



MINISTÉRIO DOS TRANSPORTES

DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES

INSTRUÇÃO DE SERVIÇO/DG Nº 5, DE 22 DE março DE 2011.

O DIRETOR-GERAL DO DEPARTAMENTO NACIONAL DE INFRAESTRUTURA DE TRANSPORTES - DNIT, no uso das atribuições que lhe conferem o art. 21, incisos IV e V, da Estrutura Regimental aprovada pelo Decreto nº 5.765, de 27 de abril de 2006, após deliberação da Diretoria Colegiada/DNIT por meio do Relato nº 37/2011/DPP, incluído na pauta do dia 02 de março de 2011, constante da ATA nº 09/2011 e tendo em vista o contido no Processo nº 50600.005691/2011-16.

CONSIDERANDO que a instituição é executora de política de transporte nacional, com a finalidade de desempenhar as funções relativas à construção, manutenção e operação de infraestrutura dos segmentos do Sistema Federal de Viação sob administração direta da União nos subsistemas rodoviário, ferroviário e aquaviário;

CONSIDERANDO que o DNIT deverá estruturar sua proposta orçamentária tendo em vista sua atividade fim, sem, no entanto, abdicar dos demais programas auxiliares do Órgão.

CONSIDERANDO que o processo de elaboração da proposta orçamentária do órgão tem como base os orçamentos dos anos anteriores, Lei de Diretrizes Orçamentárias, Plano Plurianual, Programa de Aceleração do Crescimento – PAC e DEMAIS ações.

RESOLVE:

Art. 1º - Estabelecer as prioridades, critérios de corte e premissas e diretrizes relativos à destinação dos investimentos, bem como a forma de elaboração da proposta orçamentária anual da Autarquia, com base no disposto na Resolução DNIT nº 10, de 31 de janeiro de 2007 (Regimento Interno), observando-se os tópicos a seguir:

1. MANUTENÇÃO

Como primeira prioridade, encontra-se a gama de ações referentes à manutenção da infraestrutura de transportes nacional, conteúdo respaldado por matéria constitucional.

1.1. Manutenção da infraestrutura rodoviária

Rodovias pavimentadas: os custos de manutenção devem ser estimados, preferencialmente, pelo Sistema de Gerencia de Pavimento – SGP, que será disponibilizado pela CGPLAN à DIR e às Superintendências Regionais. Para as rodovias que necessitem de soluções diferenciadas das apontadas pelo SGP, ou para aquelas que não tiveram levantamento (não pavimentado, em obras na época do levantamento, etc), os custos poderão ser estimados por meio da Planilha de Custos Médios Gerenciais.

Rodovias não pavimentadas, deve - se utilizar o valor da Planilha de Custos Médios Gerenciais para informações acerca de valores de contratos novos.

1.2. Manutenção da infraestrutura aquaviária

As ações de manutenção para a subfunção relacionada à infraestrutura de Transporte Aquaviário, inclusive Portos que estão sob a competência do DNIT, referem-se às ações de Administração de Hidrovias e Dragagens.

A Diretoria de Infraestrutura Aquaviária – DAQ deverá elencar todas as obras e serviços necessários à manutenção das ações hidroviárias, com a respectiva justificativa e indicação da hierarquia a ser seguida quando da elaboração da proposta orçamentária.

1.3. Manutenção da infraestrutura ferroviária

Não será contemplada, pois não há previsão desse tipo de ações na infraestrutura de transporte ferroviário sob competência do DNIT.

2. GESTÃO DE POLÍTICAS DOS TRANSPORTES

A segunda prioridade refere-se a ações relacionadas à Gestão de Políticas dos Transportes, ou seja, ações de Planejamento, Projetos e Meio Ambiente, uma vez que são essenciais para viabilizar a execução das obras.

3. SEGURANÇA PÚBLICA NAS RODOVIAS FEDERAIS (Parte 1)

Como terceira prioridade, encontram - se as ações relacionadas no Programa de Segurança Pública nas Rodovias Federais atualmente constantes ou que vierem a integrar o PAC.

4. EXPANSÃO – PAC: ADEQUAÇÃO/DUPLICAÇÃO/CONSTRUÇÃO

No que se refere às obras de expansão, devem ser observados, para os três subsistemas, os critérios a seguir, quando da elaboração da proposta orçamentária do DNIT. Apesar de haver uma distribuição por modal, deve-se ressaltar que não existe ordem de prioridade entre eles, ou seja, são hierarquicamente iguais.

4.1. Rodoviário:

4.1.1. Obras em andamento, com possibilidade de conclusão no ano subsequente

4.1.2. Obras em andamento

4.1.3. Obras paralisadas (analisar anexo da LOA que trata das irregularidades)

4.1.4. Obras novas de adequação e duplicação: somente obras cujos Projetos (inclusive de Meio Ambiente) estejam aprovados ou com possibilidades reais de aprovação até abril do ano de elaboração da proposta

4.1.5. Obras novas de construção: somente obras cujos Projetos (inclusive de Meio Ambiente) estejam aprovados ou com possibilidades reais de aprovação até abril do ano de elaboração da proposta

4.2. Ferroviário:

4.2.1. Obras em andamento, com possibilidade de conclusão no ano subsequente

4.2.2. Obras em andamento

4.2.3. Obras paralisadas (analisar anexo da LOA que trata das irregularidades)

4.2.4. Obras novas de solução de conflito rodoferroviário (transposição sobre linha férrea/contornos/pátios): somente obras cujos Projetos (inclusive de Meio Ambiente) estejam aprovados ou com possibilidades reais de aprovação até abril do ano de elaboração da proposta.

4.2.5. Obras novas de construção de ferrovias e variantes ferroviárias: somente obras cujos Projetos (inclusive de Meio Ambiente) estejam aprovados ou com possibilidades reais de aprovação até abril do ano de elaboração da proposta.

4.3. Aquaviário:

4.3.1. Obras em andamento, com possibilidade de conclusão no ano subsequente

4.3.2. Obras em andamento

4.3.3. Obras paralisadas (analisar anexo da LOA que trata das irregularidades)

4.3.4. Obras novas de adequação: somente obras cujos Projetos (inclusive de Meio Ambiente) estejam aprovados ou com possibilidades reais de aprovação até abril do ano de elaboração da proposta

4.3.5. Obras novas de construção: somente obras cujos Projetos (inclusive de Meio Ambiente) estejam aprovados ou com possibilidades reais de aprovação até abril do ano de elaboração da proposta.

As obras e serviços do PAC deverão obedecer aos valores acordados com o Comitê Gestor do PAC – GEPAC.

5. SEGURANÇA PÚBLICA NAS RODOVIAS FEDERAIS (Parte 2)

Por fim, na ordem de priorização, há uma segunda parte de ações do programa Segurança Pública nas Rodovias Federais, que não pertencem ao PAC.

**6. EXPANSÃO – DEMAIS AÇÕES (EXCETO PAC):
ADEQUAÇÃO/CONSTRUÇÃO**

6.1. Rodoviário:

6.1.1 Obras em andamento, com possibilidade de conclusão no ano subsequente

6.1.2 Obras em andamento

6.1.3 Obras paralisadas (analisar anexo da LOA que trata das irregularidades)

6.1.4 Obras novas de adequação e duplicação: somente obras cujos Projetos (inclusive de Meio Ambiente) estejam aprovados ou com possibilidades reais de aprovação até abril do corrente ano e ainda com AESTA ou EVTE aceitos pelo DNIT e encaminhados à Comissão de Monitoramento e Avaliação do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão – CMA/MP e com possibilidade de aprovação pela CMA/MP até abril do ano de elaboração da proposta]

6.1.5 Obras novas de construção: somente obras cujos Projetos (inclusive de Meio Ambiente) estejam aprovados ou com possibilidades reais de aprovação até abril do corrente ano e ainda com EVTE aceito pelo DNIT e encaminhados à Comissão de Monitoramento e Avaliação do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão – CMA/MP e com possibilidade de aprovação pela CMA/MP até abril do ano de elaboração da proposta.

6.2. Ferroviário:

6.2.1. Obras em andamento, com possibilidade de conclusão no ano subsequente

6.2.2. Obras em andamento

6.2.3. Obras paralisadas (analisar anexo da LOA que trata da irregularidade)

6.2.4. Obras novas de solução de conflito rodoferroviário (transposição sobre linha férrea/contornos/pátios): somente obras cujos Projetos (inclusive de Meio Ambiente) estejam aprovados ou com possibilidades reais de aprovação até abril do corrente ano e ainda com AESTA ou EVTE aceitos pelo DNIT e encaminhados à Comissão de Monitoramento e Avaliação do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão – CMA/MP e com possibilidade de aprovação pela CMA/MP até abril do ano de elaboração da proposta

6.2.5. Obras novas de construção de ferrovias e variantes ferroviárias construção: somente obras cujos Projetos (inclusive de Meio Ambiente) estejam aprovados ou com possibilidades reais de aprovação até abril do corrente ano e ainda com EVTE aceito pelo DNIT e encaminhados à Comissão de Monitoramento e Avaliação do Ministério do Planejamento,

Orçamento e Gestão – CMA/MP e com possibilidade de aprovação pela CMA/MP até abril do ano de elaboração da proposta.

6.3. Aquaviário:

6.3.1 . Obras em andamento, com possibilidade de conclusão no ano subsequente

6.3.2 . Obras em andamento

6.3.3 . Obras paralisadas (analisar anexo da LOA que trata das irregularidades)

6.3.4 . Obras novas de adequação: somente obras cujos Projetos (inclusive de Meio Ambiente) estejam aprovados ou com possibilidades reais de aprovação até abril do corrente ano e ainda com AESTA ou EVTE aceitos pelo DNIT e encaminhados à Comissão de Monitoramento e Avaliação do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão – CMA/MP e com possibilidade de aprovação pela CMA/MP até abril do ano de elaboração da proposta

6.3.5 . Obras novas de construção: somente obras cujos Projetos (inclusive de Meio Ambiente) estejam aprovados ou com possibilidades reais de aprovação até abril do corrente ano e ainda com EVTE aceito pelo DNIT e encaminhados à Comissão de Monitoramento e Avaliação do Ministério do Planejamento, Orçamento e Gestão – CMA/MP e com possibilidade de aprovação pela CMA/MP até abril do ano de elaboração da proposta.

As obras deverão observar a Planilha de Custos Médios Gerenciais e, estando fora dos valores da planilha, a obra deverá apresentar justificativa.

Art. 2º - CRITÉRIO PARA CORTE

Os cortes na proposta de orçamento devem estar embasados, primordialmente, em critérios técnicos, devendo-se atentar para as diretrizes referentes à elaboração e execução da LDO - Lei de Diretrizes Orçamentárias em vigor.

Nesse sentido, o critério de corte deve observar, inicialmente, ações de Segurança Pública nas Rodovias Federais (parte 2), prioridade 5. Em seguida as obras de expansão constantes da prioridade 6, ou seja, as que não fazem parte do PAC, obedecendo-se o escalonamento dos itens 5 a 1. Seguem depois as ações de expansão do PAC, prioridade 4, também obedecendo - se o escalonamento dos itens 5 a 1.

Após, proporcionalmente, deverão ser cortados os itens 3, 2 e 1, sendo que nas obras de manutenção rodoviária não poderá restar nenhuma rodovia sem ser contemplada. Caso o valor de corte atinja este patamar de Manutenção, o critério se deverá priorizar rodovias com Volume Médio Diário (VMD) superior a 1.500 veículos.

Por fim, é importante ressaltar que quando da elaboração do orçamento, cada proposta encaminhada à DPP deverá ser assinada e justificada pelo responsável do setor solicitante do recurso.

Art. 3º - PREMISSAS E DIRETRIZES

3.1. Na elaboração da proposta orçamentária deve-se partir do pressuposto que todo o orçamento do ano anterior foi disponibilizado.

3.2. Para viabilizar a aplicação dos critérios, a DPP poderá solicitar às Superintendências Regionais, por meio de memorando, listagem das obras em andamento com suas respectivas previsões de término e estimativa de custo.

3.3. Ações de Apoio Administrativo e de Operações Especiais não necessitam de priorização e devem ser contempladas em sua real necessidade.

3.4. As ações que não obedecerem aos critérios de corte estabelecidos na presente Instrução deverão conter justificativa técnica da área solicitante.

3.5. Todas as propostas e sugestões ao orçamento realizadas pelas Diretorias do DNIT deverão ser encaminhadas à DPP via memorando, com todas as páginas rubricadas, inclusive os anexos, e por meio digital.

Art. 4º - Os casos omissos serão submetidos à deliberação da Diretoria Colegiada.

Art. 5º - Esta Instrução de Serviço entra em vigor na data de sua publicação.

LUIZ ANTONIO PAGOT
Diretor-Geral

Publicado no
Boletim Administrativo nº 012
de 24 a 25/03/11
Carlos Augusto da Mota Gomes
Metr. DNIT nº 0185-0