

## ANEXO I

DISTRIBUIÇÃO ORÇAMENTO OPERACIONAL  
(R\$ mil)

## 1. Por Regiões Geográficas:

Região Geográfica	Orçamento Oneroso*	Pró-Moradia	Descontos
Norte	12.813.200	308.477	1.236.000
Nordeste	20.401.600	788.708	1.968.000
Sudeste	60.582.800	731.798	5.844.000
Sul	19.157.600	376.335	1.848.000
Centro-Oeste	11.444.800	194.682	1.104.000
TOTAL	124.400.000	2.400.000	12.000.000

\*Programas: Apoio à Produção de Habitações, Carta de Crédito Individual, Carta de Crédito Associativo e Pró-Cotista.

1.1. Para os programas Apoio à Produção de Habitações, Carta de Crédito Individual, Carta de Crédito Associativo e Pró-Cotista, além do Orçamento alocado para Descontos, a distribuição foi efetuada de acordo com a estimativa do déficit habitacional urbano brasileiro para 2022 acima de 1 (um) salário mínimo, realizada pela Fundação João Pinheiro - FJP.

1.2. Para o programa Pró-Moradia, a distribuição foi efetuada a partir da estimativa de domicílios urbanos duráveis com pelo menos um tipo de carência de infraestrutura, conforme dados da Tabela 33 do Relatório "Inadequação de Domicílios no Brasil - 2016-2019", elaborada pela Fundação João Pinheiro (FJP), associada aos valores de financiamento relativos a propostas em fase de contratação ou em análise pela instituição financeira.

## 2. Por programas:

Programa	Orçamento
Apoio à Produção de Habitações	74.500.000
Carta de Crédito Individual	46.500.000
Carta de Crédito Associativo	100.000
Pró-Cotista	3.300.000
Pró-Moradia	2.400.000
TOTAL	126.800.000

## ANEXO II

## METAS FÍSICAS

Unidades Habitacionais (UH) financiadas/Famílias Atendidas e Postos de Emprego gerados  
(quantidade)

UH financiadas/Famílias atendidas	639.179
Postos de emprego gerados	2.929.080

1. As metas físicas "UH financiadas/Famílias Atendidas" e "Postos de Emprego Gerados" são calculadas utilizando-se parâmetros nacionais e sua distribuição por Regiões Geográficas guarda direta proporcionalidade com os recursos a elas alocados, a favor dos programas dispostos no Anexo I desta Instrução Normativa.

2. A meta física "Famílias Atendidas" refere-se ao Programa Pró-Moradia. Para os demais Programas, a métrica utilizada quantifica o número de "UH financiadas".

## PORTARIA MCID Nº 1.368, DE 5 DE DEZEMBRO DE 2024

Aprova o Manual de Critérios Técnicos de Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental de Sistemas de Transporte Público Coletivo Urbano de Média e Alta Capacidade - Manual EVTEA/TMA, a serem apoiados com recursos da União.

O MINISTRO DE ESTADO DAS CIDADES, no uso das atribuições que lhe confere o art. 87, parágrafo único, incisos I e II, da Constituição Federal, e tendo em vista o disposto no art. 20 da Lei nº 14.600, de 19 de junho de 2023, e no art. 1º do Anexo I do Decreto nº 11.468, de 5 de abril de 2023, resolve:

Art. 1º Fica aprovado, na forma do Anexo, o Manual de Critérios Técnicos de Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental de Sistemas de Transporte Público Coletivo Urbano de Média e Alta Capacidade - Manual EVTEA/TMA, a serem apoiados com recursos da União.

Art. 2º Esta Portaria entra em vigor uma semana após a data de sua publicação.

JADER FONTENELLE BARBALHO FILHO

## ANEXO

Manual de Critérios Técnicos de Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental de Sistemas de Transporte Público Coletivo Urbano de Média e Alta Capacidade - Manual EVTEA/TMA

## 1. APRESENTAÇÃO

1.1 Este normativo orienta Estados, Distrito Federal e Municípios acerca dos critérios mínimos para suficiência e adequação de Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA de empreendimentos destinados à implantação de sistemas de transporte público coletivo urbano de média e alta capacidade a serem apoiados pela União.

1.2. Em caráter complementar, o regramento serve de referência para avaliação e manifestação conclusiva do Ministério das Cidades acerca da suficiência e adequação dos estudos.

## 2. OBJETIVO

2.1. As diretrizes que integram este manual intentam mitigar o risco de insuficiência e inadequação dos EVTEAs apresentados no âmbito de processos de seleção e contratação dos empreendimentos.

2.1.1. Adicionalmente, espera-se incremento de eficiência e eficácia nos processos de contratação, implantação e operação dos empreendimentos a partir da normatização do conteúdo mínimo e do estabelecimento de roteiro padronizado de avaliação.

2.1.2. No que concerne ao setor privado, pretende-se criar cenários mais atrativos aos operadores em decorrência do mapeamento dos elementos multidisciplinares que configuram a viabilidade dos empreendimentos.

## 3. DIRETRIZES

3.1. A elaboração dos EVTEAs deve observar:

3.1.1. o Plano Diretor Municipal, Plano de Mobilidade Urbana e os demais planos locais existentes;

3.1.2. a legislação municipal, estadual e federal;

3.1.3. as normas técnicas da Associação Brasileira de Normas Técnicas - ABNT; e

3.1.4. demais regramentos aplicáveis.

3.2. No desenvolvimento dos conteúdos listados nesta norma, sugere-se a utilização das seguintes referências:

3.2.1. Guia TPC: Orientações para seleção de tecnologias e implementação de projetos de transporte público coletivo (KFW-BNDES-MCIDADES);

3.2.2. Caderno Técnico de Estudos de Viabilidade (Associação Nacional dos Transportadores de Passageiros sobre Trilhos - ANPTTrilhos, em parceria com o MDR);

3.2.3. Transport Sector Board: Aprimoramento do marco de avaliação de investimentos em infraestrutura de transportes rodoviários (The World Bank Group);

3.2.4. Manual de apresentação de estudos de viabilidade de projetos de grande vulto (Ministério do Planejamento, julho/2009);

3.2.5. Manual de Elaboração dos Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental (VALEC);

3.2.6. Manual de Procedimentos de Análise de EVTEA de Arrendamento Portuários (Antaq);

3.2.7. EVTEA de Empreendimento Ferroviário (DNIT);

3.2.8. Manual de Evaluación Económica de Proyectos de Transporte (BID);

3.2.9. Metodologia de Estruturação de Projetos de Infraestrutura (EPL); e

3.2.10. Publicações de mobilidade urbana constantes no sítio eletrônico do Ministério das Cidades.

## 4. PARTICIPANTES E ATRIBUIÇÕES

4.1. Compete aos Estados, ao Distrito Federal e aos Municípios a elaboração dos EVTEAs.

4.1.1. A veracidade das informações, parâmetros e premissas adotadas é de responsabilidade exclusiva dos entes subnacionais.

4.2. Ao Ministério das Cidades compete a avaliação e manifestação conclusiva sobre a suficiência e adequação dos EVTEAs.

4.2.1. Durante o processo de avaliação, o Ministério das Cidades pode requerer aos Estados, Distrito Federal e Municípios esclarecimentos, complementações e elementos adicionais necessários.

## 5. SISTEMAS DE TRANSPORTE PÚBLICO COLETIVO DE MÉDIA E ALTA CAPACIDADE

5.1. Consideram-se Sistemas de Transporte Público Coletivo de Média e Alta Capacidade - TPC-MAC:

5.1.1. Bus Rapid Transit - BRT;

5.1.2. veículo leve sobre trilhos - VLT;

5.1.3. monotrilho;

5.1.4. trem urbano; e

5.1.5. metrô.

5.2. As diretrizes deste normativo também servem de referência para elaboração dos EVTEAs dos demais modais e tecnologias não listados no item anterior.

## 6. CONTEÚDO BÁSICO

6.1. Os EVTEAs de Sistemas TPC-MAC devem ser compostos por:

6.1.1. avaliação fundamental;

6.1.2. estudos técnicos e de engenharia;

6.1.3. estudos operacionais;

6.1.4. avaliação econômico-financeira;

6.1.5. estudos ambientais;

6.1.6. estudos socioeconômicos;

6.1.7. avaliação de risco;



- 6.1.8. avaliação e detalhamento de alternativas; e
- 6.1.9. estratégia de implantação.
- 6.2. Os elementos listados no item anterior devem ser desenvolvidos na sequência apresentada, de modo que as informações e parâmetros obtidos em cada etapa sirvam de referência para os itens subsequentes.
- 6.3. O Ministério das Cidades manterá disponibilizado em seu sítio eletrônico arquivo contendo modelo de EVTEA.
7. CRITÉRIOS MÍNIMOS
- 7.1. Disposições Gerais
- 7.1.1. A estrutura descrita no tópico anterior deve ser composta pelos critérios mínimos detalhados em sequência.
- 7.1.2. A aplicabilidade dos critérios a cada empreendimento deve ser avaliada pelos entes subnacionais quando da elaboração dos EVTEA com base no grau de maturidade do projeto, no tipo de sistema e na fase de implantação dos empreendimentos TPC-MAC em estudo.
- 7.2. Avaliação Fundamental
- 7.2.1. O item corresponde a diagnóstico da rede de transportes local a partir da caracterização e avaliação do sistema de transporte de passageiros disponível, identificando fluxos de deslocamentos, potenciais de demanda, comparação com serviços similares existentes e previstos, bem como estrutura e conectividade da rede viária.
- 7.2.2. Os estudos e levantamentos deste tópico devem ser contextualizados à região na qual o sistema em estudo possui interação.
- 7.2.3. A área de influência consiste no levantamento de:
- 7.2.3.1. unidades geográficas influenciadas pelo sistema (bairros, regiões e municípios);
- 7.2.3.2. levantamento da população beneficiada e do perfil socioeconômico;
- 7.2.3.3. mapeamento de polos de geração e atração existentes e previstos;
- 7.2.3.4. apresentação de estudos de referência contextualizados à área em estudo como Plano de Mobilidade Urbana, Matriz Origem/Destino, etc.;
- 7.2.3.5. apresentação dos fragmentos de transporte público coletivo aplicáveis à região em estudo nos instrumentos de planejamento locais, metropolitanos e regionais;
- 7.2.3.6. caracterização das principais vias na região em estudo com apresentação das seções tipo atualmente implantadas;
- 7.2.3.7. identificação das linhas que atualmente prestam o serviço; e
- 7.2.3.8. descrição de potenciais áreas para implantação de projetos de Transporte Orientado ao Desenvolvimento - TOD.
- 7.2.4. O estudo de demanda deve ser pautado por:
- 7.2.4.1. estudos quantitativos de deslocamentos na região de influência considerando os diversos modos de transporte.
- 7.2.4.2. descrição do sistema TPC que atualmente presta o serviço (capacidade, tarifa, integração);
- 7.2.4.3. apresentação da demanda embarcada atual para cada linha em operação; e
- 7.2.4.4. apresentação de parâmetros de frequência, tempo de viagem, tarifa e integração atuais.
- 7.2.5. No detalhamento do tópico, devem ser estimados os seguintes parâmetros:
- 7.2.5.1. população beneficiada (habitantes);
- 7.2.5.2. renda/capita (R\$/habitante);
- 7.2.5.3. intervalo entre veículos (segundos);
- 7.2.5.4. tempo de viagem (minutos);
- 7.2.5.5. velocidade média (km/h);
- 7.2.5.6. capacidade de transporte (passageiros);
- 7.2.5.7. nível de lotação (passageiros/m<sup>2</sup>); e
- 7.2.5.8. capacidade atual (passa/h/sentido) do sistema em operação.
- 7.3. Estudos Técnicos e de Engenharia
- 7.3.1. A partir do diagnóstico das características locais, os estudos técnicos devem ser desenvolvidos com fulcro na aplicabilidade das tecnologias disponíveis.
- 7.3.2. Inicialmente, devem ser coletados os dados e levantamentos existentes:
- 7.3.2.1. topográficos;
- 7.3.2.2. geotécnicos;
- 7.3.2.3. estudos climáticos; e
- 7.3.2.4. estudos fluviométricos.
- 7.3.3. Em sequência, a apresentação de alternativas deve conter:
- 7.3.3.1. distribuição de pontos de parada com embarque de passageiros estimado em cada um por dia (em eixos paralelos);
- 7.3.3.2. projeção da demanda nos próximos 30 anos com descrição de eventuais novos polos de geração e atração para cada ponto de parada;
- 7.3.3.3. estimativa da demanda em cada traçado a partir da soma dos embarques previstos para o cenário atual e para os próximos 30 anos;
- 7.3.3.4. alternativas de traçado com seção típica atual das vias; e
- 7.3.3.5. identificação prévia da tecnologia aplicável a cada alternativa de traçado a partir da demanda computada e características locais (topografia, fluviometria, etc.).
- 7.3.4. Após listadas as propostas, deve ser realizado o detalhamento das alternativas a partir da apresentação de:
- 7.3.4.1. representação gráfica de traçados e seções típicas;
- 7.3.4.2. distribuição esquemática de terminais, estações e edificações operacionais;
- 7.3.4.3. indicação de sistemas de monitoramento, sinalização, alimentação e bilhetagem;
- 7.3.4.4. quadro de composição de investimentos com metas físicas (km, nº de estações, etc.);
- 7.3.4.5. mapeamento de imóveis a serem desapropriados e deslocamentos involuntários (famílias);
- 7.3.4.6. cronogramas físicos de implantação;
- 7.3.4.7. potenciais empresas construtoras e operadoras; e
- 7.3.4.8. possíveis expansões.
- 7.3.5. O detalhamento deve ser complementado pela estimativa de custo das alternativas contendo:
- 7.3.5.1. cronogramas financeiros de implantação; e
- 7.3.5.1. cronogramas financeiros de desapropriação.
- 7.3.6. No detalhamento do tópico, devem ser estimados os parâmetros para cada alternativa proposta com:
- 7.3.6.1. demanda atual (passageiros/dia);
- 7.3.6.2. demanda nos próximos 30 anos (passageiros/dia a.a.);
- 7.3.6.3. capacidade necessária atual e para os próximos 30 anos (passageiros/h/sentido); e
- 7.3.6.4. capacidade de cada alternativa e possibilidade de ampliação (passageiros/h/sentido).
- 7.4. Estudos Operacionais
- 7.4.1. O detalhamento técnico das alternativas deve ser complementado pela avaliação dos correspondentes aspectos operacionais.
- 7.4.2. O plano operacional para cada alternativa contempla:
- 7.4.2.1. padrões de serviço (intervalo, tempo de viagem, velocidade média, capacidade do veículo e nível de lotação);
- 7.4.2.2. requisitos de integração tarifária;
- 7.4.2.3. estudo de otimização de linhas;
- 7.4.2.4. caracterização dos veículos;
- 7.4.2.5. dimensionamento da frota por tipo de serviço e o seu desempenho operacional (aceleração, desaceleração, rampa máxima, raio de curva etc.);
- 7.4.2.6. estipulação de critérios de segurança operacional; e
- 7.4.2.7. avaliação de alternativas de sinalização e fornecimento de energia para atender os padrões de serviços pré-determinados (exclusivamente para sistemas sobre trilhos).
- 7.4.3. Em sequência, devem ser estimados os custos operacionais para cada alternativa a partir da estimativa de:
- 7.4.3.1. folha de pagamento;
- 7.4.3.2. materiais de reposição;
- 7.4.3.3. energia, alugueis, água, combustível e dados (inclusive para estações e instalações operacionais); e
- 7.4.3.4. demais custos operacionais.
- 7.4.4. No detalhamento do tópico, devem ser estimados os parâmetros seguintes para cada alternativa proposta:
- 7.4.4.1. intervalo entre veículos (segundos);
- 7.4.4.2. tempo de viagem (minutos);
- 7.4.4.3. velocidade média (km/h);
- 7.4.4.4. capacidade de transporte (passageiros);
- 7.4.4.5. nível de lotação (passageiros/m<sup>2</sup>);
- 7.4.4.6. aceleração (m/s<sup>2</sup>);
- 7.4.4.7. desaceleração (m/s<sup>2</sup>);
- 7.4.4.8. rampa máxima (%);
- 7.4.4.9. raio de curva mínimo (m); e
- 7.4.4.10. custo de operação e manutenção (R\$ p/ prox. 30 anos).
- 7.5. Avaliação Econômico-Financeira
- 7.5.1. A idealização das alternativas deve garantir a atratividade ao operador responsável pela futura prestação do serviço.
- 7.5.2. Assim, se mostra necessário o levantamento de custos para cada alternativa por:
- 7.5.2.1. estimativa de receitas operacionais (tarifárias e integradas) com base nos estudos de demanda;
- 7.5.2.2. estimativa de receitas extratarifárias; e
- 7.5.2.3. definição da tarifa pública, tarifa de remuneração da prestação do serviço e subsídio ou superavit tarifário.
- 7.5.3. De posse dos custos, deve ser apresentado o detalhamento de fluxos financeiros para cada alternativa no horizonte de 30 anos.
- 7.5.4. No detalhamento do tópico, devem ser estimados os seguintes parâmetros para cada alternativa proposta:
- 7.5.4.1. Taxa Interna de Retorno - TIR (%);
- 7.5.4.2. Valor Presente Líquido - VPL (R\$);
- 7.5.4.3. Tempo de Recuperação de Custos (anos); e
- 7.5.4.4. Relação Benefício/Custo - B/C (%).
- 7.6. Estudos Ambientais
- 7.6.1. O estudo ambiental deve contemplar a indicação dos eventuais danos ambientais causados pela implantação do projeto e pela operação do empreendimento, acompanhados das respectivas medidas de mitigação.
- 7.6.2. Inicialmente, deve ser realizada a identificação dos impactos ambientais de implantação para cada alternativa de traçado:
- 7.6.2.1. supressão vegetal;
- 7.6.2.2. emissões de poluentes no ar (motores, geradores e outros);
- 7.6.2.3. poluição sonora;
- 7.6.2.4. poluição atmosférica;
- 7.6.2.5. geração de resíduos;
- 7.6.2.6. movimentação de cargas perigosas;
- 7.6.2.7. poluição de corpos hídricos;

- 7.6.2.8. mapeamento de áreas de preservação;
- 7.6.2.9. licenciamento necessário; e
- 7.6.2.10. outros.
- 7.6.3. Deve ser realizada também a identificação dos impactos ambientais de operação para cada alternativa de traçado:
- 7.6.3.1. mudanças no uso do solo;
- 7.6.3.2. drenagem Urbana;
- 7.6.3.3. conforto térmico;
- 7.6.3.4. poluição visual;
- 7.6.3.5. poluição sonora;
- 7.6.3.6. licenciamento necessário; e
- 7.6.3.7. outros.
- 7.6.4. Em sequência a identificação dos benefícios ambientais para cada alternativa deve ser promovida apontando:
- 7.6.4.1. redução de poluição atmosférica;
- 7.6.4.2. redução de poluição sonora;
- 7.6.4.3. conforto térmico;
- 7.6.4.4. intrusão urbana; e
- 7.6.4.5. outros.
- 7.7. Estudos Socioeconômicos
- 7.7.1. A abordagem socioeconômica na avaliação de projetos consiste na definição da melhor alternativa a partir do levantamento dos impactos e benefícios.
- 7.7.2. Assim, deve ser promovida a identificação dos impactos socioeconômicos para cada alternativa referentes a:
- 7.7.2.1. trânsito;
- 7.7.2.2. desapropriações;
- 7.7.2.3. deslocamentos involuntários;
- 7.7.2.4. acidentes (implantação e operação);
- 7.7.2.5. interrupção de serviços (interferências); e
- 7.7.2.6. outros.
- 7.7.3. Em sequência, a identificação dos benefícios socioeconômicos para cada alternativa também deve ser objeto de estudo a partir da avaliação de:
- 7.7.3.1. tempo de deslocamento;
- 7.7.3.2. inclusão social;
- 7.7.3.3. segurança Pública;
- 7.7.3.4. custo de viagem;
- 7.7.3.5. conveniência;
- 7.7.3.6. confiabilidade/Previsibilidade;
- 7.7.3.7. acessibilidade;
- 7.7.3.8. valorização imobiliária;
- 7.7.3.9. fomento de polos comerciais; e
- 7.7.3.10. outros.
- 7.8. Avaliação de Risco
- 7.8.1. A avaliação de risco possui como objetivo estabelecer um plano de gerenciamento de riscos, de modo que sejam adotadas, desde o início do planejamento e da implementação do projeto, práticas coerentes, com o intuito de impedir que a execução do projeto ou de seus objetivos sejam prejudicados pela materialização de eventos incertos.
- 7.8.2. Inicialmente deve ser realizado o mapeamento de riscos para cada alternativa com a hipóteses de:
- 7.8.2.1. insuficiência de recursos públicos;
- 7.8.2.2. atraso nos processos administrativos;
- 7.8.2.3. surgimento de ocorrência de solo de baixa qualidade de suporte, matacões e outras;
- 7.8.2.4. surgimento de interferências com redes subterrâneas não identificadas;
- 7.8.2.5. capacidade de realização do executor;
- 7.8.2.6. atraso na liberação de recursos de financiamento;
- 7.8.2.7. atraso na obtenção de licenças;
- 7.8.2.8. dificuldades de integração com outros Sistemas de TPC;
- 7.8.2.9. dificuldade de realização dos processos de delegação dos serviços a operadores privados; e
- 7.8.2.10. demanda e receita tarifária abaixo do previsto.
- 7.8.3. Após o mapeamento, deve ser montada a matriz de riscos para cada alternativa.
- 7.8.4. Em sequência, devem ser estipuladas ações de mitigação de riscos para cada alternativa.
- 8.8.5. Por fim, os riscos devem ser quantificados para detalhamento de fluxos de caixa a partir da avaliação de riscos para cada alternativa. Nos fluxos de caixa, devem ser recalculados os parâmetros de:
- 7.8.5.1. Taxa Interna de Retorno - TIR (%);
- 7.8.5.2. Valor Presente Líquido - VPL (R\$);
- 7.8.5.3. Tempo de Recuperação de Custos (anos); e
- 7.8.5.4. Relação Benefício/Custo - B/C (%).
- 7.9. Avaliação e Detalhamento de Alternativas
- 7.9.1. Concluído o levantamento dos elementos técnicos aplicáveis a cada uma das alternativas, se faz necessário seu estudo comparativo.
- 7.9.2. Inicialmente, deve ser promovida a avaliação qualitativa de alternativas com abordagem de:
- 7.9.2.1. parâmetros econômico-financeiros (inclusive oriundos da avaliação de riscos);
- 7.9.2.2. impactos e benefícios ambientais;
- 7.9.2.3. impactos e benefícios socioeconômicos;
- 7.9.2.4. avaliação de risco; e
- 7.9.2.5. descrição da motivação da escolha.
- 7.9.3. Realizado o processo de definição, é necessário o detalhamento da alternativa escolhida com a indicação de:
- 7.9.3.1. demanda nos próximos 30 anos;
- 7.9.3.2. representação gráfica de traçado e seção típica;
- 7.9.3.3. distribuição esquemática de terminais, estações e edificações operacionais;
- 7.9.3.4. mapeamento de imóveis a serem desapropriados e deslocamentos involuntários (famílias);
- 7.9.3.5. mapeamento de áreas de preservação;
- 7.9.3.6. capacidade do sistema inicial e futura (expansões);
- 7.9.3.7. otimização de linhas a ser realizada após a implantação;
- 7.9.3.8. caracterização dos veículos; e
- 7.9.3.9. dimensionamento da frota.
- 7.10. Estratégia de Implantação
- 7.10.1. O último tópico do EVTEA corresponde à apresentação dos fatores que envolvem a estratégia de implantação do empreendimento e compreende:
- 7.10.1.1. fontes de financiamento disponíveis;
- 7.10.1.2. modelo de contratação pública;
- 7.10.1.3. mitigação de impactos ambientais;
- 7.10.1.4. mitigação de impactos socioeconômicos;
- 7.10.1.5. cronograma de desapropriações;
- 7.10.1.6. plano de reassentamento e medidas compensatórias;
- 7.10.1.7. cronogramas físicos e financeiros de implantação; e
- 7.10.1.8. modelo de concessão com identificação das obrigações dos partícipes.
8. MANIFESTAÇÃO CONCLUSIVA
- 8.1. A verificação técnica do rol de elementos que compõem os critérios mínimos preconizados no item 7 deste normativo será realizada pelo Ministério das Cidades.
- 8.1.1. A verificação descrita no parágrafo anterior será realizada a partir da avaliação de adequação e suficiência dos elementos listados no item 6.1 deste manual.
- 8.2. Após a verificação técnica dos critérios mínimos, o Ministério das Cidades deverá consolidar a apreciação do EVTEA com eventuais ponderações adicionais sob a forma de manifestação conclusiva.
- 8.2.1. Constitui-se elemento obrigatório para a manifestação conclusiva a apresentação, pelos entes subnacionais, de declaração de veracidade e responsabilidade pelas informações contidas no EVTEA conforme modelo disponibilizado no sítio eletrônico do Ministério das Cidades.
9. DISPOSIÇÕES FINAIS
- 9.1. O Ministério das Cidades poderá firmar contratos, convênios ou acordos de cooperação técnica junto a agentes financeiros e outras entidades tecnicamente aptas para realização das atividades de avaliação dos EVTEAs.
- 9.2. Eventuais atualizações deste manual serão publicadas no sítio eletrônico do Ministério das Cidades com identificação de numeração da versão vigente.

**PORTARIA MCID Nº 1.369, DE 5 DE DEZEMBRO DE 2024**

Autoriza a contratação de propostas selecionadas no âmbito do Programa Minha Casa, Minha Vida Entidades - MCMV-Entidades, objeto do processo seletivo instituído pela Portaria MCID nº 862, de 4 de julho de 2023.

O MINISTRO DE ESTADO DAS CIDADES, no uso das atribuições que lhe confere o art. 87, parágrafo único, incisos I e II, da Constituição Federal, e tendo em vista o disposto no art. 20 da Lei nº 14.600, de 19 de junho de 2023, no art. 1º do Anexo I do Decreto nº 11.468, de 5 de abril de 2023, nos arts. 11, inciso I, e 20 da Lei nº 14.620, de 13 de julho de 2023, na Resolução CCFDS nº 214, de 15 de dezembro de 2016, na Instrução Normativa MCID nº 28, de 4 de julho de 2023, e na Portaria MCID nº 862, de 4 de julho de 2023, resolve:

Art. 1º Fica autorizada a contratação das propostas relacionadas no Anexo desta Portaria, em conformidade com a Portaria MCID nº 355, de 9 de abril de 2024, que divulgou as propostas selecionadas para contratação no âmbito do Programa Minha Casa, Minha Vida Entidades - MCMV-Entidades, objeto do processo seletivo instituído pela Portaria MCID nº 862, de 4 de julho de 2023.

Parágrafo único. O Agente Operador e o Agente Financeiro deverão observar o prazo para a contratação das propostas previsto no art. 2º da Portaria MCID nº 355, de 9 de abril de 2024, e suas eventuais prorrogações, e cumprir todas as condições técnicas, institucionais e jurídicas necessárias para a formalização das contratações.

Art. 2º Esta Portaria entra em vigor na data de sua publicação.

JADER FONTENELLE BARBALHO FILHO

