

GUIA SNV

SISTEMA NACIONAL DE VIAÇÃO



MAPA DO
BRASIL

GUIA SNV



Diretoria de Planejamento e Pesquisa - DPP

Luiz Guilherme Rodrigues de Mello

**Coordenação-Geral de Planejamento
e Programação de Investimentos - CGPLAN**

André de Oliveira Nunes

Coordenação de Planejamento - COPLAN

Ludmila Cabrine

Coordenação de Levantamentos para Planejamento - COLEP

Marília Bomtempo Pereira

Coordenação de Avaliação de Viabilidade - COAV

Adailton Cardoso Dias

REALIZAÇÃO:

Coordenação-Geral de Planejamento
E Programação de Investimentos
CGPLAN

SUMÁRIO



1 Objetivos	3
2 Conceitos	4
3 Planilha do SNV	5
3.1 Trechos do SNV	6
3.2 Coincidência	14
3.3 Código SNV	16
3.4 Superfície	17
3.5 Superfície Federal	18
3.6 Obras	21
3.7 Administração	22
3.8 Ato Legal	23
3.9 Jurisdição	29
4 Conclusão	30
5 Referências	31

1 OBJETIVO



OBJETIVOS DO GUIA SNV

- 1** **Introduzir** o assunto de maneira simples e didática
- 2** **Apresentar** os principais conceitos do Sistema Nacional de Viação (SNV)
- 3** **Descrever** os atributos utilizados na planilha do SNV
- 4** **Informar** as normas jurídicas que regem o SNV
- 5** **Fornecer** exemplos dos principais conceitos utilizados

2 CONCEITOS

O SNV é definido pela Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011, sendo constituído pela infraestrutura física e operacional dos vários modos de transporte de pessoas e bens, sob jurisdição dos diferentes entes da Federação.

É composto pelo Sistema Federal de Viação (SFV) e pelos sistemas de viação dos Estados, do Distrito Federal e dos municípios. Já os modos de transporte contemplam os subsistemas rodoviário, aquaviário, ferroviário e aeroviário. Dessa forma, cabe ao DNIT, como autarquia gestora e executora, sob a jurisdição do Ministério da Infraestrutura (MINFRA), a responsabilidade pela implementação da política de infraestrutura do SFV, compreendendo a sua manutenção, restauração, adequação de capacidade e ampliação. Ressalta-se que em relação ao SFV, a União tem competência para delegar a administração e exploração de trechos rodoviários ou ainda obras federais, conforme descrito em Lei nº 9.277, de 10 de maio de 1996.

O DNIT fornece uma base de dados pública que descrevem os trechos rodoviários. Essa base apresenta informações de 1994 (antigo Plano Nacional de Viação (PNV)) até as versões mais atuais do SNV, que são publicadas no próprio site. Ainda, é possível visualizar a base de dados georreferenciada de todas as versões já publicadas do SNV por meio do link a seguir.

<https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/atlas-e-mapas/pnv-e-snv>

3 PLANILHA SNV

Atualmente, o DNIT informa quando uma nova versão do SNV encontra-se publicada no site. A versão vigente (202304A) contém informações compiladas até o mês de abril de 2023. Tais informações são representadas por atributos predefinidos em colunas da planilha SNV, os quais são detalhados a seguir..

BR	UNIDADE LOCAL
Código da rodovia cuja administração cabe ao Poder Executivo do País.	Descreve o nome do município onde está a Unidade Local responsável por aquele trecho específico.
UF (Unidade da Federação)	EXTENSÃO
Unidade da Federação onde o segmento rodoviário está localizado.	Subtração do marco quilométrico final do trecho pelo marco quilométrico inicial.
LOCAL DE INÍCIO	LOCAL DE FIM
Campo indicativo do início do trecho rodoviário federal.	Campo indicativo do fim do trecho rodoviário federal.
km INICIAL:	km FINAL
Marco quilométrico inicial do trecho informado.	Marco quilométrico final do trecho informado.

Os demais atributos da Planilha SNV são: o **Tipo de trecho**, a **Desc Coinc** (Descrição da coincidente), o **Código**, a **Superfície Federal**, as **Obras**, a **Administração**, a **Federal Coincidente**, o **Ato Legal**, a **Estadual Coincidente**, a **Superfície Est. Coincidente**, a **Jurisdição** e a **Superfície**, que estão detalhadas a seguir.

3.1 TRECHOS SNV

TIPO DE TRECHO

As rodovias pertencentes ao Subsistema Rodoviário Federal (SRF), parte integrante do SNV, são classificadas em dois tipos: trecho principal e trecho acessório. O SRF é composto por todas as rodovias administradas pela União, direta ou indiretamente, nos termos da Lei nº 12.379/2011.

O trecho principal representa a parte da rodovia definida em Lei, que liga as duas localidades especificadas na relação descritiva de sua criação. Inclui-se neste, as faixas da rodovia, bem como eventuais acostamentos, canteiros divisórios, Obras de Arte Especial (OAE) ou Obras de Arte Corrente (OAC), interseções e demais dispositivos relativos ao eixo daquela rodovia.

O trecho acessório, por sua vez, representa a parte da rodovia que auxilia o trecho principal na sua operação e utilização. São tipos de trechos acessórios: o acesso, o anel rodoviário, o contorno, a variante e a travessia urbana, a qual não pertence ao eixo principal. Informa-se que cada tipo tem sua própria codificação e suas regras de criação.

3.1 TRECHOS SNV

Eixo Principal

O eixo principal de uma rodovia federal fragmenta-se em subtrechos de acordo com critérios administrativos (mudanças na jurisdição), operacionais (tráfego, por exemplo) e físicos (situação da superfície da rodovia: não pavimentada, pavimentada etc.). O código indicativo do tipo de rodovia é a letra **B**, ilustrado junto a um exemplo na Figura 1.

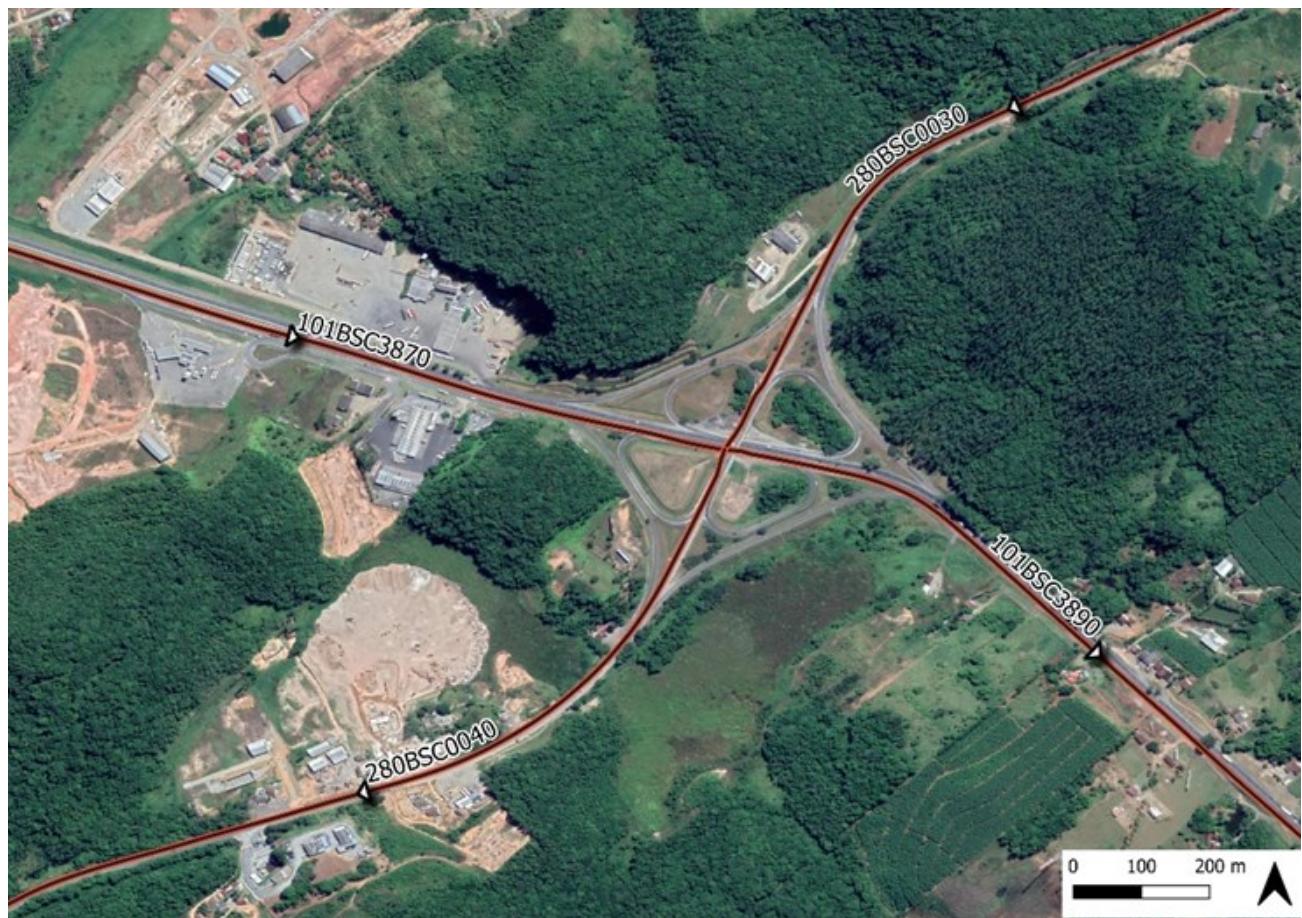


Figura 1 – Exemplos de eixos principais de rodovias federais.

3.1 TRECHOS SNV

Acesso

Os acessos rodoviários consideram os trechos que ligam uma rodovia a outra, ou a uma localidade de interesse, como cidades, pontes, portos e pontos de transferência modal. Pode pertencer a um trecho principal ou a outros tipos de trechos acessórios, porém um acesso não pode iniciar a partir de outro acesso.

Segundo Decreto nº5.621, de 16 de dezembro de 2005, o acesso em rodovias federais precisa:

1

Ficar compreendido entre uma rodovia federal e o limite do perímetro urbano de um município, desde que não exceda a extensão de 5 km;

2

Estar respaldado em estudo técnico detalhado, elaborado pelo Órgão competente, que justifique a viabilidade do empreendimento.

3

Corresponder a um único acesso de rodovia federal ao município;



As condições previstas em 1 e 2 não se aplicam aos acessos a parques nacionais, áreas de proteção ambiental, áreas indígenas, e áreas de segurança nacional, bem como a portos e terminais relevantes do ponto de vista da demanda, que podem atingir a extensão máxima de 8,5 km.

3.1 TRECHOS SNV

Acesso

O quilômetro zero se dará no entroncamento com o trecho ao qual pertence, seguindo até a localidade desejada. O código indicativo do tipo de rodovia é a letra **A**, ilustrado junto a um exemplo na Figura 2.



Figura 2 - Exemplo de acesso rodoviário em rodovia federal

3.1 TRECHOS SNV

Anel

O anel rodoviário corresponde ao trecho que forma um ciclo completo em um aglomerado urbano, a partir de um eixo principal, cujo objetivo seja direcionar o tráfego e evitar a entrada no referido aglomerado. Deve-se iniciar e terminar num mesmo trecho principal de rodovia, de forma que se possa dar uma volta completa em seu trajeto em ambos os sentidos. No caso de interseccionar mais de uma rodovia, o anel rodoviário pertencerá à rodovia de menor número. O quilômetro zero se dará no entroncamento com o ponto de menor quilometragem do trecho ao qual pertence, e sua quilometragem aumentará em sentido horário com relação ao centro da geometria de seu eixo. O código indicativo do tipo de rodovia é a letra **N**, ilustrado junto a um exemplo na Figura 3.

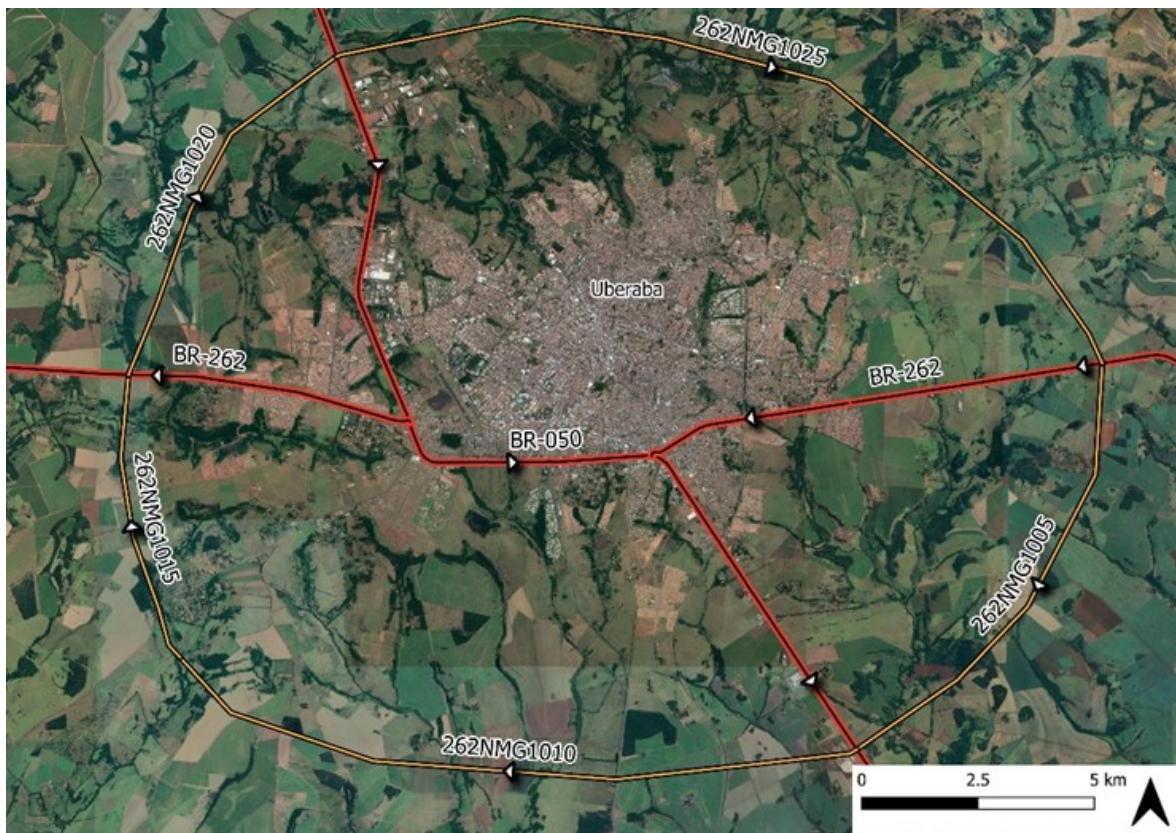


Figura 3 - Exemplo de anel rodoviário em rodovias federais

3.1 TRECHOS SNV

Contorno

Os contornos rodoviários representam os trechos que ligam uma rodovia federal ao seu eixo principal ou a outra rodovia, formando, no processo, um traçado alternativo, cujo objetivo é evitar o tráfego em aglomerados urbanos.

O quilômetro zero se dará no entroncamento com o ponto de menor quilometragem do trecho ao qual pertence. O código indicativo do tipo de rodovia é a letra **C**, ilustrado junto a um exemplo na Figura 4.



Figura 4 - Exemplo de contorno rodoviário em rodovia federal.

3.1 TRECHOS SNV

Travessia Urbana

Os trechos de Travessia Urbana costumavam fazer parte do trecho principal mas foram alterados evitar o perímetro urbano. O trecho original, se não for municipal (patrimônio do município), torna-se uma travessia urbana. A travessia urbana tem o objetivo de ligar, unicamente, um eixo principal a ele mesmo. O quilômetro zero se dará no entroncamento com o ponto de menor quilometragem do trecho ao qual pertence. O código indicativo do tipo de rodovia é a letra **U**, ilustrado junto a um exemplo na Figura 5.



Figura 5 - Exemplo de Travessia Urbana em rodovia federal

3.1 TRECHOS SNV

Variantes

As variantes rodoviárias correspondem a trechos nos quais os dois sentidos da rodovia se separam, além do usual de um canteiro central, de forma que o traçado eixo de um sentido difere significativamente do traçado do outro, ou seja, um traçado alternativo de um eixo principal. Por terem quilometragens diferentes, configuram entes distintos. O trecho principal será o eixo do sentido crescente da quilometragem da rodovia, sendo o eixo de sentido inverso a variante. O quilômetro zero se dará no ponto em que os dois eixos divergirem, e a quilometragem aumentará no mesmo sentido da do eixo principal. A variante cessa, e volta a se unir ao trecho principal, no ponto em que os dois trechos voltam a seguir em paralelo. O código indicativo do tipo de rodovia é a letra **V**, ilustrado junto a um exemplo na Figura 6.

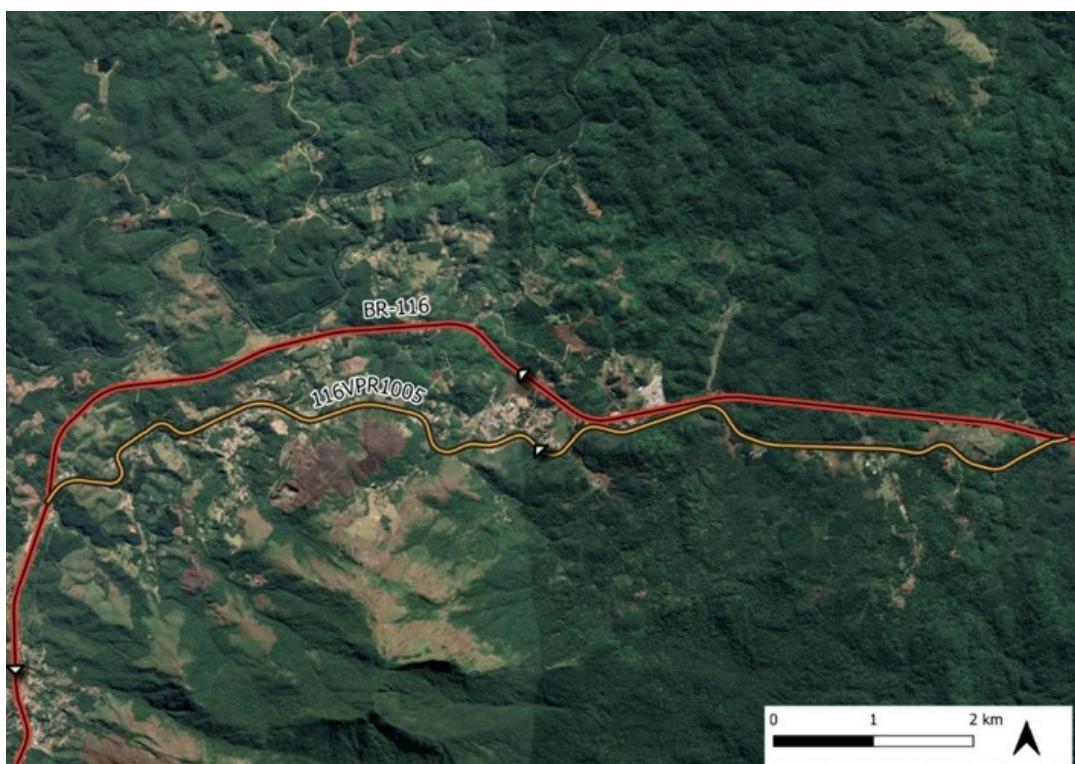


Figura 6 - Exemplo de Variante em rodovia federal

3.2 COINCIDÊNCIA

COINCIDÊNCIA DE RODOVIAS

DESCRIÇÃO DE RODOVIAS COINCIDENTES (DESC COINC)

Existem alguns casos de superposições de duas ou mais rodovias. Nestes casos, usualmente, adota-se a rodovia representativa do trecho superposto à rodovia com o menor número, tendo em vista a operacionalidade dos sistemas computadorizados.

Quando a rodovia é coincidente com o trecho de menor número, indica-se "Coinc" na planilha do SNV. Quando a rodovia é a principal (de menor número) ou não possui trecho coincidente, indica-se “-” neste campo.

3.2 COINCIDÊNCIA

COINCIDÊNCIA DE RODOVIAS FEDERAL COINCIDENTE

Existem alguns casos de superposições de dois ou mais trechos de rodovias federais. Nestes casos, este campo indica o código da(s) rodovia(as) coincidente(s). Quando há mais de uma rodovia coincidente, um ponto e vírgula (;) separa as rodovias no campo.

ESTADUAL COINCIDENTE

São rodovias construídas pelos Estados ou municípios sobre a diretriz de uma rodovia federal planejada. As diretrizes das rodovias federais planejadas muitas vezes coincidem com trechos de rodovias estaduais ou municipais, entretanto, o traçado definitivo da rodovia federal somente será estabelecido após estudos técnicos e econômicos realizados em função de sua construção. Dessa forma, tais trechos de rodovias estaduais ou municipais superpostas, apesar de listados e codificados como BR's, não se encontram sob jurisdição federal e constituem as denominadas rodovias coincidentes (rodovias estaduais transitórias, por exemplo).

3.3 CÓDIGO SNV

É o padrão de identificação do trecho da rodovia federal. A atual codificação de um trecho é composto por dez (10) caracteres, sendo divididos da seguinte forma:

O quarto caractere indica o código do **tipo** de rodovia (trecho principal ou acessório)

O quinto e o sexto caractere indicam a abreviação da **UF**



Os quatro últimos caracteres referem-se a **subtrechos** e são preenchidos com uma numeração sequencial ,de acordo com o sentido crescente da rodovia ou do trecho acessório.

Tabela 1 – Exemplificação dos tipos de trechos e os seus respectivos códigos

Tipos de Trecho	Código
Eixo Principal	101BSC3870
Eixo Principal	280BSC0030
Acesso	235ATO1005
Anel	262NMG1005
Anel	262NMG1010
Contorno	317CAC1005
Travessia Urbana	316UMA1005
Variante	113VPR1005

3.4 SUPERFÍCIE

Neste campo é indicada a classificação das rodovias divididas apenas em três categorias.

Pavimentada – PAV:

Este atributo indica as rodovias classificadas como PAV e DUP no campo “SUPERFÍCIE FEDERAL”

Não pavimentada – N_PAV:

Este atributo indica as rodovias classificadas como LEN, TRV e IMP no campo “SUPERFÍCIE FEDERAL”

Planejada – PLA:

Este atributo indica as rodovias classificadas como PLA no campo “SUPERFÍCIE FEDERAL”.

3.5 SUPERFÍCIE FEDERAL

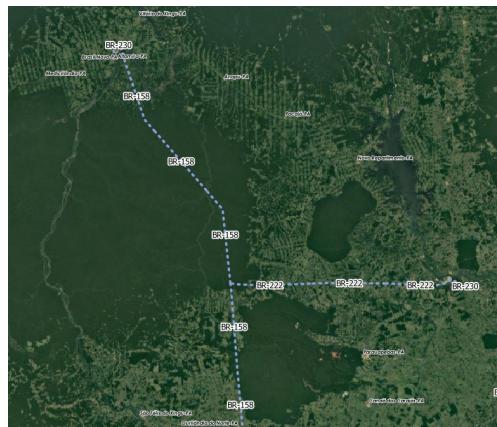
SUPERFÍCIE FEDERAL DAS RODOVIAS FEDERAIS

O campo de “SUPERFÍCIE FEDERAL” da planilha do SNV indica a situação da superfície da rodovia federal. A superfície pode ser classificada conforme a seguir.

Planejada – PLA: Rodovia que consta de um planejamento e cuja construção representa-se em perspectiva. São rodovias fisicamente inexistentes, mas para as quais são previstos pontos de passagem que estabelecem uma diretriz destinada a atender uma demanda potencial de tráfego. Estes pontos de passagem não são obrigatórios até que a realização de estudos e/ou projetos estabeleçam o traçado definitivo da rodovia. Destaca-se que as rodovias estaduais coincidentes com rodovias federais planejadas são classificadas como “PLA” neste campo;

Leito Natural – LEN: Rodovia construída em primeira abertura, em terreno natural, sem atendimento às normas, podendo eventualmente receber revestimento primário. São rodovias que não atendem às normas rodoviárias de projeto geométrico, portanto, não se enquadram em nenhuma das classes de rodovias estabelecidas pelo DNIT. Sua superfície de rolamento se apresenta no próprio terreno natural;

Implantada – IMP: Rodovia construída de acordo com as normas rodoviárias de projeto geométrico e que se enquadram em determinada classe estabelecida pelo DNIT. São rodovias que apresentam superfície de rolamento sem pavimentação e normalmente em revestimento primário, permitindo o tráfego no decorrer do ano;



3.5 SUPERFÍCIE FEDERAL

SUPERFÍCIE FÍSICA DAS RODOVIAS FEDERAIS

Pista tripla – TRP: Rodovia formada por três pistas com duas ou mais faixas para cada sentido, separadas por canteiro central, por separador rígido ou ainda com traçados separados muitas vezes contornando obstáculos;



Pavimentada – PAV: Rodovia com revestimento superior. São rodovias implantadas que apresentam sua superfície com pavimento asfáltico, de concreto cimento ou de alvenaria poliédrica;



Multi-faixas – MTF: Representam quatro rodovias pavimentadas formadas por duas ou mais pistas com duas ou mais faixas para cada sentido, sem canteiro central, separadas apenas por sinalização horizontal, acrescida ou não de tachões;



Duplicada – DUP: Rodovia formada por duas pistas com duas ou mais faixas para cada sentido, separadas por canteiro central, por separador rígido ou ainda com traçados separados muitas vezes contornando obstáculos;



Travessia – TRV: Travessias de cursos d'água, são trechos de transposição de rios em que não há ponte.



3.5 SUPERFÍCIE FEDERAL

SUPERFÍCIE FÍSICA DAS RODOVIAS FEDERAIS

SUPERFÍCIE ESTADUAL COINCIDENTE

A descrição da superfície estadual coincidente é análoga ao campo “SUPERFÍCIE FEDERAL”. Todavia, neste campo informa-se apenas a superfície da rodovia estadual coincidente com a rodovia federal. Cabe ressaltar que o campo é preenchido quando há uma federal superposta (planejada) coincidente à uma rodovia estadual existente.



3.6 OBRAS

Os campos referentes a obras das rodovias são classificadas em três distintas descrições, que são listadas a seguir.

Em Obras de Duplicação – EOD:

Trechos de rodovia pavimentada, nos quais estejam sendo executados serviços de duplicação.

Em Obras de Implantação – EOI:

Trechos de rodovia planejada ou em leito natural, nos quais estejam sendo executados serviços de implantação

Em Obras de Pavimentação – EOP:

Trechos de rodovia implantada, nos quais estejam sendo executados serviços de pavimentação;

3.7 ADMINISTRAÇÃO

Na planilha do SNV, o campo de administração das rodovias federais divide-se em:

Federal (Administração Direta): É aquela cuja responsabilidade pelos Programas de operação, manutenção, conservação, restauração e construção de rodovias está a cargo do DNIT;

Estadual ou Distrital: É aquela cuja responsabilidade pelos Programas de operação, manutenção, conservação, restauração ou construção de rodovias foi transferida ao Estado (Estadual) ou Distrito Federal (Distrital) através de convênio de delegação com o DNIT;

Municipal: É aquela cuja responsabilidade pelos Programas de operação, manutenção, conservação, restauração ou construção de rodovias foi transferida ao município através de convênio de delegação com o DNIT;

Concessão Federal ou Concessão Estadual (Rodovia Concedida): É aquela concedida por processo de transferência temporária à iniciativa privada para exploração;

Convênio de Administração (Rodovia Delegada ao Município, Estado ou Distrito Federal para Concessão): É aquela, a qual um determinado município, Estado ou Distrito Federal, após celebração de convênio com o Ministério da Infraestrutura de acordo com a Lei 9.277/96, transfere à iniciativa privada para exploração, cabendo à empresa vencedora da licitação, por prazo determinado, todos os trabalhos necessários para garantir as boas condições da estrada.

3.7 ADMINISTRAÇÃO

A partir da versão 202301A o campo “Administração” é tipificado, dentre outras possibilidades, em “Convênio Adm.Federal/Estadual”; “Convênio Adm.Federal/Municipal”; “Convênio Adm.Municipal/Federal” e “Convênio Estadual/Federal”. Para as mencionadas tipificações a nova definição do atributo contempla a relação “De/Para”, em que o primeiro rótulo compreende o detentor do trecho e o segundo rótulo compreende o responsável pela administração do trecho.

3.8 ATO LEGAL

O campo “Ato Legal” indica os trechos inclusos na Medida Provisória/082. O trecho é indicado como pertencente à referida medida provisória quando não está nulo.

A Medida Provisória nº 82 (MP-082), de 07 de dezembro de 2002, transferiu, a título de descentralização de malha rodoviária pertencente à União, o domínio da malha rodoviária federal, assim como seus acessórios e benfeitorias.

Destaca-se que algumas das rodovias transferidas para os Estados, em função da referida Medida Provisória, foram recebidas por estes em sua totalidade, porém, outras o foram em determinados trechos, ou mesmo em trechos intercalados. Com a medida, 15 Estados aderiram à esta descentralização, conforme demonstrado na Tabela 2 a seguir.

Tabela 2 - Estados da Federação Integrantes da Medida Provisória Nº 82, de 2002

ITEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	PORTARIA N°	EXTENSÃO (km)	* VALORES REPASSADOS (R\$)
1	MINAS GERAIS	890/03	6.000,30	780.039.000,00
2	RIO GRANDE DO SUL	880/03	1.987,80	258.414.000,00
3	BAHIA	883/03	1.411,20	183.456.000,00
4	PARANÁ	881/03	945,00	122.850.000,00
5	MARANHÃO	887/03	715,10	92.963.000,00
6	MATO GROSSO DO SUL	089/03	685,60	89.128.000,00
7	GOIÁS	884/03	619,20	80.496.000,00
8	TOCANTINS	886/03	388,90	50.557.000,00
9	PERNAMBUCO	882/03	350,50	45.565.000,00
10	PIAUÍ	891/03	299,20	38.896.000,00
11	ESPÍRITO SANTO	889/03	292,80	38.064.000,00
12	AMAZONAS	885/03	265,90	34.567.000,00
13	PARAÍBA	892/03	242,00	31.460.000,00
14	RORAIMA	888/03	187,70	24.401.000,00
15	RONDÔNIA	893/03	115,00	14.950.000,00
TOTAL			14.506,20	1.885.806.000,00

* Valores de referência à época (2002)

3.8 ATO LEGAL

O projeto de lei de conversão da medida provisória foi vetado integralmente em maio de 2003 por decisão do Presidente à época, em razão de mudanças na proposta durante sua tramitação.

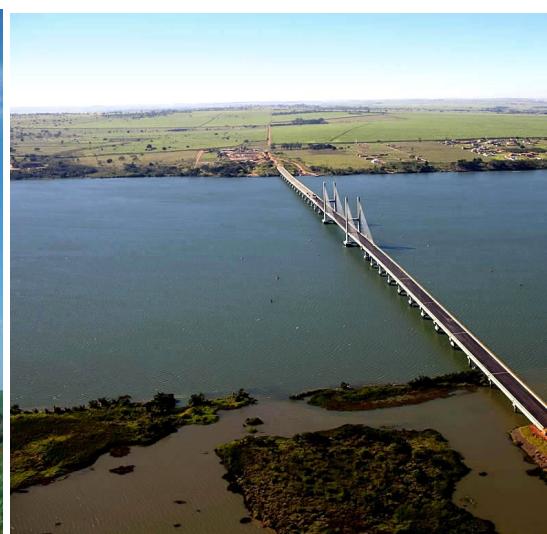
Ante a discussão, surgiu o impasse sobre quem seria o responsável pela manutenção da rodovia. Visando promover a manutenção nos trechos de rodovia, foi aprovada a Lei nº 11.314, de 2006, que autorizava o DNIT a investir nos referidos trechos rodoviários até 31/12/2006. Essa autorização foi prorrogada sucessivas vezes para: 31/12/2008, 31/12/2010, 31/12/2012, sendo a última estabelecida pelo art. 19 da Lei 12.833, de 2013, para 31/12/2015.

Com a Medida Provisória nº 82, de 2002, surgiu uma nova situação, na qual o Estado recebedor da malha e dos recursos financeiros deveria prestar conta dos valores recebidos para manutenção da malha a título de repasse.

3.8 ATO LEGAL

Com a dificuldade para se prestar contas dos valores, foi editada a Lei nº 12.872, de 2013, que em seu art. 11 reconhecia a titularidade dos Estados sobre a malha rodoviária que lhes foi transferida pela União a partir da Medida Provisória nº 82, de 2002. Os recursos repassados foram considerados de natureza indenizatória, não se aplicando as regras de transferência voluntária, fato que desobrigaria a necessidade de prestação de contas de valores já recebidos.

Em 30 de dezembro de 2015, sob Medida provisória nº 708, posteriormente convertida em Lei nº 13.298, em 20 de junho de 2016, a União reabsorveu o domínio de parte da malha rodoviária federal transferida aos Estados em função da MP-082, passíveis de enquadramento em um dos requisitos do art. 16 da Lei nº 12.379, de 6 de janeiro de 2011.



3.8 ATO LEGAL

O art.16 da Lei nº12.379 instituiu, no âmbito do Subsistema Rodoviário Federal, a Rede de Integração – RINTER, composta pelas rodovias que satisfaçam a 1 (um) dos seguintes requisitos:

- Promover a integração regional, interestadual e internacional;
- Ligar capitais de Estados entre si ou ao Distrito Federal;
- Atender a fluxos de transporte de grande relevância econômica; e
- Prover ligações indispensáveis à segurança nacional.

A Lei nº13.298 de 2016 autorizou ao DNIT, a partir de 1º de janeiro daquele ano, a aplicação de recursos, a contratação de serviços de conservação, manutenção, recuperação, restauração, sinalização e supervisão nas rodovias objeto da Medida Provisória nº 82, de 7 de dezembro de 2002, ficando também responsável pela tutela do uso comum de suas faixas de domínio, o que compreende a fiscalização, a regulação, a operação e a cobrança pelo uso das referidas faixas.

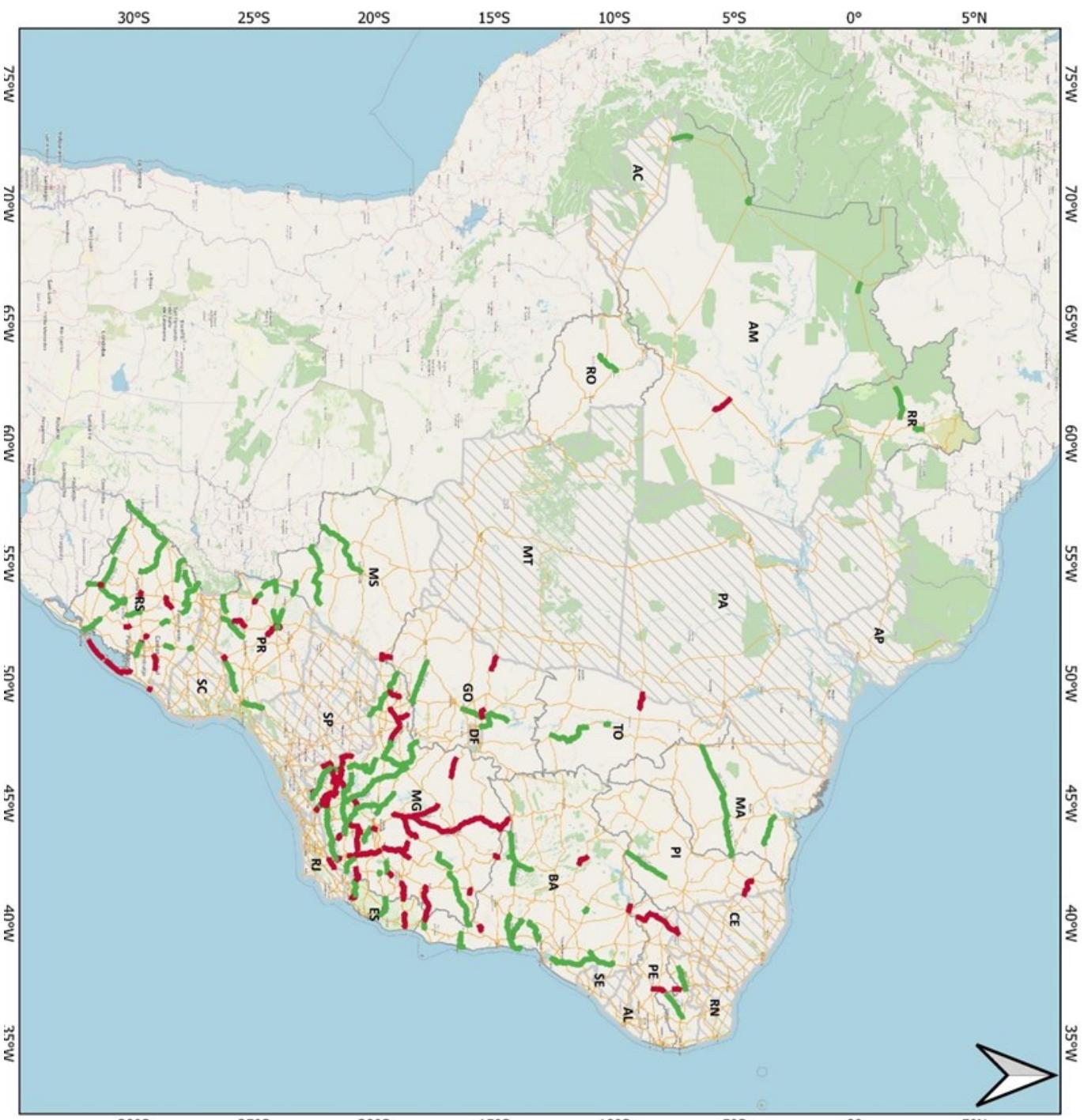
Para os empreendimentos que se encontravam em fase de projeto, admitiu-se a contratação até 31 de dezembro de 2018 de obras nestes trechos para os editais lançados até 30 de junho de 2018.

3.8 ATO LEGAL

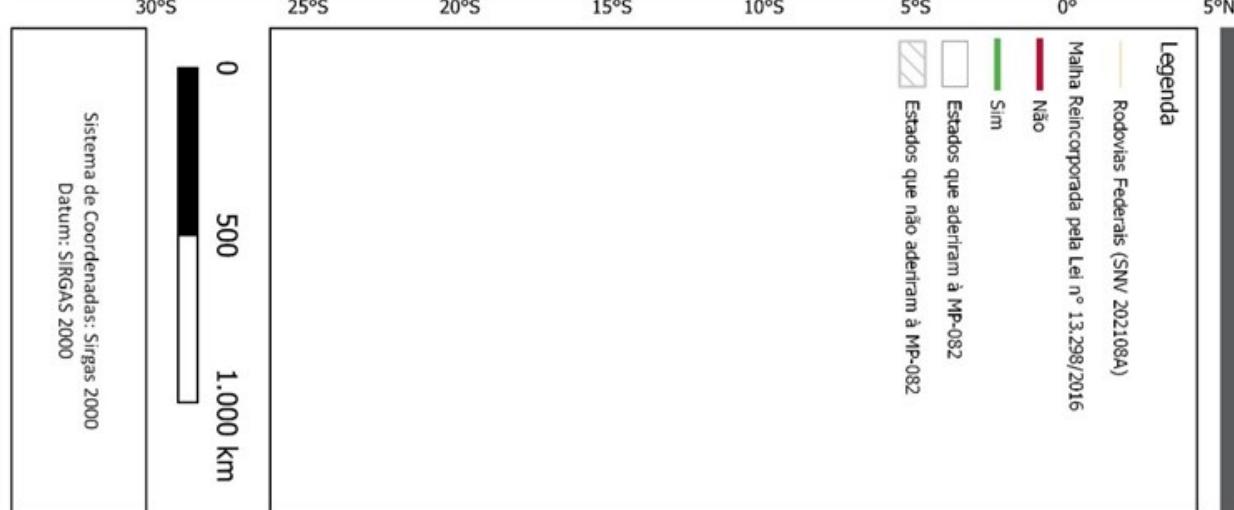
A Tabela 3 apresenta o resumo das extensões por Estado da malha reincorporada pela União de acordo com a Lei nº13.298 de 2016 e o mapa da Figura 7 apresenta os trechos reincorporados e devolvidos.

Tabela 3: Reincorporação à Malha Rodoviária Federal

ITEM	UNIDADES DA FEDERAÇÃO	EXTENSÃO MP-082/2002 (km)	EXTENSÃO REINCORPORADA (km)	% DA MALHA REINCORPORADA
1	MINAS GERAIS	6.000,30	3.074,50	51,2%
2	RIO GRANDE DO SUL	1.987,80	1.620,80	81,5%
3	BAHIA	1.411,20	1.302,20	92,3%
4	PARANÁ	945,00	777,60	82,3%
5	MARANHÃO	715,10	715,10	100,0%
6	MATO GROSSO DO SUL	685,60	625,30	91,2%
7	GOIÁS	619,20	527,20	85,1%
8	TOCANTINS	388,90	223,30	57,4%
9	PERNAMBUCO	350,50	0,00	0,0%
10	PIAUÍ	299,20	215,30	72,0%
11	ESPÍRITO SANTO	292,80	199,10	68,0%
12	AMAZONAS	265,90	181,90	68,4%
13	PARAÍBA	242,00	242,00	100,0%
14	RORAIMA	187,70	187,70	100,0%
15	RONDÔNIA	115,00	115,00	100,0%
TOTAL		14.506,20	10.007,00	69,0%



Trechos da Medida Provisória 082/2002



3.9 JURISDIÇÃO

Rodovias sob Jurisdição Federal

São as Rodovias Federais, cujos trechos estão sob regime de administração direta, ou delegada pelo DNIT aos Estados, Distrito Federal e Municípios.

Rodovias sob Jurisdição Estadual ou Distrital

São aquelas, cujos trechos estão sob regime de administração direta ou contratada, controladas pelos Órgãos rodoviários estaduais, e que constam do plano de viação de cada Estado, nelas incluídas aquelas construídas pelos Estados sobre a diretriz de uma rodovia federal planejada. O DNIT só reconhece oficialmente como rodovias estaduais, àquelas que constam do Sistema Rodoviário Estadual de cada unidade da Federação.

Rodovias sob Jurisdição do Município

São rodovias efetivamente sob jurisdição municipal, cujos trechos estão sob regime de administração direta ou contratada, controladas pelas prefeituras municipais, incluídas aquelas construídas pelos municípios sobre a diretriz de uma rodovia federal planejada.

4 CONCLUSÃO

O guia disponibilizado auxiliará o usuário no entendimento dos conceitos do SNV e dos atributos da planilha publicada pelo site do DNIT.

Com o detalhamento dos atributos da planilha, será possível um melhor gerenciamento destes por meio das bases de dados já consolidadas e será possível um melhor gerenciamento para as bases de dados georreferenciadas.



5 REFERÊNCIAS

BRASIL. **LEI Nº 12.379, DE 6 DE JANEIRO DE 2011** Dispõe sobre o Sistema Nacional de Viação - SNV. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_Ato2011-2014/2011/Lei/l12379.htm.

Acesso em: 26 out 2021.

BRASIL. **MEDIDA PROVISÓRIA Nº 708, DE 30 DE DEZEMBRO DE 2015.** Autoriza a União a reincorporar os trechos de rodovias federais transferidos aos Estados e ao Distrito Federal por força da Medida Provisória nº 82, de 7 de dezembro de 2002. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/CCIVIL_03/_Ato2015-2018/2015/Mpv/mpv708impressao.htm

Acesso em: 26 out 2021

BRASIL. **DECRETO Nº 5.621, DE 16 DE DEZEMBRO DE 2005.** Regulamenta a Lei nº 5.917, de 10 de setembro de 1973, que dispõe sobre o Plano Nacional de Viação, e dá outras providências. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/_ato2004-2006/2005/decreto/D5621.htm

Acesso em: 26 out 2021

DNIT. **NOTA TÉCNICA Nº26/2015/COPLAN/CGPLAN/DPP SEI nº 50600.011949/2015-39** Proposta de nova codificação de trechos rodoviários do Sistema Nacional de Viação - SNV

Acesso em: 26 out 2021

5 REFERÊNCIAS

DNIT. **SITE** Plano Nacional de Viação e Sistema Nacional de Viação (SNV).

Disponível em: < <https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/atlas-e-mapas/pnv-e-snv>>.

Acesso em: 26 out 2021.

DNIT. **MANUAL DE TERMINOLOGIAS RODOVIÁRIAS DNIT.** Disponível em:

<https://www.gov.br/dnit/pt-br/download/rodovias/rodovias-federais/terminologias-rodoviarias/terminologias-rodoviarias-versao-11.1.pdf>

Acesso em: 26 out 2021.

DNIT. **GLOSSÁRIO DE TERMOS TÉCNICOS DNER.** Disponível em: https://www.gov.br/dnit/pt-br/assuntos/planejamento-e-pesquisa/ipr/coletanea-de-manuais/vigentes/700_glossario_de_termos_tecnicos.pdf

Acesso em: 26 out 2021.

