



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES  
DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES  
Setor de Autarquias Norte – Quadra 03 -Lote A-4ª Andar  
BRASÍLIA/DF -BRASIL – CEP: 70.040-902

**INSTRUÇÃO DE SERVIÇO/DG Nº 06, DE 20 NOVEMBRO DE 2007.**

**O DIRETOR-GERAL DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRA-ESTRUTURA DE TRANSPORTES - DNIT**, no uso de suas atribuições previstas no Art. 21, inciso IV da Estrutura Regimental, aprovada pelo Decreto nº 5.765, de 27 de abril de 2006, publicado no D.O.U. de 28/04/2006 e conforme Relato nº 192/2007 do Diretor de Planejamento e Pesquisa, aprovado na Reunião da Diretoria Colegiada/DNIT de 13/11/2007, Ata nº 46/2007, constante do processo nº 50600.010826/2007-71.

Considerando o que estabelecem os incisos “f” e “i”, do art. 3º, da Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973;

Considerando determinação do Tribunal de Contas da União contida no item 9.10.2 do Acórdão nº 555/2005 – TCU – Plenário;

Considerando o que estabelecem o § 1º do art. 8º do Decreto nº 5.233, de 6 de outubro de 2004 e a Portaria Interministerial nº 10/MP/MF/CC, de 11 de janeiro de 2005;

Considerando a determinação contida no art. 1º da Portaria Interministerial nº 283, dos Ministros do Planejamento, Orçamento e Gestão, da Fazenda e da Casa Civil, de 23 de agosto de 2007, relativa a projetos do PAC;

Considerando as demandas existentes para elaboração e avaliação de Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental, no Órgão,

Considerando deliberação da Diretoria Colegiada em sua Reunião de 13 de novembro de 2007, e

Considerando o que estabelece a Portaria nº 1.705/DG, de 14 de novembro de 2007; publicada no DOU de 20/11/07, seção 1, página 119;

Estabelecer diretrizes para elaboração ou avaliação desses estudos, de forma a agilizar o andamento dos processos para construção, adequação ou execução de melhoramentos em elementos de infra-estrutura.

### 1. Objetivo:

Esta norma objetiva a fixação de diretrizes para elaboração ou avaliação de Estudos de Viabilidade Técnica Econômica e Ambiental no DNIT.

### 2. Definições:

#### 2.1 Estudo de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental - EVTEA

Conjunto de estudos desenvolvidos para avaliação dos índices de viabilidade verificando se os benefícios estimados justificam os custos com os projetos e execução das obras previstas, conforme estabelecido nos Escopos Básicos EB-101, com base na realização de estudos relativos ao impacto da via sobre o meio ambiente, identificação das possíveis alternativas de traçado, pesquisas de origem e destino e contagens volumétricas e classificatórias visando determinação do tráfego atual e futuro, avaliação da capacidade e dos níveis de serviços e em estudos sócio-econômicos para a definição dos parâmetros de projeções de tráfego.

#### 2.2 Avaliação Econômica da Solução Técnica Adotada - AESTA

Análise comparativa entre os custos previstos e os benefícios diretos e indiretos, obtidos com base em dados de projeto de engenharia, computando os valores ao longo do período entre o início da realização dos investimentos e o final da vida útil considerada, calculando-se indicadores de viabilidade tais como taxa interna de retorno - TIR, valor presente líquido - VPL e relação benefício custo - B/C, e efetuando-se uma análise de sensibilidade, que considere os efeitos sobre os resultados, de variação imposta aos custos e benefícios.

#### 2.3 Projeto de Engenharia

Conjunto de todos os elementos necessários e suficientemente completos para a execução de uma obra ou serviço de engenharia, sendo apresentada de uma forma objetiva, precisa e detalhada. São partes integrantes: estudos técnicos, desenhos, plantas, detalhes de execução de cada fase da obra ou serviço, especificações, cálculos, normas, projeções, memórias, cronogramas, plano de trabalho, quantitativos e orçamento.

### 3. Diretrizes

Para elaboração ou avaliação de Estudos de Viabilidade Técnica, Econômica e Ambiental, deverão ser observadas as seguintes diretrizes:

- a) Obras para as quais já exista projeto de engenharia (em licitação, licitado, em andamento, ou aprovado) até a data de publicação desta Instrução de Serviço.

a 1) Obras de Grande Vulto

Deverá ser feita uma Avaliação Econômica da Solução Técnica Adotada, com base no modelo adotado pela Comissão de Monitoramento e Avaliação do Plano Plurianual – CMA, com base nos dados do projeto, como forma de agilizar o processo.

a 2) Obras não classificadas como de Grande Vulto

Serão dispensadas de Estudos de Viabilidade:

b) Obras cujos projetos serão licitados a partir da data de publicação desta Instrução de Serviço.

O Estudo de Viabilidade deverá ser elaborado antes do projeto de engenharia, cabendo ao Diretor de Planejamento e Pesquisa a definição quanto a realização de licitação conjunta com os Estudos de Meio Ambiente – EIA/RIMA e PBA – em função do tipo e peculiaridade da(s) intervenção(ões) a ser(em) realizada(s). Da mesma forma o EVTEA e o projeto de engenharia poderão ser autorizados em uma mesma licitação, porém, em etapas distintas, devendo a etapa correspondente ao projeto ser iniciada somente após confirmada a viabilidade do empreendimento.

c) Obras destinadas a correção de pontos críticos, existentes e potenciais (interseções, viadutos, travessias urbanas, ruas laterais, passarelas e outros similares).

Quando for relativa à rodovia, a matéria deve ser submetida à Diretoria de Infra-estrutura Rodoviária do DNIT para comprovação de que a intervenção é imprescindível à segurança dos usuários e que a via deve ser adequada às normas técnicas do DNIT, bem como que a solução proposta é pertinente para resolução dos problemas operacionais existentes ou previstos. Quando for relativa a hidrovias ou ferrovias, deverá ser submetida às respectivas Diretorias para a mesma comprovação acima.

Nos casos de Obras de Grande Vulto, quando não confirmada a indicação de viabilidade econômica e havendo comprovação de que a intervenção é imprescindível à segurança do usuário, a Diretoria-Geral deverá providenciar encaminhamento de nota técnica à CMA para justificativa de dispensa dos estudos de viabilidade.

d) Empreendimentos definidos por emendas orçamentárias específicas (anel, contorno, viadutos ou obras similares).

Obra constante do Orçamento Geral da União, oriunda de emenda orçamentária, cuja descrição da rubrica orçamentária aprovada já estabeleça o tipo de intervenção a ser realizada, como por exemplo, definindo a obra como anel, contorno, viaduto ou obras similares, pode ter sua viabilidade verificada por uma AESTA, após a elaboração do projeto de engenharia.

e) Obras de Manutenção de Infra-Estrutura de Transportes.

Por ser dever da União a manutenção dos bens públicos, não é necessária a realização de Estudos de Viabilidade. Com relação à obras rodoviárias, todos os projetos devem conter, a "ficha resumo do projeto", conforme modelo aprovado pela DPP.

e 1) Melhoramentos previstos para ocorrerem juntamente com restauração de rodovias, quando se destinarem a adequação das vias às normas técnicas do DNIT, visando resolver problemas operacionais para as quais não se justifique a realização de EVTEA, deverão ser justificadas pela Superintendência Regional e submetidas à Diretoria de Planejamento e Pesquisa e, posteriormente, à Diretoria Colegiada do DNIT, para deliberação quanto a dispensa de estudos de viabilidade. Para as obras de restauração aquaviárias ou ferroviárias as justificativas deverão ser feitas pelas Diretorias de Infra-Estrutura Aquaviária ou Ferroviária.

Nos casos de obras de grande vulto, conforme inciso VII, art. 1º da Resolução nº 1/CMA, de 12 de maio de 2005, a Diretoria-Geral, após a aprovação da Diretoria Colegiada, deverá apresentar justificativa à CMA.

#### f) Avaliação dos Estudos.

A avaliação será focada na existência de um diagnóstico que apresente os problemas existentes nos locais onde as obras são propostas e nas informações básicas que servirão de entrada para determinação dos parâmetros de viabilidade.

O DNIT analisará os relatórios apresentados independente da metodologia utilizada, desenvolvidos ou não com utilização de softwares específicos de análise econômica. Contudo, a deliberação somente ocorrerá após dirimidas todas as dúvidas suscitadas no decorrer da análise.

No que tange aos softwares de avaliação econômica, não haverá por parte do DNIT nenhum ajuste na avaliação realizada pelo modelo.

Desta forma, na avaliação deverá ser verificado, especialmente, o seguinte:

f 1) Diagnóstico apresentado, com identificação dos problemas existentes, de modo que se possa ter uma justificativa para as obras propostas.

f 2) Avaliação das informações básicas que servirão como entrada para cálculo dos parâmetros de viabilidade (para estudos rodoviários)

#### f.2.1) Tráfego:

- Metodologia para os estudos;
- Contagens volumétricas e classificatórias;
- Projeções do tráfego

f.2.2) Acidentes: Informações com dados atuais e série histórica por tipo e gravidade (se houver), com citação da fonte.

f.2.3) Documentação fotográfica ou vídeo que permitam visualizar os problemas existentes.

f.2.4) Alternativas de solução para os problemas, com definição técnica da solução adotada.

f.2.5) Custos para implantação e manutenção da obra proposta:

- Custos de implantação/construção: deverão se basear em custos do projeto específico, quando existir, ou aferidos com base em custos médios de projetos semelhantes praticados pelo DNIT;
- Custos de manutenção: deverão ser aferidos com base no catálogo de soluções e nos custos médios gerenciais existentes na DPP. Esses custos deverão ser fornecidos aos consultores para utilização nos estudos.

f.2.6) Custos de acidentes: deverão ser utilizados os custos apurados pelo DNIT.

f.2.7) Custos operacionais de veículos: deverão ser apresentados os custos utilizados e a metodologia utilizada.

g) Forma de apresentação dos Estudos

Todos os estudos deverão ser apresentados, pelas empresas ou consultores, também, na forma exigida pela Comissão de Avaliação do Plano Plurianual, junto ao Ministério do Planejamento. (ver modelo na página [www.dnit.gov.br/menu/dpp/cma\\_link](http://www.dnit.gov.br/menu/dpp/cma_link)).

Deverão ser apresentados os arquivos digitais relativos aos estudos. Como exemplo, quando utilizado o modelo HDM, deverão ser fornecidos os arquivos Objects.IDX e Objects.DAT.

h) A metodologia, o conteúdo, bem assim a forma de avaliação e de apresentação dos estudos de viabilidade relativos a obras aquaviárias e ferroviárias serão definidos quando da elaboração de termos de referência para elaboração dos mesmos, pelas equipes técnicas das áreas competentes.

i) Os convênios objetivando a execução de obras, independentemente de seu tipo e valor, somente poderão ser lavrados após a realização dos respectivos Estudos de Viabilidade Técnica Econômica e Ambiental, apresentados pelo proponente e aceitos pelo DNIT.

j) A aceitação dos estudos de viabilidade pelas áreas competentes do DNIT deverá estar condicionada à constatação, após avaliação, de que as metodologias e as informações contidas nos mesmos atendem às Diretrizes desta Instrução de Serviço, bem como nos termos de referência para contratação dos mesmos.

k) Todos os estudos de viabilidade executados por terceiros, deverão ser apresentados com a assinatura e a identificação do respectivo conselho de classe do responsável

técnico pelos mesmos, sendo considerados como fidedignos, inclusive os que forem baseados em softwares utilizados para a avaliação econômica.

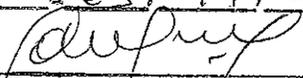
1) Quando se tratar de obras de grande vulto, o estudo poderá ser aceito pela DPP ou por outra área interna competente, como forma de se permitir os trâmites internos no DNIT. O início das obras, no entanto, ficará condicionado à aprovação pela CMA.

**4. Assuntos não previstos nesta Instrução de Serviço, dúvidas ou impasses:**

Deverão ser submetidos à Diretoria Colegiada do DNIT para decisão e aprovação.

**5. Esta instrução entra em vigor na data de sua publicação.**

Publicado no  
Resol. Administrativo nº 047  
de 19 a 23/11/07

  
Carlos Augusto da Mota Gomes  
Matr. DNIT nº 0185-6

  
Luis Antonio Pagot  
Diretor-Geral