

P A S
Plano de Avaliação Socioeconômica

**EVTEA como Instrumento de
Planejamento de Intervenções**

HISTÓRICO

- IMPLANTAÇÃO E CONSTRUÇÃO
- ADEQUAÇÃO E AMPLIAÇÃO DE CAPACIDADE

PROJETOS FINANCIADOS: BID, BIRD ...

1973

Editada a Lei nº 5.917/73 (SNV) Art. 3ª f ESTABELECE QUE A EXECUÇÃO DAS OBRAS DEVERÁ SER REALIZADA EM FUNÇÃO DE EXISTÊNCIA PRÉVIA DE ESTUDOS ECONÔMICOS

2005

ACÓRDÃO nº555/TCU– Plenário
9.10.2 - REALIZE ESTUDO VIABILIDADE ECONÔMICA PARA CONVÊNIOS

~~Portarias/DG Nº 1303~~
Art. 1º - DETERMINA A REALIZAÇÃO DO EVTEA
....
Art. 2º - DETERMINA A REALIZAÇÃO DA AESTA
....

2007

PORTARIA Nº 1.705
REVOGA A Portaria/DG Nº 1303
APRIMORANDO-A

IS Nº06/2007
REGULAMENTA A PORTARIA Nº 1.705

2008

PORTARIA-DNIT Nº 1.562
Art. 1º - DISPENSA A REALIZAÇÃO DE EVTE NO PAC

2018

ACÓRDÃO 2099/TCU – Plenário
RECOMENDA REVOGAR A PORTARIA nº1.562

PORTARIA Nº 5.151
REVOGA A PORTARIA/DG nº 1.562

PLANO DE AVALIAÇÃO SOCIOECONÔMICA - PAS

- A partir do **ACÓRDÃO Nº 555/2005–TCU–PLENÁRIO** houve necessidade de reestruturação da **CGPLAN**, criando-se a **COVIDE – Coordenação de Avaliação de Viabilidade**.
- Neste período, devido a forte escassez de recursos, as **prioridades** eram voltadas à **MANUTENÇÃO VIÁRIA**.
- Excetuando-se a **manutenção**, a grande maioria dos recursos e/ou pleitos para intervenção viária se referiam à **ADEQUAÇÃO DE TRAVESSIAS URBANAS**, as quais, devido a Decisão TCU, deveriam ser precedidas de **EVTEA**.
- Deu-se **INÍCIO** ao que hoje denominamos **EVTEAs INDIVIDUAIS**.

PLANO DE AVALIAÇÃO SOCIOECONÔMICA

Em 2007, com a criação do PAC, com o expressivo incremento de recursos, inclusive na rubrica “DEMAIS”, e conseqüentemente, em razão das abundantes demandas por EVTEAs, idealizou-se o Plano de Avaliação Socioeconômica – PAS.

Em 2011, o PAS foi aprovado pela Diretoria Colegiada. Elaborado com critérios que pudessem identificar as prioridades de adequação e expansão da malha viária federal.

PLANO DE AVALIAÇÃO SOCIOECONÔMICA



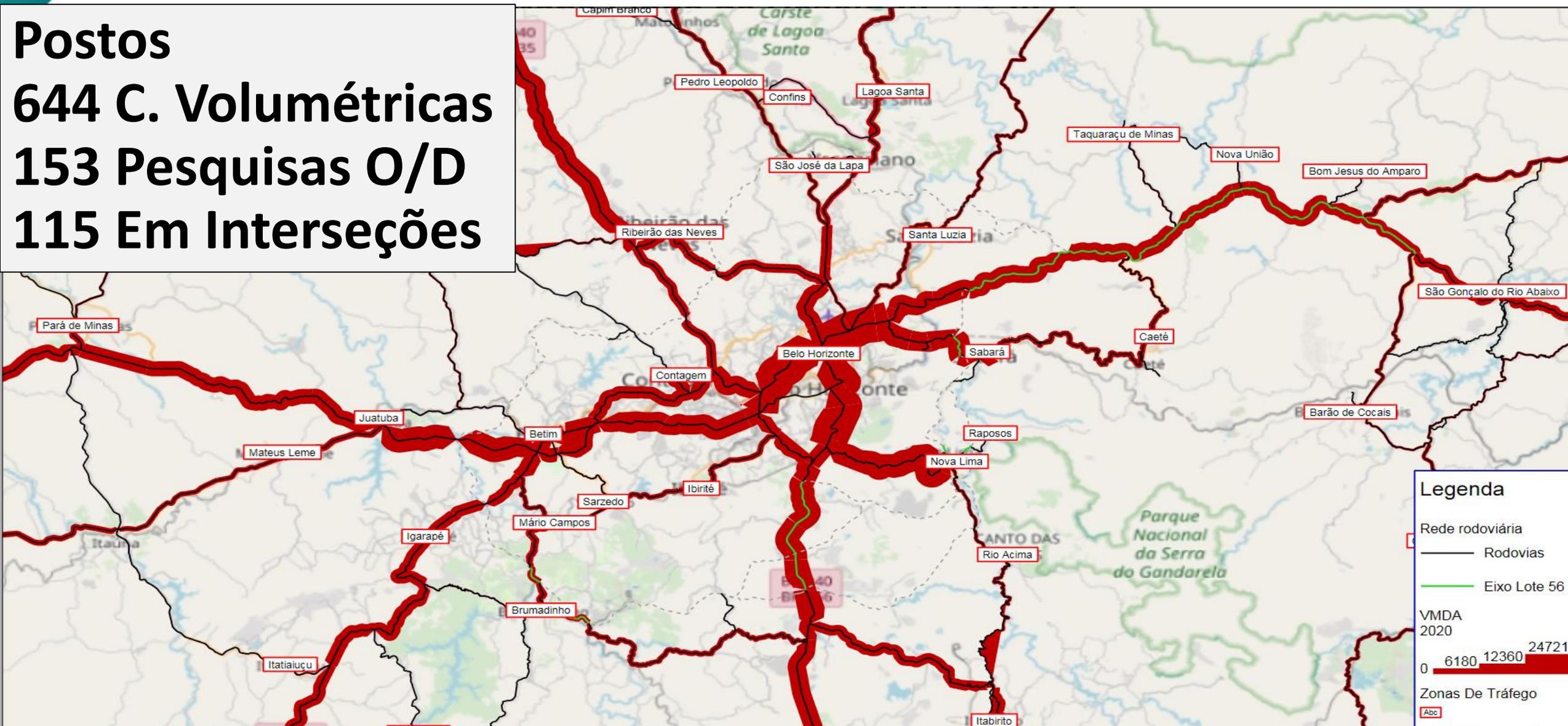
HÁ AINDA OUTROS 36 LOTES A LICITAR (10.088 km) - PAS EXCEDENTE

AVANÇO NA ESTRUTURA CONTRATUAL

- **Atividade 1** (Desenvolvimento de ferramentas de suporte às demais atividades)
 - Produto 1.1 - Desenvolvimento de *Softwares* (Rampas, CMG, Acidentes, Banco de Dados Tráfego e Sondagens, Avaliação do Nível de Serviço – LOS)
 - Produto 1.2 - Atualização CMG e dados HDM-4
 - Produto 1.3 - Manutenção e Mapeamento da Condição Operacional da Malha
- **Atividades 2 a 5 (11 Produtos)** – Fases Pré-campo, Campo e Escritório
 - Modelo Digital de Terreno (SRTM) e CMG-Parametrizado
 - Modelagem em Rede Georreferenciada (PNT, PNCT, PNCV e Pesquisas de Campo)
- **Atividade 6 – EVTEA**
 - MDT Precisão, Sondagens, Tráfego, etc.
- **Atividade 7 – Consultorias Especializadas**
- **Atividade 8 – Apoio Técnico e Gerencial**

LEVANTAMENTO DE CAMPO - TRÁFEGO

Postos
644 C. Volumétricas
153 Pesquisas O/D
115 Em Interseções



INSTRUMENTOS DE APOIO E ESTRUTURAÇÃO DO BANCO DE DADOS



Coordenação de Avaliação de Viabilidade



Acidentes



Dados



LOS



Rampas



Custos

LOS - O PROTAGONISTA DO NOVO MODELO



LOS

- **LOS (*Level of Service*)** - Software desenvolvido pela Prosul e servidores do DNIT. Baseado no HCM/HCS, que visa a **avaliação do nível de serviço da via**;
- Com o HCS, na sua versão original, não seria possível elaborar todos os estudos de viabilidade previstos no período de tempo contratual;
- A avaliação prevê, para cada alternativa e para cada segmento homogêneo, a determinação do Nível de Serviço na situação **com** e **sem projeto** para os 20 anos de análise.



LOS - O PROTAGONISTA DO NOVO MODELO

Tabela 19: Nível de serviço – alternativa A00

SEG.	BR	UF	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045
2A	174	RO	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
2B	174	RO	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E
3	174	MT	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E	E

Tabela 20: Nível de serviço – alternativa A01 e A01-2025

SEG.	BR	UF	2020	2021	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	2033	2034	2035	2036	2037	2038	2039	2040	2041	2042	2043	2044	2045
2A	174	RO	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
2B	174	RO	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A
3	174	MT	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A	A

ORÇAMENTO ESTIMATIVO

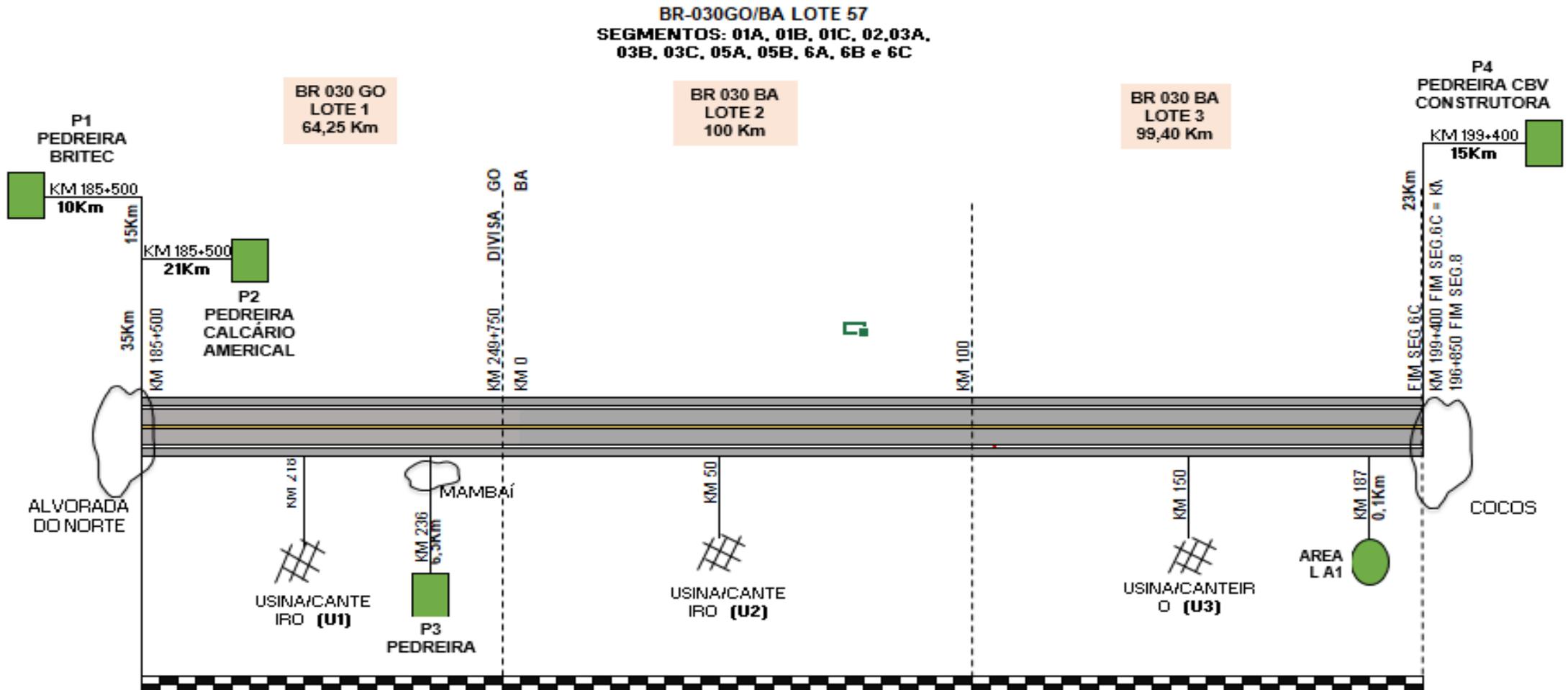
Utilização do Custo Médio Gerencial “Parametrizado”:

O orçamento considera a solução específica para cada “projeto”, bem como a **região** do país onde a rodovia está inserida (SICRO), os fatores do **relevo** se baseiam em custos de obras similares.

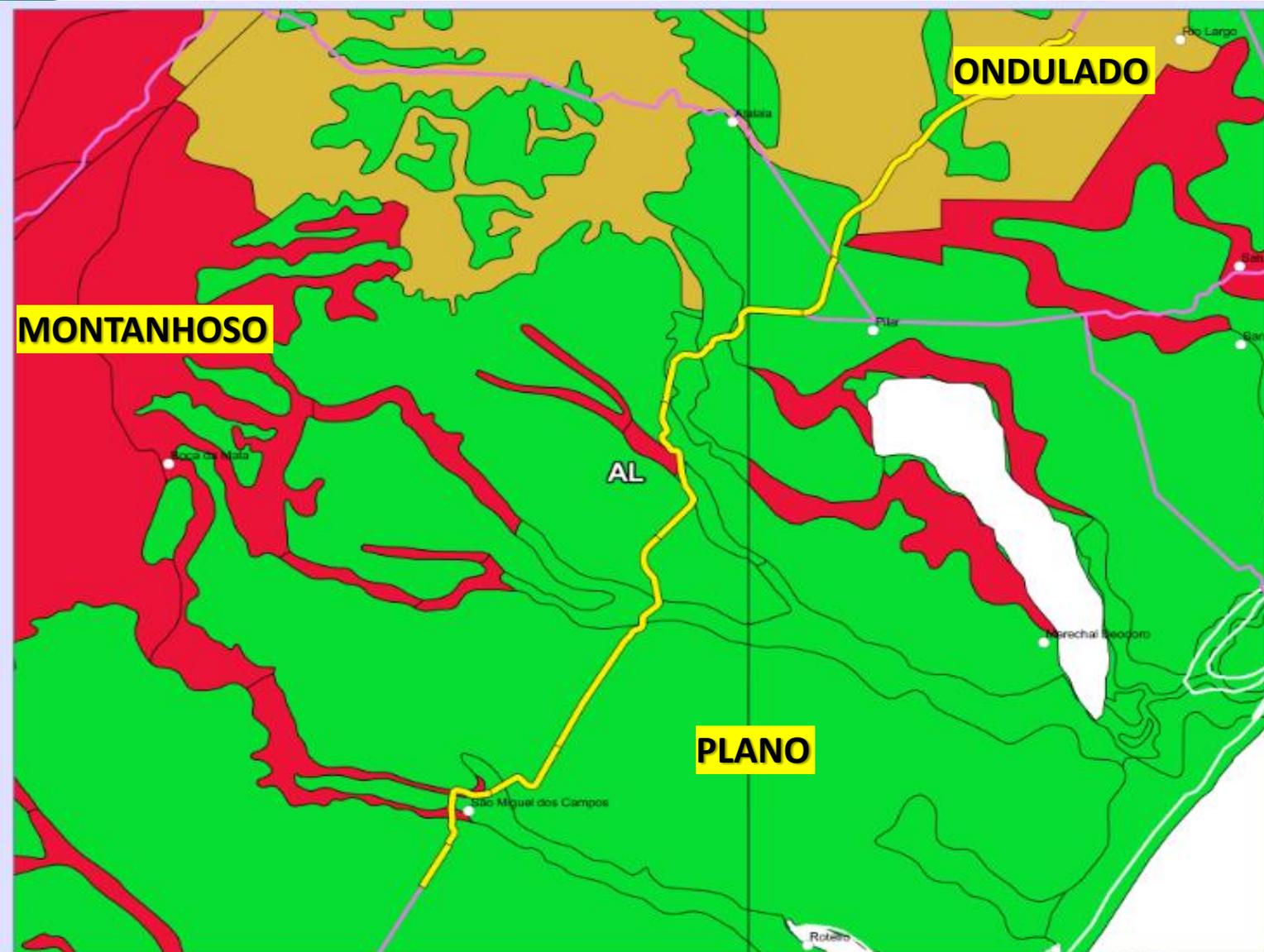
Considera-se os aspectos a seguir:

- Aperfeiçoado com base nos **custos** de um rol de **contratos de obras já concluídos** pelo DNIT;
- Classifica os empreendimentos conforme o **tipo de relevo**, de forma a considerar as alterações nos custos de terraplenagem;
- Considera as Distâncias Médias de Transporte - **DMTs reais** dos principais **insumos de obra**, observadas no campo.

DISTÂNCIAS MÉDIAS DE TRANSPORTES REAIS



ORÇAMENTO ESTIMATIVO



Custo de Terraplenagem

Implantação	Quant. Obras	Média R\$/ km mar_15
Terreno Plano	6	350.883,98
Terreno Ondulado	18	372.447,84
Terreno Montanhoso	6	510.752,87

Custo de Terraplenagem

Duplicação	Quant. Obras	Média R\$/ km mar_15
Terreno Plano	15	1.337.488,36
Terreno Ondulado	9	2.016.477,97
Terreno Montanhoso	2	2.864.283,75

AValiação EconôMica

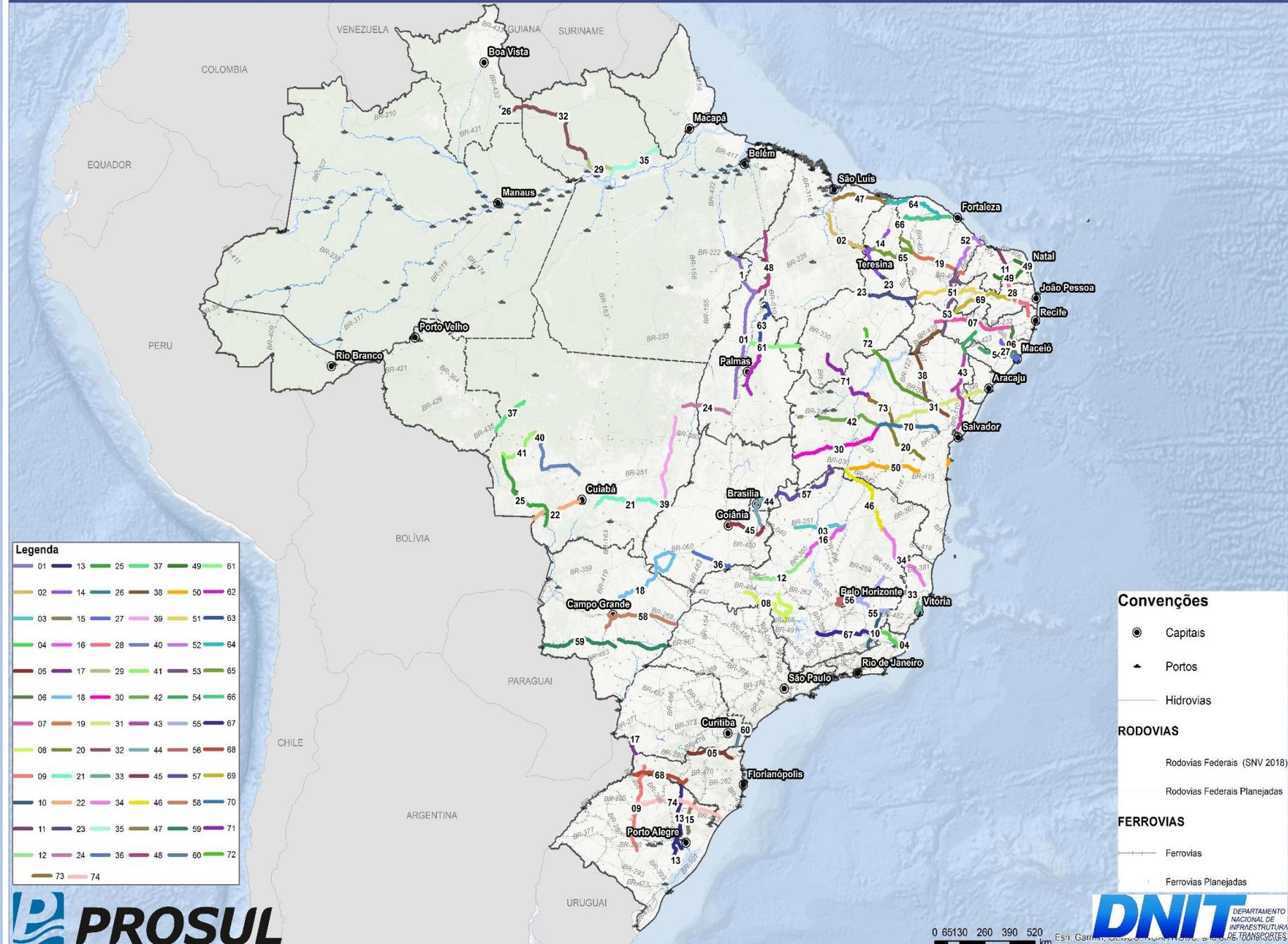
ESTRATIFICAÇÃO DOS BENEFÍCIOS E ANÁLISE DE SENSIBILIDADE

ESTRATIFICAÇÃO DOS BENEFÍCIOS			
BENEFÍCIOS	VP BENEFÍCIOS (R\$ MILHÕES)	PARTICIPAÇÃO (%)	VPL (R\$ MILHÕES)
REDUÇÃO NOS CUSTOS DE ACIDENTES	186,655	20,98	85,341
REDUÇÃO DE CUSTOS OPERACIONAIS	255,052	28,66	116,613
REDUÇÃO NOS TEMPOS DE VIAGENS *	406,663	45,70	185,932
REDUÇÃO NOS CUSTOS DE MANUTENÇÃO DA REDE RODOVIÁRIA	41,470	4,66	18,961
TODOS BENEFÍCIOS	889,840	100,00	406,847

*Incluso tempo de viagem dos ocupantes dos veículos e transporte das cargas.

Sensibilidade de Projeto				
Variação		Indicadores Custo e Benefício		
Custos	Benefícios	TIR	VPL (R\$10^6)	B/C
-30%	0	19,33%	539,304	2,74
	-10%	17,76%	454,467	2,47
	-20%	16,10%	369,630	2,20
	-30%	14,33%	284,793	1,92
-20%	0	17,35%	495,152	2,40
	-10%	15,88%	410,315	2,16
	-20%	14,33%	325,478	1,92
	-30%	12,66%	240,641	1,68
-10%	0	15,71%	450,999	2,13
	-10%	14,33%	366,162	1,92
	-20%	12,86%	281,325	1,71
	-30%	11,28%	196,488	1,49
0	0	14,33%	406,847	1,92
	-10%	13,01%	322,010	1,73
	-20%	11,60%	237,173	1,54
	-30%	10,09%	152,336	1,35
+10%	0	13,13%	362,695	1,75
	-10%	11,86%	277,858	1,57
	-20%	10,52%	193,021	1,40
	-30%	9,06%	108,184	1,22
+20%	0	12,08%	318,543	1,60
	-10%	10,86%	233,706	1,44
	-20%	9,56%	148,869	1,28
	-30%	8,15%	64,032	1,12
+30%	0	11,15%	274,390	1,48
	-10%	9,97%	189,553	1,33
	-20%	8,71%	104,716	1,18
	-30%	7,34%	19,879	1,03

CORREDORES DO CONTRATO VIGENTE



Contrato Vigente – EVTEA Concluídos

LOTE	BR	TRECHO	EXTENSÃO
1	153 TO/PA	ALIANÇA DO TOCANTINS/TO - MARABÁ/PA	772,50
2	135/316 MA	MIRANDA DO NORTE/MA - TIMON/MA	294,60
3	251 MG	BOQUEIRÃO/MG - MONTES CLAROS/MG	272,80
6	104 AL/PE	RM MACEIÓ/AL - CARUARU/PE	172,30
8	146/464 MG	TAPIRA/MG - PASSOS/MG	420,20
10	116 MG	REALEZA/MG - ALÉM PARAÍBA (DIV./MG/RJ)	227,60
11	104 RN	JAÇANÃ/RN - MACAU/RN	223,90
13	470 RS	BARRAÇÃO/RS - CAMAQUÃ/RS	468,00
14	343/316 PI - 226 MA	PIRIPIRI/PI – TERESINA/PI - ELESBÃO VELOSO/PI	335,20
17	163 PR	MARMELÂNDIA/PR - BARRAÇÃO/PR	123,70
18	060 GO/MS	JATAÍ/GO - PINHÉ/MS	377,30
21	070 MT	BARRA DO GARÇAS/MT - ÁGUA QUENTE/MT	421,30
22	070 MT	CUIABÁ/MT - SAN MATIAS/MT	295,70
23	316 PI - 230 PI/CE	ELESBÃO VELOSO/PI-FLORIANO/PI - MARCOLÂNDIA/PI-CAMPOS SALES/CE	479,10
25	174 MT	CÁCERES/MT - COMODORO/MT	488,60
27	424 AL/PE - 316 AL	PORTO MACEIÓ/AL - GARANHUNS/PE	171,90
28	408 PE/PB - 104 PB	CARPINA/PE - INGÁ/PB CAMPINA GRANDE/PB - NOVA FLORESTA/PB	235,30
33	101/259 ES	VIANA/ES - FUNDÃO/ES (Contorno RM Vitória) (Complemento Cont. Mestre Álvaro) JOÃO NEIVA/ES - BAIXO GUANDU/ES	182,00
36	452 GO	ITUMBIARA/GO - RIO VERDE/GO	196,90
37	174 RO/MT	VILHENA/RO - JUÍNA/MT	238,10
38	324/407 BA - 428 PE	FEIRA DE SANTANA/BA - CABROBÓ/PE	567,60
39	158 MT	BARRA DO GARÇAS/MT - BOM JESUS DO ARAGUAIA/MT	479,50
40	364 MT	NOBRES/MT - CAMPO NOVO DO PARECIS/MT	393,20
41	364 MT	CAMPO NOVO DO PARECIS/MT - COMODORO/MT	269,50
57	030 GO/BA	SIMOLÂNDIA/GO - COCOS/BA	405,90
58	060/262 MS	SIDROI ÂNDIA - TRÊS LAGOAS/MS	434,00

Contrato Vigente – EVTEA em Andamento

LOTE	BR	TRECHO	EXTENSÃO
4	356 RJ	RAPOSO/RJ - SÃO JOÃO DA BARRA/RJ	187,70
5	280 SC	JARAGUÁ DO SUL/SC - PORTO UNIÃO/SC	235,10
7	232 PE	PARNAMIRIM/PE - SÃO CAETANO/PE	412,00
9	158 SC/RS - 392 RS	CUNHA PORÃ/SC - CAÇAPAVA DO SUL/RS	458,40
12	356 MG	UBERLÂNDIA/MG - LUIZLÂNDIA DO OESTE/MG	329,90
15	116 RS	VACARIA/RS - NOVO HAMBURGO/RS	230,50
16	365 MG	MONTES CLAROS/MG - LUIZLÂNDIA DO OESTE/MG	275,40
19	226 CE	ERERÊ/CE - CRATEÚS/CE	335,20
20	330 BA	JEQUIÉ/BA - SEABRA/BA	336,00
24	242 TO/MT	CARIRI DO TOCANTINS/TO - ALTO BOA VISTA/MT	261,10
26-29-32-35	163/PA - 210 RR/PA/AP	CAROEBE/RR - LARANJAL DO JARI/AP	1.623,10
30	349 BA	CORRENTINA/BA - IBITIARA/BA	501,00
31	349 BA/SE	SEABRA/BA - SALGADO/SE	576,60
34	342 MG/ES	SOORETAMA/ES - ARAÇUAÍ/MG	463,20
42	242 BA	LUÍS EDUARDO MAGALHÃES/BA - SEABRA/BA	366,90
43	110 BA	SÃO SEBASTIÃO DO PASSÉ/BA - PAULO AFONSO/BA	426,40
44	450/020/040 DF - 040 GO	CRISTALINA/GO - FORMOSA/GO	198,80
45	457 GO	GOIÂNIA/GO - CRISTALINA/GO	236,00
46	342 MG/BA	ARAÇUAÍ/MG - MALHADA/BA	470,00
47	402 PI/MA	BURITI DOS LOPES/PI - BACABEIRA/MA	330,10
48	010 MA/PA - 226 TO/MA	WANDERLÂNDIA/TO - DOM ELISEU/PA	339,20
49	101/406/226 RN	FLORÂNIA/RN - PARNAMIRIM/RN - JOÃO CÂMARA/RN	318,00
50	030 BA	CARINHANHA/BA - POÇÕES MARAÚ/BA - CAMPINHO/BA	420,60

Contrato Vigente – EVTEA em Andamento

LOTE	BR	TRECHO	EXTENSÃO
51	230 CE/PB	CAMPOS SALES/CE - PATOS/PB	417,90
52	116/304 CE	JAGUARIBE/CE - ARACATI/CE	296,50
53	116 PE/CE/PB - 434 CE/PB	IBÓ/PE - JAGUARIBE/CE ICÓ/CE - UIRAÚNA/PB	405,40
54	110/316 PE/AL	PAULO AFONSO/BA - IBIMIRIM/PE INAJÁ/PE - ATALAIA/AL	348,50
55	262/381 MG	MANHUAÇU/MG - JOÃO MONLEVADE/MG - GOV. VALADARES/MG	477,40
56	040/381 MG	BELO HORIZONTE/MG - JOÃO MONLEVADE/MG	244,80
59	267 MS	PRESIDENTE EPITÁCIO/SP - PORTO MURTINHO/MS	642,90
60	101 PR	CANANÉIA/SP - GARUVA/SC	155,00
61	235 MA	ALTO PARNAÍBA/MA - GUARÁ/TO	277,20
62	010 TO	SILVANÓPOLIS/TO - RIO SONO/TO	313,30
63	010 TO/MA	RIO SONO/TO - CAROLINA/MA	230,80
64	402 PI/CE	BURITI DOS LOPES/PI - UMIRIM/CE	387,00
65	226 PI/CE - 404 CE	ALTOS/PI - PORANGA/CE	376,60
66	222 PI/CE	SÃO JOÃO DA FRONTEIRA/PI - PECÉM/CE	389,20
67	265 MG	LAVRAS/MG - MURIAÉ/MG	371,40
68	283/470 SC	CAMPOS NOVOS/SC - ITAPIRANGA/SC	358,60
69	230 PB - 361 PE/PB	SANTA INÊS/PB - CAMPINA GRANDE/PB	406,70
70	242 BA	IBITIARA/BA - CASTRO ALVES/BA	352,60
71	330 BA/PI	XIQUE-XIQUE/BA - REDENÇÃO DO GURGÉIA/PI	356,70
72	324 BA/PI	CAPIM GROSSO/BA - TAMBORIL DO PIAUÍ/PI	408,40
73	330 BA	SEABRA/BA - XIQUE-XIQUE/BA	247,90
74	285 RS/SC	PANAMBI/RS - ARARANGUÁ/SC	413,90

Principais EVTEAs Individuais

UF	BR	TRECHO	EXTENSÃO
AM	230	Div. PA/AM - HUMAITÁ	619,70
AM	230	HUMAITÁ - LÁBREA	211,70
BA	242	ITAPARICA - PARAGUAÇÚ (ENTR. BR 116)	116,00
BA/GO	20	FORMOSA/GO - BARREIRAS/BA	554,60
BA/PI	20	BARREIRAS/BA - PICOS/PI	422,40
BA	30	BOA NOVA - CAMPINHO	201,40
RN/CE	437	TABULEIRO DO NORTE/CE - MOSSORÓ/RN	80,50
DF/GO	080/251	ENTR.DF-097 (Av. Estrutural) - P.BERNARDO/GO - ASSUNÇÃO/GO	232,00
GO/TO	10	TERESINA DE GOIÁS - PRÍNCIPE/TO	227,80
MG	461	DIV. SP/MG (HIDR. ÁGUA VERMELHA) - S. SIMÃO	116,90
MT	80	LUÍZ ALVES/GO - RIBEIRÃO CASCALHEIRA/MT	170,00
PA	155/222/230	CONTORNO MARABÁ	52,60
PA	308	CAPANEMA - VISEU	115,63
PB	230	CAMPINA GRANDE - FARINHA	31,30
PE	423	SÃO CAETANO - GARANHUNS	80,20
PR	277	ADEQ. AC. PORTO PARANAGUÁ	20,00
PR	476	DIV. SP/PR - CURITIBA + CONT. NORTE CURITIBA	122,40
RJ/SP	101	SANTA CRUZ/RJ - UBATUBA/SP	257,50
RO	421	ARIQUEMES - GUAJARÁ MIRIM	343,80
RR	401	BOA VISTA - NORMANDIA	185,00
RS	101/392	OSÓRIO - R. GRANDE (+TRAVESSIA A SECO)	349,10
RS	392	ENTRE-IJUÍ - SANTA MARIA	309,50
RS	116	PROLONGAMENTO BR-448	40,50
RS	285	PANAMBI - FRONT. BR/ARG	259,60
RS	386	JABOTICABAL - CANOAS	371,90
SC	282	FLORIANÓPOLIS - S. MIGUEL D'OESTE	665,50
SC	470	NAVEGANTES - ENTR. BR-116	234,50

RESULTADOS ALCANÇADOS NO PAS

DESCRIÇÃO	CONCLUÍDO (km)	EM ANDAMENTO/ PLANEJADO (km)	TOTAL (km)	Nº LOTES (un.)	
				CONCLUÍDO	TOTAL
INDIVIDUAIS	7.046,48	2.330,97	9.377,45	43	56
PP-940/2014	8.764,70	17.391,60	26.156,30	25	74
TOTAL	15.811,18	19.722,57	35.533,75	68	130
PAS A LICITAR	-	10.088,10	10.088,10	-	36
PAS - TOTAL GERAL	15.811,18	29.810,67	45.621,85	68	166

RESULTADOS A ALCANÇAR

Consolidação do Processo de Planejamento de Intervenções

- Se imaginarmos cada um dos **74 lotes** do contrato vigente contendo no mínimo **10 segmentos homogêneos**, resultando em diferentes tipos de intervenções - duplicação, binários, 3ª faixas, faixas de ultrapassagens, contornos, adequação perímetro urbano, adequação de plataforma, etc.- atingiríamos **740 intervenções úteis**;
- Destas, **se juntariam** outras tantas dos denominados **EVTEAS Individuais**, podendo-se, assim, adotar critérios **para identificação das intervenções mais prioritárias**.

**Como programamos e
priorizamos nossas
intervenções viárias?**

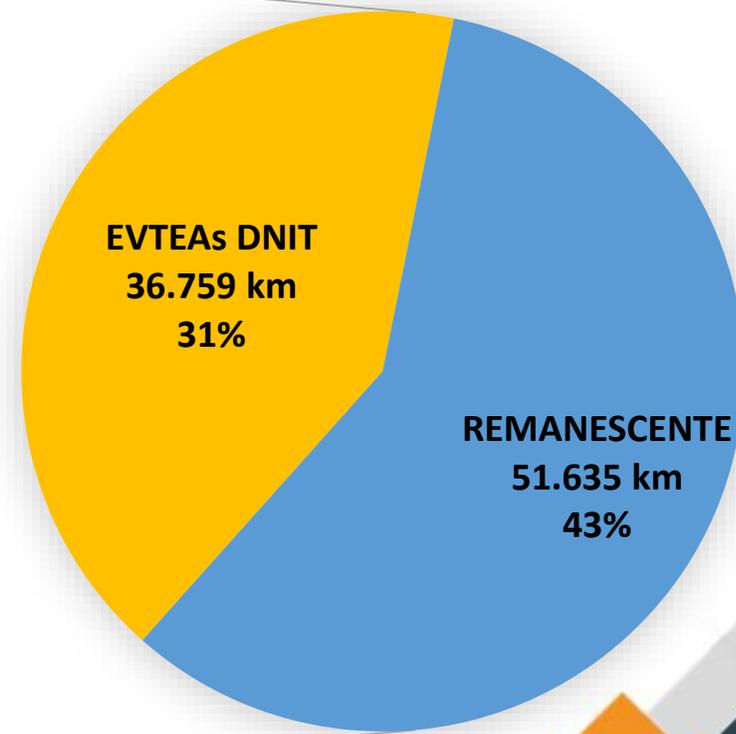
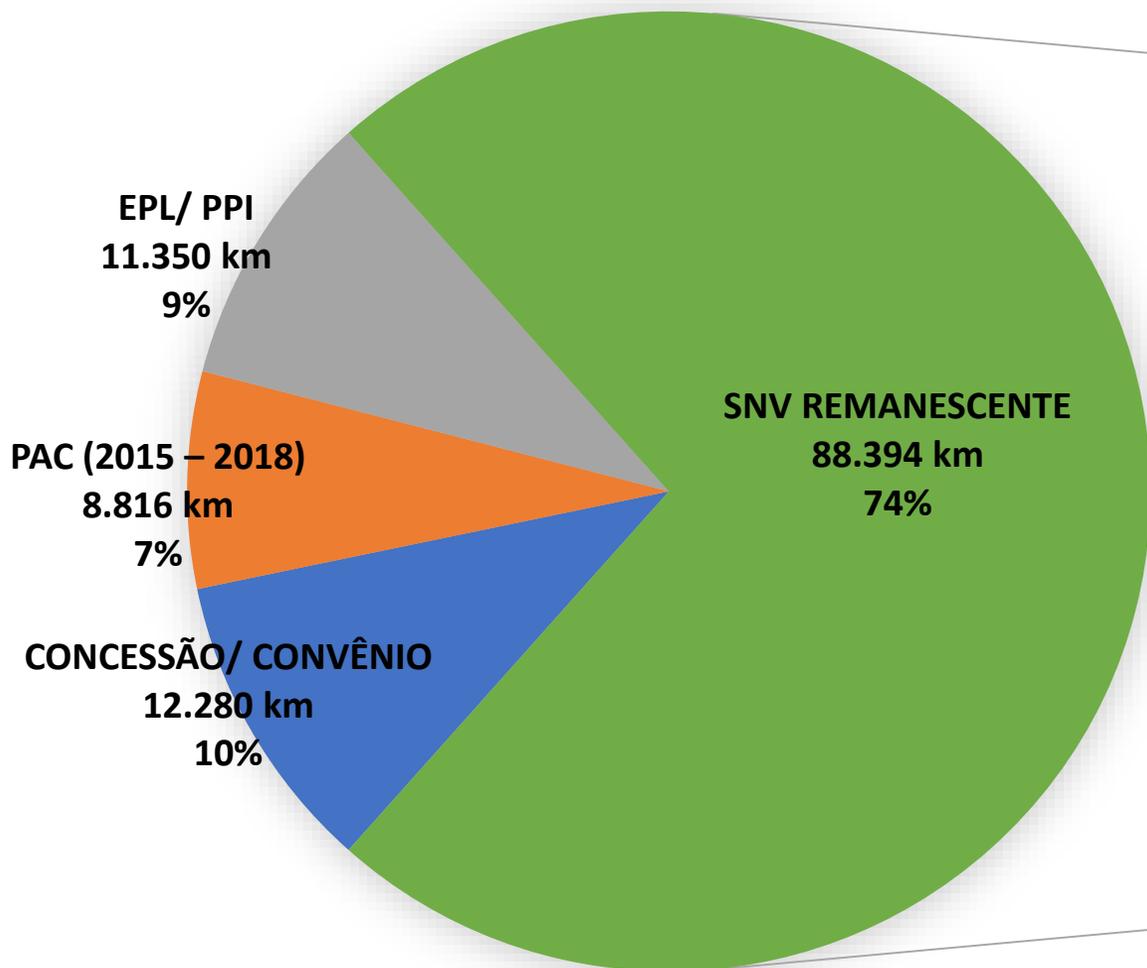
OS ESTUDOS DE VIABILIDADE COMO INSTRUMENTO

REALIZAMOS PLANEJAMENTO?

"A conta do desperdício: Brasil tem 14 mil obras públicas paradas que já custaram R\$ 10,8 bilhões"

"Além de investir somente 0,4% do Produto Interno Bruto (PIB) em infraestrutura, o governo **desperdiça dinheiro público com obras que não são concluídas**. Auditoria do Tribunal de Contas da União (TCU) revela que mais de um terço das obras públicas bancadas com recursos da União estão paralisadas. Essas obras já consumiram R\$ 10,8 bilhões dos cofres públicos, mas ainda **não geraram nenhum benefício à população**, pois estão inacabadas."

SNV (extensão total = 120.840 km) REPRESENTATIVIDADE DOS EVTEAs



INSTRUMENTO ESSENCIAL AO PLANEJAMENTO DE INTERVENÇÕES

Priorização/Hierarquização

- Cada uma das intervenções viáveis, avaliadas no estudo, possui indicadores econômicos próprios, tais como VPL, TIR, relação B/C, **VPL/Capital** e percentual de participação nos benefícios relacionados à redução dos custos operacionais, de tempo de viagem, de acidentes e de manutenção (estratificação);
- Também possuem outros indicadores, tais como VMD, se integra a Malha Rodoviária Estratégica, valor a investir, etc.;
- Com base no critério definido obtém-se um rol de intervenções prioritárias;
- O passo seguinte é orientar a elaboração do **Plano de Preferências**, conforme demonstrado a seguir:

RODOVIA HIPOTÉTICA

SEGMENTO A

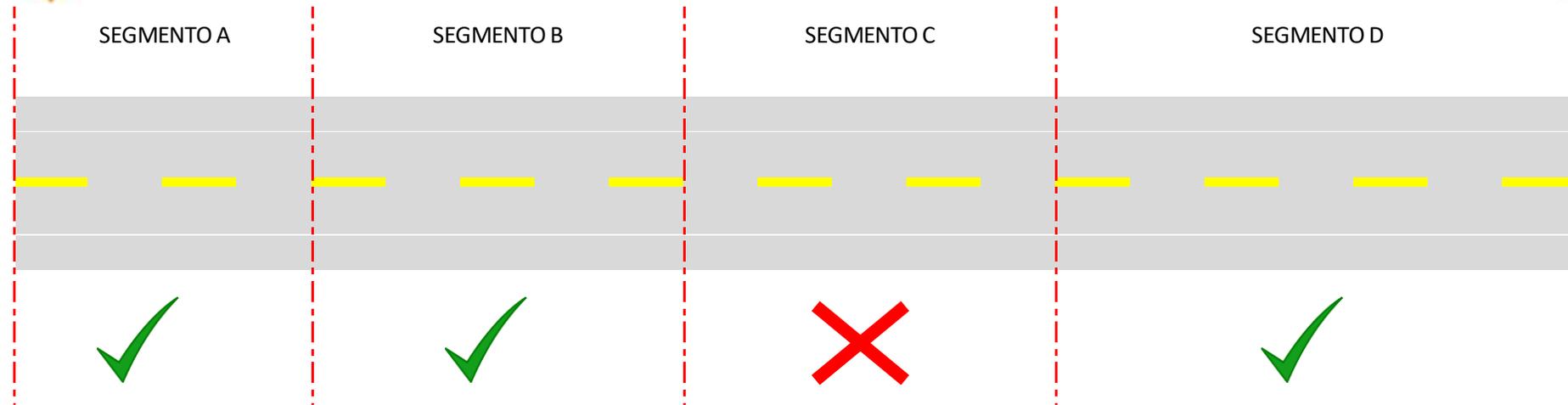
SEGMENTO B

SEGMENTO C

SEGMENTO D

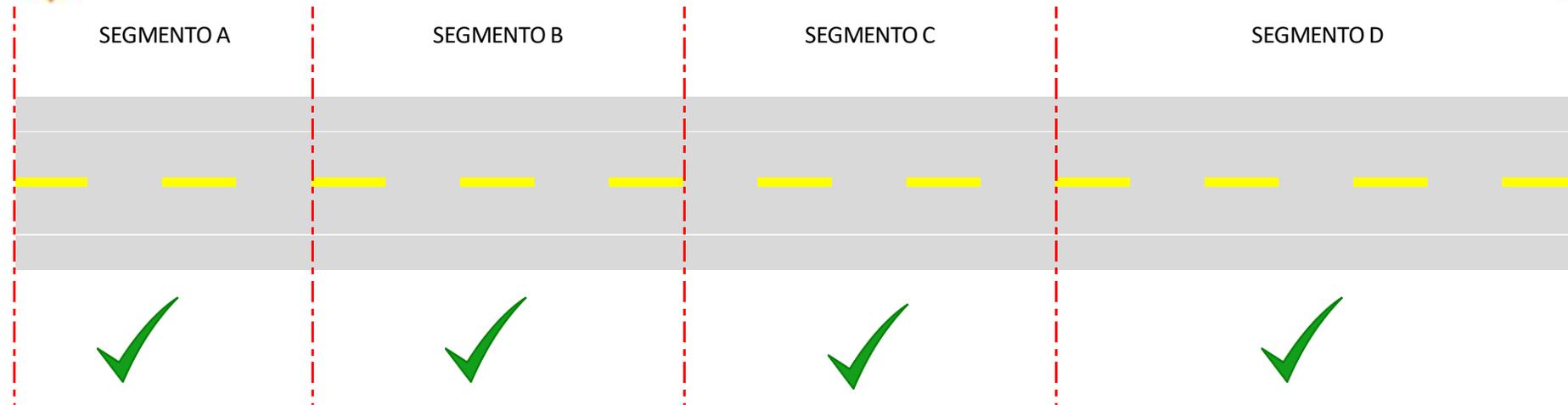
Priorização Hipotética						
Segmento(s) HDM	INVEST. (Econ.) (milhões)	TIR (%)	VPL- R\$ (Econ.) (milhões)	B/C	Relação VPL/INV.	Classificação Hipotética
F	1,21	81,5	19,973	32,02	16,51	1
B	35,09	34,3	160,187	5,88	4,57	2
D	1,42	86,2	6,147	1,00	4,33	3
A	32,08	17,0	39,313	2,30	2,30	4
I	29,64	22,5	61,456	3,33	2,07	5
J	5,21	28,0	9,227	6,38	1,77	6
K	6,58	22,9	9,214	6,15	1,40	7
S	31,11	17,2	40,286	2,36	1,29	8
N	47,09	14,9	51,197	2,13	1,09	9
C	58,96	13,9	46,539	1,89	0,79	10
E	11,12	11,5	5,332	1,55	0,48	11
G	46,16	8,0	3,954	1,11	0,09	12

RODOVIA HIPOTÉTICA



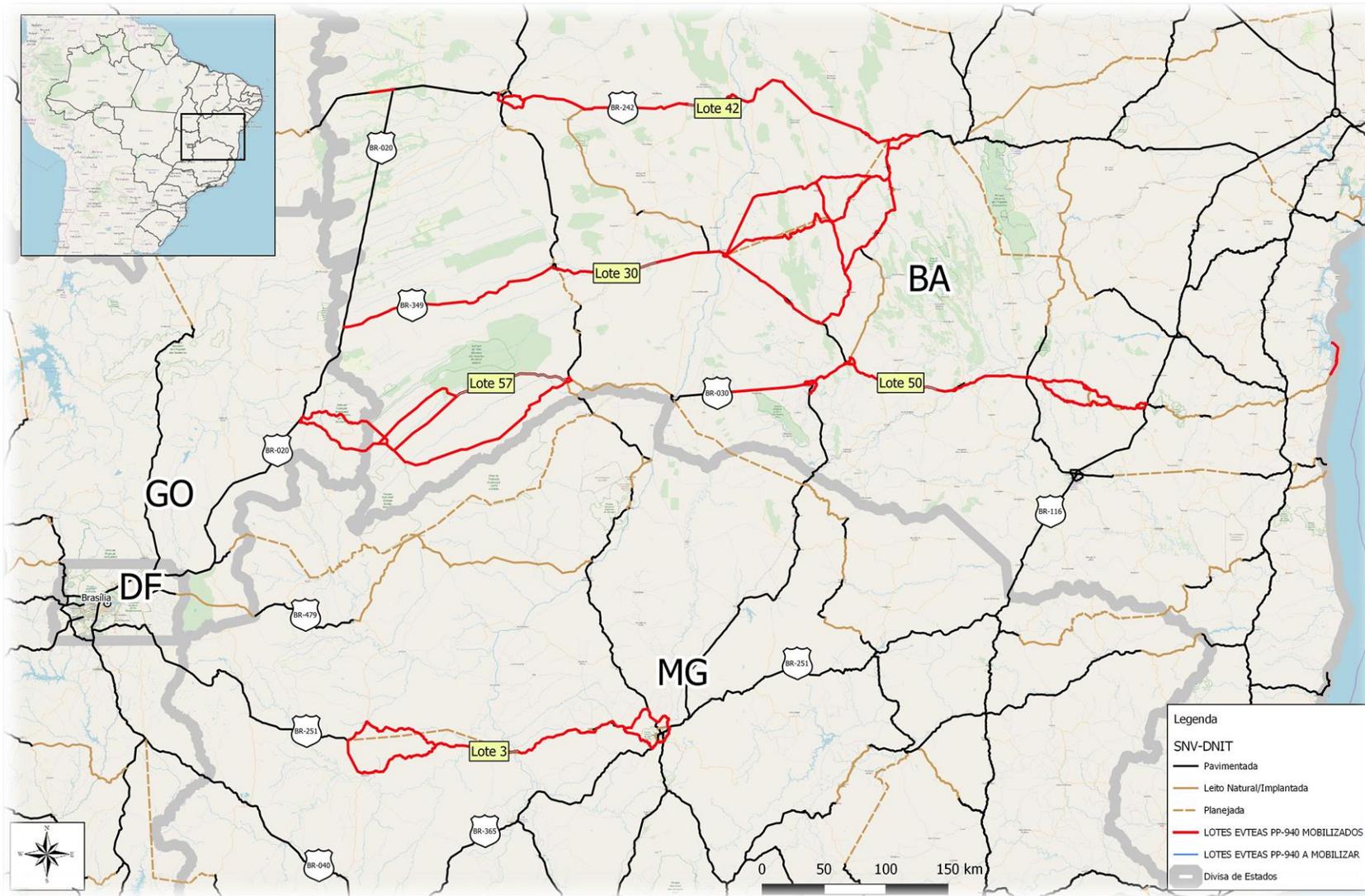
Priorização Hipotética						
Segmento(s) HDM	INVEST. (Econ.) (milhões)	TIR (%)	VPL- R\$ (Econ.) (milhões)	B/C	Relação VPL/INV.	Classificação Hipotética
F	1,21	81,5	19,973	32,02	16,51	1
B	35,09	34,3	160,187	5,88	4,57	2
D	1,42	86,2	6,147	1,00	4,33	3
A	32,08	17,0	39,313	2,30	2,30	4
I	29,64	22,5	61,456	3,33	2,07	5
J	5,21	28,0	9,227	6,38	1,77	6
K	6,58	22,9	9,214	6,15	1,40	7
S	31,11	17,2	40,286	2,36	1,29	8
N	47,09	14,9	51,197	2,13	1,09	9
C	58,96	13,9	46,539	1,89	0,79	10
E	11,12	11,5	5,332	1,55	0,48	11
G	46,16	8,0	3,954	1,11	0,09	12

RODOVIA HIPOTÉTICA



Priorização Hipotética						
Segmento(s) HDM	INVEST. (Econ.) (milhões)	TIR (%)	VPL- R\$ (Econ.) (milhões)	B/C	Relação VPL/INV.	Classificação Hipotética
F	1,21	81,5	19,973	32,02	16,51	1
B	35,09	34,3	160,187	5,88	4,57	2
D	1,42	86,2	6,147	1,00	4,33	3
A	32,08	17,0	39,313	2,30	2,30	4
I	29,64	22,5	61,456	3,33	2,07	5
J	5,21	28,0	9,227	6,38	1,77	6
K	6,58	22,9	9,214	6,15	1,40	7
S	31,11	17,2	40,286	2,36	1,29	8
N	47,09	14,9	51,197	2,13	1,09	9
C	58,96	13,9	46,539	1,89	0,79	10
E	11,12	11,5	5,332	1,55	0,48	11
G	46,16	8,0	3,954	1,11	0,09	12

INSTRUMENTO ESSENCIAL AO PLANEJAMENTO DE INTERVENÇÕES



LOTES CONCORRENTES

Avaliação da viabilidade mediante cenários.

- LT 03 – BR-251 MG;
- LT 57 – BR-030 GO/BA;
- LT 50 – BR-030 BA;
- LT 30 – BR-349 BA;
- LT 42 – BR-242 BA.

CICLO DE PLANEJAMENTO DE INTERVENÇÕES

- Após a definição da carteira de investimentos, propõe-se a implementação de novos procedimentos que visem padronizar tanto a atualização dos EVTEAs “remanescentes” quanto a elaboração de novos estudos, **estabelecendo e consolidando o ciclo de processo de planejamento de intervenções no DNIT.**
- Assim, **o planejamento das intervenções viárias** necessárias ao desenvolvimento do país, **baseado em estudos de viabilidade**, passa a ser **cíclico**, desenvolvendo-se estudos de novos corredores, inclusive multimodal, atualizando-se aqueles remanescentes e, conseqüentemente, **priorizando novas intervenções para comporem novos Planos de Governo.**

PROCESSO DE PLANEJAMENTO DE INTERVENÇÕES VIÁRIAS

Não encontramos relatos da existência de procedimento de planejamento viário similar, nesta dimensão, realizado por outros países. Ou seja, este procedimento deverá tornar-se referência mundial, se obtiver êxito.

Para tanto, faz-se necessário:

- **Reconhecer e consolidar** os Estudos de Viabilidade como **ferramenta essencial ao planejamento das intervenções** de infraestrutura de transportes;
- Conscientização dos tomadores de decisão da oportunidade e necessidade de **mudança de patamar** no aspecto do planejamento da infraestrutura.

INSTRUMENTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTES

Tem sido muito gratificante profissionalmente participar de toda esta proposta que visa a **implementação desse processo de planejamento de intervenções viárias.**

Se consolidado o reconhecimento oficial deste modelo inédito, **baseados em resultados consistentes dos Estudos de Viabilidade,** tenho convicção de que a sociedade passará a obter melhores e maiores benefícios com menos desperdícios de recursos e melhoria da malha viária e, conseqüentemente, com **efeito imediato no crescimento econômico do país.**

INSTRUMENTO DE POLÍTICAS DE TRANSPORTES

EVTEA - Ferramenta essencial à elevação dos níveis de desempenho da infraestrutura de transporte do País.

Obrigado,

Eng.º Sidney Boaretto da Silva
Coordenador de Avaliação de Viabilidade
sidney.silva@dnit.gov.br
(61) 3315-4151