frota.

2.2.1 É de competência exclusiva do chefe do poder executivo dos Estados, do Distrito Federal, dos Municípios ou dos representantes legais dos consórcios públicos e dos entes privados que detenham a concessão ou a permissão do transporte público coletivo a celebração dos contratos descritos no item 2.2.

2.3 O processo de contratação só poderá ser iniciado junto ao agente financeiro a partir de portaria de seleção específica editada pelo Gestor da Aplicação (Ministério das Cidades) no Diário Oficial da União ou por publicação no sítio eletrônico do Ministério das cidades em <https://www.gov.br/cidades/pt-br>.

3. RECURSOS DISPONÍVEIS

3.1 A disponibilidade de recursos será composta por:

- I. recursos do Fundo de Garantia do Tempo de Serviço – FGTS;

- II. recursos provenientes do Fundo Nacional sobre Mudança do Clima, ou Fundo Clima, criado pela Lei nº 12.114 em 09 de dezembro de 2009, regulamentado pelo Decreto nº 7.343, de 26 de outubro de 2010, e atualmente regido pelo Decreto nº 10.143, de 28 de novembro de 2019, e de outras fontes geridas pelo Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social - BNDES; e
- III. contrapartida dos proponentes.

4. AÇÕES APOIÁVEIS

4.1 A seguir são listadas as ações apoiáveis que poderão compor o subeixo Renovação de Frota:

- I. aquisição de veículos, equipamentos e sistemas de informática e telecomunicação embarcados para o transporte público sobre pneus, trilhos e aquaviário;
- II. equipamentos e sistemas para operação dos veículos dos diferentes modos de transporte público coletivo, inclusive pontos de recarga;
- III. sistema de informações aos usuários e cobrança (bilhetagem);

4.1.1 Os itens elencados nos incisos II e III do item 10.1 serão admitidos somente de forma complementar à ação apoiável descrita no inciso I.

4.2 As propostas provenientes de governo de estado podem ser de transporte público coletivo intermunicipal ou interestadual, desde que possuam caráter urbano.

4.3 Os veículos sobre pneus a serem adquiridos pelo programa deverão possuir:

- I. sistema de ar-condicionado para o conforto térmico dos passageiros;
- II. catracas baixas, sendo vedadas catracas altas;
- III. poltronas dos passageiros com encosto de cabeça, sendo vedados assentos constituídos somente em plástico;
- IV. conexão USB para carga de aparelhos de telefonia móvel;
- V. sistema de redes móveis sem fio wi-fi gratuito aos usuários, a ser implantado pelos operadores do transporte público coletivo;
- VI. painel eletrônico externo frontal e lateral para indicação do número e destino da linha;
- VII. vidros fumê nas janelas, exceto nas de para-brisa, janela do motorista e porta dianteira que deverão ser incolores;
- VIII. poltrona anatômica do motorista, com amortecimento hidráulico ou pneumático, encosto de cabeça, cinto de segurança, com acomodação confortável e segura ao operador, através de regulagem longitudinal e/ou fixação que possa atender motoristas de diferentes estaturas;
- IX. sistemas embarcados a serem implantados pelos operadores com a disponibilização de link para dados de GPS para monitoramento e avaliação de impacto do programa; e
- X. identificação visual da fonte de financiamento dos veículos (FGTS ou Fundo Clima/BNDES) e da tecnologia de propulsão (Euro 6, Gás, Elétrico, etc).

4.3.1 Os veículos sobre pneus operacionalizados pelo programa deverão obedecer aos padrões construtivos expressos no Anexo I deste regramento.

4.3.2 Casos omissos e particularidades operacionais locais quanto a aplicação das especificações dos veículos constante nesta norma serão analisados e solucionados pela Secretaria Nacional de Mobilidade Urbana.

4.3.3 A aquisição de veículos objeto do programa não se constitui empreendimento de mobilidade urbana.

4.3.3.1 Não é obrigatória a existência de estrutura de gerenciamento da obra preconizada na Política Socioambiental do FGTS para aquisição de veículos objeto do programa.

5. PROCEDIMENTO PARA CONTRATAÇÃO DE PROPOSTAS

5.1 Os proponentes que tiverem suas propostas selecionadas deverão entrar em contato com as instituições financeiras para operacionalização do repasse de recursos, de acordo com a fonte indicada na seleção, devendo atender os requisitos técnicos e institucionais definidos.

5.1.1 O valor máximo de financiamento dos contratos constará estipulado no valor da proposta selecionada por ato normativo do Gestor da Aplicação.

5.2 O processo de contratação de propostas é composto das seguintes etapas:

- I. Apresentação da documentação técnica e de análise de risco ao agente financeiro;
- II. Aprovação de lei local autorizativa para obtenção da operação de crédito;
- III. Envio de documentação técnica e pedido de verificação de limites e condições para avaliação da Secretaria do Tesouro Nacional;
- IV. Verificação de limites pela Secretaria do Tesouro Nacional da capacidade de pagamento;
- V. Celebração do contrato de financiamento.

5.2.1 Os contratos podem ser editados com cláusulas resolutivas referentes à apresentação da documentação técnica de que trata o inciso III do item anterior.

5.2.2 As datas para cumprimento das etapas citadas encontram-se disponíveis no Anexo II deste regramento.

5.3 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.

5.4 A aquisição de veículos para renovação de frota para sistemas de transporte público coletivo de média e alta capacidade em operação dispensa a apresentação do Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental e de projeto técnico para a contratação.

5.4.1 A aquisição de ônibus objeto do programa deverá atender aos critérios de conteúdo local no âmbito da Comissão Interministerial de Inovações e Aquisições - CIIA-PAC, instituída pelo Decreto nº 11.630/2023.

5.4.1.1 Os requisitos de conteúdo local aplicáveis aos editais para aquisições de ônibus no âmbito do PAC serão os estabelecidos na metodologia vigente de Credenciamento Finame (CFI), do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social II - BNDES.

5.4.1.2 A metodologia empregada pelo CFI do BNDES encontra-se disponível no Anexo III deste regramento.

6. REFERÊNCIAS NORMATIVAS PARA AQUISIÇÃO DE ÔNIBUS

6.1 Os ônibus a serem fornecidos deverão ser novos e observar as referências normativas a seguir:

- I. código de Trânsito Brasileiro (CTB) - Lei Federal n.º 9.503 de 23 de setembro de 1997.
- II. conselho Nacional de Trânsito (CONTRAN) - Resolução nº 959/22 e outras pertinentes.
- III. instituto Nacional de Metrologia, Qualidade e Tecnologia (INMETRO) - Portaria nº444/2008 e outras pertinentes
- IV. associação Brasileira de Normas Técnicas (ABNT):
 - a. NBR 15.570/2021 (Fabricação de veículos acessíveis)
 - b. NBR 10.966-1 e 8/2019
 - c. NBR 15.646/2016 (Acessibilidade — Plataforma elevatória veicular e rampa)
 - d. NBR 7.337/2014
 - e. NBR 14.022/2011 (Acessibilidade veículos de características urbanas)
 - f. Demais NBR relevantes e suas alterações.
- V. resoluções do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA) .
demais referenciais normativos das esferas federal, estadual e municipal, sendo possível, inclusive, seu enquadramento às novas normas estabelecidas para este tipo de veículo.

7. CONDIÇÕES DE FINANCIAMENTO

7.1 Os participantes, suas atribuições, as condições de contrapartida, prazos de carência e amortização, taxas de juros e de riscos de crédito referentes aos recursos oriundos do FGTS estão dispostos no normativo que regulamenta o Programa de Infraestrutura de Transporte e da Mobilidade Urbana - Pró-Transporte e as resoluções do Conselho Curador do FGTS aplicáveis.

7.2 As condições de financiamento referentes aos recursos provenientes do Fundo Nacional sobre Mudança do Clima, ou Fundo Clima, são regidos pelas normas editadas pelo BNDES aplicáveis.

8. COMPOSIÇÃO DO INVESTIMENTO

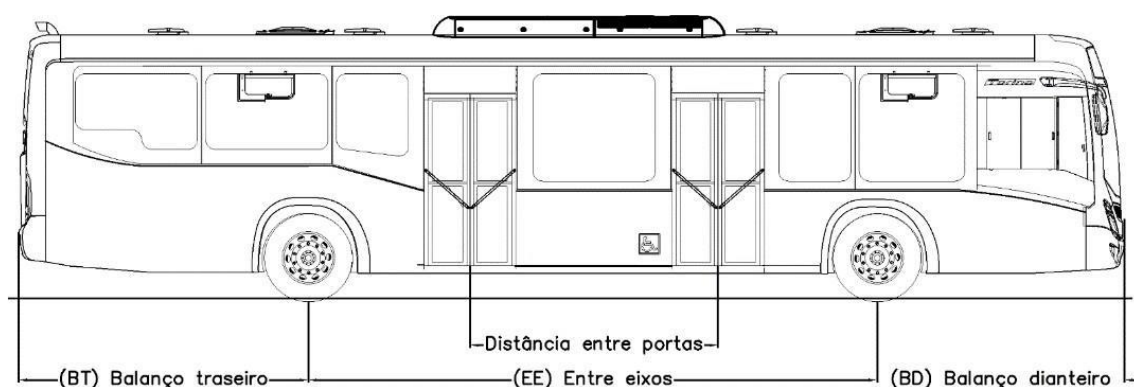
8.1 O valor do investimento (VI) é constituído pelo valor de financiamento (VF), acrescido do valor da contrapartida (CP), representando os custos relativos para a execução do objeto da proposta.

8.2 Entende-se como contrapartida a complementação do valor necessário à execução do objeto do empreendimento, podendo ser constituída por recursos financeiros próprios e/ou de terceiros, ou bens e serviços economicamente mensuráveis.

8.3 Os contratos firmados não poderão ter seus valores de financiamento ampliados, devendo o mutuário aportar eventuais recursos necessários à consecução do objeto sob a forma de contrapartida.

Anexo I – Padrões Construtivos para os ônibus no âmbito do Novo PAC

Características Gerais					
Tipo	Comprimento	Capacidade	PBT mínimo	Quantidade de portas	Posição das portas
Micro-ônibus	≤ 8 m	≤ 20 sentados	> 5 t	1	EE
Miniônibus	≤ 10 m	≥ 21 sentados e em pé	≥ 7 t	2	EE-BT
Midiônibus	≤ 12 m	≥ 40 sentados e em pé	≥ 10 t	3	BD-EE-BT
Básico	≤ 14 m	≥ 70 sentados e em pé	≥ 16 t	3	BD-EE-BT
Padron	≤ 15 m	≥ 80 sentados e em pé	≥ 16 t	3 a 5	BD-EE-BT BD-BT EE-EE EE-BT
Articulado	≥ 15 m	≥ 100 sentados e em pé	≥ 26 t	Até 6	BD-EE-BT 2 EE-EE buggy-BT BD-EE buggy 2 EE-EE buggy BD-BT BD-EE-EE buggy EE-EE buggy-BT
Biarticulado	≥ 25 m	≥ 160 sentados e em pé	≥ 36 t	Até 6	EE- BT tractor - EE 1º buggy - EE 2º buggy - BT EE- BT



Itens de Chassis			
Tipo	Localização do Motor	Transmissão	Suspensão
Microônibus	Dianteiro ou Traseiro	Mecânica ou Automática	Pneumática ou metálica ou mista
Miniônibus	Dianteiro ou Traseiro	Mecânica ou Automática	Pneumática ou metálica ou mista
Midiônibus	Dianteiro ou Traseiro	Mecânica ou Automática	Pneumática ou metálica ou mista
Básico	Dianteiro ou Traseiro	Mecânica ou Automática	Pneumática ou metálica ou mista
Padron	Traseiro	Automática	Pneumática
Articulado	Traseiro ou Entre Eixos	Automática	Pneumática
Biarticulado	Traseiro ou Entre Eixos	Automática	Pneumática

Anexo II – Etapas e prazos de contratação

Etapas	Responsável	Prazo
Apresentação das documentações técnicas, jurídicas, institucionais e de análise de risco ao agente financeiro	Proponente	Até 14/06
Validação da proposta pelo Agente Financeiro	CAIXA	Até 09/07
Contratação da operação de crédito	Proponente/CAIXA	Até 01/09

Anexo III – Metodologia CFI/BNDES

1. Metodologia para Ônibus Elétricos

1.1 Como regra geral, para que um equipamento possa obter o credenciamento CFI, deve alcançar um Índice de Credenciamento (IC), que é calculado por meio da soma do Índice de Estrutura do Produto (IEP) com os Qualificadores (Q), todos expressos em percentuais, conforme fórmula abaixo:

$$IC=IEP+Q$$

1.2 O IEP é calculado a partir da divisão dos Custos Diretos de Produção Local (CDL), ou seja, custos atribuídos a desembolsos realizados no mercado nacional, pelos

Custos Diretos de Produção (CDP), que são compostos pela soma dos custos diretos de produção local com Custos Diretos de Produção relativo aos Importados, conforme fórmula abaixo:

$$IEP = CDL / CDP$$

1.3 Os qualificadores, por sua vez, são itens opcionais e dizem respeito a aspectos operacionais da empresa, bonificando o uso de mão de obra técnica, inovação, conteúdo tecnológico, valor adicionado e exportação.

1.4 Para que um bem possa ser credenciado, ele deve atingir um percentual mínimo de IC, sendo que, desse percentual, ao menos um determinado índice deve ser obtido por meio do IEP. Para o caso específico dos ônibus elétricos, o IC mínimo para credenciamento, vigente até 2024 (fase 1), é de 20%, sendo o IEP de 15% e o índice Q de 5%, conforme figura abaixo:

Classes	Produtos	Plataformas	Fase 1		Fase 2		Fase 3		Fase 4	
			IC	IEP	IC	IEP	IC	IEP	IC	IEP
1	ÔNIBUS (CHASSIS)	VEB, VHB, VCC	20%	15%	30%	20%	40%	25%	50%	30%
2	CAMINHÕES	VGW	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)	(1)		
3	COMERCIAIS LEVES	VEB, VHB, VCC	5%	-	15%	10%	30%	20%		
4	CARROS DE PASSEIO		(2)	-	15%	10%	30%	20%		
5	MOTOCICLETAS	VEB	10%	5%	20%	15%	30%	25%		
6	BICICLETAS /		10%	5%	20%	15%	30%	25%		

1.5 Já a aferição de índice de conteúdo local para baterias de ônibus elétricos é feita por meio de Atribuição Seletiva de Conteúdo Local, em que é exigido o atingimento do índice de 10%, que seria obtido, por exemplo, pelo emprego local de mão de obra de montagem dos módulos ou do Packing, de acordo com a figura abaixo:



2. Metodologia para Ônibus a Combustão

2.1 A metodologia utilizada para ônibus a combustão segue a regra geral, em que o produto deve alcançar um Índice de Credenciamento (IC), que é calculado por meio da soma do Índice de Estrutura do Produto (IEP) com os Qualificadores (Q), todos expressos em percentuais, conforme fórmula abaixo:

$$IC=IEP+Q$$

2.2 O IEP é calculado a partir da divisão dos Custos Diretos de Produção Local (CDL), ou seja, custos atribuídos a desembolsos realizados no mercado nacional, pelos Custos Diretos de Produção (CDP), que são compostos pela soma dos custos diretos de produção local com Custos Diretos de Produção relativo aos Importados, conforme fórmula abaixo:

$$IEP=CDL/CDP$$

2.3 Os qualificadores, por sua vez, são itens opcionais e dizem respeito a aspectos operacionais da empresa, bonificando o uso de mão de obra técnica, inovação, conteúdo tecnológico, valor adicionado e exportação.

2.4 No que se refere aos ônibus a combustão, o IC mínimo deve ser de 50%, dos quais ao menos 30% devem ser obtidos por meio do IEP.

2.5 Podem ser utilizadas outras metodologias de aferição de conteúdo local, a serem avaliadas à luz do caso concreto pelo agente financeiro.